

## **Regierungsrat**

Rathaus / Barfüssergasse 24  
4509 Solothurn  
www.so.ch

Bundesamt für Verkehr BAV  
Herrn Direktor Peter Füglistaler  
3003 Bern

24. Oktober 2016

### **Sanierung des Weissensteintunnels: Kenntnisnahme der Ergebnisse der Ergänzungsstudie**

Sehr geehrter Herr Direktor  
Sehr geehrte Damen und Herren

#### **1. Ausgangslage**

Die Strecke Solothurn - Moutier ist im Besitz der BLS Netz AG. Mit dem Betrieb der Linie ist die SBB beauftragt. Der Weissensteintunnel als zentraler Abschnitt der Linie befindet sich in einem schlechten Zustand und muss aus Sicherheitsgründen bis ins Jahr 2020 saniert werden. Die Kosten der Sanierung, welche durch die BLS Netz AG in Zusammenarbeit mit der Amberg Engineering AG ermittelt wurden, belaufen sich auf rund 170 Mio. Franken. Diese Kosten wurden von Peter Zbinden, dem ehemaligen Geschäftsführer der Alptransit Gotthard AG, im Rahmen einer vom Kanton Solothurn zusammen mit der BLS Netz AG in Auftrag gegebenen Verifizierung bestätigt.

Volk und Stände haben im Februar 2014 der Verfassungsänderung betreffend "Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur" (FABI) zugestimmt. Die Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die Kantone ist seit Anfang 2016 über einen direkten Beitrag von rund 500 Mio. Franken pro Jahr gewährleistet. Gemäss Art. 4 Abs. 2 des neuen Bahninfrastrukturgesetzes (BIFG; SR 742.140) muss der Betrieb und der Substanzerhalt vorrangig sichergestellt werden.

Nach Art. 14 der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KPFV; SR 742.120) ist der Bund jedoch dazu verpflichtet, vor grösseren Investitionen in den Substanzerhalt von Strecken, die vorwiegend dem regionalen Personenverkehr dienen, eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchzuführen. Die Linie Solothurn - Moutier der BLS Netz AG fällt unter dieses Kriterium.

#### **2. Auftrag für "vertiefte Studie Weissensteintunnel"**

Die BLS Netz AG hat aufgrund der Vorgaben des Bundes eine erste Wirtschaftlichkeitsstudie im Rahmen des Streckenkonzepts Solothurn - Moutier durchgeführt. Diese Untersuchung hatte das Ziel zu prüfen, ob die Funktion der Linie ohne wesentlichen Qualitätsverlust durch eine andere Bedienungsform günstiger erbracht werden kann. Nach Abschluss dieser Untersuchung wurde entschieden, dass die Thematik vertieft geprüft werden muss.

Mit einer von Bund und den Kantonen Bern und Solothurn gemeinsam in Auftrag gegebenen, "vertieften Studie" wurde dies an die Hand genommen. Das Bundesamt für Verkehr, das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrscoordination des Kantons Bern sowie das Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn haben der Arbeitsgemeinschaft INFRAS/SMA aus Zürich den Auftrag erteilt, einen vorgegebenen Variantenfächer vertieft zu untersuchen. Darauf abgestützt wird das Bundesamt für Verkehr (BAV) entscheiden, ob und wie der Betrieb der Linie Solothurn - Moutier in Zukunft abgewickelt werden soll.

### **3. Vertiefte Studie Weissensteintunnel**

Die Ergebnisse der vom Bundesamt für Verkehr sowie den Kantonen Bern und Solothurn in Auftrag gegebenen "vertieften Studie Weissensteintunnel" liegen vor. Vertieft ausgearbeitet und bewertet wurden je drei Varianten mit Tunnelsanierung und mit Tunnelschliessung.

Bei den Varianten mit Tunnelsanierung stehen die Ansätze mit einem weiterhin durchgehenden Bahnangebot Solothurn - Moutier im Vordergrund. Mit einem Halbstundentakt zwischen Gänsbrunnen und Solothurn liesse sich die Angebotsqualität auf den am stärksten frequentierten Abschnitten sogar verbessern. Der Weiterbetrieb der Bahn zwischen Solothurn - Moutier erfordert in den nächsten 25 Jahren allerdings umfangreiche Erneuerungsinvestitionen in die Bahninfrastruktur, nicht nur im Weissensteintunnel, sondern auch auf den übrigen Abschnitten.

Die Varianten mit Tunnelschliessung hingegen verschlechtern die Angebotsqualität wesentlich. Sie führen vor allem zu deutlich längeren Reisezeiten und aufgrund von Umwegfahrten auch zu höheren Fahrpreisen. Darüber hinaus resultieren Nachteile bei den Kriterien Standortattraktivität, Umwelt und Sicherheit.

Aus rein wirtschaftlicher Sicht schneiden die Varianten mit Beibehalten des Bahnbetriebs schlechter ab als die Varianten mit Tunnelschliessung. Dies aufgrund der hohen Kosten für die Tunnelsanierung und für die weiteren Massnahmen entlang der Strecke. Die jährlichen Abgeltungen für den weiterhin durchgehenden Bahnbetrieb Solothurn - Moutier liegen jedoch in derselben Grössenordnung wie bei einer vollständigen Umstellung auf Busbetrieb.

Der Variantenvergleich zeigt, dass die Beibehaltung der heutigen Angebotsqualität nur durch den Weiterbetrieb des Weissensteintunnels möglich ist. Der Erhalt des Bahntunnels wirkt sich auch positiv auf die Entwicklung der Tourismusregion Weissenstein aus. Zudem bleiben mögliche überregionale Bahnoptimierungen im Personenverkehr offen.

Angesichts der Bedeutung des Entscheides über die Zukunft der Bahnverbindung Solothurn - Moutier hat der Regierungsrat beschlossen, ein Mitwirkungsverfahren zu den Resultaten der "vertieften Studie" durchzuführen. Auch der Kanton Bern hat ein entsprechendes Verfahren durchgeführt. Es fand im Frühling 2016 statt. Im Kanton Solothurn partizipierten Gemeinden, Parteien, Verbände und viele Privatpersonen.

### **4. Mitwirkungsverfahren zur "vertieften Studie Weissensteintunnel"**

Die Auswertung der Mitwirkung zu den Resultaten der "vertieften Studie Weissensteintunnel" im Kanton Solothurn hat zu folgendem Ergebnis geführt: Insgesamt gingen 314 Stellungnahmen ein, 277 oder knapp 90 % stammen von Privatpersonen, der Rest mit 37 Stellungnahmen von Parteien, Verbänden, Gemeinden, Transportunternehmen und kantonalen Stellen.

In den eingegangenen Stellungnahmen wird durchwegs die Sanierung des Tunnels bzw. die Umsetzung eines Bahnbetriebes mit Stundentakt und Verdichtung in den Hauptverkehrszeiten zwischen Solothurn und Gänsbrunnen verlangt. Die Mitwirkung im Kanton Bern hat zu einem vergleichbaren Ergebnis geführt.

Während die Mehrheit der Privatpersonen dem methodischen Vorgehen, den untersuchten Varianten und deren Bewertung zustimmt, äussern sich vor allem die Gemeinden, Verbände und Parteien kritisch. Bemängelt wird dabei, dass in der Studie die gesetzlich vorgeschriebene Prüfung der Kriterien gemäss Art. 14 Abs. 2 lit. a der Verordnung über die Konzessionierung, Pla-

nung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KPFV; SR 742.120) resp. Art. 31a Abs. 3 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (PBG; SR 745.1) ungenügend berücksichtigt wird.

Gemäss Art. 31a PBG müssen für die Festlegung des Verkehrsangebotes neben der Auslastung insbesondere auch regional- und raumordnungspolitische Aspekte berücksichtigt werden. In der "vertieften Studie Weissensteintunnel" würde hingegen der Wirtschaftlichkeitsfaktor in den Vordergrund gestellt und einzig dem Kriterium Angebotsqualität ungewichtet als feste Grösse gegenübergestellt.

In den Stellungnahmen der Parteien, Verbände und Gemeinden wird somit vom Regierungsrat verlangt, die Studie mit den Aspekten der Auflagen der Regionalpolitik, Anliegen der Raumordnungspolitik, des Umweltschutzes und des Behindertengleichstellungsgesetzes zu ergänzen.

Angesichts der Tragweite der Entscheidung des Bundes über den Weiterbetrieb der Bahnlinie Solothurn - Moutier ist der Regierungsrat auf die Anliegen der Parteien, Verbände und insbesondere der Gemeinden eingetreten. Ergänzend zur Angebotsstudie wurden die für den Entscheid des Bundes zusätzlich relevanten Aspekte zusammengestellt. Hierzu beauftragte der Kanton Solothurn das Büro INFRAS, Zürich.

## **5. Ergänzungsstudie zur "vertieften Studie Weissensteintunnel"**

Die Ergänzungsstudie zur "vertieften Studie Weissenstein" befasst sich mit den Auswirkungen in den Bereichen der Regionalpolitik, der Raumordnungspolitik, des Umweltschutzes sowie der Behindertengleichstellung. Diese Faktoren sind in Anlehnung an die Bundesgesetzgebung bei einem grösseren Investitionsentscheid zu berücksichtigen - ergänzend zu Kosten, Erlösen, Auslastung der Linien und Auswirkung auf die Erschliessungsqualität.

Die Ergänzungsstudie zeigt deutlich auf, dass ein Bahnbetrieb bei allen untersuchten Aspekten wesentliche Vorteile zeitigt, die bei einem Busbetrieb nicht erfüllt werden können, da keine taugliche Alternativverbindung auf der Strasse existiert.

## **6. Antrag und Argumentation des Regierungsrates des Kantons Solothurn**

Der Regierungsrat hat bereits im Rahmen der Vernehmlassung zur Botschaft über die Finanzierung des Betriebs und des Substanzerhalts der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur für die Jahre 2017 - 2020 vom Bundesamt für Verkehr verlangt, die Sanierung des Weissensteintunnels als "Optionsprojekt" in die Leistungsvereinbarung mit der BLS Netz AG aufzunehmen, da der Erhalt der Bahnstrecke Solothurn - Moutier für beide Kantone und die betroffenen Regionen von grosser Bedeutung ist (Regierungsratsbeschluss [RRB] Nr. 2016/26 vom 12. Januar 2016).

**Der Regierungsrat beantragt, die Sanierung der Strecke Solothurn - Oberdorf - Moutier in den kommenden Leistungsvereinbarungen zum Substanzerhalt der Eisenbahninfrastruktur aufzunehmen.** Dies aus folgenden Gründen:

- Gemäss der Bundesgesetzgebung genießt der Substanzerhalt Vorrang vor Ausbauten im Schienennetz.
- Die Angebotsstudie hat klar gezeigt, dass ein Busbetrieb aufgrund des Fehlens einer ganzjährig befahrbaren parallelen Strassenverbindung kein vergleichbares Angebot bieten kann. Der Kanton Solothurn unterstützt weiterhin die Bemühungen zu einem wesensgerechten Einsatz der Verkehrsträger Bahn und Bus. Die näheren Abklärungen zeigen im vorliegenden Fall aber, dass es für den Bahnbetrieb durch den Weissensteintunnel keine annähernd gleichwertige Alternative mit einem Busangebot gibt.
- Bei einer Schliessung des Tunnels können im regionalen Personenverkehr keine Betriebsabgeltungen gespart werden - Busvarianten sind ähnlich aufwändig wie der Bahnbetrieb, jedoch bei einem ungleich schlechteren Angebot nördlich und südlich des Weissensteintunnels.
- Der Aufwand für die Sanierung der gesamten Strecke Solothurn West - Moutier ist gross. Zurückzuführen ist dies insbesondere auf den lediglich minimalen Unterhalt in den vergan-

genen Jahrzehnten. Der Investitionsstau entlang der Strecke ist erheblich. Gegenüber einem Vorgehen mit kontinuierlich erfolgreichem Unterhalt der Linie mit stetigen Anpassungen an die steigenden Anforderungen (u.a. Publikumsanlagen) hat dies den Vorteil, dass die nun anstehenden Investitionen aus einer umfassenden Gesamtschau möglich sind. Die anstehende Gesamtsanierung darf sich bei einer Entscheidung für oder gegen die Streckensanierung aber nicht als nachteilig erweisen. Die BLS Netz AG hat ihr Interesse am Weiterbetrieb der Strecke Solothurn - Moutier bestätigt und ist bereit, die erforderlichen Massnahmen in die Wege zu leiten, sobald die dafür erforderlichen Mittel durch den Bahninfrastrukturfonds (BIF) zur Verfügung gestellt werden.

- Im Kanton Solothurn sind bereits in der Vergangenheit Betriebsumstellungen Bahn/Bus vorgenommen worden (Solothurn - Herzogenbuchsee 1992, Solothurn - Lyss 1994). Die Schwächung des Bahnknotens Solothurn konnte dabei mit einer Stärkung des Busangebots kompensiert werden. Dies wäre im Falle der Solothurn - Moutier-Bahn nicht möglich.
- Beim Weissensteintunnel geht es um ein Bauwerk von lediglich 3,7 Kilometer Länge. Diese Verbindung ist gegenüber der Strasse konkurrenzlos. Der öffentliche Verkehr soll auf dieser Relation seinen Vorteil weiterhin ausspielen dürfen.
- Nebst Kosten und Erlösen von Infrastruktur und Verkehr sind für eine Entscheidung weitere Kriterien massgebend (gemäss Art. 14 Abs. 2 KPFV und Art. 31a PBG): So eine angemessene Grunderschliessung, die Anliegen der Raumordnungs- und Regionalpolitik, die Anliegen des Umweltschutzes und die Anliegen der Behinderten, ausserdem die Auslastung der Linien während der Hauptverkehrszeiten sowie die Auswirkungen auf die Qualität der Erschliessung im Personen- und Güterverkehr. Alle diese Faktoren würden mit einer Aufgabe der Bahninfrastruktur bedeutend verschlechtert.
- Die Analyse der bestehenden Nachfrage zeigt, dass die Vorgaben für einen Bahnbetrieb im Stundentakt übertroffen werden (Art. 31a PBG). Die im Querschnitt des Weissensteintunnels bestehende Nachfrage liegt mit durchschnittlich 580 Personen pro Werktag höher als die von der SBB für die Zeit nach der Vollenbetriebnahme des Gotthardbasistunnels prognostizierte Nachfrage im Scheiteltunnel (500 Personen zwischen Göschenen und Airolo). Auf dem stärksten Querschnitt zwischen Solothurn West und Langendorf ist die Nachfrage doppelt so gross. Auch angesichts des touristischen Potenzials mit einer stark schwankenden und zum Teil sehr konzentriert anfallenden Nachfrage weist der Bahnbetrieb gewichtige Vorteile auf.
- Regionalpolitisch und in Bezug auf die Anliegen der Raumordnung kommt der Bahnerschliessung durch den Weissensteintunnel eine hohe Bedeutung zu. Regionen wie das Thal und insbesondere die Gemeinden Gänsbrunnen, Welschenrohr und Herbetswil haben mit strukturellen Problemen und einer Abwanderung der Bevölkerung zu kämpfen. Mit einer Stilllegung der Bahn würden diese Probleme noch weiter verschärft und die Perspektiven dieser Gemeinden massiv eingeschränkt. In der Schweiz gibt es vergleichbare Bahnstrecken, die Regionen mit ähnlicher Bevölkerungsdichte erschliessen.
- Die Studie zeigt auf, dass die Varianten ohne Bahntunnel ökologisch schlechter abschneiden.
- Mit einer sanierten Bahninfrastruktur können alle Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG; SR 151.3) erfüllt werden.

Wir sind somit davon überzeugt, dass die Sanierung des Weissensteintunnels und der Bahnstrecke Solothurn - Moutier eine Investition ist, welche die Weitsicht unserer Vorgänger, die vor mehr als hundert Jahren die Linie erbaut haben, bestätigt.

Zur Vervollständigung unseres Antrages lassen wir Ihnen den Bericht über die Mitwirkung zur "vertieften Studie Weissensteintunnel" sowie die "Ergänzungsstudie" zugehen, welche integrierende Bestandteile dieser Stellungnahme sind.

Wir danken Ihnen für die konstruktive Mitarbeit in der Arbeitsgruppe zur "vertieften Studie Weissensteintunnel" und ersuchen Sie um Unterstützung für unser staatspolitisches Anliegen in dieser für die Bevölkerung und die Wirtschaft im Kanton Solothurn sehr wichtigen Angelegenheit. Sofern erwünscht, stehen wir Ihnen gerne für ein Gespräch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig.  
Roland Fürst  
Landammann

sig.  
Andreas Eng  
Staatsschreiber