

Regierungsratsbeschluss

vom 23. Februar 2016

Nr. 2016/276

Vertiefte Studie Weissensteintunnel: Kenntnisnahme der Ergebnisse und Auftrag zur Mitwirkung

1. Erwägungen

Der Weissensteintunnel auf der Bahnstrecke Solothurn-Moutier (SMB) ist in einem schlechten Zustand und muss aus Sicherheitsgründen saniert werden. Ein Weiterbetrieb des Weissensteintunnels ist ohne Sanierung bis maximal Ende 2020 möglich. Aufgrund des niedrigen Kostendeckungsgrads der SMB ist der Bund verpflichtet, vor derart grossen Investitionen eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchzuführen. Die Ergebnisse dieser vom Bundesamt für Verkehr sowie den Kantonen Bern und Solothurn in Auftrag gegebenen „vertieften Studie Weissensteintunnel“ liegen nun vor.

Im Rahmen der Studie wurde ein breites Variantenspektrum untersucht. 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 dem am stärksten frequentierten Abschnitt sogar verbessern. Der Weiterbetrieb der Bahn zwischen Solothurn und Moutier erfordert in den nächsten 30 Jahren allerdings umfangreiche Erneuerungsinvestitionen in die Bahnanlagen.

Die Varianten mit Tunnelschliessung hingegen verschlechtern die Angebotsqualität wesentlich. Sie führen vor allem zu deutlich längeren Reisezeiten und aufgrund von Umwegfahrten auch zu teureren Fahrpreisen. Darüber hinaus resultieren Nachteile bei den Kriterien Umwelt, Sicherheit und Standortattraktivität. Eine Variante mit vollständiger Einstellung des Bahnbetriebes und der Buserschliessungen sowohl im Norden als auch im Süden weist jedoch das beste wirtschaftliche Ergebnis auf.

Aus wirtschaftlicher Sicht schneiden die Varianten mit einem Beibehalt des Bahnbetriebs wesentlich 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 Abgeltungskosten 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. Aus unserer Sicht steht deshalb die Tunnelsanierung im Vordergrund.

Unter der Leitung der Kantone Bern und Solothurn ist eine Mitwirkung zu den Ergebnissen der Studie vorgesehen. Im Rahmen dieser Mitwirkung finden auch je eine Informationsveranstaltung für die Regionen Solothurn - Lebern, Thal und den Berner Jura statt.

2

2. Beschluss

- 2.1 Von den Ergebnissen der „vertieften Studie Weissensteintunnel“ wird Kenntnis genommen.
- 2.2 Das Amt für Verkehr und Tiefbau wird beauftragt, zusammen mit dem Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern, die betroffenen Stellen zur Mitwirkung einzuladen.
- 2.3 Die Stellungnahme der Solothurner Regierung zuhanden des Bundesamtes für Verkehr erfolgt nach Abschluss der Mitwirkung unter Einbezug der eingegangenen Stellungnahmen.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Beilage

Vertiefte Studie Weissensteintunnel: Ergebnisbericht für Mitwirkung

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Amt für Verkehr und Tiefbau
Betroffene Stellen gemäss Verteilliste Mitwirkung (66; Versand durch Amt für Verkehr und Tiefbau)
Solothurner Parlamentarier (8)
Bundesamt für Verkehr, 3003 Bern
Bau- und Energiedirektion des Kantons Bern, Reiterstrasse 11, 3011 Bern
BLS Netz AG, Daniel Wyder, Genfergasse 11, 3001 Bern
Schweizerische Bundesbahnen SBB, Regionalverkehr, Anna Barbara Remund, Wylersstrasse 123/125, 3000 Bern 65
Medien (jae)