

Diskussion zur Schule im Gemeinderat Wangen

Die Einführung der Geleiteten Schule hat Konsequenzen auch in Wangen; unter anderem muss die Aufgabe der Schulkommission neu definiert werden. **Seite 25**

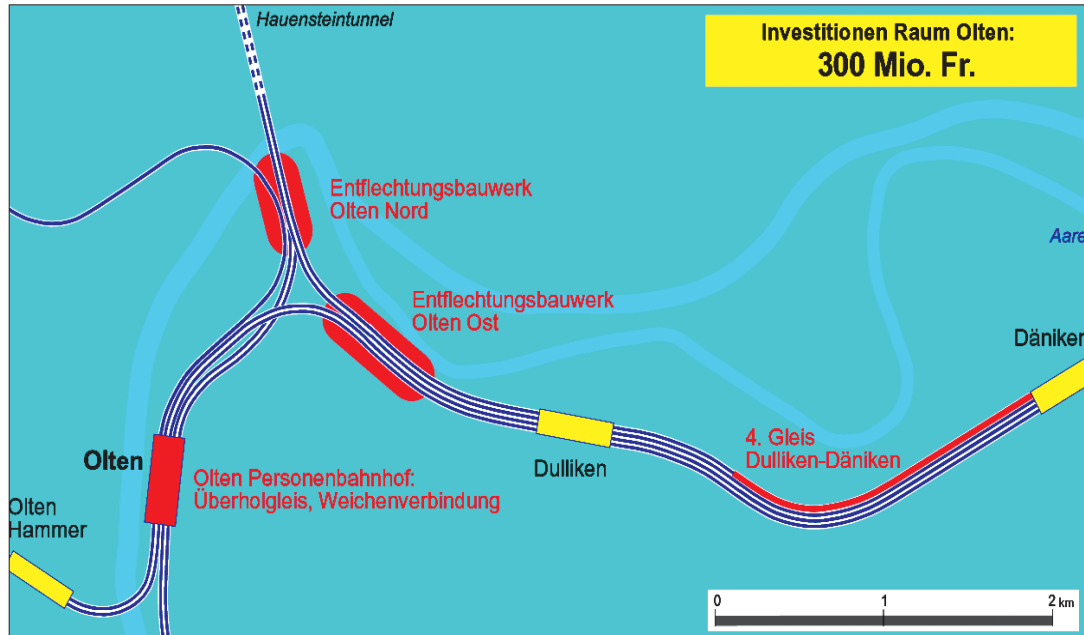


Osterspaziergang über Schwellisteg möglich

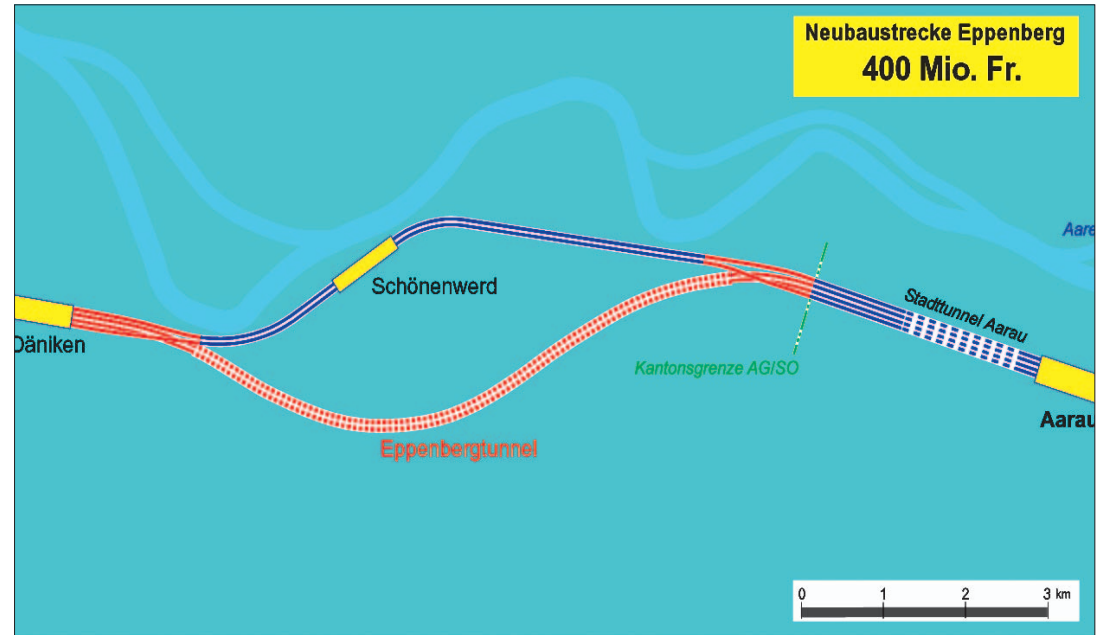
Die neue Hängebrücke zwischen Niedergösgen und Schönenwerd-Gretzenbach ist fertig montiert und soll noch vor Ostern eingeweiht werden. **Seite 27**

GastroThal-Gäu bleibt eigenständige Sektion

Braucht es die GastroThal-Gäu noch als eigenständige Sektion von GastroSolothurn? Ja, meinte eine Mehrheit nach einer ausgiebigen Diskussion. **Seite 29**



AUSBAUTEN IM RAUM OLTEN 300 Mio. Franken für Entflechtungsbauwerke und Anpassungen im Bahnhof



NEUBAUSTRECKE EPPENBERGTUNNEL 400 Mio. Franken für zwei zusätzliche Gleise im Tunnel. zvg

«Eine verkehrspolitische Offenbarung»

Eppenbergtunnel Regierungsrat Walter Straumann ist hoch zufrieden mit den Plänen von SBB und BAV

300 Mio. Franken für Ausbauten im Raum Olten und 400 Mio. Franken für die Neubaustrecke Eppenbergtunnel: Was er gestern in Zürich von SBB und Bundesamt für Verkehr (BAV) zu hören bekam, ist für den Solothurner Baudirektor «eine der besten Botschaften, die ich je vom Bund für unseren Kanton erhielt».

CHRISTIAN VON ARX

Herr Regierungsrat, welche Bedeutung hat der Eppenbergtunnel für die nationale Bahninfrastruktur?

Walter Straumann: SBB und BAV haben sich dafür entschieden, die begrenzten Mittel dort einzusetzen, wo die grösste Nachfrage besteht: Auf der Ost-West-Achse. Dass Schönenwerd dort ein Nadelöhr ist, weiss man schon lange. Mit dem Eppenbergtunnel kann der schlimmste Engpass auf der Hauptachse beseitigt werden. Das war schon im ersten Konzept für die Bahn 2000 vorgesehen, das vom Volk 1987 ange-

nommen wurde, wurde dann aber aus finanziellen Gründen zurückgestellt.

Welchen Nutzen hat der Eppenbergtunnel aus regionaler Sicht?

Straumann: Die Botschaft, die SBB und BAV gestern verkündet haben, ist für unsere Region eine verkehrspolitische Offenbarung – in ihrer Bedeutung vergleichbar mit der Entlastungsstrasse für die Region Olten. Oft ist es so, dass eine aus über-

Mit dem Eppenbergtunnel kann der schlimmste Engpass auf der Hauptachse beseitigt werden.

geordneter Sicht notwendige Bahninvestition dem betroffenen Ort selbst nichts bringt. Aber hier sind wir in der glücklichen Lage, dass der nationale Nutzen des Projekts mit einem grossen örtlichen Nutzen verbunden ist. Ohne Verstärkung der Achse Olten-Aarau können wir in diesem Raum keinen ver-

nünftigen Schienenverkehr anbieten. Für Schönenwerd ist es eine Superlösung, denn die heutige Situation mit 600 Zugsdurchfahrten pro Tag ist problematisch und sehr belastend für das Dorf.

Ist Ihnen bekannt, warum SBB und BAV sich für die Tunnelvariante entschieden haben?

Straumann: Den Ausschlag gaben sachliche Gründe. Soviel ich weiss, hat die SBB den Tunnel immer als die beste Variante für den Betrieb favorisiert. Die Erweiterung der bestehenden Gleise wäre zwar finanziell günstiger, aber mit vielen Nachteilen verbunden. Sie wäre für uns unakzeptabel und würde heftigen Widerstand auslösen. Ein grosser volkswirtschaftlicher und politischer Schaden wäre der Preis. Von allen Varianten, die untersucht wurden, ist der Tunnel die beste für Schönenwerd und die Region.

Bis wann kann der Eppenbergtunnel gebaut werden?

Straumann: Derzeit wird der Finöv-Fonds für die grossen Basisstrecken durch die Alpen be-

anspruch. Die Mittel für die ZEB-Projekte werden ab etwa 2012 zur Verfügung stehen. Ich gehe davon aus, dass der Eppenbergtunnel eines der ersten Teilprojekte von ZEB sein wird. 2012 ist also der früheste Zeitpunkt für den Baubeginn.

Hat der Bahntunnel Auswirkungen auf die Dorfkernumfahrung für Schönenwerd?

Straumann: Der Entscheid für den Eppenbergtunnel gibt Schönenwerd eine lang ersehnte Planungssicherheit. Für die Umfahrung auf der Strasse haben wir beim Kanton ein genehmigtes Projekt; eine vier-spurige Bahnlinie durchs Dorf hätte eventuell Anpassungen an diesem Projekt erfordert. Vorerst sind die finanziellen und personellen Mittel des Kantons durch die Entlastungsprojekte Solothurn und Olten gebunden. Nach Abschluss des Baus in Solothurn (2008) könnten Mittel für Planungs- und Projektierungsarbeiten frei werden. Die Realisierung der Dorfkernumfahrung Schönenwerd ist frühestens ab 2010 möglich. Das passt zeitlich gut zum Bahntunnel.

Wie beurteilen Sie die politischen Realisierungschancen der ZEB-Vorlage?

Straumann: Was jetzt vorgeschlagen wird, ist die zweite Etappe von Bahn 2000. Das ist ein Gesamtkonzept, über welches das Schweizervolk schon abgestimmt hat. Was beschlossen ist, wird umgesetzt – etwas anderes kann ich mir nicht vorstellen. Im Einzelnen mag es da und dort Einwände geben. Aber Benedikt Weibel und Max

Bei diesem Projekt ist der nationale Nutzen mit einem grossen Nutzen am Ort verbunden.

Friedli haben uns ZEB wie ein Puzzle vorgestellt: Man kann keinen Teil herausbrechen, ohne das Konzept in Frage zu stellen.

Was würde ein Scheitern des Eppenbergtunnelprojekts bedeuten?

Straumann: Für die Bahn hiesse das, dass die Absicht zur Verstärkung der Ost-West-Achse

nicht realisiert werden könnte. Das Nadelöhr würde weiter bestehen. Damit würde ein Teil des Finöv-Systems aufgegeben. Das würde dem widersprechen, was das Volk beschlossen hat. Das ist unvorstellbar. Es wäre auch unvernünftig, weil der Verkehr nicht eingefroren werden kann, sondern weiter zunehmen wird. In der Region würde damit ein altes Problem weiter ungelöst bleiben.

Im Gegensatz zum Eppenbergtunnel haben SBB und BAV den Wisenbergertunnel nicht in ihr Programm aufgenommen. Was sind die Gründe?

Straumann: Zum einen ist der Wisenbergertunnel zu teuer: Mit Kosten von rund 2,5 Milliarden Franken würde er mehr als die Hälfte der 4,7 Milliarden beanspruchen, die für ZEB zur Verfügung stehen. Zweitens ist der Engpass zwischen Basel und Olten nicht gleich gravierend wie derjenige zwischen Olten und Zürich. SBB und BAV sind der Ansicht, dass der Güterverkehr im Hinblick auf das Verlagerungsziel auch ohne dritten Juradurchstich bewältigt werden kann.

Stellungnahmen

«Nötig für das ganze Bahnnetz – erfreulich für die Region»

Ständeratspräsident Rolf Büttiker (Wolfwil): «Ich bin hoch erfreut über den Inhalt des Pakets für den Ausbau der Bahninfrastruktur. Der Eppenbergtunnel ist darin sicher eines der grösseren Vorhaben. Zwischen Olten und dem Heitersberg besteht heute schon ein Engpass – das hat jeder schon zu spüren bekommen, der diese Strecke mit dem Zug fährt. Die nachhaltige Behebung des Flaschenhalses Olten-Heitersberg ist zwingend. Das tangiert Schönenwerd, aber die Lösung mit dem Eppenbergtunnel erlaubt es, dass dies



nicht auf Kosten der bereits stark belasteten Bevölkerung an der bestehenden Strecke geschieht. Wenn jetzt der Antrag von SBB und Verwaltung für diesen Ausbauschritt vorliegt, dann zeigt das, dass der Bedarf für den Eppenbergtunnel nicht nur lokalpolitisch, sondern national ausgewiesen ist. Das macht mich sehr zuversichtlich für die Realisierungschancen, auch im Parlament. In der letzten Session hat der Ständerat von sich aus 800 Mio. Franken zusätzlich für das Berggebiet in den Infrastrukturfonds aufgenommen. Das sollte es auch den Vertretern der Alpenkantone erlauben, beim Ausbau der Bahninfrastruktur die zwingenden Anliegen der Mittellandkantone mitzutragen.»

Nationalrätin Bea Heim (Starkirch-Wil): «Es hätte mich sehr erstaunt, wenn der Eppenbergtunnel nicht aufgenommen worden wäre. Denn seit der Inbetriebnahme



der ersten Etappe von Bahn 2000 ist die Kapazität auf dem letzten zweigleisigen Abschnitt der Ost-West-Achse ausgeschöpft. Er ist das Nadelöhr im Mittelland. Der Ausbau auf vier Spuren wird die Kapazität des Bahnnetzes mit einem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis vergrössern. Das ist gesamtschweizerisch wichtig für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die

Schiene, relevant für die Umwelt und von grosser Bedeutung für die Städte und Agglomerationen des Mittellandes. Für die Region heisst es, dass der Regionalverkehr nicht auf die Strasse abgedrängt wird, wie sich bisher abzeichnete. Der Halbstundentakt könnte möglich werden. Das Komitee Pro Eppenbergtunnel hat nun die Aufgabe, das Vorhaben auf politischem Weg auf die Schiene zu bringen. Den Verzicht auf den Wisenbergertunnel bedaure ich. Für die Rentabilität der Neat-Basistunnel wird langfristig ein dritter Juradurchstich notwendig sein. Aber wenn aus finanziellen Gründen nicht beide Projekte gleichzeitig realisierbar sind, dann haben SBB und BAV mit dem Eppenbergtunnel die richtige Priorität gesetzt.»

Gemeindepräsident Peter Hodel (Schönenwerd): «Dass der Eppenbergtunnel Bestandteil des Projekts ZEB wird, ist in erster Linie im Interesse des gesamten



Bahnnetzes in der Schweiz. Es ist aber auch für unsere Region ein grosser Meilenstein und gibt uns Zuversicht für die zukünftige Entwicklung von Schönenwerd. Wir wissen es sehr zu schätzen, dass wir durch die Bahn an die grossen Zentren angebunden sind. Daneben bringt die Bahnlinie aber auch Belastungen, und sie zerschneidet unser Dorf. Deshalb bin ich

sehr glücklich, dass der Ausbau auf vier Spuren mit dem Eppenbergtunnel erfolgen soll, und hoffe, dass er eine hohe zeitliche Priorität erhält. Die Anlage von vier Bahngleisen durch Schönenwerd hindurch wäre für die Gemeinde schlicht eine Katastrophe, ein Horrorszenario. Solche Pläne würden bei uns Widerstand bis zum Letzten auslösen. Deshalb bin ich sehr erfreut über das jetzt vorliegende Ausbauprogramm von SBB und Bundesamt. Das ist eine ausgezeichnete Grundlage für die Arbeit des Komitees Pro Eppenbergtunnel, das aus unserer Region entstanden ist und für das sich namhafte eidgenössische Parlamentarierinnen und Parlamentarier über die Kantons Grenzen hinaus engagieren.»

Interviews: cva