

Regierungsratsbeschluss

vom 4. Mai 2005

Nr. 2005/1027

KR.Nr. ID 071/2005 (BJD)

Dringliche Interpellation Fraktion FdP: Umstellung des „Bipperlisis“ auf Busbetrieb (03.05.2005) Stellungnahme des Regierungsrates

1. Interpellationstext

Die Regierung wird gebeten im Hinblick auf die Neubauten in Solothurn (Rötibrücke und Kreuzungen beim Bahnhof und beim Baseltor) folgende Fragen zu beantworten:

1. Erachtet es die Regierung nicht als angezeigt, in Anbetracht der anstehenden Bauprojekte, dem Kantonsrat aktuelle Grundlagen für einen Entscheid über die Weiterführung des Bipperlisis oder einer Umwandlung in einen Busbetrieb (zumindest bis Flumenthal) vorzulegen?
2. Welche sachlichen Gründe sprechen gegen einen teilweisen Ersatz des Bahnbetriebs durch einen Busbetrieb?
3. Wie gross sind der Zusatzaufwand und die dadurch entstehenden Mehrkosten beim Bau der Rötibrücke und der beiden Kreuzungen (Bahnhofplatz und Baseltor) beim Bau mit Bahnbetrieb anstatt mit Busbetrieb und wer trägt die Mehrkosten?
4. Wie ist der Einfluss des Bahnverkehrs über die Rötibrücke auf deren Lebensdauer und Sanierungshäufigkeit? Was resultieren daraus für Zusatzkosten (Abschreibungen und Unterhalt) für den Brückenbetrieb wegen des Bipperlisis?
5. Lässt die bis 2022 dauernde Konzession für die Bahn eine Umstellung auf Busbetrieb zu?
6. Durch einen Busbetrieb könnten die Haltestellen in die Zentren der Dörfer, näher zu den Bewohnern der Dörfer gelegt werden. Würde dadurch das Angebot nicht wesentlich verbessert?
7. Wäre es möglich, das Trasse der jetzigen Bahn, dort wo dieses auf der Strasse verläuft, als Busspur zu nutzen, um dem Bus Vorfahrt zu garantieren?

2. Begründung

In der Session vom 24. September 2002 verabschiedete der Kantonsrat das Mehrjahresprogramm über den öffentlichen Verkehr für die Fahrplanjahre 2003 und 2004. Zu diesem Zeitpunkt lag die in Auftrag gegebene und in Aussicht gestellte Studie (Korridorstudie) über das Bipperlisi noch nicht vor.

Diese kam dann sehr kurzfristig, vor der Session vom 12. November 2002, als der Kantonsrat zustimmend Kenntnis nahm von der Berichterstattung über die Beanspruchung des Verpflichtungskredites für das Jahr 2001.

In diesem Zusammenhang wurde in Ziffer 2 auch von der Weiterführung des Betriebs der Aare Seeland mobil auf der Strecke Solothurn – Niederbipp zustimmend Kenntnis genommen.

Die FIKO und ein Teil der FdP/JL-Fraktion unterlagen dem Antrag der Regierung und der UM-BAWIKO mit 46 zu 79 Stimmen.

Dieser Punkt war aber sehr umstritten. Dies vor allem, weil es sich um eine Kenntnisnahme eines Berichts über das Jahr 2001 handelte und darin ein Antrag verpackt war, der in die Zukunft weist.

Regierungsrat Walter Straumann hielt denn in seinem Votum damals auch fest, dass die Regierung keinen verbindlichen Beschluss, sondern nur eine Absichtserklärung seitens des Kantonsrats wolle (Protokoll VII. Session 12./13. November 2002, Seite 468).

Weiter ist dieser „Entscheid“ dadurch zu relativieren, dass bedingt durch die kurze Zeit, die zur Beurteilung der Korridorstudie blieb, eine vertiefte Diskussion nicht möglich war.

Da sich im Hinblick auf den Neubau der Rötibrücke (inkl. Notbrücke) und den Umbau des Bahnhofplatzes und der Baseltorkreuzung in Solothurn viele Fragen betreffend Mehrkosten, welche durch die Weiterführung des Betriebs des Bipperlisis verursacht werden, stellen und die Gefährlichkeit durch die Bahn vor allem im Streckenabschnitt Bahnhof Solothurn – Flumenthal durch äusserst häufige und leider auch tragische Unfälle offenbar geworden ist, drängen sich Fragen auf, die im Hinblick auf diese Bauvorhaben in Solothurn dringend geklärt sein müssen. Dies umso mehr, als dass die Korridorstudie aus dem Jahr 2001 nun bereits vier Jahre alt ist, den Änderungen der Bahn 2000 nicht Rechnung trägt und sich zum grössten Teil auf die ganze Strecke Solothurn–Niederbipp bezieht. Interessant wäre aber die Angebotsüberprüfung für den Streckenabschnitt Solothurn – Flumenthal.

Es geht nicht darum, das Angebot des öffentlichen Verkehrs in dieser Region in Frage zu stellen, im Gegenteil, die Erschliessung soll durch eine allfällige Umstellung vom Bahn- auf einen Busbetrieb optimiert werden. Die Haltestellen können kundennäher angelegt werden. Die Anschlüsse in Solothurn und Flumenthal können weiterhin garantiert werden, indem auf den ehemaligen Trasseabschnitten der Bahn, welche auf der Strasse liegen, separate Busspuren markiert werden.

Die Dringlichkeit der vorliegenden Interpellation ist durch die anstehenden Bau- und Sanierungsprojekte Rötibrücke, Bahnhofplatz und Baseltorkreuzung gegeben.

3. Dringlichkeit

Der Kantonsrat hat am 3. Mai 2005 der Dringlichkeit zugestimmt.

4. Stellungnahme des Regierungsrates

4.1 Allgemeines

Der Betrieb der Bahnlinie Niederbipp – Solothurn der Aare Seeland mobil AG (asm) ist seit Jahren ein kontrovers geführtes Thema. Eine erste Studie im Jahre 1994 empfahl damals von einer Umstellung auf Bus abzusehen. Der Regierungsrat des Kantons Bern hat am 27. März 1996 im Rahmen der Haushaltssanierung 1999 beschlossen, Umstellungen von sieben Eisenbahnstrecken auf

Bus zu prüfen. Die asm-Strecke Solothurn – Niederbipp war jedoch nicht in diesem Paket enthalten. Im Jahre 2000 hat dann das Amt für Verkehr und Tiefbau gemeinsam mit dem Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern eine Korridorstudie Solothurn – Niederbipp ausgelöst, in welcher die Umstellungsfrage einmal mehr thematisiert wurde. Der Schlussbericht der Begleitkommission hält fest, dass

- das Bahnangebot eine regelmässige Nachfragesteigerung aufweist
- sich die Bahnanlagen in einem hervorragenden technischen Zustand befinden
- ein wirtschaftlicher Halbstundentakt mit zwei Fahrzeugen möglich ist
- Buslösungen längere Fahrzeiten und damit auch mehr Fahrzeuge benötigen
- die reinen Betriebskosten der Bahn damit unter jener eines Busbetriebes liegen
- die Gesamtkosten einer Umstellung mit über 66 Mio. Franken sehr hoch sind (Investitionskosten Busfahrzeuge, Rückbaukosten und Abschreibung der Anlagewerte).

Auf dieser Basis hat der Kantonsrat am 12. November 2002 vom Weiterbetrieb des Betriebs der Aare Seeland mobil AG auf der Strecke Solothurn – Niederbipp zustimmend mit 79 gegen 46 Stimmen Kenntnis genommen. Die Korridorstudie Solothurn – Niederbipp berücksichtigt bereits die Fahrplanänderungen 2005. Das in der Korridorstudie vorgestellte – auf die veränderten Anschlussbedingungen abgestimmte – Angebotskonzept wurde zum Fahrplanwechsel 2005 im Wesentlichen unverändert umgesetzt. Somit sind die Grundlagen der Korridorstudie immer noch aktuell. Zu den Fragen:

4.2 Zu Frage 1

Beim Entscheid über den Weiterbetrieb des Bipperlisis sind die Interessen der Kantone Bern und Solothurn gleichermassen zu berücksichtigen.

Eine isolierte Umstellung des Bipperlisis auf Busbetrieb zwischen Solothurn und Flumenthal ist nicht möglich, ohne auch den Berner Abschnitt Flumenthal – Niederbipp umzustellen, weil gerade zwischen Solothurn und Flumenthal die grösste Nachfrage besteht. Mit einer Umstellung der gesamten Teilstrecke Solothurn – Niederbipp wären auch die verbleibenden Strecken Niederbipp – Langenthal und St. Urban Ziegelei – Langenthal gefährdet.

Die dem Kantonsrat mit der Korridorstudie vorgelegten Grundlagen zum Weiterbetrieb des Bipperlisis sind nach wie vor aktuell.

4.3 Zu Frage 2

Die Korridorstudie hat gezeigt, dass dank des guten Ausbauszustandes der Bahn ein wirtschaftlicher Halbstundentakt mit nur zwei Fahrzeugen angeboten werden kann. Bei einem Busbetrieb würde sich der Fahrzeug- und Personalbedarf aufgrund der längeren Fahrzeiten wesentlich erhöhen. Die Bahn bietet zudem in Solothurn eine höhere Anschlusssicherheit an die Züge des RBS und die Regionalzüge der SBB als ein Busbetrieb, welcher teilweise im Verkehrsstau stecken bleiben könnte (siehe Antwort zu Frage 7).

Die gleiche Studie weist weiter nach, dass eine Verlängerung der Bahn von Niederbipp nach Oensingen mit Anschluss an die Schnellzüge in Richtung Olten – Zürich – Ostschweiz einen attraktiven und wirtschaftlich interessanten Zusatznutzen bringen könnte.

4.4 Zu Frage 3

Bei der Rötibrücke entstehen durch die Bahn keine Mehrkosten, d.h. die Bahnlasten sind nicht für die Bemessung massgebend. Dies gilt sowohl für die Hilfsbrücke (Provisorium) als auch für die neue Rötibrücke selbst. Die Fahrbahnbreite der Brücke könnte zudem nicht reduziert werden, da die vorgesehene Bahnspur als zweite Busspur benutzt werden könnte. Bei den beiden Kreuzungen Baseltor und Bahnhofplatz entstehen ebenfalls keine Mehrkosten, weil die Bahn keine Verbreiterung des Strassenraumes verlangt. Die Kosten für die Geleise und die Fahrleitung werden durch die Bahn selbst getragen und belasten die Strassenbaukosten nicht. Zudem ist festzuhalten, dass die Geleise und der Fahrdraht in diesem Gebiet in kurzer Zeit so oder so erneuert werden müssten, da in diesem Abschnitt der Unterhalt der Anlage in den letzten Jahren auf ein Minimum heruntergefahren wurde, dies im Hinblick auf die Brückenerneuerung und die „Flankierenden Massnahmen zur A5“.

4.5 Zu Frage 4

Wie bereits unter 3.4 erwähnt, entstehen weder Zusatzkosten noch wird die Lebensdauer der Brücke durch die Bahn verkürzt. Auch die Sanierungshäufigkeit wird nicht durch die Bahn bestimmt, sondern durch den Motorfahrzeugverkehr, insbesondere durch die Lastwagen sowie durch den Salzeinsatz im Winter. Der Unterhalt des Geleisetrassees und der Bahnanlage erfolgt durch die Bahn.

4.6 Zu Frage 5

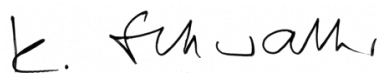
Eine Änderung der Konzession infolge teilweiser oder vollständiger Umstellung des Bahnbetriebes auf einen Strassentransportdienst wird im Artikel 3 des Bundesratsbeschlusses vom 22. Dezember 1993 ausdrücklich vorbehalten.

4.7 Zu Frage 6

Die Bahn erschliesst die bedienten Orte mit zentrumsnahen Haltestellen. Gerade im Solothurner Abschnitt bis Flumenthal würde eine Umstellung auf Bus kaum eine bessere Erschliessung mit sich bringen, da auch der Bus der Kantonsstrasse folgen würde und keine zusätzlichen Umwegfahrten in Kauf nehmen könnte. Hingegen würden sich die Fahrzeiten bei einem Busbetrieb verlängern.

4.8 Zu Frage 7

Zwischen dem Baseltor und dem Hauptbahnhof in Solothurn verkehrt das Bipperlisi auf einem eigenen Trasse, daneben ist eine Busspur Richtung Bahnhof vorgesehen. Zwischen St. Katharinen und Baseltor verkehrt die Bahn teilweise ohne eigenen Bahnkörper im Strassenraum. Somit besteht gerade in diesem engsten Abschnitt keine Möglichkeit, auf der Bahntrasse eine Busspur einzurichten.



Dr. Konrad Schwaller
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement

Bau- und Justizdepartement (br)

Amt für Verkehr und Tiefbau (6) Su/ks

Parlamentsdienste

Traktandenliste Kantonsrat