



SOLOTHURN

KANTON, STADT UND REGION

Hunderte sagen ihre Meinung

Weissensteintunnel Bei der Vernehmlassung zur unsicheren Zukunft der Bahnlinie Solothurn-Moutier gibt es eine rekordverdächtige Beteiligung. Was bringt das Ganze? Und wie geht es nun weiter?

VON SVEN ALTERMATT

Das Ringen um die Bahnlinie Solothurn-Moutier und um den baufälligen Weissensteintunnel geht in die entscheidende Phase. Zumindest an Interesse mangelt es nicht, ebenso wenig an politischen Willensbekundungen: In der Vernehmlassung zu der vertieften Studie, die sich mit der Zukunft des Tunnels befasst, sind Hunderte Stellungnahmen eingegangen. Allein die Solothurner Kantonsbehörden zählten bis gestern 320 Eingaben von Organisationen und Privaten, sagte der für den öffentlichen Verkehr zuständige Abteilungsleiter Ludwig Dünbier auf Anfrage. Wie viele Stellungnahmen die Berner Behörden und die Autoren der Studie erhalten haben, ist noch nicht bekannt.

Umstrittene Investitionen

Nun ist die Vernehmlassung zu Ende. Bis im Mai werden die Stellungnahmen ausgewertet, dann schicken die Kantone Bern und Solothurn dem Bund einen gemeinsamen Bericht. Dieser wird dann in die Entscheidung des Bundesamts für Verkehr einfließen - bis Ende 2016 soll klar sein, wie es mit der Bahnlinie weitergeht.

Die Fakten sind bekannt: Der Weissensteintunnel muss dringend saniert werden, die Bahn darf höchstens noch bis 2020 durch den Tunnel fahren. Doch die Sanierung ist teuer, die Behörden rechnen allein dafür mit Kosten von 170 Millionen Franken. Weil auch Bahnanlagen saniert werden müssen, wären total und auf 30 Jahre gerechnet gut 300 Millionen Franken nötig. Aufkommen dafür müsste hauptsächlich der Bund.

Die Investitionen sind umstritten. Zumal die Linie ihre Kosten in den vergangenen Jahren nur zu rund 20 Prozent deckte. Liegt der Kostendeckungsgrad einer Bahnlinie unter 30 Prozent, ist der Bund vor einem grösseren Sanierungsprojekt verpflichtet, die Stilllegung einer Linie zu prüfen. Mit dieser Vorgabe sollen die Kosten des öffentlichen Regionalverkehrs im Griff behalten werden.

Die Kantone Solothurn und Bern gaben die Studie gemeinsam mit dem Bund in Auftrag. Sie enthält ebenso viele Argumente für wie gegen die Schliessung des Weissensteintunnels. Kurz gefasst: Eine Schliessung wäre billiger, führt aber im Gegenzug zu einem schlechteren Angebot. Dieser Zeitung liegen einige der wichtigsten Stellungnahmen vor.

Studie in der Kritik

Kritik hagelt es etwa vom Dachkomitee «Weissensteintunnel erhalten». Der Weiterbetrieb des Tunnels ist seiner Ansicht nach die einzige Lösung. Eine Schliessung hätte unverantwortbare Nachteile. Der Raum Solothurn wäre für Thaler nur noch auf Umwegen zugänglich, was mit längeren Fahrten und höheren Preisen



Noch fährt die Bahn von Solothurn nach Moutier und umgekehrt. Bis Ende 2016 soll klar sein, wie es mit der Bahnlinie und damit mit dem sanierungsbedürftigen Weissensteintunnel weitergeht.

TINA DAUWALDER

LOBBYIEREN IN BUNDESBERN

Tunnel-Sanierung dank politischem Kniff

Eine Gesetzesvorlage könnte für die Sanierung des Weissensteintunnels und damit für den Erhalt der Bahnlinie Solothurn-Moutier entscheidend sein. Im Winter werden sich die eidgenössischen Räte über eine Vorlage zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur für die Jahre 2017 bis 2020 beugen. Der Solothurner Regierungsrat will, dass die Sanierung der Bahnlinie zumindest als Option in die Leistungsvereinbarung mit der BLS aufgenommen wird. Noch besser fände

verbunden wäre. Zwar heisse es auch in der Studie: «Jede andere Lösung ist schlechter als eine Sanierung.» Bemerkenswert sei aber, dass die Macher zu diesem Schluss kommen, obwohl sie «entscheidende Punkte» ignoriert hätten. So seien etwa die Bedürfnisse, wie sich das Thal und die anderen betroffenen Gebiete wirtschaftlich entwickeln wollen, nicht berücksichtigt worden. Anliegen der Raumordnung und des Umweltschutzes sind laut dem Komitee ebenso wenig aufgenommen worden wie die von behinderten Menschen.

es die Regierung, wenn die Sanierung darin sogar definitiv festgeschrieben wäre. So würde ein Entscheid vorliegen. Solothurn wäre damit nicht mehr angewiesen auf die Bundesverwaltung. Die Solothurner Parlamentarier wollen nach Absprachen gemeinsam darauf hinwirken, dass die Leistungsvereinbarung im Sinne der Region ausgestaltet wird. Die Vorlage kommt als Nächstes in die Verkehrskommission des Nationalrats, in der offenbar FDP-Mann Kurt Fluri die Solothurner Anliegen einbringen wird. (SVA)

Was am Ende wirklich zählt

Kurzum, die tatsächlichen Folgen für die Entwicklung des Thals und des Weissensteins seien schlicht nicht untersucht worden. Für Präsident Stefan Müller-Altermatt ist klar: «Wir werden uns weiterhin mit aller Kraft für den Erhalt einsetzen.» In den nächsten Wochen seien einige Aktionen geplant, unter anderem auch eine Versteigerung. Das Komitee ist zudem der Meinung, dass die Wirtschaftlichkeit als Faktor in der Studie überbewertet worden sei - die Angebotsqualität dagegen unterbewertet.

Ähnlich klingt es beim Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), für den eine Schliessung gemäss seiner Stellungnahme «unter keinen Umständen infrage kommt». Die Studie erhebe den Nutzen der Bahnlinie nur unvollständig, den Auswirkungen von anderen Varianten wie einem Busbetrieb schenke sie keine Beachtung.

Die Solothurner Grünen schreiben derweil in einem Communiqué, die Entwicklung der Frequenzen stimmten sie zuversichtlich. Auf dem Südabschnitt des Tunnels hat die Nachfrage zwischen 2014 und 2015 um bis zu 15 Prozent zugenommen. Im Tunnel selbst liegt die Zunahme bei knapp 10 Prozent. Die Studie erklärt dies vor allem mit der Ende 2014 wiedereröffneten Seilbahn Weissenstein mit der Talstation in Oberdorf. Bereits vor der Vernehmlassung hat der Solothurner Regierungsrat festgelegt, dass die Sanierung des Weissensteintunnels für ihn die einzige Lösung bleibt.

Das Interesse an der Vernehmlassung ist also gross. Doch am Ende wird vor allem entscheidend sein, wie viele Menschen die Bahnlinie nutzen. Der Bund rechnet für die gesamte Bahnlinie mit einer zusätzlichen Nachfrage von gut 20 Prozent bis ins Jahr 2030. Diese Prognose basiert allerdings auf Passagierzahlen, die bis ins Jahr 2010 zurückreichen. Neuere Schätzungen gibt es nicht.

ANGEBOTSANALYSE

Das Wichtigste der Studie in Kürze

Die Sanierung des über 100-jährigen Weissensteintunnels ist mit hohen Kosten für den Bund verbunden. Das macht auch die Studie überdeutlich, die im Auftrag der beiden Kantone Solothurn und Bern sowie des Bundesamts für Verkehr erarbeitet worden ist. Die wichtigsten Erkenntnisse:

- Die Sanierung des Tunnels und der Weiterbetrieb der Bahnlinie Solothurn-Moutier wäre für die betroffenen Regionen die beste Lösung.
- Der Erhalt der Bahnlinie würde mit Blick auf Sicherheit, Umwelt, Standortqualität und Tourismusregion obsiegen.
- Die Schliessung des Tunnels und der Betrieb von Teilstrecken der Bahn wären eine Option, die jedoch keinen all zu grossen Spareffekt bringt.

- Die günstigste Option (25 Millionen Franken) wäre die Umstellung auf einen Busbetrieb von Gännsbrunn via Oensingen. Allerdings wäre die Reisezeit damit viel länger und das Ticket teurer. (SZR)

Hintergründe und die Studie finden Sie online.



Die Bankräuber kamen nicht weit

Kestenholz Die Filiale der Raiffeisenbank ist am Dienstagmittag überfallen worden. Die Täter konnten nur wenig später gefasst werden.

Kurz nach 14.45 Uhr betreten zwei bewaffnete Männer die Filiale der Raiffeisenbank in Kestenholz. Sie forderten vom Bankpersonal die Herausgabe von Bargeld. Mit einer Beute von einigen

tausend Franken flüchteten die Männer in einen silbergrauen Personenwagen mit ausländischen Kontrollschildern.

Die Kantonspolizei Solothurn leitete umgehend eine interkantonale Grossfahndung ein. Mit Erfolg: Etwas über eine Stunde später und nach einer kurzen Verfolgung gelang es der Luzerner Kantonspolizei, die beiden mutmasslichen Täter in Neuenkirch auf der Autobahn in Fahrtrichtung Luzern anzuhalten. Weitere Abklärungen und Ermittlungen rund

um die Täterschaft sind im Gange. Verletzt wurde beim Überfall und bei der Verfolgungsaktion niemand, wie Thomas Kummer, Sprecher der Solothurner Kantonspolizei, bestätigt.

Im Zusammenhang mit dem Fall sucht die Polizei Zeugen. Personen, die im Vorfeld bei der Raiffeisenbank oder in der Region auffällige Beobachtungen gemacht haben, werden gebeten, sich mit der Kantonspolizei Solothurn in Egerkingen in Verbindung zu setzen, Telefon 062.387.70.51. (PKS/LDU/NAC)



Tatort Kestenholz: Zwei Bewaffnete verlangten vom Bankpersonal Geld.

BKO