

Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 175-2014
Vorstossart: Postulat
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2014.RRGR.900

Eingereicht am: 02.09.2014

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Ja
Eingereicht von: DEPU (Zuber, Moutier) (Sprecher/in)

Weitere Unterschriften: 13

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt: Nein

RRB-Nr.: 90/2015 vom 16. März 2015
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Annahme**



Fortbestand der Bahnlinie Moutier-Solothurn

Der Regierungsrat unternimmt in Zusammenarbeit mit den betroffenen öffentlichen und privaten Partnern alle nützlichen Schritte, um den Fortbestand der Bahnlinie Moutier-Solothurn sicherzustellen.

Begründung:

Vor kurzem haben sich die Gemeindeexekutiven von Moutier und Umgebung in einer Resolution an den Regierungsrat, den Bernjurassischen Rat, die Regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura (RVK) und die grossrätliche Deputation gewandt und die betroffenen Partner dazu aufgerufen, alles zu unternehmen, damit die Bahnlinie, die Moutier und Solothurn über den Weissensteintunnel verbindet, aufrechterhalten bleibt. Die Vertreterinnen und Vertreter dieser beiden Städte argumentieren wie folgt:

- Diese Bahnlinie bildet eine wichtige Verbindung zwischen den Gemeinden des Grand Val und der Stadt Moutier.
- Sie verbindet die Region Moutier mit dem Tavannestal, mit dem Mittelland (über den Grenchenbergtunnel) und mit dem Kanton Jura (über die SBB-Linie Basel-Biel).

- Diese Strecke stellt vor allem eine direkte Verbindung zwischen Moutier und Solothurn, zwischen der Jurakette und dem Mittelland sowie zwischen den Sprachregionen dar.
- Sie ist die kürzeste ÖV-Verbindung zum Flughafen Zürich.
- Die Strecke stellt eine Verbindung zwischen den ICN-Linien Basel-Olten-Biel und Basel-Delsberg-Biel dar. Sie kann als Ersatzlinie dienen, wenn eine der beiden Hauptlinien durch höhere Gewalt (z. B. Naturereignis) unterbrochen würde.
- Ganz allgemein aus wirtschaftlicher und insbesondere aus touristischer Sicht trägt diese Linie zur Attraktivität der Regionen, die sie erschliesst und durchquert, bei.
- Eine Aufhebung dieser Linie würde zu einer Schwächung des regionalen Netzes führen, was wiederum die umliegenden Verbindungen in Frage stellen könnte.

Die Deputation folgt diesen Argumenten und erwartet vom Regierungsrat eine entschlossene politische Unterstützung für den Erhalt dieser Bahnlinie. Die Deputation ist beim heutigen Stand der Dinge der Auffassung, dass die in Betracht gezogene Alternativlösung (Ausserbetriebsetzung des Weissensteintunnels und Wechsel auf Busbetrieb) nur eine Notlösung wäre, da damit eine direkte Verbindung zwischen dem Jurabogen und dem Mittelland wegfallen würde, was zulasten der beiden betroffenen Regionen ginge.

Antwort des Regierungsrates

Die BLS-Linie verbindet Moutier mit Solothurn durch den Weissensteintunnel. Das Herzstück der Linie, der Weissensteintunnel, muss in den nächsten zehn Jahren saniert werden. Die Sanierungskosten für einen 50-jährigen Weiterbetrieb werden von der BLS auf rund 170 Mio. Franken geschätzt.

Die Linie Moutier–Solothurn hat eine Bedeutung für die Erschliessung der Region Moutier durch den öffentlichen Verkehr und ermöglicht eine direkte und attraktive Verbindung in die Region Solothurn und in das Schweizer Mittelland. Zudem unterstützt die Bahnlinie die Entwicklung der Region und den Tourismus. Beim Güterverkehr hat die Linie lokale Bedeutung für ein Mineralöllager in Crémines (BE).

Insgesamt fahren durchschnittlich täglich 530 Personen durch den Tunnel. Aus dem bernischen Teil sind dies insgesamt 240 Personen, wobei die Hälfte der Reisenden zwischen Moutier und Solothurn verkehren, wo eine praktisch zeitgleiche (aber teurere) Umsteigeverbindung mit dem Fernverkehr via Biel vorhanden ist. Ab Dezember 2015 wird die Verbindung via Biel halbstündlich bestehen. Zwischen Moutier und Solothurn verkehren die Züge im Stundentakt und werden von Bund und den Kantonen Solothurn und Bern bestellt. Der Kostendeckungsgrad ist einer der tiefsten einer Bahnlinie im Kanton Bern und liegt im Bereich der Minimalanforderungen der kantonalen Angebotsverordnung von 20 %.

Aufgrund einer Studie, die unter der Federführung des Bundesamtes für Verkehr erarbeitet wurde und bei der die Kantone und die Regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura vertreten waren, kam das BAV zum Schluss, dass eine Sanierung des Tunnels aufgrund der hohen Kosten und des bescheidenen Nutzens kaum gerechtfertigt sei. Im kommenden Jahr 2015 soll unter der Federführung des Kantons Solothurn die Machbarkeit verschiedener Erschliessungsvarianten vertieft abgeklärt werden. Dabei wird geprüft, welches Angebot das sinnvollste und effi-

zienteste ist. Erst nach dieser Gesamtbetrachtung erfolgt der definitive Entscheid über den Fortbestand der Bahnstrecke.

Der Kanton Bern wird sich weiterhin für eine möglichst attraktive ÖV-Erschliessung der betroffenen Region einsetzen und der Regierungsrat stimmt dem Postulat in diesem Sinne zu.

An den Grossen Rat