

Vertiefte Studie Weissensteintunnel

Datum wählen | 160125_51_2819a_Fragebogen-Anhoerung.docx

Fragebogen für die Mitwirkung

Antwort VCS Sektion Solothurn

<p>1. Sind Sie mit dem methodischen Vorgehen einverstanden?</p> <p>Bemerkungen: Nachdem von vornherein klargestellt worden ist, dass eine rentable Variante zum Weiterbetrieb der Solothurn-Moutier-Bahn nicht gefunden werden könne, überrascht die starke Gewichtung der Wirtschaftlichkeit gegenüber der Angebotsqualität.</p>	<p>Nein</p>
<p>2. Ist das untersuchte Variantenspektrum aus Ihrer Sicht umfassend?</p> <p>Sehen Sie weitere Varianten?</p> <p>Die untersuchten ÖV-Alternativen decken ein breites Spektrum ab. Interessant wäre es gewesen zu hören, welche Auswirkungen auf die Nutzung der Bahn durch eine entschiedene Aufwertung erwartet werden würden. Gerade wenn durch, beispielsweise, einen Halbstunden-Takt zu Hauptverkehrszeiten (Steigerung der Attraktivität der Verbindung für Pendler und für Ausgangsverkehr) Anschluss auf heute unmögliche Verbindungen gewährleistet werden würde, könnte man sich einen positiven Effekt auf die Auslastung der Solothurn-Moutier-Bahn leicht vorstellen.</p> <p>Zudem erstaunt es, dass betreffend Sanierungsvarianten für den Tunnel die offensichtlich in Bezug auf Investition und vor allem der Amortisationsdauer interessantere Variante der Rhätischen Bahn nicht durch den professionellen Studienverfasser geprüft wurde, sondern durch Privatpersonen aufs Tapet gebracht werden musste. Siehe auch Antwort 3.</p>	<p>Ja und Nein</p>
<p>3. Sind aus Ihrer Sicht alle wichtigen Aspekte bei der Variantenbewertung berücksichtigt?</p>	<p>Nein</p>

Wünschenswert wäre die Berücksichtigung der erwähnten RHB-Sanierungsmethode bereits zu diesem frühen Zeitpunkt der Diskussion. Sollte diese für den Weissensteintunnel und seine spezielle Geologie tatsächlich infrage kommen, so trügen die offensichtlichen Vorteile - keine Tunnelschließung während der Sanierungsarbeiten und in der Folge ungewöhnlich lange Betriebszeit resp. Abschreibung der Investitionen - mit Sicherheit zu einem auch wirtschaftlich deutlich günstigeren Ergebnis zugunsten des Bahn-Erhalts bei.

4. Wie werten Sie die Bewertungsergebnisse?

Die Untersuchungsergebnisse entsprechen dem Erwarteten und sind insofern nachvollziehbar: Die Bahn ist ökologischer als der Bus. Fahrzeiten und Verbindungen sind mit der Bahnvariante viel attraktiver. Eine Tunnelschließung machte die Durchfahrt einer größeren Anzahl Zonen nötig, daher erhöhte sich der Fahrpreis und verlängerte sich die Fahrzeit. Die Bahn ist zudem von wechselnden Verkehrsverhältnissen weniger betroffen; sie kann dann noch pünktlich sein, wenn der Bus im stockenden Abendverkehr steht. - **KURZ: Die Tunnelsanierung für die Bahn ist allen anderen „Lösungen“ weit überlegen.**

5. Sind Sie mit der Beurteilung aus der Sicht der betroffenen Gemeinden (gemäss Kapitel 5.2) einverstanden?

Ja

Sehen Sie weitere Vor- und Nachteile?

Die Gegenüberstellung ist nachvollziehbar. Sie berücksichtigt aber leider die Benutzerinnen ausserhalb des Perimeters nicht (Aus Solothurn und Moutier und von weiter her mit Umsteigen auf diesen Bahnhöfen). Gerade im Hinblick auf den künftig noch wichtiger werdenden ÖV-Zubringer zur Seilbahn – aber auch für den Alltagsverkehr darf dieser Aspekt nicht ausser Acht gelassen werden.

6. Sehen Sie weitere Möglichkeiten, die Nachfrage auf der Solothurn-Moutier-Bahn zu steigern?

- Prüfung eines Halbstunden-Takts für die Solothurn-Moutier-Bahn.
- Verbesserung der Anschlussmöglichkeiten in Gänsbrunnen von/nach Moutier
- -Damit zusammenhängend: Prüfung, ob die Abstimmung der Solothurn-Moutier-Bahn mit denkbaren Anschlüssen auf weiterführende Verbindungen, zum Beispiel in Richtung Basel, sich verbessern lässt. Allenfalls auch Prüfung, ob es weitere Zugverbindungen gibt, für die die Nutzung der Infrastruktur der Solothurn-Moutier-Bahn (Bahntrasse, Tunnel,) interessant wäre.
- Aufnahme der Seilbahn Weissenstein in den Tarifverbund; deutlicher Preiserlass und keine Wartezeit bei ÖV-Anreise für Fahrgäste von Bahn bzw. Seilbahn, sprich: Besserstellung von ÖV-Reisenden gegenüber Autofahrern. Die letzte Talfahrt sollte zudem mit der SBB abgestimmt sein, sodass Bahnbenutzer keine lange Wartezeit haben in Oberdorf.
- Verwendung der Gewinns aus der Parkplatzbewirtschaftung bei der Seilbahn Weissenstein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (Anreise zur Seilbahn, z.B. Subventionierung von Kombi-Billetten)

7. Welche Variante ist aus Ihrer Sicht unter Würdigung der Ergebnisse aus der vertieften Studie Weissensteintunnel umzusetzen?

Aus ökologischer Sicht bleibt nur eine nachhaltige Tunnelsanierung, sodass das bestehende Angebot nicht nur erhalten werden kann, sondern darüberhinaus die Chance erhält sich weiterzuentwickeln. Der positive Effekt auf die Auslastung der wieder eröffneten Seilbahn Weissenstein auf die Solothurn-Moutier-Bahn sei bereits berücksichtigt, hieß es. Wenn der Weissensteintunnel nun saniert werden kann, dann nicht als Folklore-Projekt, sondern unterstützt durch wirksame Lenkungsmechanismen im Sinne der Besserstellung der Bahn gegenüber dem Auto, die rasch implementiert werden könnten.

8. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Studie und zu den Ergebnissen?

Unvollständige Berechnung der Investitionskosten bei den Busvarianten:

Alle Busvarianten sind gegenüber den Bahnvarianten wirtschaftlich deutlich günstiger. Es wäre deshalb nicht nötig gewesen, die Investitionskosten der Busvarianten gegenüber der Bahnvariante zusätzlich kleinzurechnen, was unteres Erachtens der Fall ist: Es wird lediglich auf die allenfalls anzupassende Buswendeschleife für den Betrieb mit Gelenkbussen bei der Talstation der Seilbahn hingewiesen. Abgesehen davon, dass eine solche Anlage innerhalb der Berechnungsperiode (bis 2049) auch wieder erneuert werden muss, fehlen sämtliche weiteren Infrastrukturanlagen. Dies sind insbesondere Buswartehäuschen (bei Verlegung der Haltestellen an Durchgangsstrassen), zu errichtende spezielle

Buskanten für den barrierefreien Einstieg, Buswendeschlaufen an Orten, die nicht mit Haltestellen an der Durchgangsstrasse erschlossen werden können, was mindestens in Corcelles, der Fall ist, usw.

Weitre Überlegungen zu Wirtschaftlichkeit des Betriebs:

Im RRB 2010/776 wird darauf hingewiesen, dass die Gemeinde Oberdorf ein Parkplatzreglement für die Bewirtschaftung der Parkplätze die im Zusammenhang mit der Seilbahn Weissenstein zu errichten hat. In einem solchen wäre auch die ursprünglich auf der Ebene Gestaltungsplan vorgesehene Regelung, Gewinne aus der Parkplatzbewirtschaftung für die Förderung des öffentlichen Verkehrs zu verwenden, aufzunehmen. Leider enthält das vom Gemeinderat Oberdorf am 8. 12. 2014 verabschiedete Reglement, dieses wichtige Element des kantonalen Nutzungsplanes nicht. Dieser Mangel müsste unseres Erachtens mit der Auflage des Sanierungsprojektes Weissensteintunnel im Sinne eines Gesamtverkehrskonzeptes korrigiert werden (siehe dazu auch Antwort 6, letzter Punkt).

Abschliessende Bemerkung aus regionalpolitischer Sicht:

Angesichts der Summen, die in den vergangenen Jahren in die MIV-Erschliessung des Juras (BE und JU) investiert wurden, handelt es sich beim Sanierungsprojekt Weissensteintunnel geradezu um einen Klacks: A 16 Gesamtkosten 6.3 Milliarden Franken, gegenüber 250 – 300 Millionen für die nachhaltige Sanierung der Bahnlinie Solothurn Moutier. (Autobahn AS 16: Kosten 75 Mio/km, Solothurn-Moutierbahn (Sanierung) max. ca. 13 Mio/km. Für den Bau der A 16 waren alleine regionalpolitische und nicht verkehrspolitische Überlegungen (Frequenzen) ausschlaggebend. Mit denselben regionalpolitischen Argumenten lässt sich der Erhalt der Solothurn-Moutierbahn und die damit verbundenen Investitionskosten mehr als rechtfertigen.

Organisation/Gemeinde: Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Solothurn

Name: Heinz Flück, Co-Präsident

Adresse: Postfach 804, 4501 Solothurn

Senden Sie Ihre Eingabe bitte bis am 8.4.2016 an: Amt für Verkehr und Tiefbau, Abteilung öffentlicher Verkehr, Rötihof / Werkhofstrasse 65, 4509 Solothurn

E-Mail: fraenzi.walcher@bd.so.ch