

Regierungsratsbeschluss

vom 22. August 2005

Nr. 2005/1755

KR.Nr. VA 093/2005 (BJD)

Volksauftrag „Umstellung der asm-Linie Solothurn-Niederbipp (Bipperlisi) von Bahn- auf Busbetrieb“ (06.06.2005)

Stellungnahme des Regierungsrates

1. Vorstosstext

Der Bahnbetrieb der asm-Linie zwischen Solothurn und Niederbipp, mindestens aber zwischen Solothurn und Flumenthal, ist raschmöglichst, vorzugsweise bereits ab Beginn der Globalbudgetperiode 2006–2008, auf einen Busbetrieb umzustellen.

2. Begründung

Es sprechen drei Gründe für eine Umstellung des Bipperlisis auf Busbetrieb:

- - Sicherheit : Das Bipperlisi stellt vor allem auf dem Streckenabschnitt von Solothurn bis Flumenthal eine grosse Gefahr für die übrigen Verkehrsteilnehmer dar. Die Unfallhäufigkeit gegenüber dem Bus ist pro gefahrenem Kilometer über 25 mal grösser. Zudem bildet es ein Hindernis für einen flüssigen Verkehrsablauf in den Bereichen, wo die Streckenführung auf dem Strassentrassée liegt.
- - Kosten: Die Kosten eines Bahnbetriebs sind inklusive Infrastrukturkosten bedeutend höher, als die Kosten für einen Busbetrieb. Laut Korridorstudie kostet ein Kilometer Bahnbetrieb des Bipperlisis (inkl. Infrastruktur) Fr. 7.84, beim Bus sind dies Fr. 5.35.
- - Optimierung des Angebots: Bei gleichzeitiger Senkung der Kosten könnte das Angebot bei Busbetrieb optimiert werden. Die Bushaltestellen könnten näher in die Wohngebiete verlegt werden, somit wäre der öffentliche Verkehr näher bei den Kunden.

In Anbetracht der anstehenden Bauprojekte (Neubau Rötibrücke, Umgestaltung Bahnhofplatz und Baseltorkreuzung) ist es dringend und angebracht, eine zeitgemässe, sichere und kostengünstigere Lösung für den öffentlichen Verkehr auf diesem Streckenabschnitt zu finden.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Allgemeines

Die 1918 in Betrieb genommene Meterspurbahn Niederbipp–Solothurn – vorerst allerdings (bis 1925) nur bis Haltestelle Baseltor – war im Verlaufe ihrer Geschichte immer wieder mit Vorstössen kon-

frontiert, welche eine Umstellung auf Strassentransportdienste verlangten. Bereits 1941 lag ein Gutachten über „die Betriebsverhältnisse der Solothurn–Niederbipp–Bahn und deren Umstellung auf eine andere Betriebsart, Autobus oder Trolleybus“ vor. Weitere Gutachten erfolgten in unregelmässigen Abständen, so in den Jahren 1949, 1950, 1952, 1956, 1961, 1984 und 1994. Die letzte dieser immer mit ähnlichen Fragestellungen erfolgten Studien stammt aus dem Jahre 2002, die sogenannte „ÖV Korridoruntersuchung Solothurn–Niederbipp–Oensingen“. Die Hauptargumente dieser Studie haben wir schon in der Antwort zu der dringlichen Interpellation Fraktion FdP: Umstellung des „Bipperlisis“ auf Busbetrieb vom 3. Mai 2005 erwähnt. Daran hat sich grundsätzlich nichts geändert.

3.2 Zu den Begründungen

3.2.1 Sicherheit

In unserer Antwort auf die Interpellation Irène Fröhlicher (FdP Lommiswil): Unfallhäufigkeit des Bipperlisis, haben wir festgehalten, dass es unzulässig sei, eine auf das gesamte Schienennetz bezogene Statistik über die Unfallhäufigkeit zu konstruieren und diese mit der Unfallstatistik bei Strassenfahrzeugen zu vergleichen. Daher hinkt der Vergleich in der Begründung des Volksauftrages. Im Übrigen stimmt die Behauptung nicht, dass das Bipperlisi ein Hindernis für einen flüssigen Verkehrsablauf darstellt. An den neuralgischen Stellen befinden sich Lichtsignalanlagen, die einen geordneten Ablauf an der Kreuzung ermöglichen. Zudem sind die Bahnbetreiber bestrebt, weitere Gefahrenquellen systematisch zu eliminieren. Wir sind überzeugt, dass das Bipperlisi keine höhere Unfallrate aufweist als dies bei anderen Strassenbahnen, wie beispielsweise die BLT/BVB, die VBZ oder Bernmobil der Fall ist. Mit dem Einsatz einer neuen Fahrzeuggeneration werden auch Fahrzeuge mit besseren Beschleunigungs- und Bremswerten zum Einsatz kommen. Auch damit wird die Sicherheit weiter erhöht.

3.2.2 Kosten

Die aufgeführten Produktionskosten von Fr. 7.84 pro Zugskm resp. Fr. 5.35 pro Buskm berücksichtigen die Infrastrukturkosten in beiden Fällen nicht. In der Tat liegen die Produktionskosten der Bahn inklusive Infrastrukturbeiträge in der Grössenordnung von Fr. 15.00 bis Fr. 20.00 pro Zugkm. Diese Differenzen zwischen Bahn und Bus lassen sich wie folgt erklären.

Die Kosten für den Unterhalt, die Schneeräumung, die Vegetationspflege und die Reinigung, aber auch die Erstellung und der Unterhalt der Publikumsanlagen (Haltestellen etc.) sind bei einem Busbetrieb gänzlich von den Gemeinden oder dem Kanton zu berappen. Zudem leistet der Regionalverkehr auf der Strasse kaum Infrastrukturbeiträge (keine Treibstoffzollzuschläge, LSVA etc.) und die Kosten werden über die ordentliche Strassenrechnung abgewickelt. Die Kosten der Bahninfrastruktur als Kostenblock sind jedoch transparent erkennbar und klar zuzuordnen. In diesem Sinne sind die Spiesse von Schiene und Strasse nicht gleich lang. Die Vorteile einer unabhängigen Bahninfrastruktur liegen, angesichts der auch in kleineren und mittleren Agglomerationen zunehmenden Stausituationen (namentlich in Spitzenstunden) und den daraus entstehenden volkswirtschaftlichen Kosten, auf der Hand.

Damit ist auch klar, dass das Bipperlisi die Infrastrukturkosten für die neue Rötibrücke ebenfalls übernehmen muss. Wir sprechen hier von total Fr. 1.6 Mio. (davon 60 % durch den Kt. Bern bezahlt) mit einer Abschreibungsdauer von 33 Jahren für die Schieneninfrastruktur.

Bei einem Kostenvergleich von Bahn und Bus muss auch in Betracht gezogen werden, dass die Bahn eine höhere Kapazität aufweist als der Bus. In Spitzenzeiten der Nachfrage müssten anstatt einem Bippelisi-Zug mehrere Busse eingesetzt werden.

Auf der Basis der Entscheide des Solothurner Kantonsrates und des Berner Grossrats zum Beibehalt des Bahnbetriebs hat die asm bereits Investitionen in ein modernes Fernsteuerzentrum getätigt.

3.2.3 Optimierung des Angebotes

Eine Einstellung des Bahnbetriebes auf der Strecke Solothurn–Flumenthal ist volkswirtschaftlich keinesfalls zu rechtfertigen. Gerade auf diesem Teilstück werden die grössten Erlöse erzielt. Eine Umstellung der Bahn auf diesem Abschnitt bedeutet somit den sicheren Tod des gesamten Bahnbetriebes.

Die Bahn erschliesst die bedienten Gemeinde in zentraler Lage. Auch ein Busbetrieb würde die Erschliessung in den Gemeinden nicht verbessern können. Zudem führt ein Näherbringen von Bushaltestellen an das Wohngebiet zum unschönen Nebeneffekt, dass damit die Fahrzeiten verlängert werden und der ÖV auf dieser Strecke unattraktiver wird. Die bessere Lösung erscheint uns eine Modernisierung des Rollmaterials und längerfristig eine Streckenverlängerung bis nach Oensingen, um die Industriezone in Niederbipp neu zu erschliessen und die Gemeinden des Unteren Leberbergs und des Bipperamts in Oensingen an den Fernverkehr anzubinden.

Die asm hat aus diesem Grund im Herbst 2004 die Evaluation von neuem Rollmaterial gestartet. Die öffentliche Ausschreibung ist erfolgt. Zuzeit werden die Offerten ausgewertet. Ab Fahrplanwechsel 2007 können so auf der Linie Solothurn–Niederbipp neue, lärmarme und komfortable Fahrzeuge eingesetzt werden.

Für die Verlängerung nach Oensingen laufen intensive Planungs- und Projektierungsarbeiten. Im Spätherbst diesen Jahres wird ein Vorprojekt mit einer Kostengenauigkeit von +/- 30 % vorliegen.

Die ohne zusätzliches Personal und mit der heutigen Anzahl von Fahrzeugen wirtschaftlich zu betreibende Verlängerung des Bipperlisi nach Oensingen hätte zudem den Vorteil, dass von der zusätzlichen Bahnanbindung und der damit verbundenen Nachfragesteigerung im Knoten Oensingen wichtige Impulse zum langfristigen Erhalt des Schnellzughalts Oensingen ausgehen.

3.3 Gesamtbeurteilung

Die Bahn ist in Bezug auf die Nachhaltigkeit das herausragende Verkehrsmittel. Sicherlich würden nicht alle Schienenwege, welche aus einem historischen Kontext heraus entstanden sind, heute wieder genau an der gleichen Lage erstellt. Neue Linien können heute nur ausnahmsweise und bei klar erkennbarer, grosser Nachfrage realisiert werden. Beurteilt man die Linien jedoch unter dem Aspekt, dass eine gut funktionierende und unterhaltene Infrastruktur schon vorhanden ist, so fällt auch die betriebswirtschaftliche Rechnung für die Bahn wesentlich günstiger aus.

Die Desinvestition einer Bahnlinie verursacht hohe Kosten in Bezug auf Abschreibung und Rückbauten. Gleichzeitig wären Neu- und Umbauten für die Strassenlösung unabdingbar. Aus dem Verkauf von Rollmaterial und Infrastruktur sind keine substantiellen Erlöse zu erwarten. Im Falle des Bipperlisis würden so insgesamt Desinvestitionskosten von Fr. 48 Mio. generiert. Damit sind aber noch keine Umstellungskosten sowie neue Investitionen für Busse und Werkstätten berücksichtigt.

Im Weiteren stellen wir eine weltweite Renaissance von Strassen- und Regionalbahnen fest. Alleine in Deutschland sind über 10 Strecken bekannt, welche durch eine Sanierung der Infrastruktur sowie

neues Rollmaterial einen wahren Fahrgastboom ausgelöst haben. Auch in vielen französischen Städten, ja sogar in Amerika sind viele neue Strassenbahnen in Betrieb oder im Bau. Auch in der Schweiz wird das Strassenbahnnetz in verschiedenen Städten (Zürich, Genf, Lausanne) ausgebaut. Daher sind wir überzeugt, dass insbesondere bei modernerem Rollmaterial (Niederflureinstieg) und besseren Umsteigebedingungen am Bahnhof mit dem Bippelisi eine zukunftsgerichtete Bahn besteht. Der heute bei 43 Prozent liegende Kostendeckungsgrad kann sicher noch weiter gesteigert werden.

Die Aare Seeland mobil verfügt über eine rechtskräftige Infrastrukturkonzession des Bundes für die Linie Niederbipp–Solothurn, welche bis ins Jahr 2022 Gültigkeit hat. Nur der Bund selbst kann diese Konzession widerrufen. Ein solcher Widerruf gegen den Willen des Eisenbahnunternehmens bedarf eines überwiegenden öffentlichen Interesses. Da die asm sämtliche Anforderungen und Auflagen des Bundes und der Kantone Bern und Solothurn erfüllt, gleichzeitig steigende Passagierzahlen aufweist, kann ein solches Interesse kaum geltend gemacht werden. Die Eisenbahnunternehmung ist, sofern der Antrag auf Widerruf nicht von ihr kommt, in jedem Falle zu entschädigen.

Der Kanton Solothurn selbst hat im Rahmen der öV-Korridorstudie den Nachweis der Zweckmässigkeit der Bahnlinie erbracht. Aus Sicht des Bundes kann wohl entsprechend kein wesentliches öffentliches Interesse gegen eine Weiterführung des Bahnbetriebs geltend gemacht werden.

Eine Umstellung des Bippelisi kann nur mit Zustimmung des Kantons Bern, auf dessen Gebiet 60 % der Strecke liegen, erfolgen. Der Berner Grossrat hat 2004 auf der Basis der Ergebnisse der Korridorstudie in Abstimmung mit dem Kanton Solothurn die Bahn als Verkehrsmittel auf der Achse Niederbipp–Solothurn festgelegt. Der Kanton Bern hat in der Folge auf dem Ast Niederbipp–Langenthal Fr. 8.5 Mio. in die Bahninfrastruktur investiert. Zudem tragen der Kanton Bern und der Bund zusammen mit 70,4 % auch die Hauptlast der Finanzierung der Investitionen der Strecke Solothurn–Niederbipp.

Nachdem seit der Beschlussfassung des Kantonsrates am 12. November 2002 („Von der Weiterführung des Betriebes der Aare Seeland mobil auf der Strecke Solothurn–Niederbipp wird zustimmend Kenntnis genommen“) keine wesentlichen neuen Fakten vorliegen, sehen wir keine Veranlassung, diesen Beschluss in Frage zu stellen. Auch die Gemeinde Flumenthal hat sich auf der Basis eines einstimmigen Gemeinderatsbeschlusses mit Schreiben vom 8. Juli 2005 klar für die Beibehaltung der Bahn ausgesprochen.

4. Antrag des Regierungsrates

Nichterheblicherklärung



Dr. Konrad Schwaller
Staatsschreiber

Beilage

Schreiben Einwohnergemeinde Flumenthal vom 8. Juli 2005

Vorberatende Kommission

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission

Verteiler

Bau- und Justizdepartement

Bau- und Justizdepartement (br)

Amt für Verkehr und Tiefbau (5) Dü/ks/st

Aktuarin UMBAWIKO

Parlamentsdienste

Traktandenliste Kantonsrat

Einwohnergemeinde Flumenthal, 4534 Flumenthal

Aare Seeland mobil AG, Grubenstrasse 12, 4900 Langenthal

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, Reiterstrasse 11, 3011 Bern

Bundesamt für Verkehr, Bollwerk 27/29, 3003 Bern

Kantonsrätin Irene Froelicher, Bächlisackerstr. 22, 4514 Lommiswil