

Regierungsratsbeschluss

vom 17. Dezember 2013

Nr. 2013/2351

KR.Nr. A 135/2013 (BJD)

Auftrag Anita Panzer (FDP, Feldbrunnen): ASM als Tram in Feldbrunnen (03.07.2013) Stellungnahme des Regierungsrates

1. Auftragstext

Der Regierungsrat des Kantons Solothurn wird beauftragt, die Teilstrecke Feldbrunnen der Aare Seeland mobil AG asm (Bipperlisi) als Tramstrecke anzuerkennen und dafür eine detaillierte Planvariante vorzulegen.

2. Begründung

Gemäss der Verordnung über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen Art. 37 b sind Bahnübergänge entsprechend der Verkehrsbelastung und der Gefahrensituation entweder aufzuheben oder so mit Signalen oder Anlagen auszurüsten, dass sie sicher befahren und betreten werden können. Bahnübergänge, die dieser Verordnung nicht entsprechen, sind aufzuheben oder bis spätestens 31. Dezember 2014 anzupassen.

Die Signalisation und die Verkehrsregelung am Bahnübergang werden durch die Betriebsart der Bahn bestimmt. In der Stadt Solothurn wird das Bipperlisi der Aare Seeland mobil AG asm als Tram betrieben. Es fährt mit geringerer Geschwindigkeit als eine Bahn und kann auf Sicht anhalten. Dementsprechend fährt es auf der Strasse und Übergänge müssen nicht durch Bahn-schranken gesichert werden. Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden ist dadurch gewährleis-tet.

In Feldbrunnen ist aufgrund der Betriebsart des Bipperlisis als Bahn mit entsprechender Durch-fahrtsgeschwindigkeit (nur Halt auf Verlangen) ein Bauprojekt mit Schrankenwald und Ma-schendrahtzaun entlang der Gleise der Baselstrasse vorgesehen, das den Ort unüberbrückbar in zwei Teile trennen wird. Ausserdem kann sich der Berufsverkehr zu Stosszeiten bei geschlosse-nen Schranken auf bis zu 200 Meter entlang der Baselstrasse stauen, sollte ein Auto in eine Quartierstrasse einbiegen wollen. Das Dorfbild wird massivst beeinträchtigt. Bewohner entlang der Bahnstrecke werden gezwungen, Land an den Kanton abzutreten. Das Projekt kostet 2.125 Millionen Franken. (Bauherr ist die Aare Seeland mobil AG asm, Kostenträger die asm, der Kanton und die Gemeinde.)

Das neue räumliche Leitbild für Feldbrunnen dagegen sieht vor, das Trennende von Bahngleis und Baselstrasse aufzuheben und die beiden Dorfteile nördlich und südlich der Baselstrasse u.a. mit visuellen Elementen näher zusammenzuführen. Mit den baulichen Massnahmen zur Siche-rung der Bahnübergänge und des Gleises durch Abschränkungen und Zäune wird die Trennung des Dorfes in zwei Hälften zementiert und in den kommenden Jahren nicht mehr aufzuheben sein. Könnte das Bipperlisi durch Feldbrunnen als Tram geführt und auf Sicht gefahren werden, kann dieser städtebauliche Murks verhindert und die Lebensqualität im Dorf massiv gesteigert werden, denn es würde eine offenere Gestaltung möglich machen. Der zeitliche Verlust durch die reduzierte Geschwindigkeit auf einer Strecke von knapp einem Kilometer ist minim – gemäss Studie der Firma Metron ein minimaler Fahrzeitverlust von 10-20 Sekunden.

Der Regierungsrat wird gebeten, aus Sicherheitsgründen (Fahren auf Sicht), aus städtebaulichen Überlegungen (Ortsbild und Lebensqualität der Einwohner), aus Kostengründen und aus Respekt vor dem Landeigentum der Anstösser das Bipperlisi in Feldbrunnen mindestens ab Bahnschranke Sandmattstrasse bis Ortsausgang Richtung Riedholz (600 m) als Tram anzuerkennen und dafür eine detaillierte Planvariante vorzulegen.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

Auf die Forderung, die Züge der Aare Seeland mobil AG (asm) (Bipperlisi) in Feldbrunnen mindestens ab Bahnschranke Sandmattstrasse bis Ortsausgang Richtung Riedholz als Tram zu anerkennen und dafür eine detaillierte Planvariante vorzulegen, kann aufgrund hierfür fehlender kantonaler Kompetenzen nicht eingegangen werden. Die Bauherrschaft liegt bei der Aare Seeland mobil AG. Bewilligungsinstanz ist das Bundesamt für Verkehr (BAV).

Warum sich der Kanton Solothurn, zusammen mit Gemeinde und Aare Seeland mobil AG, beim Bundesamt für Verkehr (BAV) nicht für einen Trambetrieb einsetzt, erklärt sich wie folgt:

Die Sicherheit des Bipperlisi-Betriebes in Feldbrunnen muss erhöht werden. Das BAV setzt dafür eine Frist bis zum 31. Dezember 2014. Im heutigen Zustand entspricht der Bipperlisi-Betrieb – unabhängig davon, ob als Strassenbahn oder Bahn unterwegs – nicht den Sicherheitsanforderungen.

Zur Sicherstellung der Anschlüsse an die Fernverkehrszüge in Solothurn und in Oensingen müssen alle Möglichkeiten zur Fahrzeitreduktion genutzt werden. Die Anschlüsse sind heute knapp bemessen. Mit dem erfreulichen Anstieg der Fahrgastzahlen verlängern sich jedoch die Aufenthalte an den Haltestellen. Dies verlängert die Reisezeit und gefährdet die Anschlüsse an den Fernverkehr in Oensingen und Solothurn.

Zur Erhöhung der Sicherheit haben der Kanton Solothurn, die Aare Seeland mobil AG sowie die Gemeinde Feldbrunnen gemeinsam ein Projekt erarbeitet. Das Projekt sieht die Sicherung der Bahnübergänge mit Schranken vor und ermöglicht so in Feldbrunnen eine sichere Geschwindigkeit von 50 km/h. Dabei muss der Fahrzeugführer nicht mehr auf Sicht halten können. Mit dem Projekt können demnach sowohl die Sicherheit wie die Fahrplanstabilität erhöht werden.

Die Gemeinde Feldbrunnen behält sich vor, im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens mit einer Einsprache vom hierfür zuständigen BAV u. a. klären zu lassen, ob nicht doch ein Betrieb als "Tram" möglich sei.

Bei den Projektarbeiten wurde ein Betrieb als "Tram" in Feldbrunnen erwogen, jedoch von der asm und vom Kanton Solothurn verworfen. Dies aus folgenden Gründen:

Ein Trambetrieb durch Feldbrunnen liesse sich zwar mit einer maximalen Geschwindigkeit von 50 km/h mit den heute geltenden Sicherheitsnormen grundsätzlich vereinbaren, hingegen müsste die Geschwindigkeit an die Witterungs- und Verkehrsverhältnisse angepasst werden. Zudem müsste auf Sicht gefahren werden, was bei winterlichen Verhältnissen oder Nebel mit einer Reduktion der Geschwindigkeit auf 10 – 20 km/h verbunden wäre. Dies würde die Fahrplanstabilität gefährden.

Ein Trambetrieb durch Feldbrunnen ohne Schranken würde ebenfalls Sicherungsanlagen (Wechsel blinker, Ampeln) erfordern. Die Sicherheit wäre jedoch weit tiefer als bei einem mit Schranken gesicherten Betrieb. Gerade das Beispiel der jüngst in Betrieb genommenen Glattalbahn – einer Trambahn mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h – zeigt, dass eine Sicherung allein durch Lichtsignalanlagen – obschon vom BAV ursprünglich bewilligt – nicht mehr genügt. Die Strecke soll sicherheitstechnisch nachgerüstet werden.

Die in der Begründung des Auftrags als Argument gegen die Bahnschranken vorgebrachte Trennwirkung auf die Ortschaft, welche von der gesicherten Bipperlisi-Strecke ausgeht, darf nicht überbewertet werden. Bereits heute trennen Kantonsstrasse und das Bipperlisi die Ortsteile nördlich und südlich der Kantonsstrasse und der Bahn. Die Installation von Schrankenanlagen verstärkt die Trennwirkung nur unwesentlich und ist deshalb verhältnismässig.

In der Begründung des Auftrags wird auf das als Tram in der Stadt Solothurn verkehrende Bipperlisi Bezug genommen. Das Bipperlisi verkehrt in der Stadt auf einem Eigentrassee als eisenbahntechnisch gesicherte Zugfahrt. Die Betriebsform ist strassenbahnähnlich, die Fahrt erfolgt auf Sicht bei einer maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Bei ungünstigen Sicht- und Verkehrsverhältnissen kann die Geschwindigkeitslimite nicht ausgeschöpft werden. Auch in der Stadt Solothurn wäre wünschbar, dass das Bahntrassee baulich abgetrennt wäre und man Schrankenanlagen errichten könnte. Von der örtlichen Situation und der Aufteilung der Fahrspuren her ist dies derzeit unmöglich. Varianten mit baulich abgetrenntem Eigentrassee (in Mittel- oder Seitenlage) werden jedoch im Rahmen der Studien zur Sanierung Baselstrasse untersucht.

Zusammenfassend halten wir fest, dass auf der Strecke zwischen Solothurn und Oensingen die Sicherheit gemäss den geltenden Normen gewährt werden soll, ohne dabei die Fahrplanstabilität zu gefährden. Sind bauliche Massnahmen wie Schranken nicht realisierbar, kann die Sicherheit bei ungünstigen Sicht- und Verkehrsverhältnissen nur über die Reduktion der Geschwindigkeit erreicht werden (so in Solothurn). Umso wichtiger ist es, Bahnübergänge mit Schranken zu sichern, wo diese – wie in Feldbrunnen – möglich und verhältnismässig sind. Schranken erhöhen die Sicherheit und stützen gleichzeitig den Fahrplan.

Deshalb sehen wir davon ab, dem Bundesamt für Verkehr einen Verzicht auf die Schranken zur Sicherung der Bahnübergänge in Feldbrunnen zu beantragen.

4. Antrag des Regierungsrates

Nichterheblicherklärung.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Vorberatende Kommission

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (due) (3)
Aktuarin UMBAWIKO (ste)
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat