

Regierungsratsbeschluss

vom 11. November 2014

Nr. 2014/1946
KR.Nr. I 103/2014 (BJD)

Interpellation Fabian Müller (SP, Balsthal): Wie kann die Stilllegung der Zuglinie Solothurn-Moutier verhindert werden? (27.08.2014) Stellungnahme des Regierungsrates

1. Interpellationstext

Die Zugverbindung Solothurn-Moutier stellt ein wesentliches Element für die Attraktivität unseres Kantons und insbesondere der Region Thal dar. Beim Bundesamt für Verkehr steht die Stilllegung dieser Linie zur Diskussion.

Eine solche Stilllegung muss unbedingt verhindert werden, denn sollte der Weissensteintunnel geschlossen werden, würde für die Bewohner des hinteren Thals und des Berner Juras die wichtigste Verbindung nach Solothurn gekappt.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Wie beurteilt die Solothurner Regierung diesen geplanten Leistungsabbau?
2. Spricht sich die Solothurner Regierung gegen diese Massnahme aus? Wenn ja, was unternimmt die Regierung dagegen? Oder was wurde bisher schon dagegen unternommen?
3. Wie erfolgt in diesem Zusammenhang die Koordination mit dem ebenfalls betroffenen Kanton Bern?
4. Wie beurteilt die Solothurner Regierung die mittel- und langfristigen Folgen dieser Abbaumassnahme für die betroffenen Regionen insbesondere für das hintere Thal?
5. Man spricht von Seiten des Bundesamts für Verkehr von Kosten für die Sanierung des Weissensteintunnels von 170 Millionen Franken. Wie setzen sich diese Kosten zusammen?
6. Wie beurteilt die Solothurner Regierung die Möglichkeit einer Busverbindung vom hinteren Thal in Richtung Solothurn?
7. Wie beurteilt die Solothurner Regierung die möglichen Auswirkungen einer Stilllegung der Bahnlinie auf den Tourismus (insbesondere Gondelbahn Weissenstein)?

2. Begründung (Interpellationstext)

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Die Verbindung Solothurn-Moutier ist aus unserer Sicht ein unverzichtbarer Bestandteil des öffentlichen Verkehrs-Angebotes (öV-Angebotes). Sie dient der schnellen Verbindung der Region Thal und zugleich der Verbindung der Regionen Dorneck und Thierstein mit der Kantonshauptstadt Solothurn.

Trotz dieser wichtigen Verbindungen hat die Nutzung der Strecke Solothurn-Moutier in den vergangenen Jahren abgenommen. Dadurch ist die Kostendeckung der Linie unter 30 % abgesunken, so dass gemäss Vorgaben des Bundesamtes für Verkehr vor grossen Investitionen eine Wirtschaftlichkeitsstudie erstellt werden muss.

Zugleich hat sich herausgestellt, dass die geplante Sanierung des Weissensteintunnels wesentlich teurer wird als bisher veranschlagt. So sind für die Tunnelsanierung - zusammen mit den übrigen notwendigen Massnahmen entlang der Strecke, z. B. für behindertengerechten Zugang zu den Bahnsteigen - voraussichtlich 170 Mio. Franken an Investitionen nötig.

Noch 2010 ist die BLS AG davon ausgegangen, dass eine Tunnelsanierung zu überschaubaren Kosten realisierbar sein würde. Die hohen Kosten haben sich erst nach einer Zustandsanalyse des Bauwerks durch die BLS AG ergeben. Eine Zweitmeinung soll aufzeigen, wie der Tunnel kostengünstiger saniert werden könnte.

Während bisher Kantone und Bund gemeinsam für die Finanzierung der Investitionen von Privatbahnen zuständig waren, werden mit der Inkraftsetzung von FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahn-Infrastruktur) ab 2016 auch Investitionen der Privatbahnen aus dem BIF (Bahn-Infrastrukturfonds) bezahlt. Dieser Fonds wird nicht nur aus Bundesmitteln gespeist. In diesen Fonds zahlen auch die Kantone gesamthaft 500 Mio. Franken pro Jahr ein.

Bisher sind noch keine definitiven Entscheide bezüglich Stilllegung der Bahnlinie Solothurn-Moutier gefallen. Die Solothurner Regierung wird sich beim Bundesamt für Verkehr (BAV) dafür einsetzen, dass der Weissensteintunnel saniert wird, das Angebot weiter betrieben werden kann und die Strecke ihre regionenverbindende Funktion weiterhin wahrnehmen kann.

Wir haben gemeinsam mit dem Kanton Bern und dem Bundesamt für Verkehr die BLS AG beauftragt, zu klären, welche Massnahmen für einen Weiterbetrieb ab 2017 für weitere drei Jahre nötig sind. Wir erachten diesen Zeitraum als dringend nötig, um ausreichend Zeit zu haben, alle möglichen Lösungen zu untersuchen. Ein unter Zeitdruck gefasster Entscheid zu einer Stilllegung des Weissensteintunnels kann nicht zielführend sein.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1:

Wie beurteilt die Solothurner Regierung diesen geplanten Leistungsabbau?

Für uns würde ein solcher Leistungsabbau eine erhebliche Einschränkung der Erschliessung, insbesondere auch für die Region Thal, bedeuten. Wir sind bisher davon ausgegangen, dass eher das Ziel zu verfolgen ist, die Verbindungen Thal - Gänsbrunnen - Solothurn in den Hauptverkehrszeiten gegenüber heute auszubauen und so diese öV-Achse zu stärken. Erste Überlegungen in diese Richtung enthält die „Mobilitätsstrategie Thal“.

Da sämtliche alternativen Anbindungen aus dem hinteren Thal nach Solothurn mit wesentlich längeren Fahrzeiten und höheren Tarifen für die Benutzer verbunden sind, würde die Einstellung der Bahn durch den Weissensteintunnel eine deutliche Schlechterstellung der Region Thal gegenüber heute darstellen.

Auch bei den Verbindungen zwischen Solothurn und dem Schwarzbubenland würden sich Verschlechterungen durch Umwegfahrten über Biel bzw. über Basel - Olten ergeben.

3.2.2 Zu Frage 2:

Spricht sich die Solothurner Regierung gegen diese Massnahme aus? Wenn ja, was unternimmt die Regierung dagegen? Oder was wurde bisher schon dagegen unternommen?

Die Solothurner Regierung spricht sich vehement gegen eine Schliessung des Weissensteintunnels aus.

Wir haben die BLS AG beauftragt, alles dafür zu unternehmen, die Strecke nach 2016 für weitere drei Jahre offenzuhalten, damit ausreichend Zeit besteht, bis dahin die nötigen Grundlagen zu erarbeiten.

Zudem haben wir eine Aussprache mit dem BAV verlangt, um unser Interesse am Weiterbetrieb der Solothurn-Moutier-Bahn darzulegen und das BAV dazu zu bewegen, die Sanierung des Tunnels und die übrigen Massnahmen in die Wege zu leiten.

3.2.3 Zu Frage 3:

Wie erfolgt in diesem Zusammenhang die Koordination mit dem ebenfalls betroffenen Kanton Bern?

Die Wirtschaftlichkeitsstudie wurde auf Fachebene von den Kantonen Bern und Solothurn gemeinsam begleitet.

Der Kanton Bern unterstützt das Anliegen des Kantons Solothurn, den Zugbetrieb Solothurn-Moutier aufrecht zu erhalten und den Weissensteintunnel zu sanieren.

3.2.4 Zu Frage 4:

Wie beurteilt die Solothurner Regierung die mittel- und langfristigen Folgen dieser Abbaumassnahme für die betroffenen Regionen insbesondere für das hintere Thal?

Sollte der Weissensteintunnel nicht saniert werden, hätte das für die Verbindungen zwischen dem Raum Solothurn und den Regionen Thal, aber auch Dorneck und Thierstein gravierende Auswirkungen. Insbesondere auf den Verbindungen vom hinteren Thal (Gänsbrunnen, Welschenrohr und Herbetswil) nach Solothurn wäre ein Umweg über die Klus und Oensingen nötig. Dies wäre mit einem wesentlich grösseren Zeitaufwand verbunden. Auch die Kosten für die Benutzer des öffentlichen Verkehrs würden steigen, da bei einem Verbundbillett für die Fahrt über Oensingen mehr Zonen gelöst werden müssen. Auch wird ein neues Buskonzept mit zusätzlichen Schnellbusverbindungen mit wesentlichen Kosten für Kanton und Gemeinden verbunden sein. Zudem ist die Strasse über die Klus stauanfällig, was zu einer schlechten Zuverlässigkeit eines Busersatzangebots führen würde.

Der tiefe Kostendeckungsgrad des heutigen Angebots würde sich mit einer Busumstellung vermutlich kaum verbessern.

3.2.5 Zu Frage 5:

Man spricht von Seiten des Bundesamts für Verkehr von Kosten für die Sanierung des Weissensteintunnels von 170 Millionen Franken. Wie setzen sich diese Kosten zusammen?

Die Kosten von 170 Mio. Franken entsprechen einer kompletten Sanierung für eine weitere Betriebsdauer von 50 Jahren. Es ist aber auch eine Etappierung der Sanierung denkbar, bei der im ersten Schritt die dringendsten Sanierungsmassnahmen für ca. 100 Mio. Franken vorgenommen werden und in ca. 25 Jahren weitere Massnahmen folgen. Zusätzlich fallen noch Kosten in der Höhe von ca. 25 Mio. Franken für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes an.

Die BLS AG hat 2012 eine eingehende Inspektion des Tunnels vorgenommen. Für einen weiterhin sicheren Betrieb muss der komplette Tunnel saniert werden. Insbesondere das in den Tunnel eindringende Wasser sorgt für Schäden an Gewölbe und Mauerwerk. Zudem muss die Bahntechnik (Gleis, Fahrleitung) erneuert werden.

Bei dem Betrag für die Tunnelsanierung handelt es sich um eine Schätzung, welche nach einer ergänzenden Untersuchung im Jahre 2013 vorgenommen wurde.

Mit einer Zweitmeinung soll geklärt werden, ob eine Sanierung nicht auch zu einem günstigeren Preis vorgenommen werden kann.

3.2.6 Zu Frage 6:

Wie beurteilt die Solothurner Regierung die Möglichkeit einer Busverbindung vom hinteren Thal in Richtung Solothurn?

Im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsstudie wurden grobe Überlegungen zu den Möglichkeiten einer solchen Busverbindung angestellt. Diese müssen im Rahmen der weiteren Planungen vertieft werden.

Busverbindungen über die Jurahöhen (Weissenstein, Balmberg) sind bei den bisherigen Überlegungen ausgeschieden, da sie keine Fahrzeitvorteile gegenüber einer Fahrt über Oensingen aufweisen, aber hohe Investitionen in die Strasseninfrastruktur mit sich bringen würden, insbesondere, wenn ein ganzjähriger Betrieb gewährleistet sein soll.

Die einzig mögliche Alternative ist eine Busverbindung in Richtung Klus - Oensingen.

3.2.7 Zu Frage 7:

Wie beurteilt die Solothurner Regierung die möglichen Auswirkungen einer Stilllegung der Bahnlinie auf den Tourismus (insbesondere Gondelbahn Weissenstein)?

Am 20. Dezember 2014 wird die neue Seilbahn Weissenstein den Betrieb aufnehmen. Wir gehen davon aus, dass die Frequenzen der Bahnlinie Solothurn - Moutier mit diesem neuen Angebot und den weiteren Massnahmen aus dem Masterplan Grenchenberg - Weissenstein - Balmberg, insbesondere der Sperre der Passstrasse an Sonntagen, wieder ansteigen werden.

Eine Stilllegung der Bahnlinie Solothurn-Moutier hätte gravierende Auswirkungen auf den Tourismus. Der Zugang von der Nordseite zur Gondelbahn Weissenstein wäre stark eingeschränkt. Damit würde man das Einzugsgebiet der neuen Seilbahn wesentlich beschneiden. Zudem könnten bei einer Stilllegung der Bahn keine Angebote mit Nutzung Seilbahn und Nordrampe, z. B. für Schlittel- oder Downhillangebote, mehr angeboten werden, da der Zugang von Gänsbrunnen nach Oberdorf unterbrochen wäre.

Auch das Zusammenwachsen der touristischen Gebiete Weissenstein und Naturpark Thal würde mit dem Wegfall der Verbindung durch den Weissensteintunnel stark behindert.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (due/scs) (2)
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat