

**OB 4.3 Solothurn – Wanzwil**

**Allgemeine Informationen und technische Daten**

- Standortkantone: Bern, Solothurn
- Betroffene Gemeinden: Bolken, Derendingen, Etziken, Heimenhausen, Herzogenbuchsee, Inkwil, Luterbach, Solothurn, Subingen, Zuchwil
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, BLW, kantonale Fachstellen Bern, Solothurn
- Anderer Partner: SBB

**Verweise:**

Kap. 4.1  
 OB 4.2 Bern – Solothurn  
 OB 8.1 Olten – Aarau

**Grundlagen:**

Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (BBI 2013 4725)  
 Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2035 der Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2019 (BBI 2019 4555)

**Funktion und Begründung**

Die einspurige Strecke Solothurn – Wanzwil stellt den Anschluss des Jurasüdfusses an die im Rahmen des Konzepts BAHN 2000 erstellte Neubau-strecke Mattstetten – Rothrist dar. Die Strecke ist für eine maximale Belastung mit 36 Zügen pro Tag ausgelegt. Bei der Anpassung des Angebots an die Nachfrage dürfte mittelfristig die Belastung diesen Wert überschreiten.

**Vorhaben**

Reaktivierung Solothurn – Subingen: Wiederinbetriebnahme der Strecke für den Regionalpersonenverkehr und Bau von zwei zusätzlichen Haltestellen.

Ausbau Solothurn – Wanzwil: In einem ersten Schritt wird der Unterbau verstärkt, und die Lärmschutzmassnahmen an die höhere Belastung der Strecke angepasst. Längerfristig ist ein Doppelpurausbau vorgesehen. Die Linienführung dieser mittel- und langfristigen Ausbautvorhaben ist durch den Ausbau entlang der bestehenden Infrastruktur gegeben.

Spange Önz: Mit der Einführung des Viertelstudentakts Bern-Zürich wird der Güterverkehr von Rothrist nach Solothurn via die Stammlinie Olten – Bern bis Wanzwil geführt. Aus diesem Grund ist eine neue eingleisige Verbindungslinie zwischen der Stammlinie und der Ausbaustrecke nötig.

**Vorgehen**

Die SBB wurde vom Bund beauftragt, Lärmschutzmassnahmen zu realisieren und den Unterbau zu verstärken. Eine Realisierung ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Es hat eine Abstimmung mit dem Sachplan Fruchtfolgeflächen dem Wildtierkorridor «Hüniken» sowie der Schutzzone des UNESCO Welt-Kulturerbes Inkwilersee stattzufinden.

**Stand der Beschlussfassung**

*offen*

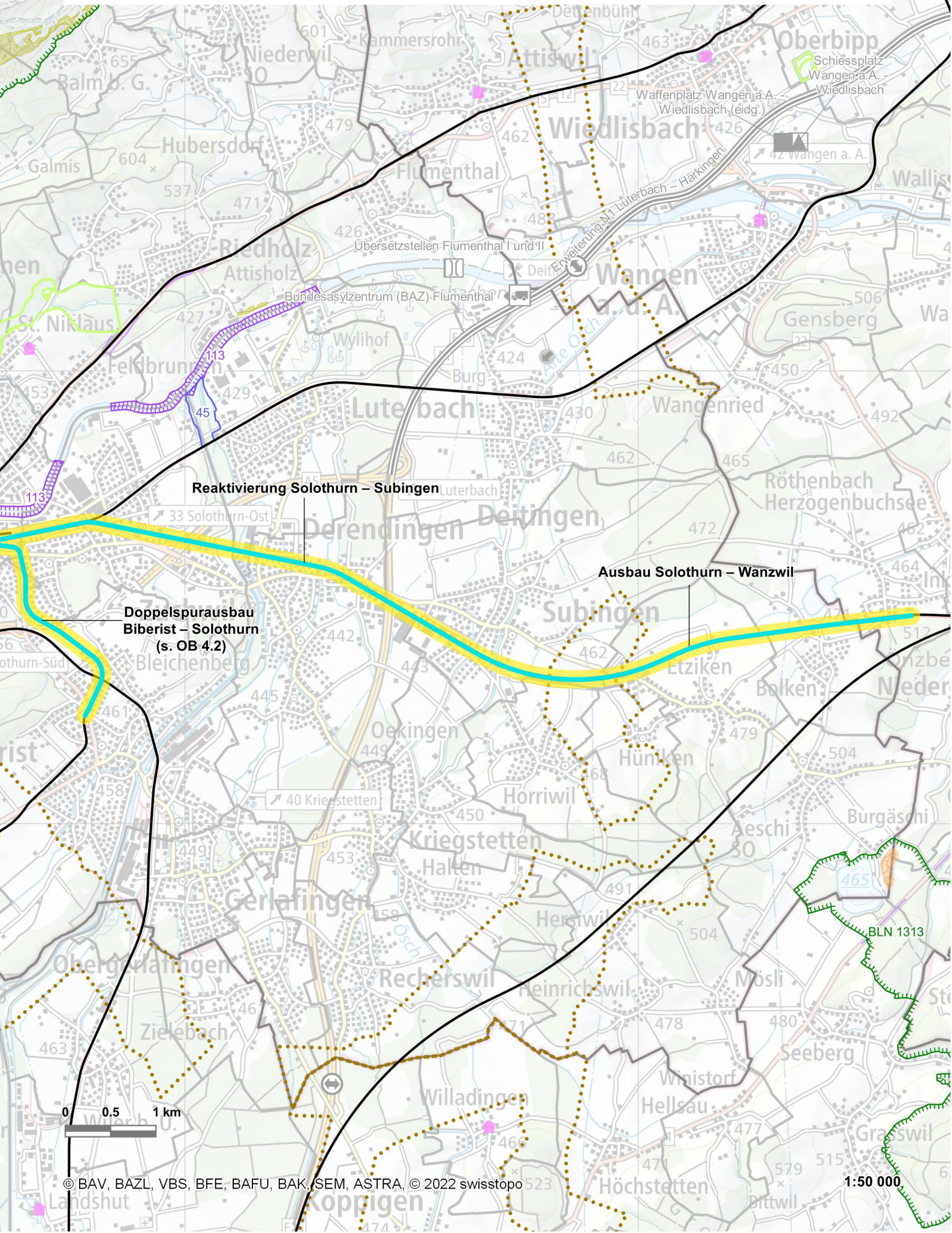
**Massnahmen und Stand der Koordination**

Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:

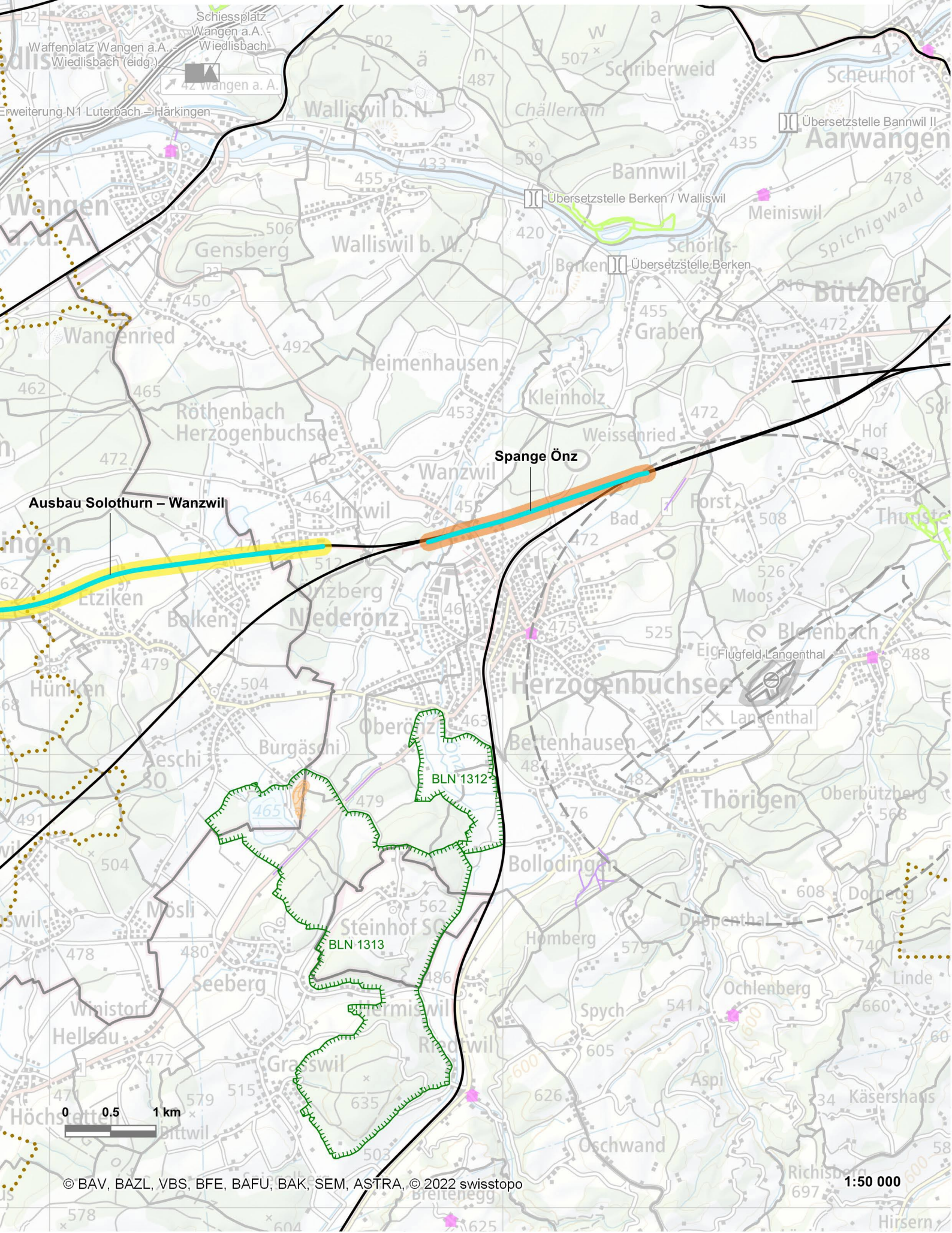
- Reaktivierung Solothurn – Subingen;
- Ausbau Solothurn – Wanzwil;
- Spange Önz

F	Z	V
		◆
		◆
	◆	

**OB 4.3 Solothurn – Wanzwil (West)**



**OB 4.3 Solothurn – Wanzwil (Ost)**



**Hinweise zu den Festlegungen**

Mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesgesetz über den Ausbauschritt 2035 der Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2019 wurde der Entscheid zum Bau der Spange Önz gefällt.

Im Plangenehmigungsverfahren für die Ausbaustrecke Solothurn – Wanzwil wurde 2001 eine Belastung der Strecke mit max. 36 Zügen/Tag angenommen.

Eine erste Leistungssteigerung ist bereits mit ZEB geplant. Zusätzlich ist mit dem AS 2035 ein Ausbau der Verbindungslinie in Önz vorgesehen. Darüber hinaus ist entsprechend dem Verkehrswachstum langfristig ein weiterer Ausbau bis hin zur durchgehenden Doppelspur denkbar. Der Sorge des Kantons über zusätzliche Lärmemissionen und Erschütterungen ist Rechnung zu tragen. Dabei sind auch die Effekte des zusätzlichen Verkehrs auf der Neubausstrecke Mattstetten - Rothrist und der Stammlinie zu berücksichtigen. Sollte die Auslastung der Strecke erhöht werden, müsste die Frage der Niveauübergänge erneut geprüft werden.

Mit dem Projekt der Reaktivierung Solothurn – Subingen ist die erneute Inbetriebnahme der Bahnhöfe Derendingen und Subingen und Zuchwil sowie zwei neue Haltestellen in Derendingen Ost, Subingen Wissensteinfeld und Zuchwil vorgesehen. Diese Haltestellen haben jedoch keine erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Sie werden ausserhalb des Sachplans Verkehr koordiniert.

**Hinweise**

*Richtplan Kanton Solothurn*