

Der vollständige Bericht «Auswirkungen der neuen Seilbahn Weissenstein auf die Solothurn-Moutier-Bahn» von Daniel Cattin, Raumplaner NDS/HTL finden Sie unter > <http://www.vcs-so.ch/petition/weitere-infos/>



Foto Walter Ruetsch

**Der letzte Zug nach Solothurn: Die Ampel für den Weissensteintunnel steht für immer auf rot?!**

**..... Nein! Es besteht berechtigte Hoffnung, dass die neue Seilbahn Weissenstein der Solothurn-Moutier-Bahn einen erheblichen Schub verleiht. Der folgende Bericht ermittelt, wie stark die Seilbahn das Passagieraufkommen der Solothurn-Moutier-Bahn zu steigern vermag.**

## Zusammenfassung

Der Weissenstein-Tunnel der Solothurn-Moutier-Bahn (SMB) muss dringend saniert werden. Gemäss BLS soll diese Sanierung 170 Mio Fr. kosten. Bei einem Kostendeckungsgrad der Bahnlinie von 22% muss gemäss dem Bundesamt für Verkehr eine Stilllegung der Strecke ernsthaft geprüft werden. Die betroffenen Regionen zeigen sich bestürzt und kämpfen für den Erhalt der Strecke. Die Höhe der genannten Kosten wird selbst von den Kantonen Bern und Solothurn stark angezweifelt und sie lassen eine eigene, unabhängige Kostenschätzung erstellen. Der sehr tiefe Kostendeckungsgrad der SMB ist klar ein Ergebnis der 5-jährigen Stilllegung der Seilbahn Weissenstein: Zu Zeiten des Seilbahnbetriebes lag der Kostendeckungsgrad stets über 30% (umgerechnet auf heutige Gegebenheiten betreffend Bahnmaterial und Finanzierung lag er allerdings unter 27% (siehe S. 30).

Dieser Bericht macht eine Prognose über das zu erwartende Passagier-Aufkommen der neuen Seilbahn und der dadurch resultierenden Steigerung der Passagierzahlen bei der SMB:

Die neue Seilbahn Weissenstein wird im gesamten Jurabogen einen einzigartigen Status einnehmen: Aus einer Bewertung der 7 Bergbahnen im Jura geht sie als eindeutige Siegerin hervor. Auf Grund der geografischen Distanz sind die Alpen- und Voralpenbahnen keine unschlagbare Konkurrenz. Das grosse Plus der Seilbahn Weissenstein ist ihr riesiges potentiellles Einzugsgebiet: Für 400'000 Menschen ist die Bahn in Kürze erreichbar, für weitere 2 Millionen kann die Seilbahn zumindest als gelegentliches oder einmaliges Besucherobjekt infrage kommen. Die neue, leistungsfähigere Gondelbahn mit ihren flankierenden Massnahmen wie Parkierungsordnung, Sonntagsfahrverbot, neuen Freizeiteinrichtungen usw. werden eine deutliche Erhöhung der Besucherzahlen bringen. Ausserdem wird eine ganze Serie weiterer Faktoren zu einem Zuwachs an Seilbahnbenützern beitragen. Insgesamt werden im Bericht 13 „Steigerungsfaktoren“ mit dem entsprechenden Zuwachspotential an Besuchern analysiert. Die Ergebnisse sind bemerkenswert: Beim tieferen Prognose-Wert erhöhen sich die Passagierzahlen der neuen im Vergleich zur alten Bahn um fast 50%, beim höheren sind es sogar 80%.

Das neue Seilbahnkonzept hat zusätzlich zum Ziel, mehr Besucher auf den ÖV umzulenken. Die entsprechenden Massnahmen lassen erwarten, dass der effektive Zuwachs an Seilbahnbenützern, welche mit der SMB anreist, um rund 70% (tieferer Prognose) ansteigt, bei der hohen Prognose ist sogar eine Verdoppelung zu erwarten. Für die SMB ist die neue Seilbahn ein Segen und „Retter in der Not“. Der Kostendeckungsgrad wird ab nächstem Jahr tendenziell über 30% ansteigen und höhere Werte sind künftig durchaus möglich (siehe Schlussfolgerungen S.31). Die Sanierungskosten des Weissenstein-Tunnels sind für den Erhalt der SMB entscheidend: Verzichtet man auf einen Ausbauhorizont von 50 Jahren und nimmt einen Sanierungsschritt von 25 Jahren vor, werden die erforderlichen Kosten in einem vernünftigen Rahmen liegen.

Die Schweiz hat ein einzigartiges Bahnnetz und kann darauf stolz sein. Die Regionallinien sind darin unverzichtbare Bindeglieder und knüpfen die Bahnlinien erst zum eigentlichen Netz. Die SMB gehört klar dazu: Es lohnt sich, sie zu erhalten!