

Regierungsratsbeschluss

vom 18. Dezember 2018

Nr. 2018/2014

KR.Nr. AD 0155/2018 (BJD)

Dringlicher Auftrag interfraktionell: Intercity Halt in Oensingen beibehalten Stellungnahme des Regierungsrates

1. Auftragstext

Der Regierungsrat wird beauftragt, sich mit allen Mitteln für den Erhalt des Intercity Halts in Oensingen einzusetzen.

2. Begründung

Der Bundesrat will mit den Ausbausritten 2025 und 2035 die Kapazität und Stabilität im Schienenverkehr verbessern. Paradoxerweise führen diese Ausbauschritte nun aber dazu, dass in Oensingen der Intercity-Halt wegfällt.

Der Intercity Halt in Oensingen deckt ein wachsendes Einzugsgebiet von gegen 80'000 Personen (Gäu, Thal, Bipperamt, Oberaargau) sowie sehr viele Arbeitsplätze ab und ist vergleichbar mit grösseren Städten in der Schweiz. Um die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft auch zukünftig abdecken zu können, ist es zwingend notwendig, dass der IC-Halt in Oensingen beibehalten und die Verbindungen des öffentlichen Verkehrs vermehrt ausgebaut und optimiert werden. Die gesamte Region ist bereits heute stark durch den Privatverkehr belastet, weshalb ein ausgebautes Angebot im ÖV notwendig ist. Diesbezüglich soll der im Ausbauschritt 2035 enthaltene Regioexpress als sinnvolle Ergänzung, aber nicht als Ersatz des IC-Halts fungieren. Denn der IC-Halt erfüllt gerade im Bereich der Pendlerdistanz in die Wirtschaftsmetropole Zürich eine wesentliche Funktion zur Standortattraktivierung.

3. Dringlichkeit

Der Kantonsrat hat am 12. Dezember 2018 die Dringlichkeit beschlossen.

4. Stellungnahme des Regierungsrates

Der Bundesrat hat am 31. Oktober 2018 die Botschaft zum Bahn-Ausbauschritt 2035 ans Parlament überwiesen. Die in diesem Ausbauschritt geplanten Vorhaben haben grosse Auswirkungen auf die Verkehrsanbindung zahlreicher Regionen in der Schweiz, mit der Anbindung von Oensingen auch auf die angrenzenden Bezirke wie das Thal, Gäu oder im Kanton Bern das Bipperamt.

Die in Planungsregionen organisierten Kantone erarbeiten für die jeweiligen Ausbauschritte im «Strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP)» Angebotsvorstellungen. Die Planungsregion Nordwestschweiz umfasst die Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Bern, Jura und Solothurn. In der Vorlage, die das Bundesamt für Verkehr federführend ausarbei-

tet, werden die Anliegen der Planungsregionen, des Güterverkehrs und des Fernverkehrs berücksichtigt.

Wir haben uns in diesem Prozess stets für eine angemessene Erschliessung aller Gebiete im Kanton Solothurn eingesetzt und werden dies auch weiterhin tun. Auf der Jurasüdfussachse hat der Regierungsrat eine Verbesserung der Fernverkehrsverbindungen für Grenchen Süd, Solothurn, Oensingen und Olten gefordert. Diese Forderung umfasst zudem auch die Anbindung des Gäus mit einem neuen Fernverkehrshalt in Egerkingen.

Die Planungsregion Nordwestschweiz hat deshalb Ende 2014 für die Jurasüdfusslinie folgendes Anliegen als Eingabe formuliert: «Kapazitätserweiterung Biel - Olten (- Zürich) mit halbstündlichen S-Bahnen, halbstündlichem IR (Halte Grenchen Süd - Solothurn - Oensingen - Egerkingen) und halbstündlichem IC (Halt Solothurn) und vollständiger Einbindung in den Fernverkehrsknoten Biel».

Nach Vorliegen der Botschaft des Bundesrates stellen wir fest, dass zwischen Solothurn und Zürich vier Fernverkehrszüge pro Stunde vorgesehen sind. Konkret sind geplant:

- Zwei Züge auf der Linie Genf - Lausanne - Neuenburg - Biel - Grenchen Süd - Solothurn - Olten - Zürich HB - Winterthur - Wil - St. Gallen. Dabei ist der Halt Grenchen Süd nur bei einem dieser beiden stündlichen Züge gesichert.
- Zwei Züge auf der Linie Solothurn - Oensingen - Egerkingen - Olten - Aarau - Lenzburg - Dietikon - Zürich Altstetten - Zürich HB - Zürich Oerlikon - Zürich Flughafen - Winterthur - Wil - Uzwil - Flawil - Gossau - St. Gallen.

Das Fernverkehrsangebot auf der Jurasüdfussachse östlich von Solothurn wird somit von zwei auf vier Züge pro Stunde verdoppelt. Alle vier Fernverkehrszüge werden von Olten ostwärts weitergeführt (Zürich HB, Winterthur, St. Gallen). Die Züge, die über Oensingen geführt werden, halten zudem auch in den für Arbeitspendler wichtigen Bahnhöfen Aarau, Zürich Altstetten, Zürich Oerlikon und Zürich Flughafen, die vom von Biel kommenden IC-Zug nicht bedient werden.

Die Relation Oensingen - Zürich HB wird zwar von heute 44 Minuten auf noch 55 Minuten verlangsamt. Dies aber mit dem Gewinn einer halbstündlichen anstatt stündlichen Bedienung. Relevant sind auch die zahlreichen Relationen, die neu ebenfalls halbstündlich und ohne Umsteigen erreicht werden (Aarau, Zürich Altstetten) und auf denen sich die Fahrzeit gegenüber heute verkürzt. Unter Berücksichtigung der Umsteigeverbindungen in Olten ergeben sich sogar neu viertelstündliche Verbindungen Oensingen - Zürich HB. Diese Qualität kompensiert die erhöhte Fahrzeit bei weitem. Zudem profitiert ein Grossteil der heute bis Zürich HB fahrenden Pendler auch vom Halt in Zürich Altstetten (ETH, Arbeitsgebiete im Limmattal). Der bedeutendste Zielort für die Fahrgäste aus Oensingen ist Olten - auch für diese Relation bedeutet der Halbstundentakt (Viertelstundentakt unter Einbezug der Regionalzüge) einen grossen Gewinn.

Die Berücksichtigung der Forderung entsprechend des dringlichen Auftrags, zusätzlich zum geplanten Angebot auch den IC-Zug Genf - St. Gallen über Oensingen zu führen, hätte voraussichtlich folgende Auswirkungen:

- Der zusätzliche Zeitbedarf für die Führung des IC über und den Halt in Oensingen erfordert etwa 7 bis 8 Minuten Fahrzeit, welche an anderer Stelle wieder eingespart werden müssen. Damit müsste für den IC-Halt Oensingen auf die Halte Grenchen Süd und Solothurn verzichtet werden, da dieser Zug die vorgegebene Fahrzeit zwischen Biel, Olten und Zürich einhalten muss (Einbindung in die Anschlussknoten Biel, Olten und Zürich). Der Zug hätte somit zwischen Biel und Olten einzig einen Halt in Oensingen.

- Neuplanung aller weiteren Züge (Regionalverkehr und RE-Züge) zwischen Solothurn, Oensingen und Olten. Wenn der IC-Zug nicht über die Neubaustrecke via Wanzwil geführt werden könnte, hätte dies die Überholung von langsameren Zügen zur Folge. Die Streckenkapazität würde das bisher geplante Angebot im Regional- und Güterverkehr nicht zulassen und es müssten deutliche Abstriche erfolgen. Die geplanten halbstündlichen Züge mit Halt in Oensingen und Egerkingen könnten voraussichtlich nicht über Olten hinaus weitergeführt werden.
- Die Gleisbelegung in Olten wäre neu zu planen. Die Kapazitäten sind im Ausbauschnitt 2035 bereits erschöpft und die betriebliche Machbarkeit der Einführung des IC aus der Gleisgruppe von Olten Hammer statt aus derjenigen von Rothrist müsste erst geprüft werden.
- Die Führung des IC via Oensingen liesse sich nur zulasten von zwei stündlichen Güterzugstrassen im Gäu bewerkstelligen, davon eine Trasse des Express-Güterzugs, dessen Einführung ein wesentlicher Gewinn des Ausbauschnitts 2035 ist.
- Der IC via Oensingen müsste weitgehend gebündelt mit einem der RE-Züge verkehren, so dass kein wesentlicher verkehrlicher Mehrnutzen entstände.

Unseres Erachtens erfüllt die Botschaft des Bundesrates zum Angebotsschnitt 2035 die Forderungen des Kantons Solothurn gerade im Raum Oensingen - Gäu sehr gut. Wir setzen uns dafür ein, dass die nach unserer Ansicht in der Botschaft noch ungenügend berücksichtigten Anliegen (Halbstundentakt Grenchen Süd, längere Perrongleise im Bahnhof Olten) bei der parlamentarischen Behandlung Eingang in die Vorlage finden.

5. 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 (3)
Volkswirtschaftsdepartement
Aktuarin UMBAWIKO (ste)
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat