

Regierungsratsbeschluss

vom 18. August 2026

Nr. 2026/1429

KR.Nr. I 0138/2026 (BJD)

Interpellation Melina Aletti (junge SP, Olten): Viertelstundentakt im Niederamt
Stellungnahme des Regierungsrates

1. Vorstosstext

Seit der Inbetriebnahme der durchgehenden Vierspur zwischen Olten und Aarau haben die Bahnhöfe Dulliken, Däniken und Schönenwerd den Halbstundentakt auf der Linie Olten-Aarau zurückerhalten. Damit haben sie in Olten halbstündlich recht gute Anschlüsse praktisch in die ganze Schweiz - mit Ausnahme der Kantonshauptstadt. Dies liegt daran, dass der IC5 in Solothurn perfekt in der Taktlage ist (an :58, ab :01), wegen der kurzen Fahrzeit in Olten aber ausserhalb der Taktlage verkehrt (an :18, ab :41). Die aktuellen Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Regionalzüge führen in beiden Richtungen zu langen Wartezeiten (S23 an :53, ab :05, S26 an :21, ab :37). Mit der Einführung eines sauberen Viertelstundentaktes (zusätzlich an :08 und :38, zusätzlich ab :22 und :52) würde eine direkte Verbindung des Niederamts mit dem Rest des Kantons geschaffen, sowohl mit dem IC5 als auch mit der S20. Mit einer gewissen Flexibilität wäre auch denkbar, den Viertelstundentakt durch eine Verlängerung der S20 bis Schönenwerd oder Aarau zu erreichen.

Der Kanton als Besteller des Regionalverkehrs hat es in der Hand, diese Verbesserung anzustossen.

Wir stellen der Regierung deshalb die folgenden Fragen:

1. Wie beurteilt die Regierung die Anbindung des Niederamts an den Rest des Kantons auf Strasse und Schiene?
2. Wie steht die Regierung zur Einführung des Viertelstundentakts im Regionalverkehr auf der Linie Olten-Aarau (Fahrplanfeld 650)?
3. Welche Massnahmen sind dazu erforderlich?
4. Mit welchen Kosten ist zu rechnen?
5. Sieht die Regierung andere Massnahmen, um die Anbindung des Niederamts zu verbessern?

2. Begründung

Im Vorstosstext enthalten.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Verkehrsnachfrage im Niederamt

Die Verkehrsnachfrage im Niederamt verteilt sich aufgrund der geografischen Lage in viele verschiedene Richtungen. Bedeutende Anteile entfallen auf die Relation zwischen dem Niederamt und den Kantonen Aargau und Zürich aber auch auf die Beziehung mit der Stadt Olten. Verkehrsströme von und nach Solothurn machen hingegen weniger als 5 % der Nachfrage aus.

Bahnangebot im Niederamt

Heute werden Olten, Dulliken, Däniken und Schönenwerd mit den beiden S-Bahn-Linien S23 Langenthal - Olten - Aarau - Baden und S26 Olten - Aarau - Rotkreuz bedient. Im Abschnitt zwischen Olten und Lenzburg ergänzen sich beide Linien zu einem annähernden Halbstundentakt. Ab dem Fahrplan 2028 werden die S23 und S26 durch eine neue, halbstündlich verkehrende S26 Langenthal - Olten - Aarau - Rotkreuz abgelöst. Grund dieser Anpassung sind Bauarbeiten im Bahnhof Lenzburg.

Der IC5 Lausanne - Rorschach mit Halt in Grenchen Süd, Solothurn, Olten und Aarau und der IR55 Biel - Zürich HB mit Halt in Solothurn, Oensingen, Olten und Aarau bilden das Fernverkehrsangebot am Jurasüdfuss. Im Abschnitt zwischen Olten und Aarau ergibt sich ein 15-/45-Minutentakt und kein sauberer Halbstundentakt.

Bahnplanung

Die Entwicklung und der Ausbau des Eisenbahnnetzes in der Schweiz geschieht im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur (STEP) unter Federführung des Bundes. Die Kantone sind im Rahmen der sogenannten Planungsregionen in die Planung eingebunden. Die Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Bern, Jura und Solothurn bilden zusammen die Planungsregion Nordwestschweiz. Der Kanton Solothurn kann weder bei der Planung noch bei der Finanzierung von Bahnangeboten autonom agieren.

Der Bundesrat legt der Bundesversammlung alle vier Jahre einen Bericht zum Stand des Ausbaus beschlossener Vorhaben und zum nächsten Ausbauschnitt vor. Der nächste Bericht ist für 2027 vorgesehen und befindet sich aktuell in der Vernehmlassung. Unter dem Titel von Verkehr '45 beabsichtigt der Bundesrat einerseits die Fortschreibung des STEP, andererseits beinhaltet die Vorlage wegen sich abzeichnender finanzieller Engpässe beim Bahninfrastrukturfonds auch ein Rückkommen auf bereits beschlossene Projekte.

3.2 Zu den Fragen:

3.2.1 Zu Frage 1:

Wie beurteilt die Regierung die Anbindung des Niederamts an den Rest des Kantons auf Strasse und Schiene?

Die Gemeinden im Niederamt sind gut mit der Bahn und/oder mit dem Bus an Olten als Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs angebunden. Bei den östlichen Gemeinden des Niederamts bestehen zudem gute Busanbindungen an Aarau. Für die im Vorstosstext erwähnten Gemeinden Dulliken, Däniken und Schönenwerd besteht mit der S23 und dem IR55 in beide Fahrrichtungen eine stündliche Verbindung mit der Kantonshauptstadt Solothurn.

Die Anbindung an das übergeordnete Strassennetz weist die Besonderheit auf, dass das Niederamt nicht direkt an eine Nationalstrasse angebunden ist und die Zufahrten zu den A1-Anschlüssen Aarau und Rothrist über stark ausgelastete Strassenzüge in den Städten Olten und Aarau erfolgen. Die Kapazität auf den übergeordneten Strassenachsen wird in den Hauptverkehrszeiten stellenweise überschritten, was entsprechende Wartezeiten mit sich bringt. Mögliche Optimierungen für alle Verkehrsträger werden im aktuell laufenden Gesamtverkehrskonzept Olten-Gösigen detailliert geprüft. Nähere Informationen finden sich in der Antwort auf Frage 5.

3.2.2 Zu Frage 2:

Wie steht die Regierung zur Einführung des Viertelstundentakts im Regionalverkehr auf der Linie Olten-Aarau (Fahrplanfeld 650)?

Die STEP-Planung bis Mitte der 2030er-Jahre sieht für den Regionalverkehr im Niederamt kein über den Halbstundentakt hinausgehendes Angebot vor. Im Rahmen von Verkehr '45 und in der Botschaft 2027 des Bundesrats stehen diejenigen Bahnlinien im Fokus, welche eine hohe Überlast bei den Fahrgästen aufweisen. Die Linien am Jurasüdfuss gehören nicht dazu. So ist im genannten Horizont auch für den Regionalverkehr im Abschnitt Biel - Solothurn - Olten kein Angebotsausbau vorgesehen.

Die Vierspurstrecke im Niederamt weist eine sehr hohe Auslastung bezogen auf die Anzahl an verkehrenden Zügen auf. Fernverkehr, Regionalverkehr und Güterverkehr teilen sich die vorhandenen Gleise. Nach fachlicher Einschätzung lässt die vorhandene Streckenkapazität keinen Angebotsausbau im Regionalverkehr zu. Limitierend kommt hinzu, dass die Kapazität im Knoten Olten ausgereizt ist.

3.2.3 Zu Frage 3:

Welche Massnahmen sind dazu erforderlich?

Taktgeber bei der Bahnplanung ist der Bund. Im Rahmen von Verkehr '45 soll das Bahnnetz mit gestaffelten Angebots- und Realisierungshorizonten schrittweise ausgebaut werden. Dies erlaubt klar definierte Ausbauten per 2030 und 2035. Für den Realisierungshorizont 2045 schlägt der Bund Schlüsselprojekte vor und skizziert die mögliche Angebotsentwicklung grob. Die weitere Entwicklung wird durch die Langfristperspektive BAHN 2050 bestimmt.

Inwieweit eine Taktverdichtung im Regionalverkehr im Niederamt ab dem Realisierungshorizont 2045 vom künftigen Fahrgastaufkommen her nötig und von der infrastrukturellen Kapazität her möglich wäre, muss aktuell offenbleiben.

3.2.4 Zu Frage 4:

Mit welchen Kosten ist zu rechnen?

Eine verlässliche Kostenangabe für ein allfälliges weit in der Ferne liegendes Angebot ist nicht möglich.

3.2.5 Zu Frage 5:

Sieht die Regierung andere Massnahmen, um die Anbindung des Niederamts zu verbessern?

Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) Olten-Gösgen werden derzeit Massnahmen für sämtliche Verkehrsträger vertieft untersucht. Ziel ist es, die verkehrlichen Herausforderungen im Perimeter gesamthaft zu analysieren und aufeinander abgestimmte Lösungsansätze zu entwickeln. Die Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts erfolgt unter engem Einbezug der Region und die Ergebnisse werden voraussichtlich im Jahr 2027 vorliegen.



Yves Derendinger
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement (bk)
Amt für Verkehr und Tiefbau (kel)
Parlamentsdienste (elektronische Publikation an KR)