

Liestal, 19. September 2023/BUD

## Stellungnahme

---

<b>Vorstoss</b>	Nr. <b>2023/327</b>
<b>Postulat</b>	von Sandra Strüby-Schaub
<b>Titel:</b>	<b>Ausbau Knoten Olten Gleis 1 vorantreiben</b>
<b>Antrag</b>	Vorstoss entgegennehmen und zur Abschreibung beantragen

### Begründung

Per Dezember 2019 wurde auf der S9 ein neuer Fahrplan eingeführt. Dieser ist vormittags und nachmittags unterschiedlich aufgebaut, so dass in der jeweils stärker nachgefragten Richtung möglichst gute Anschlüsse in Sissach und Olten angeboten werden (sogenannter Lastrichtungsfahrplan). Der Fahrplan wurde unter Ausnutzung von vorhandenen Spielräumen, insbesondere im Knoten Olten, erstellt. Er entspricht jedoch weder dem Angebotskonzept 2025 noch 2035 und ist somit nicht gesichert.

Mit dem Fahrplan 2024 gehen die neue Schlaufe Mägenwil für den Güterverkehr und der integrale Halbstundentakt Aarau–Zürich auf der dortigen S11 in Betrieb. Dadurch erhält der Güterverkehr zwischen Lausanne Triage und dem Rangierbahnhof Limmattal eine neue Fahrlage, welche in Olten gemäss erster Planung der SBB zum Trassenkonflikt mit der S9 geführt hätte. Aus diesem Grund wurde der Fahrplanentwurf 2024 der S9 am Nachmittag in Fahrtrichtung Olten gegenüber heute leicht angepasst:

- Die Abfahrt in Sissach wäre drei Minuten früher erfolgt (xx:02 statt xx:05). Reisende ab Basel und Liestal Richtung Läfelfingen hätten dadurch die S3 statt den IR37 benützen müssen, wodurch sich die Reisezeit um neun bzw. drei Minuten verlängert hätte. Für Reisende ab den übrigen Halten der S3 (MuttENZ, Pratteln, usw.) hätte sich die Reisezeit um drei Minuten verkürzt.
- Auf den heute fünfminütigen Aufenthalt in Läfelfingen hätte verzichtet werden können. Durch die acht Minuten frühere Ankunft in Olten (xx:24 statt xx:32) wären der Trassenkonflikt mit dem Güterverkehr vermieden und zusätzliche Anschlüsse Richtung Zürich, Bern und Luzern ermöglicht worden.

Die nachmittägliche Fahrlage der S9 im Fahrplanentwurf 2024 ist nur dank eines zusätzlichen Gleisabschnittsignals auf Gleis 1 in Olten möglich, das per Dezember 2023 in Betrieb geht. Dieses erlaubt die gleichzeitige Einfahrt der S9 und der S20 von Biel/Solothurn. Finanziert wird diese Massnahme über den Ausbauschritt 2025 (ca. 1 Million Franken). Ohne das Gleisabschnittsignal könnten ab Fahrplan 2024 in Olten die nachmittäglichen Anschlüsse von Zürich, Bern und Luzern Richtung Läfelfingen–Sissach nicht mehr angeboten werden.

Die zwischenzeitlich erfolgte, vertiefte Ausarbeitung des Fahrplans 2024 durch die SBB hat nun gezeigt, dass dank des neuen Gleisabschnittsignals auch der Güterverkehr zeitlich leicht verschoben durch den Knoten Olten geführt werden kann. In Abweichung zum Fahrplanentwurf 2024 ist

dadurch eine Ankunft der S9 in Olten um xx:27 möglich. Zusammen mit dem Wegfall des Aufenthalts in Läfelfingen kann so die heutige Abfahrt in Sissach um xx:05 beibehalten werden (siehe Tabelle). Ob diese Fahrlage auch im Fahrplan 2025 möglich sein wird, ist offen und wird geprüft.

		Fahrplan 2023	Fahrplanentwurf 2024	Fahrplan 2024
Sissach	ab	xx:05	xx:02	xx:05
Läfelfingen	an	xx:17	xx:14	xx:17
Läfelfingen	ab	xx:22	xx:14	xx:17
Olten	an	xx:32	xx:24	xx:27

Tabelle: Nachmittägliche Fahrlagen S9 Sissach–Olten

Mit dem vorliegenden Postulat wird gefordert, in Olten eine neue Gleisverbindung zu realisieren, die es der S9 ermöglicht, via Rangierbahnhof (RB) unabhängig in das Gleis 1 des Personenbahnhofs (PB) einzufahren (siehe Abbildung). So hätte der ausgewiesene Trassenkonflikt mit dem Güterverkehr vermieden und die heutige nachmittägliche Fahrlage der S9 weiterhin ermöglicht werden sollen.



Abbildung: Geforderte, parallele Einfahrmöglichkeit für die S9 mit neuer Gleisverbindung

Die SBB hat gemäss aktueller Planung folgende Inbetriebnahmen in Olten vorgesehen, die für die vorliegende Forderung relevant sind:

- 2031: Stellwerkersatz Olten
- 2032: Neue Abstellanlage Dulliken (schafft den notwendigen Raum für den Umbau von Olten RB für eine unabhängige Trassierung der S9)
- 2033: Olten RB, aufwärtskompatibler Substanzerhalt mit paralleler Einfahrmöglichkeit für die S9
- 2036: Olten PB, Ausbau der Gleise 1–3 mit Verbreiterung Personenunterführung Hardegg

Mit diesen Massnahmen wird ab 2036 eine weitgehend unabhängige, parallele Ein-/Ausfahrmöglichkeit für die S9 vorhanden sein.

Die im Postulat geforderte Gleisverbindung setzt für den fahrplanmässigen Betrieb einen Stellwerkersatz in Olten voraus, da Teile der betroffenen Gleise im Rangierbahnhof derzeit noch nicht in einem Stellwerk eingebunden sind. Der Stellwerkersatz befindet sich aktuell in der Projektierung

und wird voraussichtlich bis Ende 2031 umgesetzt. Die Inbetriebnahme der geforderten Gleisverbindung wäre also frühestens 2032 möglich und hätte eine Nutzungsdauer von maximal zwei Jahren, da sie nicht aufwärtskompatibel zu den weiteren Um- und Ausbauten ist.

Die Finanzierung der geforderten Gleisverbindung müsste voraussichtlich über eine nachträgliche Aufnahme in den Ausbauschnitt 2035 erfolgen. Wegen der fehlenden Aufwärtskompatibilität und der kurzen Nutzungsdauer werden die Chancen dafür auf nahezu Null geschätzt. Aus denselben Gründen wird auch eine kantonale Finanzierung als nicht zielführend beurteilt.

Der Regierungsrat verfolgt das Ziel, unter Ausnutzung der vorhandenen Spielräume ein attraktives ÖV-Angebot zwischen Sissach, Läfelfingen und Olten sicherzustellen und setzt sich weiterhin für einen raschen Ausbau des Knotens Olten ein. Unter den gegebenen Umständen ist die Realisierung der geforderten Gleisverbindung jedoch nicht zielführend. Er beantragt deshalb, das Postulat entgegenzunehmen und abzuschreiben.