

Bundesamt für Verkehr
 Amt für Verkehr und Tiefbau, Kanton Solothurn
 Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Kanton Bern

Vertiefte Studie Weissensteintunnel

Auswertung Mitwirkung, Teil Solothurn

Zürich, 13. Juni 2016

ML, Rey



Impressum

Vertiefte Studie Weissensteintunnel

Auswertung Mitwirkung, Teil Solothurn

Zürich, 13. Juni 2016

2819a_Auswertung_Mitwirkung_Solothurn_20160613.docx

Auftraggeber

Bundesamt für Verkehr

Amt für Verkehr und Tiefbau, Kanton Solothurn

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Kanton Bern

Projektleitung

Ludwig Dünbier, AVT Kanton Solothurn

Christian Aebi, AÖV Kanton Bern

Rolf Bühlmann, BAV

Autorinnen und Autoren

Matthias Lebküchner, INFRAS

Georges Rey und Gösta Niedderer, SMA

INFRAS, Binzstrasse 23, 8045 Zürich

Tel. +41 44 205 95 95

Begleitgruppe

Regula Herrmann, BAV

Katrin Richter, BLS

Dieter Rehmann, SBB

Ulrich Reinert, BSU

Siegfried Flury, OeBB

Luigi Abbate, PostAuto

Bernhard Studer, Region Thal

Roger Siegenthaler, Repla espace Solothurn

Francis Daetwyler, RVK 1

Peter Heiniger, AVT Kanton Solothurn

Christian Aebi, AÖV Kanton Bern

Lionel Leuenberger, ARP Kanton Solothurn

Inhalt

1.	Zusammenfassende Ergebnisse	4
2.	Gestellte Fragen	8
3.	Auswertung Stellungnahmen Kanton Solothurn	9
3.1.	Eingegangene Stellungnahmen	9
3.2.	Auswertung Ja/Nein-Fragen (Fragen 1, 2, 3 und 5)	9
3.3.	Welche Variante steht im Vordergrund (Frage 7)?	11
3.4.	Wichtige/kritische Stellungnahmen	12

1. Zusammenfassende Ergebnisse

Insgesamt gingen aus dem Solothurner Teil 314 Stellungnahmen ein; 277 oder knapp 90% stammen von Privatpersonen, der Rest (37) von kantonalen Stellen, Gemeinden, Transportunternehmen sowie Verbänden und Parteien.

Generelle Beurteilung der Studie

Während die Mehrheit der Privatpersonen (90%) mit dem methodischen Vorgehen, den untersuchten Varianten und mit deren Bewertung zufrieden ist, äussern sich v.a. die Gemeinden und Verbände/Parteien kritischer. Sie bemängeln v.a. das methodische Vorgehen und die Variantenbewertung, die nicht alle relevanten Aspekte berücksichtige.

Welche Variante steht im Vordergrund?

Die Sanierung des Tunnels (95% aller Stellungnahmen) bzw. die Umsetzung der Variante 1a¹ (85%) steht ganz klar im Vordergrund.

Hauptkritikpunkte

Kritikpunkt	Antwort
Zu starker Fokus auf Wirtschaftlichkeit.	Die Studie nimmt bewusst keine Gewichtung der einzelnen Kriterien vor, sondern zeigt auf, welche Variante bei welcher Gewichtung im Vordergrund steht. Insgesamt werden sechs Hauptkriterien bewertet, lediglich zwei davon betreffen die Wirtschaftlichkeit.
Der gesetzliche Prüfungsauftrag wird mit der Studie nur teilweise und ungenügend wahrgenommen (Art. 14 der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur KPFV (ex KFEV) und Art. 31 Abs. a PBG). Insbesondere auch zu berücksichtigen sind: ▪ Auflagen der Regionalpolitik, insbesondere die Bedürfnisse der wirtschaftlichen Entwicklung der Rand- und Berggebiete; ▪ Anliegen der Raumordnungspolitik; ▪ Anliegen des Umweltschutzes; ▪ Anliegen der Behinderten. Eine Umstellung auf Busbetrieb sei nur angezeigt, wenn für die Bevölkerung eine wesentlich bessere	Der Auftrag war, mit einer Angebotsstudie Alternativen zum heutigen Angebot/Betrieb aufzuzeigen und diese zu bewerten. In diesem Sinne erfüllt die Studie den Auftrag. Der gesetzliche Prüfungsauftrag war nicht Gegenstand der Studie.

¹ Stundentakt Solothurn – Moutier mit Verdichtungen zum Halbstundentakt während der Hauptverkehrszeit zwischen Gänsbrunnen und Solothurn.

Kritikpunkt	Antwort														
und kostengünstigere Anbindung an den öffentlichen Verkehr erreicht wird (gemäss Kreisschreiben vom BAV zum Erlass der bundesrätlichen Verordnung KVEF vom 29.05.13.)															
Keine kostengünstigeren Tunnelsanierungsmethoden berücksichtigt, wie beispielsweise die Methode RhB.	Die Kostengenauigkeit der Investitionskosten für die Tunnelerneuerung liegt bei +/-50%, wie dies auf dieser Planungsstufe üblich ist. Bei einem Entscheid für die Tunnelsanierung werden im Rahmen des Bauprojekts selbstverständlich verschiedene Methoden geprüft mit dem Ziel das unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten günstigste Verfahren zu wählen.														
In der Studie kommt nicht zum Ausdruck, dass die hohen Sanierungskosten der Bahnlinie Solothurn – Moutier auch mit der jahrzehntelangen baulichen Vernachlässigung im Zusammenhang stehen und es sich damit zumindest teilweise um „Nachholinvestitionen“ handelt. Teilweise herrscht die Meinung, dass diese „Nachholinvestitionen“ in der Wirtschaftlichkeit nicht berücksichtigt werden dürfen.	In einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung müssen sämtliche Kosten, welche für den Weiterbetrieb der Bahn erforderlich sind, berücksichtigt werden. Der Aspekt „Nachholinvestitionen“ kann allenfalls unter Finanzierungsgesichtspunkten bei der Bewertung durch die Kantone bzw. das BAV miteinbezogen werden.														
Die Nachfragepotenziale für die SMB sind unterschätzt, v.a. weil sie nur auf den beiden Jahren 2014 und 2015 abstützen. Der Seilbahn-Effekt ist viel grösser als zwischen 1. HJ. 2014 und 1.HJ. 2015 feststellbar.	Die angenommene Nachfrageprognose für die SMB (+20% zwischen 2015 und 2030) entspricht aktuellen Prognosen sowie aktuellen Erfahrungswerten der Seilbahn. Auch wenn sich die Nachfrage bis ins Jahr 2030 gegenüber heute verdoppeln würde (+100%), würden die Ergebnisse der Varianten zwar näher zusammenrücken, die reine Busvariante (Variante 4) wäre aber aus wirtschaftlicher Sicht dennoch die beste und würde einen 80-90 Mio. CHF tieferen Nettobarwert verglichen mit dem Weiterbetrieb der SMB zwischen Solothurn und Moutier aufweisen. <i>Nettobarwert bei Sensitivität „Nachfrage +100%“:</i>														
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Variante</th> <th>Nettobarwert (Mio. CHF)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Referenzszenario</td> <td>-251</td> </tr> <tr> <td>Variante 1a</td> <td>-263</td> </tr> <tr> <td>Variante 1d</td> <td>-243</td> </tr> <tr> <td>Variante 3b</td> <td>-223</td> </tr> <tr> <td>Variante 4</td> <td>-171</td> </tr> <tr> <td>Variante 5b</td> <td>-280</td> </tr> </tbody> </table>	Variante	Nettobarwert (Mio. CHF)	Referenzszenario	-251	Variante 1a	-263	Variante 1d	-243	Variante 3b	-223	Variante 4	-171	Variante 5b	-280
Variante	Nettobarwert (Mio. CHF)														
Referenzszenario	-251														
Variante 1a	-263														
Variante 1d	-243														
Variante 3b	-223														
Variante 4	-171														
Variante 5b	-280														
Die touristische Sicht ist nur summarisch in den Bericht eingeflossen; die konkreten Auswirkungen einer Tunnelschliessung auf den Tourismus sind nicht oder nur oberflächlich behandelt und schliesslich nur vage als nachteilhaft festgehalten worden.	Die touristische Sicht ist qualitativ eingeflossen, wie das im Rahmen von Angebotsstudien üblich ist, mit der klaren Aussage, dass sich die Tunnelschliessung negativ auf den Tourismus in der Region auswirkt.														
Anliegen der Regionalpolitik und der Raumordnung werden nicht untersucht.	Der Fokus lag auf Angebotsstudie; die Aspekte wurden jedoch teilweise qualitativ berücksichtigt (unter dem Kriterium Standortattraktivität).														
Nur wirtschaftliche Aspekte monetarisiert, weitere Aspekte (z. Bsp. Umwelt, Gesundheit und Stau, touristische Einbussen, Negativfolgen für Gemeinden, Wegfall bzw. Nutzen überregionaler Verbindungen,	Aspekte wie Umwelt, Gesundheit oder Stau wurden bewusst nicht monetarisiert, weil sie von der Gröszenordnung in der Wirtschaftlichkeitsrechnung nicht relevant sind. Die Transparenz war wichtiger. Ähnli-														

Kritikpunkt	Antwort
etc.).	ches gilt für die Monetarisierung touristischer Einbussen, Negativfolgen für die Gemeinden oder auch Nutzen überregionaler Verbindungen; solche sind sehr komplex und mit vielen Annahmen möglicher Entwicklungen verbunden.
Überregionale Bedeutung des Weissensteintunnels als Ausweichstrecke bei Überlastung/Sperrung anderer Strecken nicht berücksichtigt.	Für den Personenverkehr ist die SMB-Strecke als überregionale Ausweichstrecke von geringer Bedeutung (Ausweichstrecke Delémont - Biel ist in erster Linie die Strecke Moutier - Sonceboz-Sombeval - Biel). Eine gewisse Bedeutung hat sie aber im Güterverkehr zur Umfahrung des Nadelöhrs Basel, v.a. bei Reaktivierung der Strecke Delle – Belfort. Dieser Aspekt wird in den Bericht aufgenommen.
Zusätzliches Umsteigen bei Tunnelschliessung nicht genügend berücksichtigt.	Im Rahmen der Bewertung der Angebotsqualität ist der Aspekt Umsteigen im Indikator Reisezeiten/Transportketten berücksichtigt. Die reine Busvariante (Var. 4) weist hier mit der Note 1 entsprechend die schlechtest mögliche Bewertung auf.
Es wurden nicht alle betroffenen Gemeinden beurteilt. Die Beurteilung berücksichtigt bloss Gemeinden im engsten Perimeter entlang der Bahnstrecke.	Das Kapitel 5.2 ‚Beurteilung aus Sicht der betroffenen Gemeinden‘ wird noch mit folgenden Aspekten ergänzt: ▪ Verbindungen zur Talstation Seilbahn Weissenstein für alle Thal-Gemeinden. ▪ Auswirkungen auf das Laufental bzw. Solothurner Bezirke Thierstein und Dorneck. ▪ Berner Gemeinden Court und Sovilier: Verbindungen Richtung Olten – Zürich.
Unterschätzung der Investitionen der Busvarianten, u.a. im Zusammenhang mit BehiG.	In der Wirtschaftlichkeit müssen nur die für die Bahnersatzangebote erforderlichen neuen Haltestellen berücksichtigt werden. Die angenommenen Kosten werden aufgrund von Erfahrungswerten des Kantons Bern verifiziert und ggf. angepasst. Die BehiG-Anpassungen bestehender Haltestellen, z. Bsp. im Thal, müssen auch bei Weiterführung des Bahnbetriebs erfolgen.

Wichtigste Anregungen zur Nachfragesteigerung SMB:

- Angebot:
 - Verbesserung der Anschlüsse in den Knoten bzw. Verlängerung der SMB über Solothurn und Moutier hinaus.
 - Halbstundentakt auf SMB.
 - An Wochenenden Postautobetrieb nach Gänsbrunnen bis Mitternacht.
 - Betriebszeiten der Seilbahn Weissenstein an Zugfahrplan angleichen.
- Tarife/Preise

- Aufnahme der Seilbahn Weissenstein in den Tarifverbund oder Kombi-Billette (Zug - Seilbahn).
- Preiserlass auf Seilbahn bei ÖV-Anreise
- Vermarktung
 - Touristische Angebote an regionale und nationale Marketing-Programme anbinden.
 - Regionale Kooperationen mit Nachbarkantonen fördern.
 - Angebotskonzepte im Bereich Naherholung und Freizeit auf Bahnangebot abstimmen.
 - Fremdenverkehrswerbung via RailAway: Rundreiseangebote analog dem Glacier Express.
 - Bahnstrecke besser und sichtbar mit anderen Attraktionen verbinden wie Naturpark Thal, Jura Wanderwege, Museen usw.
- Güterverkehr
 - Frachtbetrieb Richtung Frankreich

2. Gestellte Fragen

1. Sind Sie mit dem methodischen Vorgehen einverstanden? Bemerkungen:	☐ Ja ☐ Nein
2. Ist das untersuchte Variantenspektrum aus Ihrer Sicht umfassend? Sehen Sie weitere Varianten?	☐ Ja ☐ Nein
3. Sind aus Ihrer Sicht alle wichtigen Aspekte bei der Variantenbewertung berücksichtigt? Bemerkungen:	☐ Ja ☐ Nein
4. Wie werten Sie die Bewertungsergebnisse?	
5. Sind Sie mit der Beurteilung aus der Sicht der betroffenen Gemeinden (gemäss Kapitel 5.2) einverstanden? Sehen Sie weitere Vor- und Nachteile?	☐ Ja ☐ Nein
6. Sehen Sie weitere Möglichkeiten, die Nachfrage auf der Solothurn-Moutier-Bahn zu steigern?	
7. Welche Variante ist aus Ihrer Sicht unter Würdigung der Ergebnisse aus der vertieften Studie Weissensteintunnel umzusetzen?	
8. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Studie und zu den Ergebnissen?	

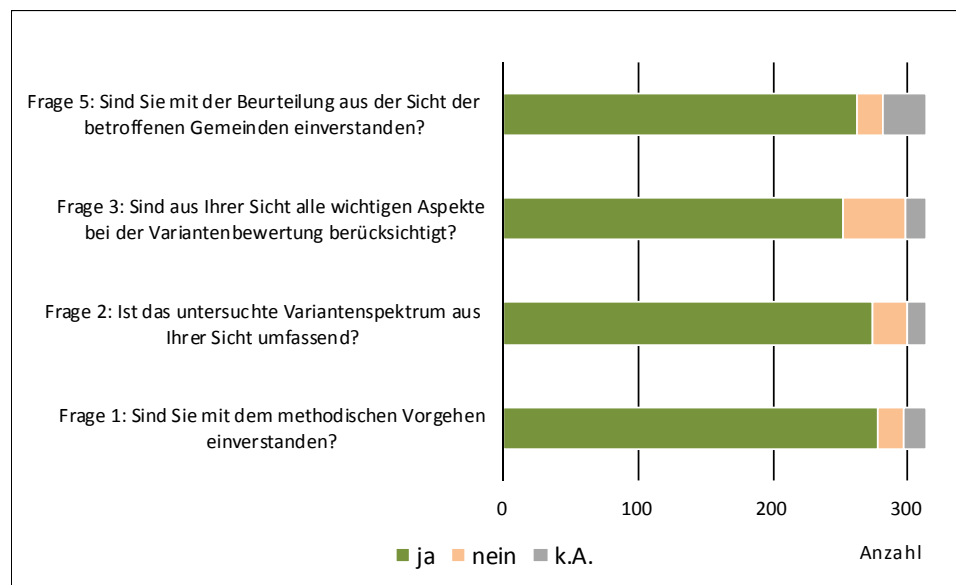
3. Auswertung Stellungnahmen Kanton Solothurn

3.1. Eingegangene Stellungnahmen

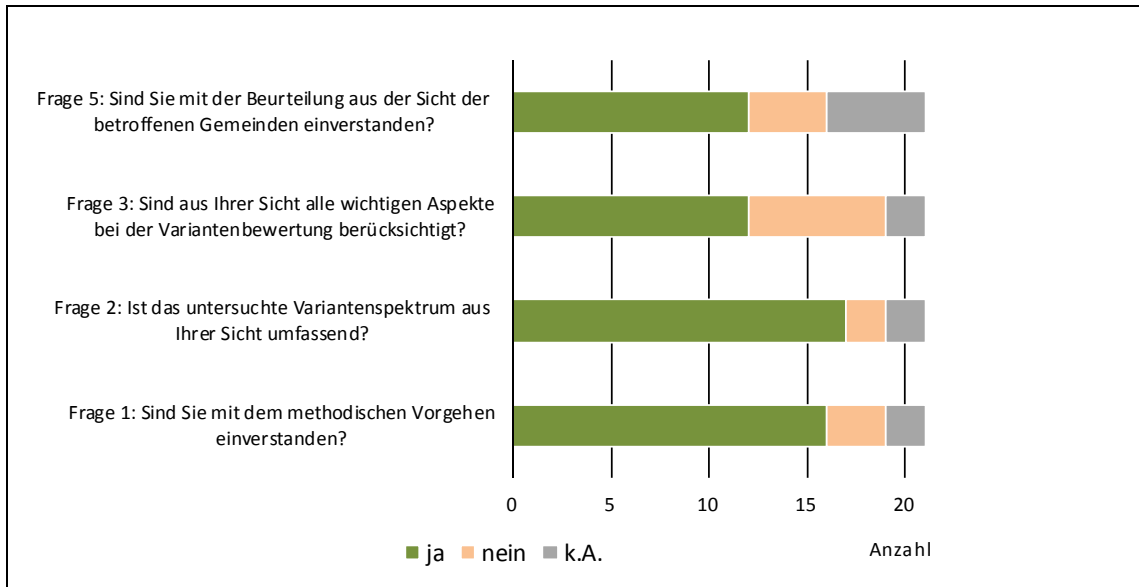
	Anzahl Eingaben
Kantone/Gemeinden/TUs	21
Verbände/Parteien	16
Privatpersonen	277
Total	314

3.2. Auswertung Ja/Nein-Fragen (Fragen 1, 2, 3 und 5)

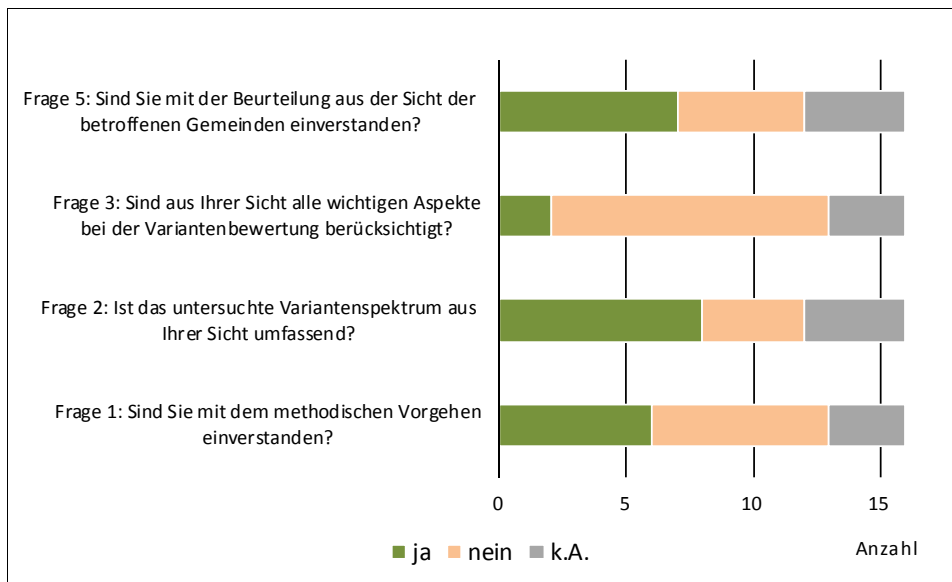
Alle Eingaben



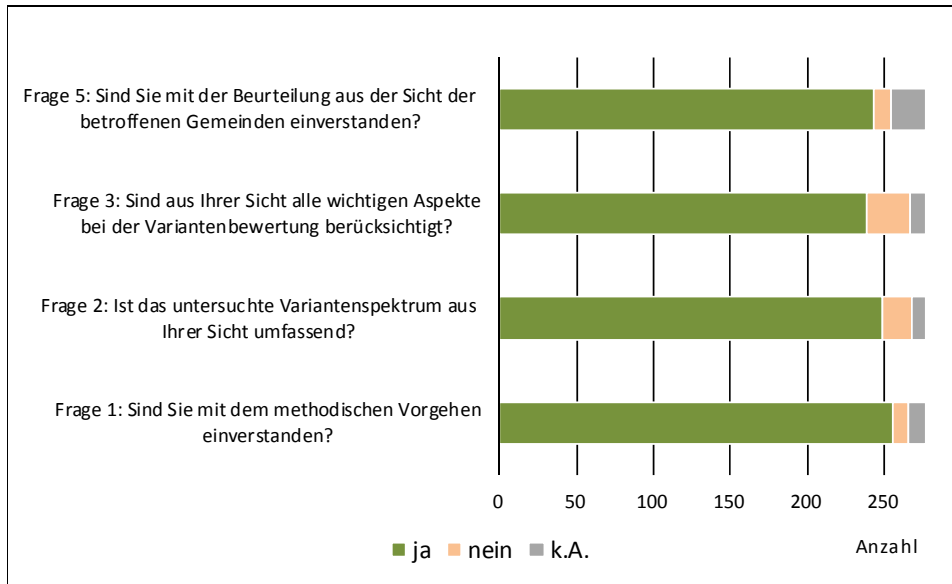
Kantone/Gemeinden/TUs



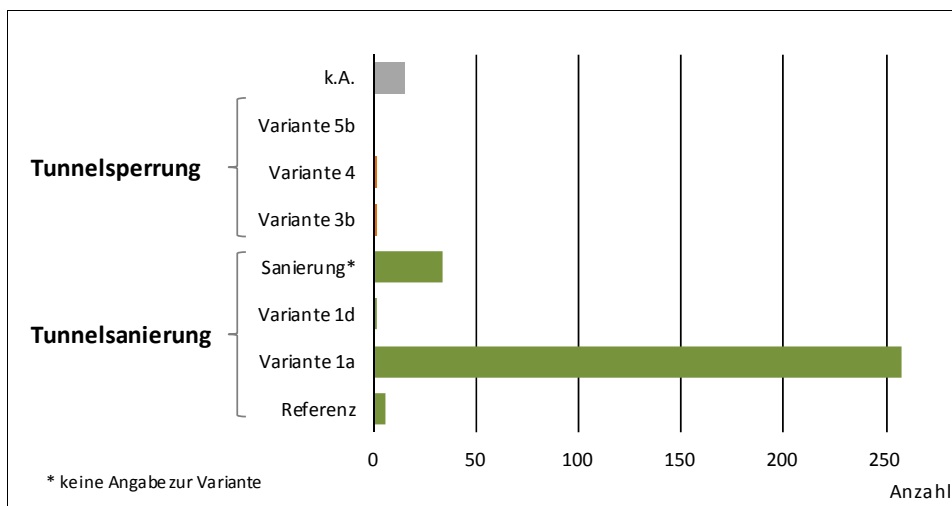
Verbände/Parteien



Privatpersonen



3.3. Welche Variante steht im Vordergrund (Frage 7)?



3.4. Wichtige/kritische Stellungnahmen

Nur Eingaben Kantone, Gemeinden, Transportunternehmen, Verbände und Parteien (Privatpersonen nicht berücksichtigt).

Wer?		Was?	Antwort
Nr.	Eingebende Stelle		
Kantone			
1001	Kanton BL	▪ Auf dem Nordabschnitt erscheint uns eine Buserschliessung insbesondere unter dem ökonomischen Gesichtspunkt als vertretbar, sofern mindestens die Angebotsdichte des heutigen Bahnangebots aufrechterhalten werden kann. ▪ Bevorzugt Variante 3b.	Aus regionalpolitischen Gründen und wegen des fehlenden Netzelements kommt Variante 3b für den Kanton Solothurn nicht in Frage.
1004	ARP Kt. Solothurn	▪ Anregung zur Nachfragesteigerung SMB: Touristische Angebote an regionale und nationale Marketing-Programme anbinden. Regionale Kooperationen mit Nachbarkantonen fördern. Angebotskonzepte im Bereich Naherholung und Freizeit auf Bahnangebot abstimmen.	Zustimmung.. Vorschläge werden weiterverfolgt.
1015	Amt für Gmd. Kt. So	▪ Anregung zur Nachfragesteigerung SMB: Fremdenverkehrswerbung via RailAway: Rundreiseangebote analog dem Glacier Express.	Zustimmung. Vorschläge werden an Transportunternehmen weitergeleitet.
1036	MOB Kanton BS	▪ Anregung zur Nachfragesteigerung SMB: Verlängerungen über die Endpunkte Solothurn und Moutier hinaus bzw. Verknüpfungen mit anderen Linien ist in den längerfristigen Angebotsplanungen (Ausbau-schritt 2030) mit zu berücksichtigen.	Vorschläge werden bei langfristiger Angebotsplanung weiterverfolgt.
Gemeinden			
1002	Gemeinde Matzendorf	▪ Verbindung nach Solothurn via Weissensteintunnel wichtig.	Zustimmung.
1003	Gemeinde Laupersdorf	Bereits heute ist eine Abwanderung/Deattraktivierung der Regionen Thal und Berner Jura festzustellen. Die Realisierung der Variante 1a ist eine grosse Chance für diese Regionen, welche sich für die Zukunft bezahlt macht. Die Abwanderung aus ländlichen Regionen kann reduziert und somit auch die „Massierung“ der Zentrumsregionen gebremst werden. Das wichtige Standbein „Tourismus“ kann gestärkt werden. Ein Präjudiz der Tunnelschliessung in Randregionen darf nicht geschaffen werden.	Kenntnisnahme
1005	Gemeinde Welschenrohr	▪ Anregung zur Nachfragesteigerung SMB: Frachtbetrieb Richtung Frankreich; Wer-	Zustimmung. Vorschläge werden an

Wer?		Was?	Antwort
Nr.	Eingebende Stelle		
		bung Weissenstein gesamtschweizerisch lancieren; stärkere Werbung für die Region Jura; Werbeprospekt Naturpark in französischer Sprache	Tourismusorganisationen weitergeleitet. Entwicklung Güterverkehr wird verfolgt.
1007	Gemeinde Bettlach	▪ Verzichtete auf das Ausfüllen und Einreichen des Fragebogens	Kenntnisnahme
1011	Gemeinde Langendorf	▪ Anregung zur Nachfragesteigerung SMB: Kombibillette Bahn/Gondelbahn	Zustimmung.
1012	Gemeinde Oberdorf	▪ Keine technischen Alternativen für Tunnelsanierung detaillierter betrachtet. Es sollten günstigere Sanierungsvarianten für den Tunnel gesucht werden (d.h. billigere Lösung o. längere Nutzungsdauer).	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte
		▪ Alternativvarianten unter Einbezug des Tunnels wurden nur oberflächlich behandelt (PeopleMover o.ä.).	Varianten wie People Mover wurden schon im Streckenkonzept beurteilt.
		▪ Die regionale Bedeutung des Tunnels wurde wenig gewichtet.	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte
		▪ Nicht berücksichtigt wurden hingegen die Folgen der Tunnelschliessung für die Seilbahn Weissenstein und den Weissenstein als Naherholungsgebiet insgesamt.	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte
		▪ Bei einer Schliessung des Tunnels wäre die Seilbahn zu einem weiten Stück von der Erschliessung mittels ÖV abgeschnitten. Speziell an den frequenzstarken Tagen (wie 2015 unzählige Male zu beobachten war) könnten die Bahnkapazitäten aus zwei Gründen gar nicht auf die Strasse (Bus) verlagert werden: ▪ Es würde einer extremen Taktverdichtung bedürfen, die in den Varianten gar nicht berücksichtigt wurden ▪ Die Busse könnten beim jeweiligen Stossverkehr neben dem MIV gar nicht mehr verkehren	Der zusätzliche Bedarf an Bussen sowie an Personal für den Piktettdienst an Spitzentagen wurde in den Kosten berücksichtigt. Grosse Mengen an Fahrgästen im Zulauf auf die Seilbahn können in den Busvarianten nicht in der gleichen Qualität befördert werden wie in den Bahnvarianten.
1016	Gemeinde Mümliswil-Ramiswil	▪ Wenn man die negativen volkswirtschaftlichen Effekte wie Einbussen der Standortattraktivität und negative Auswirkungen auf die touristische Entwicklung monetarisiert, so dürften diese die Investitionskosten für die Tunnelsanierung wohl übertreffen.	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte
		▪ Grosse touristische Investitionsvorhaben werden gefährdet: Ausbau Hotel Weissenstein (10 Mio. Investition), Naturparkhotel Welschenrohr.	Kenntnisnahme

Wer?		Was?	Antwort
Nr.	Eingebende Stelle		
		Wir vermissen die Sichtweise, in welchem Kontext der Variantenentscheid zu kantonalen und regionalen Entwicklungskonzepten steht. So kann der Eindruck entstehen, dass der Entscheid losgelöst von bestehenden Entwicklungszielen / -konzepten erfolgen kann.	Ergänzend zur Angebotsstudie werden dem BAV auch die angesprochenen regionalpolitischen Entscheidungsgrundlagen unterbreitet.
		Die hohen Kosten für die Tunnelsanierung sind kein fairer Vergleich, weil über Jahrzehnte der Unterhalt der Bahnlinie vernachlässigt wurde.	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte
1018	Gemeinde Gänsbrunnen	Anregung zur Nachfragesteigerung SMB: An Wochenenden Postautobetrieb nach Gänsbrunnen bis Mitternacht.	Wird im Rahmen der nächsten Leistungsaufträge geprüft.
1019	Stadt Solothurn	Die neue Sanierungsmethode von Tunnels der Rhätischen Bahn sollte noch geprüft werden.	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte
		Anregung zur Nachfragesteigerung SMB: Durch ein kombiniertes Billett Bahn – neue Weissenstein-Luftseilbahn könnte auch die Attraktivität der Bahnstrecke gesteigert werden.	Kenntnisnahme. Weiterleitung an Seilbahn Weissenstein.
1024	Gemeinde Balsthal	Die hohe Gewichtung der Wirtschaftlichkeit überrascht. Die Wichtigkeit einer solidarisch getragenen ÖV-Erschliessung, zwecks Erhalts hoher Netzdichte und Erschliessung von Randregionen kommt für uns zu wenig zum Vorschein.	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte
		Wünschenswert wäre die Berücksichtigung der RHB-Sanierungsmethode	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte
		Anregung zur Nachfragesteigerung SMB: Preiserlass auf Seilbahn bei ÖV-Anreise; Verbesserung der Anschlüsse in den Knoten Solothurn und Moutier.	Kenntnisnahme.
1027	Gemeinde Aedermannsdorf	keine zusätzlichen kritischen Anliegen ggü. den Hauptkritikpunkten in Kap. 1	Kenntnisnahme
1031	Stadt Grenchen	Weissensteintunnel hat überregional auch eine Bedeutung als Ausweichstrecke bei Überlastung/Sperrung anderer Strecken	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte
		Diverse Hinweise auf mittel-/längerfristige Nachfragepotenziale.	Kenntnisnahme.
		Frage gestellt, ob es richtig ist, Varianten wie Schienenbus von vornherein auszuschliessen, nur weil es (in der Schweiz) noch keine Erfahrung gibt.	Bei der Variante Spurbus können nur minimal Tunnelsanierungskosten gespart werden. Zudem erfordert ein solcher Betrieb ebenfalls hohe Systemkosten.

Wer?		Was?	Antwort
Nr.	Eingebende Stelle		
		- Methodische Aspekte: - Nachfragezahlen aus zwei Jahren genügend zur Beurteilung Nutzen/Potenziale? - Entspricht ein Ersatz durch Bus den Vorschriften des eidg. Bahnrechts? - Indikator Umsteigevorgänge beim Variantenvergleich zu wenig gewichtet. - kurzfristige finanzielle Aspekte übergewichtet. - Bundesrechtliche vorgegebene Kriterien für einen Wechsel von Bahn auf Bus zu wenig berücksichtigt.	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte
1034	Gemeinde Lommiswil	Anliegen der Regionalpolitik und der Raumordnung werden nicht untersucht und ausgeblendet.	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte
		Entscheidende Frage, dass ein Busbetrieb eine wesentlich bessere und kostengünstigere Anbindung an den ÖV zur Folge haben müsste, wird nicht thematisiert.	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte
		Als Eigentümerin der Gänslöcherquelle haben wir ein grosses Interesse am Erhalt der unabhängigen Wasserversorgung. Diese Quelle wird auch für die Wasserversorgung einer grösseren Region in der kantonalen Planung einbezogen.	Die Kosten für eine alternative Wasserversorgung wurden in der Angebotsstudie berücksichtigt.
1037	Stadt Laufen	Weissensteintunnel ist wichtige Anbindung für die Region Thierstein an Kantonshauptstadt.	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte
Transportunternehmen			
1013	PostAuto CH	Die Ergebnisse haben ein Schwergewicht punkto Wirtschaftlichkeit. Auf lange Sicht sind strukturpolitische Fragen für die Entwicklung der Region wichtig.	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte
1030	BLS Netz AG	Bewertungsergebnisse nachvollziehbar; sie decken sich mit unseren Ergebnissen aus dem Streckenkonzept SMB.	Kenntnisnahme.
		Die Durchbindung des Regios von OEN nach LADO/LOM/ODF sollte weder als Vor- noch als Nachteil gewertet werden. Ab ca. 2021 soll gem. SBB dieser Regio nach BI durchgebunden werden.	Kenntnisnahme.
		Bei den Vor- und Nachteilen vermissen wir eine Gewichtung, wie viele Reisende tatsächlich profitieren bzw. benachteiligt werden.	Dies ist in der monetarisierten Reisezeit berücksichtigt.

Wer?		Was?	Antwort
Nr.	Eingebende Stelle		
		▪ Im ganzen Bericht „(Tunnel)Sanierung mit (Tunnel)Erneuerung“ bzw. „sanieren mit erneuern“ tauschen.	Hinweis im Bericht machen, dass der Begriff Sanierung (im Zusammenhang mit dem Tunnel wie auch mit den übrigen Streckenabschnitten) nicht im technischen Sinn zu verstehen ist, sondern Investitionen, unabhängig ob Unterhalt oder Erneuerung, bedeutet.
		▪ Im ganzen Bericht vermissen wir eine Quell-Ziel-Matrix. Eine solche Matrix würde z.B. die verlängerten Reisezeiten relativieren, da u.U. nur wenige Reisende betroffen wären.	Ist im technischen Anhang enthalten.
		▪ Netzgrafik im Anhang würde helfen, die Anschlussbeziehungen zu verstehen	Sind im technischen Anhang enthalten.
		▪ Div. Detailbemerkungen und redaktionelle Hinweise.	Bericht entsprechend anpassen.
Verbände			
1006	SAC Weissenstein	▪ Am Weissenstein ist eine Downhillstrecke für Mountainbikes und nicht für Riestrottinets vorgesehen.	Im Bericht anpassen
		▪ Hinweis, dass gemäss Aussagen BAV eine Umstellung auf Busbetrieb nur dann angezeigt ist, wenn für die Bevölkerung eine wesentlich bessere und kostengünstigere ÖV-Anbindung resultiert, was im Fall Weissensteintunnel nicht der Fall ist.	Kenntnisnahme.
1008	ProBahn Espace Mittell.	▪ Studie bringt eine objektive, ganzheitliche Sicht und beschränkt sich nicht nur auf die finanziellen Aspekte von Investition und Betrieb von Bahn- oder Buslösungen.	Kenntnisnahme.
		▪ Nach Beurteilung der Studienresultate plädiert Pro Bahn Espace-Mittelland eindeutig für die Sanierung des Weissenstein-Tunnels.	Zustimmung.

Wer?		Was?	Antwort
Nr.	Eingebende Stelle		
		▪ Weist darauf hin, dass die Investitionen für eine Bahnlinie mit der für 2030 prognostizierten Tagesfrequenz im Weissenstein-Tunnel von 670 Personen sehr hoch sind im Verhältnis zu andern öV-Ausbauprojekten. Dies hängt einzig mit der Topographie und den Kantons-/Sprachgrenzen im Bereich der SMB zusammen. Der Hauptnutzen dieser Investition kommt der eher dünn besiedelten Region Thal und der Tourismusdestination Weissenstein zu gute.	Zustimmung.
		▪ Es stellt sich deshalb die Frage, ob sich beim Projekt Sanierung Weissenstein-Tunnel/ SMB nicht die betroffenen Gegenden - Kanton Solothurn / Region Thal - an der Finanzierung dieser Investition in höherem Masse beteiligen sollten, als dies bei anderen Bahnausbauten der Fall ist, wo die Finanzierung wie aktuell üblich über den Bahninfrastrukturfonds erfolgt.	Gemäss Aussage des BAV gelten auch bei diesem Projekt die Regeln des BIF.
1009	Verein Region Thal	▪ Wenn man die negativen volkswirtschaftlichen Effekte wie Einbussen der Standortattraktivität und negative Auswirkungen auf die touristische Entwicklung monetarisiert, so dürften diese die Investitionskosten für die Tunnelsanierung wohl übertreffen.	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte
		▪ Diverse lokale Nachteile einer Tunnelschliessung ausgeführt.	Kenntnisnahme.
		▪ Anregung zur Nachfragesteigerung SMB: Bessere Anschlüsse in Solothurn von/nach Grenchen-Biel.	Kenntnisnahme. Aufgrund der Einbettung der Linie in Solothurn und Moutier sind nicht alle gewünschten Anschlüsse machbar.
		▪ Vermisst wird die Sichtweise, in welchem Kontext der Variantenentscheid zu kantonalen und regionalen Entwicklungskonzepten steht.	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte
		▪ Die hohen Kosten für die Tunnelsanierung sind kein fairer Vergleich, weil über Jahrzehnte der Unterhalt der Bahnlinie vernachlässigt wurde.	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte
1010	ProBahn NWCH	▪ Zu hinterfragen sind die Kosten der Tunnelsanierung, welche im direkten Vergleich zu anderen bereits erfolgten Sanierungen aussergewöhnlich hoch budget-	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte

Wer?		Was?	Antwort
Nr.	Eingebende Stelle		
		tiert sind. Es ist zu prüfen, ob die Sanierung, soweit baulich, betrieblich und technisch sinnvoll, über eine längere Zeitspanne etappiert werden kann um die Kosten besser zu verteilen.	
1014	Solothurn-Tourismus	▪ unterstützen generell die Sicht des Komitees „Weissenstein Tunnel erhalten“.	Kenntnisnahme.
		▪ Die touristische Sicht ist nur summarisch in den Bericht eingeflossen; die konkreten Auswirkungen einer Tunnelschliessung auf den Tourismus sind nicht oder nur oberflächlich behandelt und schliesslich nur vage als nachteilhaft festgehalten worden.	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte
		▪ In der Gesamtbewertung werden nicht alle massgebenden Faktoren ihrer Bedeutung entsprechend einbezogen.	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte
		▪ In der Studie kommt nicht zum Ausdruck, dass die hohen Sanierungskosten der Bahnlinie Solothurn – Moutier auch mit der jahrzehntelangen baulichen Vernachlässigung im Zusammenhang stehen und es sich damit zumindest teilweise auch um „Nachholinvestitionen“ handelt.	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte
		▪ Beilage mit Bedeutung des Weissensteintunnels aus touristischer Sicht	Kenntnisnahme.
1017	Komitee Weissenstein erhalten	▪ Der gesetzliche Prüfungsauftrag wird mit der Studie nur teilweise und ungenügend wahrgenommen (Art. 19 a KVEF und Art. 31 Abs. a PBG.). Insbesondere auch zu berücksichtigen sind: ▪ Auflagen der Regionalpolitik, insbesondere die Bedürfnisse der wirtschaftlichen Entwicklung der Rand- und Berggebiete; ▪ Anliegen der Raumordnungspolitik; ▪ Anliegen des Umweltschutzes; ▪ Anliegen der Behinderten. ▪ Die Wirtschaftlichkeit wird als Faktor überschätzt und fälschlicherweise einzig dem Kriterium «Angebotsqualität» ungewichtet als feste Grösse gegenübergestellt.	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte

Wer? Nr.	Eingebende Stelle	Was?	Antwort
		Die Angebotsqualität ist ausschlaggebendes Kriterium. Gemäss BAV Umstellung auf Busbetrieb nur angezeigt, wenn für die Bevölkerung eine wesentlich bessere und kostengünstigere Anbindung an den öffentlichen Verkehr erreicht wird (gemäss Kreisschreiben vom 29.05.13.).	Zustimmung.
1020	VCS Basel	- Für die zu HVZ überlastete Bahnverbindung Solothurn-Olten-Basel ist die SMB trotz längerer Fahrzeit eine attraktive Alternative für PendlerInnen, die im Zug arbeiten wollen, was bei überfüllten Zügen zunehmend schwierig wird. - Die Investitionskosten pro Bus-Haltestelle sind mit CHF 70'000 bis 100'000 erstaunlich tief angesetzt (Beispiele wesentlich teurerer Haltestellen aufgeführt). - Staukosten der Busvarianten anlasten. - Die Wirtschaftlichkeit wird massiv überbewertet statt wie andere Aspekte anteilmässig gewichtet. Der Bericht bezeichnet die Studie sogar als Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, was nicht der Auftrag von Art. 19a der KFEV ist. - Es fehlt die Erhebung, ob der Unterhalt des Weissensteintunnel (sowie auch der offenen Bahnstrecke) in den letzten Jahrzehnten vernachlässigt wurde und also ein Investitionsdefizit besteht. Unterlassener Unterhalt (= Einsparungen) müsste von den prognostizierten Sanierungskosten von CHF 170 Mio (bzw. von den Gesamtkosten von CHF 300 Mio) in Abzug gebracht werden. - Ebenfalls nur rudimentär erhoben sind die Anliegen des Umweltschutzes, sowohl im Allgemeinen (Schutz der Bevölkerung vor übermässigen Emissionen des Strassenverkehrs gemäss LRV und LSV, Jurazschutzzone, Schutz des Erholungsraumes Naturpark Thal) wie auch im Besonderen hinsichtlich einer umwelt- und klimaschonenden Erschliessung allfälliger neuer Angebote auf dem Weissenstein (z.B. Erweiterungsbau für grosse Gesellschaften). - Die SMB ist eine Bahnstrecke mit Netzwirkung, was die Studie nicht würdigt. - Die SMB als Zubringer zur Bahnlinie Ba-	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte (für alle folgenden Anliegen)

Wer?		Was?	Antwort
Nr.	Eingebende Stelle		
		sel-Delémont-Biel (–Lausanne/Genf) wird vernachlässigt. - Die Studie lässt kostengünstigere Varianten für die Tunnelanierung, insbesondere das «Normalverfahren Tunnels RhB», unberücksichtigt, obwohl diese dem BAV umfassend bekannt sind. - Es erfolgte keine konkrete Bewertung der Umweltbelastung bei Umstellung auf Busbetrieb inklusive absehbare Verlagerung vom ÖV zum MIV, weshalb die Ergebnisse noch stärker zu Gunsten der Bahnvariante korrigiert werden müssen. - Es wurden nicht alle betroffenen Gemeinden beurteilt. Die Beurteilung berücksichtigt bloss Gemeinden im engsten Perimeter entlang der Bahnstrecke. - Bei Variante 3b muss der nötige Umsteigevorgang zwischen Bahn/Bus gegenüber REF-Variante unbedingt als zusätzlichen Negativpunkt angerechnet werden.	
		Der Vergleich der Investitionskosten der verschiedenen Varianten (REF = 300 Mio) ist schwierig nachvollziehbar.	Kenntnisnahme.
		In der Begleitgruppe (BG) fehlten die Verkehrs- und Umweltverbände.	Kenntnisnahme.
		Fahrgäste, die auf der SMB fehlen, werden auch den nachgelagerten Strecken verloren gehen.	Zustimmung
		Die SMB als mit Abstand schnellste Verbindung Laufen–Solothurn wird nicht gewürdigt.	Aspekt wird im Bericht noch aufgenommen
		Das Potenzial der SMB durch die Wiedereröffnung der Bahnstrecke Delle-Belfort mit Anschluss an das TGV-Netz wird nicht berücksichtigt.	Aspekt wird qualitativ berücksichtigt.
		Das Potential der Bahnstrecke für den leichten Güterverkehr wird ausgeblendet, als würde sich dieser nicht weiter entwickeln.	Aspekt wird qualitativ berücksichtigt.
		Bei Variante 4 (nur Bus) wird der Wegfall der Direktverbindung Lommiswil–Oberdorf nicht bewertet. Ausserdem ist nicht ersichtlich, ob bei den Reisezeiten zumindest die regelmässigen Staus einkalkuliert wurden.	Wegfall Direktverbindung Lommiswil – Oberdorf ist berücksichtigt. Staurisiko ist unter Kriterium Betriebsqualität/Zuverlässigkeit berücksichtigt.

Wer?		Was?	Antwort
Nr.	Eingebende Stelle		
		Die Umweltauflagen zur SWAG verlangen einen ÖV-Anteil von 50% beim Besuchsverkehr.	Kenntnisnahme.
		Div. Anregungen zur Steigerung der Nachfrage.	Kenntnisnahme.
1021	ProNatura Solothurn	Die Tunnelsanierungsvariante mit der Methode Normalbauweise, wie sie die Rhätische Bahn anwendet, sollte ebenfalls vertieft geprüft und mit den andern Varianten verglichen werden.	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte
		Die vielgepriesene Nachhaltigkeit wird in der Studie mit keinem Wort erwähnt.	Mit dem Kriterien Umwelt und Gesamtwirtschaftlichkeit inklusive Reisezeitverlusten ist auch die Nachhaltigkeit in die Bewertung eingeflossen.
		Zeitverluste durch Staus in verkehrsreichen Zeiten sind vorprogrammiert und sollten als wirtschaftlichen Verlust mit-einberechnet werden.	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte
		- Anregung zur Nachfragesteigerung SMB: - Bahn- und Busanschlüsse optimieren. - Aufnahme der Seilbahn Weissenstein in den Tarifverbund oder Kombi-Billette (Zug - Seilbahn); deutlicher Preiserlass bei ÖV-Anreise für Fahrgäste von Bahn bzw. Seilbahn.	Zustimmung zu den tarifarischen Vorschlägen. Aufgrund der Einbettung der Linie in Solothurn und Moutier sind nicht alle gewünschten Anschlüsse machbar.
1023	VCS Solothurn	Wünschenswert wäre die Berücksichtigung der erwähnten RhB-Sanierungsmethode bereits zu diesem frühen Zeitpunkt der Diskussion.	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte
		Studie berücksichtigt die Benutzerinnen ausserhalb des Perimeters nicht.	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte
		Unterschätzung der Investitionen der Busvarianten.	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte
		- Anregung zur Nachfragesteigerung SMB: - Bahn- und Busanschlüsse optimieren. - Aufnahme der Seilbahn Weissenstein in den Tarifverbund; deutlicher Preiserlass bei ÖV-Anreise - Verwendung des Gewinns aus der Parkplatzbewirtschaftung bei der Seilbahn Weissenstein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (Anreise zur Seilbahn, z.B. Subventionierung von Kombi-Billetten).	Aufgrund der Einbettung der Linie in Solothurn und Moutier sind nicht alle gewünschten Anschlüsse machbar. Zustimmung zu den tarifarischen Vorschlägen. Weiterleitung Vorschlag zu Parkplatzbewirtschaftung an Seilbahn Weissenstein.

Wer?		Was?	Antwort
Nr.	Eingebende Stelle		
1028	Espace Solothurn	▪ Die Anliegen der Regionalpolitik und der Raumordnung werden nicht untersucht und ausgeblendet.	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte
		▪ Die Bedürfnisse des Tourismus werden nicht untersucht und die Auswirkungen der Varianten auf die touristische Entwicklung nur summarisch behandelt.	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte
		▪ Die entscheidende Frage, dass ein Busbetrieb eine wesentlich bessere und kostengünstigere Anbindung an den öffentlichen Verkehr zur Folge haben müsste, wird nicht thematisiert.	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte
		▪ In der Studie kommt nicht zum Ausdruck, dass die hohen Sanierungskosten der Bahnlinie Solothurn – Moutier auch mit der jahrzehntelangen baulichen Vernachlässigung im Zusammenhang stehen und es sich damit zumindest teilweise auch um „Nachholinvestitionen“ handelt.	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte
1033	Jungwacht Welschenrohr	▪ Kosten eher zu hoch berechnet.	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte
		▪ Naturpark Thal von der Aussenwelt abzuschneiden ist undenkbar.	Zustimmung.
1035	Procap	▪ Auch das Netz der Bushaltestellen muss bei den Varianten mit Buserschliessung gemäss BehiG angepasst werden. Da aber bei diesen Varianten kein entsprechender Vermerk zu finden ist, gehen wir davon aus, dass diese Kosten nicht eingeflossen sind und noch nachgeführt werden müssen.	Wurde berücksichtigt
		▪ Günstigere Tunnelsanierungslösungen prüfen.	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte
		▪ Die Auswirkungen der verschiedenen Varianten auf die grosse Zahl der Menschen mit Behinderungen werden nicht oder jedenfalls nicht explizit thematisiert (v.a. bei Fahrgastkomfort und Transportketten/Umsteigevorgängen).	Wir gehen davon aus, dass 2023 die Massnahmen zur Gleichstellung der Behinderten bei allen Verkehrsmitteln umgesetzt sein werden.
Parteien			
137	Grüne Kt. Solothurn	▪ Die starke Gewichtung der Wirtschaftlichkeit gegenüber der Angebotsqualität überzeugt nicht.	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte
		▪ Bei den Annahmen zu den Sanierungskosten fehlen die Details zu möglichen weiteren Varianten.	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte

Wer?		Was?	Antwort
Nr.	Eingebende Stelle		
		Die Auswirkungen einer deutlichen Aufwertung wie zum Beispiel der Halbstundentakt zu den Hauptverkehrszeiten und/oder Verbesserungen der Umsteigemöglichkeiten für PendlerInnen bleiben vage.	In Variante 1a sind deutliche Verbesserungen für PendlerInnen berücksichtigt.
		Bei der Schliessungsvariante wurden die weiterführenden Kosten wie, Erneuerung der Bahnhöfe, Hindernisfreier Zugang minutiös aufgerechnet, bei den Buslösungen fehlen diese Angaben weitgehend.	Die Kosten für die neu zu erstellenden Haltestellen sind berücksichtigt.
		Wir vermissen in der Studie Angaben zu den Besitzverhältnissen der Strecke und die Haltung der BLS.	Die Strecke ist im Besitz der BLS Netz AG. Die BLS Netz AG ist bereit, die Strecke zu erhalten, sofern die dafür nötigen Mittel gesprochen werden.
		- Anregung zur Nachfragesteigerung SMB: - Einführung des Halbstunden-Takts für die Solothurn-Moutier-Bahn. - Weitere Optimierung der Anschlüsse der Zubringerstrecken. - Die Seilbahn Weissenstein sollte in den Tarifverbund aufgenommen werden. - Betriebszeiten der Seilbahn Weissenstein an Zugsfahrplan angleichen. - Anreisende mit dem Öffentlichen Verkehr sollen bei der Preisgestaltung der Seilbahn klar bevorzugt werden. - Bahnstrecke besser und sichtbar mit anderen Attraktionen verbinden wie Naturpark Thal, Jura Wanderwege, Museen usw.	Halbstundentakt auf dem stärkst belasteten Abschnitt in Variante 1a berücksichtigt. Aufgrund der Einbettung der Linie in Solothurn und Moutier sind nicht alle gewünschten Anschlüsse machbar. Zustimmung zu tarifari-schen Vorschlägen.
1022	SP Solothurn	Die Gewichtung liegt zu stark bei der Wirtschaftlichkeit.	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte
		Die (Sanierungs) - Variante der Rhätischen Bahn fehlt.	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte

Wer?		Was?	Antwort
Nr.	Eingebende Stelle		
		▪ Anregung zur Nachfragesteigerung SMB: ▪ Taktverdichtung ▪ Tarifverbünde vereinheitlichen (inkl. Bahnen) ▪ Kombitickets (z.B. von Moutier, aus dem Thal und von Solothurn) ▪ Vermarktung/Werbung interkantonale und regional allgemein massiv verbessern und steigern ▪ Sinnvolle Parkplatzbewirtschaftung in Oberdorf (Verminderung indiv. Verkehr: «Ausflugstickets anbieten»)	Halbstundentakt auf dem stärksten belasteten Abschnitt in Variante 1a berücksichtigt. Aufgrund der Einbettung der Linie in Solothurn und Moutier sind nicht alle gewünschten Anschlüsse machbar. Zustimmung zu tarifarischen Vorschlägen. Weiterleitung Vorschlag zu Parkplatzbewirtschaftung an Seilbahn Weissenstein.
1026	FDP Kt. Solothurn	▪ Der Wichtigkeit der Bahn für den regionalen Zusammenhalt im Kanton Solothurn, wurde aus unserer Sicht zu wenig Beachtung geschenkt.	Wird weiterverfolgt. siehe auch Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte
Weitere			
207	Daniel Cattin, Lommiswil	▪ Stilllegung SMB im Widerspruch zum Recht	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte
		▪ Eine monetarisierte Bewertung erfolgt ausschliesslich für die wirtschaftlichen Bereiche. Ebenfalls monetarisiert werden müssten: ▪ Auswirkungen auf Umwelt, Gesundheit und Staubildung auf Strassen. ▪ touristische Einbussen durch eine Bahnschliessung ▪ Negativfolgen für betroffene Gemeinden ▪ Wegfall überregionale Verbindung ▪ Nutzen allfälliger neuer, überregionaler Verbindungen	siehe Kap. 1 unter Hauptkritikpunkte
		▪ Fahrgastpotenzial unterschätzt	Das berücksichtigte Potenzial beruht auf Zählungen
		Details siehe ausführliche Stellungnahme.	
22	Urs Peter, Solothurn	▪ Sieht Potenzial für Spurbus ▪ Viele Anregungen zur Nachfragesteigerung Details siehe ausführliche Stellungnahme.	Kenntnisnahme.