

Regierungsratsbeschluss

vom 20. Februar 2018

Nr. 2018/200

KR.Nr. I 0232/2017 (BJD)

Interpellation Felix Wettstein (Grüne, Olten): Läufeingerli aufwerten Stellungnahme des Regierungsrates

1. Interpellationstext

Das „Läufeingerli“, die Bahnlinie S9 von Olten nach Sissach auf der alten Hauensteinlinie darf weiterfahren. Die Stimmbewölkerung des Kantons Basel-Landschaft hat am 26. November 2017 die Pläne zur Stilllegung der Bahn und zur Verlegung auf Busbetrieb wuchtig verworfen. Die Bahn fährt auch durch den Kanton Solothurn und bedient die Haltestellen Olten und Trimbach. Anlässlich der Ratsdebatte zur Interpellation I-115/2016 „Läufeingerli erhalten“ von Karl Tanner erwähnte der Regierungsrat, dass die beiden Kantone die Kosten in einem Verhältnis von 80,5 % (Anteil BL) zu 19,5 % (Anteil SO) tragen. Aufgrund dieser Finanzierungsanteile liege die Federführung für die Bestellung des Personenverkehrsangebotes beim Kanton Basel-Landschaft.

Bereits kurz nach Bekanntgabe des Abstimmungsergebnisses wurden zahlreiche Vorschläge zur Attraktivitätssteigerung und höheren Nutzungsfrequenz der S9 in die Diskussion gebracht. Verschiedene dieser Vorschläge betreffen den Kanton Solothurn. Ein Ärgernis ist beispielsweise, dass die Abfahrtszeit in Olten (stündlich x.02) zu früh erfolgt und die Zeit zum Umsteigen von den Intercity- oder Interregio-Zügen, die zur vollen Stunde eintreffen, meist nicht ausreicht.

Die Unterzeichnenden bitten den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Setzt sich der Regierungsrat bei der SBB für eine um 3-4 Minuten verschobene Abfahrtszeit der S9 ab Bahnhof Olten ein? Falls er das schon bisher getan hat: Welche Gründe sind ihm bekannt, die gegen eine solche Anpassung sprechen?
2. Wie positioniert sich der Regierungsrat zu den Forderungen, dass im Baselbiet zumindest ab Sissach talwärts bei den S-Bahnen der Viertelstundentakt einzuführen sei?
3. Im Sommer 2018 wird in Muttenz der neue Campus der FHNW eröffnet. Studierende und Dozierende werden regelmässig zwischen den FHNW-Standorten Olten und Muttenz verkehren. Auch aus anderen Gründen wurde die Idee eingebracht, dass die S9 nicht in Sissach wenden, sondern weitergeführt werden soll, bis Basel oder zumindest bis Muttenz. Was meint der Regierungsrat zu diesem Vorschlag?
4. Wie stellt sich der Regierungsrat zur Idee, dass der Geltungsbereich des Umweltabonnements Nordwestschweiz auf der alten Hauensteinlinie Läufeingerli-Trimbach-Olten bis Olten ausgedehnt werden könnte (nur dort, nicht auch auf der neuen Hauensteinlinie Tecknau-Olten)?
5. Die Solothurner Gemeinde Wisen wird bisher mit der Buslinie 506 ab Olten ans öV-Netz angeschlossen; die Fahrt dauert 21 resp. 25 Minuten. Wisen ist nur rund 3 Busminuten von Läufeingerli entfernt (von dort per Bahn weitere 8 Minuten bis Olten, staufrei). Wie bewertet der Regierungsrat die Option, dass Wisen per Bus an den Bahnhof Läufeingerli angebunden wird?

2

6. Welche Möglichkeiten sieht der Regierungsrat, im Kanton Solothurn das Potenzial der alten Hauensteinlinie touristisch besser auszuschöpfen?
7. Was hält er von der Idee, die Station Trimbach-Mieseren (Halt auf Verlangen) zu reanimieren?
8. Welche weiteren Möglichkeiten zur Attraktivitätssteigerung des „Läufelfingerli“ sieht der Regierungsrat? Inwiefern verfolgt er diese im Verbund mit Nachbarkantonen?

2. Stellungnahme des Regierungsrates

2.1 Vorbemerkungen

Wir anerkennen einen Handlungsbedarf auf der Bahnlinie der S9 Olten-Trimbach-Läufelfingen-Sissach. Eine höhere Nachfrage wie auch eine höhere Kostendeckung sind für das "Läufelfingerli" erwünscht. Dazu müssen die Randbedingungen stimmen - insbesondere beim Angebot. Zwischen den Bestellerkantonen Basel-Landschaft und Solothurn besteht diesbezüglich eine enge Zusammenarbeit.

2.2 Zu den Fragen

2.2.1 Zu Frage 1:

Setzt sich der Regierungsrat bei der SBB für eine um 3-4 Minuten verschobene Abfahrtszeit der S9 ab Bahnhof Olten ein? Falls er das schon bisher getan hat: Welche Gründe sind ihm bekannt, die gegen eine solche Anpassung sprechen?

In der Vergangenheit waren die Taktlage der S9 und die Anschlüsse in Olten und Sissach mehrfach Gegenstand der Planungen der SBB mit den Fachstellen der Kantone. Beide Kantone haben sich immer wieder für eine Verbesserung der Anschlüsse eingesetzt.

In den Zeitfenstern, wenn zur vollen und halben Stunde gute Anschlüsse an die Fernverkehrszüge bestehen, werden alle Geleise im Bahnhof Olten benötigt. Das Geleise 1, welches von der S9 benutzt wird, muss zur selben Zeit auch den Regionalzug von Solothurn aufnehmen. Eine gleichzeitige Einfahrt dieser beiden Züge auf Geleise 1 ist ohne aufwändige Anpassung der Infrastruktur aus technischen Gründen nicht möglich.

Ein- und Ausfahrten der S9, eines grossen Teils der Schnellzüge Olten - Basel sowie einiger Güterzüge erfolgen zwischen dem Bahnhof Olten und der Abzweigung des "Läufelfingerli" von der Strecke durch den Hauensteinbasistunnel auf demselben Streckengeleise.

Damit setzen die Engpässe der Infrastruktur im Bahnhof Olten und auf den Zulaufstrecken einer Einbindung des "Läufelfingerlis" in den Knoten mit guten Anschlüssen an den Fernverkehr leider sehr enge Grenzen.

Zudem sind auch die Auswirkungen von Verschiebungen der Taktlage in Olten auf die Anschlüsse in Sissach und auf die Taktlage der Rückfahrt zu beachten.

Wir setzen uns dafür ein, dass gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft und der SBB noch einmal sämtliche möglichen Fahrlagen analysiert werden und die bestmögliche realisierbare Lösung, bei der keine stärker frequentierten Züge in Olten verdrängt werden, umgesetzt wird.

2.2.2 Zu Frage 2:

Wie positioniert sich der Regierungsrat zu den Forderungen, dass im Baselbiet zumindest ab Sissach talwärts bei den S-Bahnen der Viertelstundentakt einzuführen sei?

Die Kantone erarbeiten und priorisieren in Planungsregionen die Angebotskonzepte für den regionalen Personenverkehr und stimmen diese untereinander ab. Der Kanton Solothurn ist dabei Mitglied der Planungsregion Nordwestschweiz.

Für den Ausbauschnitt 2030 hat die Planungsregion Nordwestschweiz ein Angebotskonzept mit einem Viertelstundentakt Basel-Liestal, von denen drei Züge pro Stunde bis Sissach weiterfahren, eingereicht. Von Sissach aus sollen gemäss diesem Angebotskonzept zwei S-Bahnen via Gelterkinden und eine via Läuelfingen nach Olten fahren. Wir unterstützen nach wie vor diese Forderung.

Das Bundesamt für Verkehr hat diese Forderung der Planungsregion Nordwestschweiz in den Unterlagen zum Vernehmlassungsverfahren zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 (AS 2030/35) leider nicht aufgenommen. Im Rahmen der Vernehmlassung hat die Planungsregion vom BAV gefordert, die Weiterführung der dritten S-Bahn pro Stunde nach Sissach und die Verlängerung dieses Zuges via Läuelfingen nach Olten in der aktuell laufenden Erarbeitung der Gesamtkonzepte zu prüfen. Da wesentlich mehr Forderungen eingegangen sind, als mit den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln erfüllt werden können, haben aber nur solche Projekte gute Chancen, noch zusätzlich im Ausbauschnitt 2030/35 berücksichtigt zu werden, bei denen eine grosse Wirkung erzielt würde, aber keine allzu hohen Kosten entstehen würden.

Ein Viertelstundentakt Sissach - Liestal ist im Angebotskonzept 2030/35 noch nicht vorgesehen. Sofern der Bedarf nach entsprechenden Kapazitäten bestehen wird, werden wir voraussichtlich in Zusammenarbeit mit den anderen Nordwestschweizer Kantonen ein solches Angebotskonzept in einem der nächsten Angebotschritte (z. B. AS 2040) beim Bund einreichen.

2.2.3 Zu Frage 3:

Im Sommer 2018 wird in Muttenz der neue Campus der FHNW eröffnet. Studierende und Dozierende werden regelmässig zwischen den FHNW-Standorten Olten und Muttenz verkehren. Auch aus anderen Gründen wurde die Idee eingebracht, dass die S9 nicht in Sissach wenden, sondern weitergeführt werden soll, bis Basel oder zumindest bis Muttenz. Was meint der Regierungsrat zu diesem Vorschlag?

Siehe Antwort auf Frage 2.

Bei einer Weiterfahrt der S9 ("Läuelfingerli") über Sissach hinaus ist zusätzlich zu den unter Antwort auf Frage 2 erwähnten Punkten zu beachten, dass die Perronlänge zwischen Sissach, Läuelfingen und Olten eine maximale Zuglänge von 75 Metern zulässt. Für die S-Bahnen von/nach Basel werden aus Kapazitätsgründen aber Züge mit einer Länge von bis zu 225 Metern eingesetzt. Für ein Stärken oder Schwächen der Züge in Sissach ist die Infrastruktur nicht geeignet. Bei einer Durchbindung nach Basel müssten somit auf dem "Läuelfingerli" längere Züge mit wesentlich höheren Investitions-, Investitionsfolge- und Betriebskosten eingesetzt werden.

Ausserdem ist zu beachten, dass heute mit der Beschränkung auf einen Betrieb zwischen Sissach und Olten eine in sich sehr effiziente und kostengünstige Produktion mit nur einem Fahrzeug (beim Stundentakt) möglich ist.

Es bleibt unser langfristiges Ziel, durchgehende Züge Olten-Läuelfingen-Sissach-Basel zu bestellen. Dafür müssen aber erst vertiefte Abklärungen erfolgen, ob sich die dafür notwendigen infrastrukturellen Anpassungen als sinnvoll, machbar und finanzierbar erweisen.

2.2.4 Zu Frage 4:

Wie stellt sich der Regierungsrat zur Idee, dass der Geltungsbereich des Umweltabonnements Nordwestschweiz auf der alten Hauensteinlinie Läfelfingen-Trimbach-Olten bis Olten ausgedehnt werden könnte (nur dort, nicht auch auf der neuen Hauensteinlinie Tecknau-Olten)?

Auf der S9 gelten zwischen Sissach und Läfelfingen die Tarife des Tarifverbunds Nordwestschweiz (TNW) und zwischen Läfelfingen und Olten die Tarife des Tarifverbunds Aargau-Solothurn A-Welle. Im Tarifverbund A-Welle führt die Strecke der S9 durch die Zonen 524 (Hauenstein, Wisen, Tecknau) und 520 (Trimbach, Olten).

Die vollständige Integration der S9 mit den Stationen Trimbach und Olten in den Tarifverbund Nordwestschweiz wurde letztmals im Jahr 2010 geprüft, in der Folge politischer Vorstösse im Kanton Basel-Landschaft. Nebst positiven Effekten für das "Läufelfingerli" (Nachfragelenkung auf die S9), sind auch problematische Punkte auszumachen (Ungleichbehandlung für die Verbindungen Homburgertal-Olten gegenüber Gelterkinden/Tecknau-Olten). Wir können uns vorstellen, diese Frage erneut auf ihre Durchführbarkeit zu prüfen. Dies hat in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Landschaft zu erfolgen, wo ein ähnlich lautender Vorstoss eingereicht wurde (Motion Strüby).

Von einer solchen Regelung ist der Tarifverbund Nordwestschweiz und der Tarifverbund A-Welle (Läfelfingen - Olten) betroffen. Für Beschlüsse über die Erweiterung des Verbundgebietes liegt die Kompetenz im Tarifverbund Nordwestschweiz bei der TNW-Versammlung, in der die beteiligten fünf Transportunternehmen sowie die fünf Kantone vertreten sind. Eine Anpassung des Verbundgebietes erfordert dabei die Zustimmung aller Verbundpartner.

Einer Ausweitung des Tarifverbundes Nordwestschweiz bis Olten müsste auch der Tarifverbund A-Welle, in dem neun Transportunternehmen sowie die Kantone Aargau und Solothurn vertreten sind, zustimmen.

Sollte die Verlängerung nur auf der S9 bis Olten Bahnhof erfolgen, wäre der Nutzen für die ÖV-Kunden nur sehr beschränkt. Die Vorteile eines Tarifverbundes könnten gar nicht ausgeschöpft werden, da die übrigen Verkehrsmittel in den A-Welle-Zonen Trimbach und Olten nicht benutzt werden könnten. Zudem würde man mit einer solchen Lösung mit einem TNW-Fahrausweis die Bahn zwischen Olten und Trimbach benutzen können, aber nicht den Bus. Derartige Speziallösungen entsprechen nicht dem Geist der Tarifverbunde, gemäss dem alle Verkehrsmittel in den gelösten Zonen benutzt werden dürfen.

Würde man hingegen die A-Welle-Zonen 520 Trimbach - Olten mit in den Tarifverbund aufnehmen, würden hohe Einnahmenverluste entstehen, da dann auch für den Verkehr im Raum Trimbach - Olten vermehrt TNW- anstatt A-Welle-Tarife gelöst würden.

Hinzu kommt, dass die Wirtschaftlichkeit der S9 sehr tief ist. Wenn man die Nutzung der S9 vergünstigen würde, würde das voraussichtlich zu mehr Nachfrage führen, da preissensible Kundensegmente trotz der längeren Fahrzeiten vermehrt die S9 nutzen würden. Da diese jedoch zu einem grossen Teil über gerade für lange Strecken sehr günstige TNW-Abonnemente verfügen, würden sich die Erlöse und die Kostendeckung der S9 kaum erhöhen. Hingegen würde sich die Kostendeckung der Strecke über Gelterkinden-Tecknau verschlechtern.

2.2.5 Zu Frage 5:

Die Solothurner Gemeinde Wisen wird bisher mit der Buslinie 506 ab Olten ans öV-Netz angeschlossen; die Fahrt dauert 21 resp. 25 Minuten. Wisen ist nur rund 3 Busminuten von Läuelfingen entfernt (von dort per Bahn weitere 8 Minuten bis Olten, staufrei). Wie bewertet der Regierungsrat die Option, dass Wisen per Bus an den Bahnhof Läuelfingen angebunden wird?

Die Gemeinde Wisen zählt rund 400 Einwohner. Täglich benutzen etwa 50 Personen aus Wisen die Buslinie 506, die von Wisen über Hauenstein und Trimbach nach Olten führt. Davon dürften rund 15 Schülerinnen und Schüler auf eine ÖV-Verbindung zum Schulstandort Trimbach Gerbrunnen (Sek. I) angewiesen sein. Die Busverbindung von Wisen über Trimbach nach Olten ist somit weiterhin nötig, zumal auch Hauenstein und Ifenthal direkt nach Olten zu erschliessen sind. Eine Busverbindung von Wisen nach Läuelfingen wäre somit ein zusätzliches Angebot.

Ob sich das Fahrgastaufkommen auf der S9 mit dieser Massnahme spürbar steigern liesse, ist fraglich. Die Reisezeit würde rund 19 Minuten betragen (Wisen Kirche-Läuelfingen 6 Minuten, Umsteigezeit 3 Minuten, Läuelfingen-Olten 10 Minuten). Dies verspricht gegenüber der direkten, umsteigefreien Busverbindung mit 21 Minuten nur einen marginalen Zeitgewinn, dem ein zusätzliches Umsteigen und eine weniger engmaschige Bedienung von Trimbach und Olten als bei der Benutzung des Busses entgegenstehen würden.

Zu untersuchen wäre allenfalls die Frage, inwiefern sich die bestehenden Schülertransporte zwischen Ifenthal, Hauenstein und Wisen für den Kindergarten und die Primarschule, die heute ausserhalb des ÖV-Angebots und mit einem separaten Fahrzeug abgewickelt werden, in ein neues ÖV-Angebot zwischen Ifenthal, Hauenstein, Wisen und Läuelfingen integrieren liessen. Dazu müssten in einer Konzeptstudie die Grundlagen erarbeitet werden. In diesem Zusammenhang wäre zu prüfen, ob ein möglicher Bus von (Hauenstein-) Wisen nach Läuelfingen nicht besser Anschluss in/aus Richtung Sissach-Basel machen sollte.

2.2.6 Zu Frage 6:

Welche Möglichkeiten sieht der Regierungsrat, im Kanton Solothurn das Potenzial der alten Hauensteinlinie touristisch besser auszuschöpfen?

Bereits heute werden verschiedene Anstrengungen unternommen, das Potenzial besser auszuschöpfen (z. B. SBB-Angebot für Schulen "Schnitzeljagd mit Tim und Lena"). Die weiteren Möglichkeiten sind insbesondere im Kanton Solothurn sehr eingeschränkt, da sich nebst dem Bahnhof Olten nur eine Haltestelle (Trimbach) auf Kantonsgebiet befindet. Olten selber hat als Einkaufsstandort für das Homburgertal eine relevante Bedeutung. Den grössten Einfluss haben aber attraktive Anschlussverhältnisse im Bahnhof Olten.

2.2.7 Zu Frage 7:

Was hält er von der Idee, die Station Trimbach-Mieseren (Halt auf Verlangen) zu reanimieren?

Das Amt für Verkehr und Tiefbau hat im Jahr 2008 eine Potenzialanalyse zu den Bahnhaltstellen im Kanton Solothurn erarbeiten lassen. In Trimbach wurden vier zusätzliche Standorte näher untersucht, von denen schliesslich keiner zur Umsetzung vorgeschlagen wurde. Inhaltlich kann die Frage im Rahmen der Stellungnahme zur Interpellation allerdings nicht abschliessend beantwortet werden. Neue Haltestellen haben Auswirkungen auf die Fahrzeit Sissach-Olten und erschweren somit die Einbindung in die Umsteigebahnhöfe Sissach und Olten. Nebst dem zusätzlich erschlossenen Potenzial an Bahnreisenden muss auch die Reisezeitverlängerung, die die

durchreisenden Fahrgäste in Kauf nehmen müssen, in die Beurteilung einfließen. Diese weiteren Aspekte müssten auf einer heute aktuellen Basis untersucht werden.

Neben neuen Bahnhaltstellen in Trimbach wären auch Haltestellen zwischen Läfelfingen und Sissach denkbar, z. B. in Thürnen. Die zentrale Frage ist dabei, inwieweit neue Haltestellen betrieblich machbar sind, ohne die Randbedingungen für die Anschlüsse in Olten und Sissach weiter zu verschärfen.

Neue Bahnhaltstellen müssen im Rahmen eines Ausbauschnittes im Strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEB) von der Planungsregion beantragt und vom Bund beschlossen werden. Im Ausbauschnitt 2030/35 sind die entsprechenden Schritte zur Aufnahme neuer Haltestellen abgeschlossen, so dass weitere neue Haltestellen erst im darauffolgenden Angebotsschnitt 2040 aufgenommen werden könnten. Die Planungen für diesen Ausbauschnitt 2040 werden voraussichtlich im Jahr 2026 anlaufen.

Wir erachten diesen Prozess als zu unflexibel und haben dies in unserer Stellungnahme zum Ausbauschnitt 2035 für den Bau neuer Haltestellen als ungeeignet kritisiert. Selbst wenn das BAV diese Kritik berücksichtigen und eine Verkürzung des Verfahrens für neue Haltestellen ins Auge fassen sollte, erscheint eine kurz- bzw.- mittelfristige Realisierung neuer Haltestellen, welche nicht in den Planungsprozess zum Ausbauschnitt 2030/35 eingeflossen sind, nicht möglich.

2.2.8 Zu Frage 8:

Welche weiteren Möglichkeiten zur Attraktivitätssteigerung des „Läufelfingerli“ sieht der Regierungsrat? Inwiefern verfolgt er diese im Verbund mit Nachbarkantonen?

Im Kanton Basel-Landschaft wurden im Nachgang zum Ergebnis der Referendumsabstimmung vom 26. November 2017 zahlreiche politische Vorstösse eingereicht. Alle Vorschläge zur weiteren Attraktivierung der Bahnlinie werden von den Bestellerkantonen Basel-Landschaft und Solothurn gemeinsam beurteilt. Gegebenenfalls werden erfolgversprechende und machbare Ideen weiterverfolgt.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (kel, scd)
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat