

# Regierungsratsbeschluss

vom 20. August 2024

Nr. 2024/1282

KR.Nr. A 0030/2024 (BJD)

## Auftrag Fabian Gloor (Die Mitte, Oensingen): Starker ÖV im Kanton Solothurn Stellungnahme des Regierungsrates

---

### 1. Auftragstext

Der Regierungsrat wird beauftragt, mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) ein strategisches Gremium ins Leben zu rufen, der die ÖV-Bedürfnisse des ganzen Kantons abdeckt.

### 2. Begründung (Vorstosstext)

Im Kanton Solothurn treten immer häufiger Probleme im Zusammenhang mit der SBB auf: IC-Halte werden ausgelassen, Ersatzkonzepte bei Baustellen sind bei weitem nicht genügend, Abmachungen werden nicht eingehalten, die Weiterentwicklung der grossen Bahnhöfe im Kantonsgebiet steht vor grossen Herausforderungen – kurzum: Einerseits viel Ärger für ÖV-Kunden und -Kundinnen und auch für viele Regionen. Und andererseits bedürfen die grossen Vorhaben einer ganzheitlichen Betrachtung und müssen endlich vorwärtsgetrieben werden. Darum braucht es für den ÖV im Kanton Solothurn rasche und abgestimmte Massnahmen, besonders vor dem Hintergrund des noch ausbaufähigen ÖV-Anteils am Gesamtverkehr.

An wichtigen Bahnknoten hat das BAV deshalb bereits strategische Gremien für die koordinierte Zusammenarbeit und gemeinsame Zielerreichung mit den Kantonen und weiteren Partnern ins Leben gerufen. Dadurch sind die vielen Vorhaben und Bedürfnisse besser koordiniert und es entstehen akzeptable Lösungen, Lösungen hinsichtlich Ausbaubedürfnissen und deren Umsetzung. Selbstverständlich muss hier möglichst ganzheitlich gedacht werden. Das fehlt gewärtig im Kanton Solothurn immer mehr und entsprechend tauchen immer mehr Probleme und unbefriedigende Situationen auf. Dafür soll das geforderte strategische Gremium Abhilfe schaffen.

### 3. Stellungnahme des Regierungsrates

#### 3.1 Im Vorstosstext angesprochene und kritisierte Themen

Die Weiterentwicklung des Bahnangebots und damit einhergehend der Ausbau der Bahninfrastruktur stellen vermehrt eine planerische und finanzielle Herausforderung für die beteiligten Partner dar. Ebenso herausfordernd für die Bahnunternehmen ist die Aufrechterhaltung der hohen Qualität des Bahnbetriebs im stark ausgelasteten Schweizer Schienennetz. Diese Herausforderungen zeigen sich auch im Kanton Solothurn.

Ausgelassene Halte des IC 5 in Oensingen sind einerseits baustellenbedingt, wobei die Baustellenfahrpläne von den SBB vorab kommuniziert werden. Andererseits führt die aktuelle Verspätungsanfälligkeit des IC 5 dazu, dass Oensingen nicht bedient wird. Ab 11 Minuten Verspätung in Solothurn leiten die SBB den IC 5 über die Ausbau- und Neubaustrecke via Wanzwil

um, damit die Anschlüsse in Olten und Zürich aufrechterhalten werden können. Dieses Vorgehen führt in Oensingen verständlicherweise zu Unmut. Per Fahrplan 2025 soll die Fahrzeitreserve des IC 5 in der Westschweiz erhöht werden. Per Fahrplan 2026 wird der IC 5 via Oensingen neu als IR 55 ab Biel mit Doppelstockzügen mit grösseren Türen verkehren. Diese Massnahmen dürften zu weniger Verspätungen und einer Besserung der Situation im Kanton Solothurn führen.

Die Ausgestaltung von Ersatzkonzepten bei Bauarbeiten ist im Bundesrecht geregelt. Ersatzverkehre und Umleitungen können nur nach Konsultation u. a. der Kantone festgelegt werden. Ziel ist es, die Transportketten zu gewährleisten. Die Festlegung von Ersatzkonzepten befindet sich im Spannungsfeld zwischen möglichst grosser Aufrechterhaltung des Fahrplans, betroffenen Reisenden, Kosten für die Bauarbeiten, Vorgaben zur Kapazitätsverteilung und betrieblicher Möglichkeiten der nutzbaren Anlagen. Dass Ersatzkonzepte zu gewissen Reisezeitverlängerungen und Umstellungen für die Fahrgäste führen, liegt in der Natur der Sache. Zwischen Solothurn und Olten muss zwischen der Aufrechterhaltung der S 20 und dem IC 5 abgewogen werden, wobei an einem Werktag auf der S 20 mehr Ein- und Aussteiger als auf dem IC 5 gezählt werden.

Der Einbezug der Kantone beim Ausbau der Bahninfrastruktur ist auf Bundesebene im Eisenbahngesetz geregelt. Damit ist sichergestellt, dass die Interessen des Kantons Solothurn einfließen. Das strategische Entwicklungsprogramm wird vom Bund unter Einbezug der Kantone der jeweiligen Planungsregionen und der betroffenen Eisenbahnunternehmen periodisch nachgeführt.

Bei der Weiterentwicklung von grossen Bahnhöfen wird der Kanton Solothurn angemessen einbezogen, gegenwärtig am Bahnhof Olten und Hauptbahnhof Solothurn. In beiden Fällen existiert eine Projektorganisation, bei der der Kanton sowohl auf strategischer Ebene als auch in den jeweiligen Projektgruppen vertreten ist. In beiden Fällen nimmt das Bundesamt für Verkehr (BAV) Einsitz. Eine Projektorganisation unter expliziter Leitung des BAV existiert schweizweit nur bei komplexen Projekten mit Investitionssummen weit über einer Milliarde Franken, wie beim Durchgangsbahnhof Luzern oder beim Bahnhof Bern. Projekte in dieser Grössenordnung existieren im Kanton Solothurn nicht.

### 3.2 Gefordertes strategisches Gremium

Die Rolle der Kantone beim Bahninfrastrukturausbau ist wie oben erwähnt gesetzlich geregelt. Die Kantone gelten als Verhandlungspartner des BAV. Der Kanton Solothurn ist Mitglied der Planungsregion Nordwestschweiz (Kantone AG, BE, BL, BS, JU und SO), welche Gremien sowohl auf der strategischen Ebene (Lenkungsausschuss mit kantonalen Regierungsmitgliedern) als auch auf der operativ-fachlichen Ebene (Koordinationsausschuss unter Leitung des Kantons Solothurn, regionale Begleitgruppen) kennt. Der Kanton Solothurn vertritt in den Gremien nötigenfalls auch Gemeindeinteressen, z. B. im Zusammenhang mit den neu vorgesehenen Bahnstationen Oensingen Dorf oder Dornach Apfelsee.

Bahnthemen geniessen auch in der interkantonalen Zusammenarbeit einen hohen Stellenwert. Auch hier können Gemeindeinteressen bei Bedarf eingebracht werden. Dazu besteht die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs, einerseits national (KÖV) und andererseits in der Nordwestschweiz (KÖV NWCH). Der Kanton Solothurn ist Mitglied in beiden Gremien. Auf Verwaltungsstufe besteht als Pendant die Konferenz der kantonalen Delegierten des öffentlichen Verkehrs (KKDÖV und KKDÖV NWCH). Im Raum Basel besteht mit trieno ein Gefäss zur spezifischen Weiterentwicklung der S-Bahn im Dreiländereck. Werden in diesen Gremien Bahnthemen traktandiert, wird das BAV regelmässig als Gast eingeladen.

Im Weiteren existiert ein institutionalisierter Fachaustausch auf der operativen Ebene zwischen dem Bau- und Justizdepartement (Amt für Verkehr und Tiefbau sowie Amt für Raumplanung)

und der SBB, BLS und RBS in den Bereichen Personenverkehr und Infrastruktur. Die in Oensingen ausgelassenen IC-Halte wurden und werden in diesem Rahmen thematisiert.

Der Regierungsrat ist der Auffassung, dass zur Erreichung eines starken ÖV im Kanton Solothurn die nötigen Gremien und projektspezifischen Organisationen bereits vorhanden sind und gelebt werden. Ein zusätzliches strategisches Gremium bringt keinen Mehrwert und würde lediglich den Organisationsaufwand unnötig erhöhen. Die vorhandenen personellen Ressourcen sollen in den bestehenden funktionierenden Gefässen zielgerichtet und gewinnbringend eingesetzt werden. Kommt hinzu, dass ein Gremium mit kantonaler Optik ohnehin nicht zielführend wäre, da im Kanton Solothurn die Bahnplanung zwingend überkantonale stattfinden muss. Die Oensingen-Balsthal-Bahn ist die einzige Bahnlinie, welche vollständig im Kanton Solothurn liegt, alle anderen Bahnen sind kantonsgrenzen- und teilweise landesgrenzenüberschreitend.

#### **4. Antrag des Regierungsrates**

Nichterheblicherklärung.



Andreas Eng  
Staatsschreiber

#### **Vorberatende Kommission**

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission

#### **Verteiler**

Bau- und Justizdepartement (bk)  
Amt für Verkehr- und Tiefbau (sro, kel/som)  
Aktuariat UMBAWIKO  
Parlamentsdienste  
Traktandenliste Kantonsrat