

Regierungsrat

Rathaus / Barfüssergasse 24
4509 Solothurn
www.so.ch

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

12. Januar 2016

Vernehmlassung zur Botschaft über die Finanzierung des Betriebs und des Substanzerhalts der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur für die Jahre 2017-2020

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Brief vom 26. Oktober 2015 haben Sie uns die Unterlagen zur obenerwähnten Botschaft zur Vernehmlassung unterbreitet, wofür wir Ihnen bestens danken. Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, uns zur Vorlage wie folgt zu äussern:

1. Grundsätzliches

Mit dem Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Finanzierung des Betriebs und des Substanzerhalts der Eisenbahninfrastruktur in den Jahren 2017-2020 sollen der Betrieb und der Substanzerhalt der Eisenbahninfrastruktur gewährleistet werden. Die Finanzierung erfolgt über den Bahninfrastrukturfonds (BIF), der mit der FABI-Vorlage geschaffen worden ist. In den Jahren 2017-2020 sind Infrastrukturbeiträge im Umfang von rund 13,2 Mrd. Franken vorgesehen. Wir sind überzeugt, dass die Mittel aufgrund des Netzzustands und der hohen Auslastung des Schienennetzes gerechtfertigt sind. Wir unterstützen daher grundsätzlich die Vorlage.

Mit den Leistungsvereinbarungen (LV) 2017-2020 ist der Bund neu auch bei den Privatbahnen für die Finanzierung des Betriebs und des Unterhalts der Bahninfrastruktur alleine zuständig. Die Kantone leisten stattdessen einen Beitrag in den BIF. Die Finanzierung ist damit künftig für alle Infrastrukturbetreiberinnen identisch.

Hingegen bemängeln wir, dass die geplanten Massnahmen der SBB im Rahmen der Anhörung nicht vollumfänglich kommuniziert werden. Ohne die entsprechenden Unterlagen ist es den Kantonen nicht möglich, einen Überblick über diejenigen SBB-Massnahmen zu gewinnen, welche für die Angebotskonzepte auf ihrem Kantonsgebiet relevant sind. Dadurch wird die notwendige Abstimmung mit den geplanten Angeboten erschwert und es ergeben sich zwangsläufig Verzögerungen bzw. Unklarheiten.

2. Gewährung der Leistungsfähigkeit, Anforderungen des Verkehrs

Die Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Netzes ist nicht nur für den Bund, sondern auch für die Kantone als Mitbesteller des Regionalverkehrs ein zentrales Anliegen. Dabei kommt nebst dem Substanzerhalt der Infrastruktur auch den Infrastrukturanpassungen, aufgrund der Anforderungen des Verkehrs, eine grosse Bedeutung zu.

Für den Kanton Solothurn ist es in diesem Zusammenhang wichtig, dass die Vorschriften zur nutzbaren Länge von Kreuzungsstationen und Perrons im Bahnhofsbereich vor allem mit standardmässigen Kreuzungslängen von 110 m (zum Beispiel SMB-Linie Solothurn - Moutier) auch so ausgelegt werden können, dass sie nicht den Standardwerten der SBB-Infrastruktur entsprechen müssen und somit nicht unverhältnismässige Projektkosten verursachen.

Anträge:

- **Artikel 8 Absatz 2 der LV ist so zu formulieren, dass einzelne Bahn- bzw. Schmalspurnetze nicht dem SBB-Infrastrukturstandard entsprechen müssen und Ausnahmen möglich sind.**
- **Den jeweils betroffenen Kantonen ist eine Liste mit den geplanten LV-Projekten der SBB auf ihrem Kantonsgebiet zuzustellen.**

3. Mittelbedarf der Privatbahnen

Im erläuternden Bericht zum vorliegenden Bundesbeschluss werden unter Ziffer 1.6.3 unter der BLS Netz AG die mit der Leistungsvereinbarung 2017-2020 zu realisierenden Massnahmen und die aus der LV 2012-2016 entstandenen Mehrkosten von Projekten aufgeführt. Aufgrund der zugeteilten Mittel 2017-2020 soll nun die umfassende Sanierung des Abschnittes Biberist-Gerlafingen, heute teilweise noch mit Handweichen, auf die nächste Periode verschoben werden. Wir können nicht akzeptieren, dass diese sicherheitsrelevante Massnahme auf dem Gebiet des Kantons Solothurn aufgrund entstandener Mehrkosten von Projekten aus der LV 2012-2016 (Rosshäuserntunnel) aus der LV 2017-2020 gestrichen wird.

Im Investitionsplan der BLS Netz AG 2017-2020 ist die Sanierung des Weissensteintunnels nicht vorgesehen. Im Bericht wird dazu ausgeführt, „sollte ein Entscheid für den Weiterbetrieb dieses Tunnels gefasst werden, müssten Mittel aus den Reserven gesprochen oder mit der Sanierung auf die LV 2021-2024 gewartet werden“. Unabhängig vom Entscheid über den Weiterbetrieb des Weissensteintunnels beantragen wir schon zum jetzigen Zeitpunkt, dass die Sanierung der Bahnstrecke Solothurn-Moutier als Optionsmassnahme in die LV 2017-2020 aufgenommen wird, da die Sanierung des Tunnels für den Kanton Solothurn von weitreichender Bedeutung ist.

Anträge:

- **Die Sanierung des Bahnabschnittes Biberist-Gerlafingen ist als Projekt in die LV 2017-2020 aufzunehmen.**
- **Die Sanierung des Weissensteintunnels ist als Option in die LV 2017-2020 aufzunehmen.**

4. Baustellen mit Betriebsunterbruch

Der wachsende Verkehr führt dazu, dass die Intervalle für den Substanzerhalt der Infrastruktur immer kürzer werden, was zu höheren Kosten führt. Mit Streckensperrungen - statt Unterhalt unter laufendem Betrieb - könnten die Kosten gesenkt werden. Allerdings führen längere Intervalle oder Totalsperrungen zu Einschränkungen im Personen- und Güterverkehr. Als Mitbe-

steller des Regionalverkehrs fordert der Kanton Solothurn, dass der Zeitpunkt und die Anzahl der Unterbrüche in Absprache mit den Kantonen erfolgen und die Dauer der Arbeiten zeitlich koordiniert stattfinden.

Antrag:

Die Kantone als Mitbesteller des Regionalverkehrs müssen in geeigneter Form in die Planung von Streckenunterbrüchen eingebunden werden.

5. Erhalt der Betriebssicherheit und Betriebsstabilität

Mit dem Abschluss der LV 2017-2020 muss sichergestellt werden, dass der Substanzerhalt einen zuverlässigen Bahnbetrieb ermöglicht. Auch bei knappen finanziellen Mitteln muss auf allen Bahnlinien eine hohe Verfügbarkeit der Anlagen und eine möglichst stabile Betriebsabwicklung gewährleistet werden.

Antrag:

Der Aspekt der Betriebssicherheit und Betriebsstabilität ist in den Leistungsvereinbarungen für alle vom Regionalverkehr befahrenen Strecken aufzunehmen.

6. Alternative und zusätzliche Massnahmen Dritter

Das Eisenbahngesetz sieht vor, dass Dritte - insbesondere Kantone und Gemeinden - weitergehende Infrastrukturausbauten verlangen können, wenn sie bereit sind, die Mehrkosten für die Investition und die daraus folgenden Betriebskosten zu übernehmen. Falls jedoch ein durch Dritte finanziertes Projekt für den gesamten öffentlichen Verkehr zu Kosteneinsparungen führt, ist bei der Tragung der Betriebskosten eine Ausnahmeregelung vorzusehen.

Antrag:

Bei der Festlegung der Betriebskosten zusätzlicher Massnahmen, welche durch Dritte zu tragen sind, sind kostenmindernde Auswirkungen zu berücksichtigen und anzurechnen.

7. BIF-Kantonsbeitrag, Teuerung

Wir verweisen auf das Schreiben der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) vom 1. Dezember 2015 betreffend Anstieg des jährlichen BIF-Beitrages der Kantone von 500 auf 565 Millionen Franken ab 2020 (vgl. Tabelle 14 auf Seite 44 des erläuternden Berichts). Die in der Vorlage geplante Indexierung entlang des BIF hätte zur Folge, dass die Kantone bereits per 2020 eine Kostensteigerung von 13 Prozent hinnehmen müssten. Wir halten dies aus heutiger Sicht nicht für angemessen. Bislang gingen wir davon aus, dass die Indexierung entlang des Landesindex der Konsumentenpreise vorgenommen und das Jahr 2016 als Kostenbasis für die Teuerungsberechnung verwendet wird.

Antrag:

Das Jahr 2016 ist als Kostenbasis für die Teuerungsberechnung zu verwenden. Die Indexierung wird entlang des Landesindex der Konsumentenpreise vorgenommen.

Wir ersuchen Sie, unseren Anträgen stattzugeben und bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig.
Roland Fürst
Landammann

sig.
Andreas Eng
Staatsschreiber