

Die Linie Solothurn - Niederbipp der ASM- eine moderne Bahn (noch) in altem Kleid

Argumentarium

Die ASM- Linie Solothurn - Niederbipp entspricht dem Konzept „**Agglo-Tram**“.

Was ins Solothurn als Strassenbahn beginnt, verbindet ab Feldbrunnen via Riedholz die Ortschaften auf gradlinigem Eigentrassée und erschliesst die Ortszentren (Flumenthal, Attiswil, Wiedlisbach, Oberbipp, und Niederbipp) schnell, umsteigefrei und direkt. Dieses Konzept ist kundengerecht und zukunftstauglich.

Umsteigefreie Beziehungen stehen in allen Befragungen zuoberst in der Wertschätzung der Kunden. Agglo-Trams bietet heute beispielsweise die BLT in der Region Basel mit grossem Erfolg an.

Dass die ASM- Linie Solothurn - Niederbipp richtig liegt, wird durch die Passagierzahlen eindrücklich belegt (im Querschnitt Feldbrunnen 1700 Pers./Tag; aktuelle Jahrsfrequenz der Linie 780'000 Personen). Die Linie weist einen Kostendeckungsgrad auf, der deutlich über den kantonalen Vorgaben liegt. Dabei bringt die Bahn nicht nur Pendlerinnen und Pendler nach Solothurn (und via RBS weiter nach Bern), sondern führt dem Solothurner Gewerbe auch viele Kundinnen und Kunden aus dem Bipperramt zu, welche nicht zuletzt aufgrund der guten ÖV- Erschliessung das Regionalzentrum Solothurn für ihre Einkäufe wählen.

Mit der geplanten und im Rahmen eines Vorprojektes bereits geprüften Verlängerung nach Oensingen wird es in Zukunft sogar möglich sein, innerhalb der gleichen Fahrzeiten und mit gleich vielen Zugskompositionen die Bahn bis Oensingen zu führen, um dort bequeme Anschlüsse an die Schnellzüge nach Zürich herzustellen.

Neues Rollmaterial

Nach dem klaren Befund im Rahmen der ÖV- Korridorstudie 2002 Solothurn- Niederbipp- Oensingen setzt die Aare Seeland mobil alles daran, um der modernen Bahn endlich auch ein modernes Aussehen zu verpassen. Die Evaluation von neuem Rollmaterial läuft (mit Bund, Kantonen Bern und Solothurn sowie Industrie). Seit Mitte April 05 läuft die öffentliche Ausschreibung für die neuen Fahrzeuge.

Erneuerte Infrastruktur

Die gesamte Bahnanlage wurde in den letzten Jahren modernisiert: in ein modernes Fernsteuerungszentrum und die Rillenschienen im Raum Solothurn wurde namhaft investiert. Mit der neuen Rötibrücke und dem Bahnhofplatz wird der Verkehrssicherheit grösstes Augenmerk geschenkt. Sämtliche Konfliktpunkte werden entschärft und die Bahn wird fit fürs neue Jahrhundert gemacht. Für den Abschnitt Solothurn- St.Katharinen wurde ein umfassender Massnahmenkatalog ausgearbeitet, welcher in Zusammenarbeit mit Kanton und Stadt schrittweise umgesetzt wird.

Qualität im Regionalverkehr

Müsste ein mit einer Bahnverbindung qualitativ und quantitativ vergleichbares Angebot mit Bussen erreicht werden, ist aufgrund der Verkehrssituation in den Zentren und den zu erreichenden Fahrzeiten ein verdichtetes Angebot notwendig. Wird dieses nicht bereitgestellt, erfolgt ein Nachfrage-rückgang, der sich wiederum auf sämtliche Verkehrsmittel auswirkt. Eine weitere Verschlechterung der Verkehrssituation in der Agglomeration wäre die Folge. Die attraktiven Fahrzeiten der heutigen Bahnlinie Niederbipp- Solothurn sind mit Bussen in den Hauptverkehrszeiten nicht zu

schaffen. Um die Anschlüsse in Solothurn an den RBS Richtung Bern einzuhalten, werden zusätzliche Direktkurse (beispielsweise via Luterbach) erforderlich.

Sicherheit und Komfort

Die Sicherheit für die Passagiere ist erwiesenermassen in einer Bahn wesentlich höher als in einem Bus. Gleiches gilt für den Komfort. Rein Bahnunfälle sind äusserst selten, Unfälle Bahn/andere Verkehrsteilnehmer praktisch nie durch Verschulden der Bahn.

Kostenunterschied im Regionalverkehr zwischen Schiene und Strasse

Die Personalkosten bei der Aare Seeland mobil sind für Strassen- und Schienenfahrzeugführer nahezu identisch. Ansprüche, Verantwortung und Arbeitszeiten der Fahrzeugführer sind vergleichbar. Die Vorteile der Bahn sind vorab, dass mit einem einzelnen Fahrzeug wesentlich mehr Personen transportiert werden können. Die Vorteile bei Strassenfahrzeugen liegen demgegenüber in der grösseren Flexibilität. Mit dem gültigen Gesamtarbeitsvertrag-Bus gehören "Dumping-Löhne" für Chauffeure von öffentlichen Buslinien richtigerweise der Vergangenheit an.

Ein modernes Schienenfahrzeug für den Agglomerations- und Regionalverkehr kostet rund 10-15x mehr als ein Bus. Dafür ist die Lebensdauer 3x länger und die Kapazität ist 3-5 x grösser. Die Life-Cycle- Costs pro Sitzplatz sind bei optimaler Fahrzeugwahl vergleichbar.

Die Differenzen ergeben sich hauptsächlich aus der Infrastrukturkostenanrechnung. Während der Regionalverkehr auf der Strasse kaum Infrastrukturbeiträge leistet (keine Treibstoffzölle, LSVA etc.) und die Kosten über die ordentliche Strassenrechnung abgewickelt werden, sind die Kosten der Bahninfrastruktur als Kostenblock transparent erkennbar und klar zuzuordnen. In diesem Sinne sind die Spiesse von Schiene und Strasse nicht gleich lang. Die Vorteile einer unabhängigen Infrastruktur liegen aber auf der Hand, angesichts der auch in kleineren und mittleren Agglomerationen zunehmenden Stausituationen (namentlich in Spitzenstunden) und den daraus entstehenden volkswirtschaftlichen Kosten.

Eine gut unterhaltene Infrastruktur nicht zu nutzen, ist volkswirtschaftlich unvernünftig

Die Bahn ist in Bezug auf Nachhaltigkeit *das* Verkehrsmittel. Beurteilt man die Linien unter dem Aspekt, dass eine gut funktionierende und unterhaltene Infrastruktur schon vorhanden ist, so ist auch die betriebswirtschaftliche Rechnung wesentlich differenzierter. Der Unterhalt dieser bestehenden Infrastrukturen wird durch den Bund mitgetragen. Die verbleibenden Kosten sind den für den Strassenunterhalt erforderlichen Aufwendungen bei einer Strassenlösung gegenüberzustellen.

Desinvestition

Die Desinvestition einer Bahnlinie verursacht massgebliche Kosten (Abschreibung und Rückbau). Wenn die Trasse und Infrastruktur, wie es für die Linie zutrifft, gut erhalten ist, bedeutet „Desinvestition“ direkt Wertvernichtung! Im vorliegenden Fall wurden die Rückbaukosten auf rund 50 Mio.Fr. geschätzt. Gleichzeitig wären Neu- und Umbauten für die Strassenlösung unabdingbar. Aus dem Verkauf von Rollmaterial und Infrastruktur sind keine substantiellen Erlöse zu erwarten.

Zielvorgaben und Minimalanforderungen im Regionalverkehr

Die ASN-Linie Solothurn - Niederbipp übertrifft sämtliche Vorgaben des Kantons (ÖV -Gesetz, Grundangebotsverordnung) in Bezug auf Passagierzahlen und Kostendeckungsgrad deutlich.

Damit ist die im Eisenbahngesetz postulierte zweckmässige und wirtschaftliche Befriedigung der Transportbedürfnisse erfüllt.

Umstellungsuntersuchungen bei der ASM

Die Linie Solothurn- Niederbipp ist im Rahmen der ÖV- Korridorstudie Solothurn- Niederbipp- Oensingen letztmals im Jahre **2002** untersucht worden. Dies explizit im Zusammenhang mit der Planung des Regionalverkehrs ab 2005, der grossen Bauvorhaben im Raum Solothurn (Rötibrücke, Bahnhofplatz) sowie den raumplanerischen Bemühungen um eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden im Raum Niederbipp- Oensingen- Balsthal (virtuelle St@dt). Da nach solothurnischem ÖV- Gesetz gebrochene Transportketten explizit zu vermeiden sind und es aus betrieblicher Sicht wenig Sinn macht, ausgerechnet den Streckenabschnitt mit dem höchsten Passagieraufkommen mit Bussen zu bedienen, wurde eine Teilumstellung Flumenthal-Solothurn nicht untersucht. Die Studie, an der Verkehrsexperten der Kantone Solothurn und Bern mitgewirkt haben, kommt zum Schluss, dass der Bahnbetrieb auf den ASM- Linien Solothurn-Niederbipp und Langenthal - Niederbipp langfristig zu erhalten und weiter zu entwickeln sei (Verlängerung Niederbipp-Oensingen).

Schon 1994 wurde das gesamte Bahnnetz des ehemaligen RVO (Niederbipp- Langenthal- St.Urban) und der SNB (Solothurn- Niederbipp) auf Verlangen des Bundesamtes für Verkehr untersucht. Es handelte sich um eine ausführliche und sachlich gut abgestützte Untersuchung, welche auf den damaligen Markt- und Betriebsbedingungen entstanden ist. Eine Umstellung auf den Busbetrieb wurde letztlich abgelehnt.

Bedeutung der Konzession

Die Aare Seeland mobil verfügt über eine rechtskräftige Infrastrukturkonzession des Bundes für die Linie Niederbipp- Solothurn, bis ins Jahr 2022. Nur der Bund selbst kann diese Konzession widerrufen. Ein solcher Widerruf gegen den Willen des Eisenbahnunternehmens bedarf eines überwiegenden öffentlichen Interesses. Die Eisenbahnunternehmung ist, sofern der Antrag auf Widerruf nicht von ihr kommt, in jedem Falle zu entschädigen. Die ASM erfüllt sämtliche Anforderungen und Auflagen des Bundes und der Kantone Bern und Solothurn und weist gleichzeitig steigende Passagierzahlen auf. Daher kann ein solches Interesse kaum geltend gemacht werden.

Der Kanton Solothurn selbst hat im Rahmen der ÖV- Korridorstudie Solothurn- Niederbipp- Oensingen den Nachweis der Zweckmässigkeit der Bahnlinie erbracht. Aus Sicht des Bundes kann wohl entsprechend kein wesentliches öffentliches Interesse gegen eine Weiterführung des Bahnbetriebs geltend gemacht werden. Bisher sind Bahnlinien einzig aufgrund von Umstellungsgesuchen der Konzessionäre vor Ablauf der Konzession umgestellt worden.

Eine Frage der Rechtssicherheit

Nach der zustimmenden Kenntnisnahme der Korridorstudie durch den Solothurner Kantonsrat im November 2002 hat die ASM den Auftrag entgegengenommen, die in der Studie genannten Massnahmen und Empfehlungen umzusetzen. Entsprechend wurden namhafte Investitionen getätigt, neues Rollmaterial zur Beschaffung öffentlich ausgeschrieben und ein Vorprojekt für die Verlängerung nach Oensingen erarbeitet.

Langenthal, 03.06.05/MI