

Finanzieller Rahmen 2005

Die Fortführung der Angebote im öffentlichen Verkehr 2005 verursacht dem Kanton Solothurn zusätzliche Kosten.

Da die in den Räumen Oensingen/Thal und Grenchen entstehenden Nachteile von der ersten Etappe der BAHN 2000 hervorgerufen werden, konnte in Verhandlungen mit dem Bundesamt für Verkehr erreicht werden, dass ein Teil der für die zusätzlichen Leistungen nötigen Mittel durch eine Erhöhung der "Kantonsquote" kompensiert wird. Ein weiterer Teil der Leistungen wird – während der Jahre 2005 bis 2009 – von den SBB ohne Beteiligung des Kantons Solothurn finanziert. Diese finanziellen Verpflichtungen des Bundes und der SBB wurden in einer "Absichtserklärung" vereinbart.

Auch der Kanton Solothurn hat einen wesentlichen Beitrag an die dank den Kompensationsmassnahmen verbesserte Erschliessung zu leisten. Hierbei muss davon ausgegangen werden, dass die Mittel von Bund und SBB nur dann fliesen, wenn auch der Kanton Solothurn zu seiner Verpflichtung zur Mitfinanzierung der Mehrkosten steht.

Angebotsmodule	Abgeltung in Mio. Fr		Finanzierung 2005	
	2004	2005	Kt. SO	Gde
Grundangebot ohne Ausgleichsmassnahmen	22.50	24.38	12.19	12.19
Ausgleichsmassnahmen		0.38	0.19	0.19
Beiträge Tarifverbände	5.20	5.30	2.65	2.65
Versuchsbetriebe		0.28	0.11	0.17
Total	27.70	30.34	15.14	15.20

Der erforderliche Verpflichtungskredit ist mit dem Globalbudget 2003 – 2005 bereits bewilligt worden und muss daher nicht nochmals zum Beschluss vorgelegt werden. Daher umfasst die Vorlage zum Angebots- und Leistungsauftrag für das Grundangebot einschliesslich der Ausgleichsmassnahmen für die erste Etappe der BAHN 2000 lediglich die Leistungsseite des ÖV-Angebotes 2005, nicht jedoch den Verpflichtungskredit.

Die Versuchsbetriebe stellen neue Angebote und damit neue Ausgaben im Sinne des Spargesetzes dar. Bei der Kreditbewilligung von brutto Fr. 280'000.— für diese Versuchsbetriebe handelt es sich um Ausgaben im delegierten Zuständigkeitsbereich des Kantonsrates, die zwar nicht dem fakultativen Referendum, aber dem Spargesetz unterstehen. Die Zustimmung unterliegt deshalb dem Zweidrittelsmehr.

Nicht weiterverfolgte Massnahmen

Im Rahmen der Planungen zum Übergangsprogramm 2005 wurden weitere Massnahmen geprüft, die vom Potenzial beziehungsweise vom Aufrechterhalten der Angebotsqualität von Anschlüssen in Bezug auf die erste Etappe der BAHN 2000 her gerechtfertigt erscheinen. Im Hinblick auf die finanziellen Rahmenbedingungen des Kantons Solothurn sind diese Massnahmen nicht ins Übergangsprogramm eingeflossen. Im Wesentlichen handelt es sich um folgende Angebote:

- Durchgehende Taktverdichtung der Buslinien im Thal auch in den Zwischenzeiten (Aufrechterhalten der Anschlüsse an den Fernverkehr auch für die Seitentäler)
- Durchgehende Verdichtung der BLT-Buslinie 64 Arlesheim – Dornach – Therwil – Biel-Benken zum Viertelstundentakt (bereits Gegenstand des Mehrjahresprogramms 2003 – 2004)
- Ausdehnung des Halbstundentaktes im Regionalverkehr Solothurn – Olten zwischen 20 und 24 Uhr (gleiches Angebot auf den Hauptachsen Grenchen – Olten – Schönenwerd wie auf der Achse Solothurn – Bern)
- Anbindung der Postautolinie von Kienberg via Salhöhe und Barmelweid an Niedererlinsbach mit Anschlüssen nach Aarau und Olten

Ausblick

Die heutigen Angebote im Regional- und Ortsverkehr wurden in den letzten Jahren laufend bezüglich Qualität und Effizienz optimiert. Die erste Etappe der BAHN 2000 stellt einen wichtigen Schritt in der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Solothurn dar, der grundlegende Änderungen mit sich bringt. Das Angebot, das 2005 eingeführt wird, wird in seiner Grundstruktur über Jahre bestehen bleiben, wobei die Strategie der laufenden Optimierung konsequent weiterverfolgt wird. Absehbare Entwicklungen, die partielle Anpassungen erfordern werden, sind:

- 2006 Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf der Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist und der Ausbaustrecke Inkwil – Solothurn auf 200 km/h
- 2006 – 2007 Einsatz neuen Rollmaterials auf der Regio-S-Bahn Basel 2005
- 2006 – 2007 Umsetzung der zweiten Stufe der ÖV-Studie Olten Gösigen Gäu
- 2007 Eröffnung Lötschberg-Basistunnel und voraussichtlich Inbetriebnahme eines veränderten Fernverkehrskonzeptes
- 2015 – 2020 BAHN 2000 zweite Etappe

Schulzeiten und Schülerverkehr

Schon in der Vergangenheit wurden die Schulzeiten und Stundenpläne in den Schulen und der öffentliche Verkehr soweit möglich aufeinander abgestimmt. Diese Koordination ist von zentraler Bedeutung, da die Schülerinnen und Schüler ein wichtiges Kundensegment des öffentlichen Verkehrs sind.

Mit der Einführung der ersten Etappe von BAHN 2000 im Dezember 2004 werden die Fahrpläne des Orts- und Regionalverkehrs bestmöglich auf die übergeordneten Anschlussvorgaben in den zentralen Umsteigepunkten abgestimmt.

Dies wiederum bedeutet, dass sich auch für die Schulzeiten und Stundenpläne grundsätzlich neue Voraussetzungen ergeben. Mit einer koordinierten Planung sollen diese Schülerbedürfnisse auch ab Dezember 2004 mit dem öffentlichen Verkehr abgedeckt werden können.

Herausgeber:

Bau- und Justizdepartement
des Kantons Solothurn,
Amt für Verkehr und Tiefbau



Verfasser:

Bahn + Bus Beratung AG 3B
Bern



Angebots- und Leistungsauftrag im Bereich Öffentlicher Verkehr Übergangsprogramm 2005 für das Fahrplanjahr 2005

Auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2004 läuft das dritte Mehrjahresprogramm 2003 – 2004 für den öffentlichen Verkehr im Kanton Solothurn aus. Ab 2006 wird die Kadenz der Mehrjahresprogramme an die dreijährigen Globalbudgetperioden angepasst. Das vorliegende Übergangsprogramm 2005 schliesst die Lücke.

Mit der Inbetriebnahme der ersten Etappe der BAHN 2000 profitiert der Kanton Solothurn vom grundlegend neuen, verbesserten Fernverkehrsangebot mit dem Halbstundentakt Solothurn – Olten – Zürich, den dank Neubau- und Ausbaustrecke von BAHN 2000 verkürzten Fahrzeiten und dem Ausbau des Knotens Olten.

In den Regionen Grenchen und Oensingen/Thal müssen jedoch – neben den Vorteilen, welche die erste Etappe der BAHN 2000 bringt – gewisse Nachteile in Kauf genommen werden. Als Ausgleichsmassnahmen werden in diesen Räumen zusätzliche Leistungen angeboten, welche die Abgeltungen erhöhen. Bund und SBB beteiligen sich an den Mehrkosten für diese Ausgleichsmassnahmen. Voraussetzung für die Finanzierung der Anteile des Bundes und der SBB ist allerdings, dass auch der Kanton Solothurn die für ihn vorgesehenen Beiträge leistet.

Dem Übergangsprogramm 2005 liegt – mit Ausnahme der Anpassungen an die erste Etappe der BAHN 2000 – im Wesentlichen ein unverändertes Mengengerüst zugrunde. Die flächendeckenden Anpassungen der Fahrpläne im Regional- und Ortsverkehr an den Fernverkehr führen teilweise auch in den übrigen Regionen zu höheren Abgeltungen.

Zum Grundangebot kommen ausgewählte neue Erschliessungen hinzu, die zusätzliche Angebote im Sinne der Grundangebotsverordnung darstellen, und somit als Versuchsbetriebe mit erhöhter

Gemeindebeteiligung eingeführt werden. Im Einzelnen sind dies:

- BSU-Linie 9
Solothurn Amthausplatz – Obachgebiet
- Postautolinie 112
Kleinfürst – Huggerwald

Zahlreiche weitere Massnahmen konnten aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen des Kantons Solothurn nicht ins Übergangsprogramm aufgenommen werden.

Die im Übergangsprogramm 2005 enthaltenen Massnahmen werden aus der Jahrestanche 2005 des Globalbudgets 2003 – 2005 des Amtes für Verkehr und Tiefbau für den öffentlichen Verkehrs finanziert. Für die Versuchsbetriebe ist vom Kantonsrat ein Verpflichtungskredit zu beschliessen.

Im Rahmen der Detailplanungen werden die Konzepte weiter verfeinert. Somit können sich im Einzelnen noch Abweichungen gegenüber den in dieser Vorlage beschriebenen Konzepten ergeben. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass der angegebene Gesamtbetrag für die Bestellung des im Übergangsprogramm enthaltenen Angebotes genügt. Bei der weiteren Planung und in den Verhandlungen mit den Transportunternehmen wird alles daran gesetzt werden, die effektiv benötigten Mittel möglichst gering zu halten.

Fortsetzung Seite 4

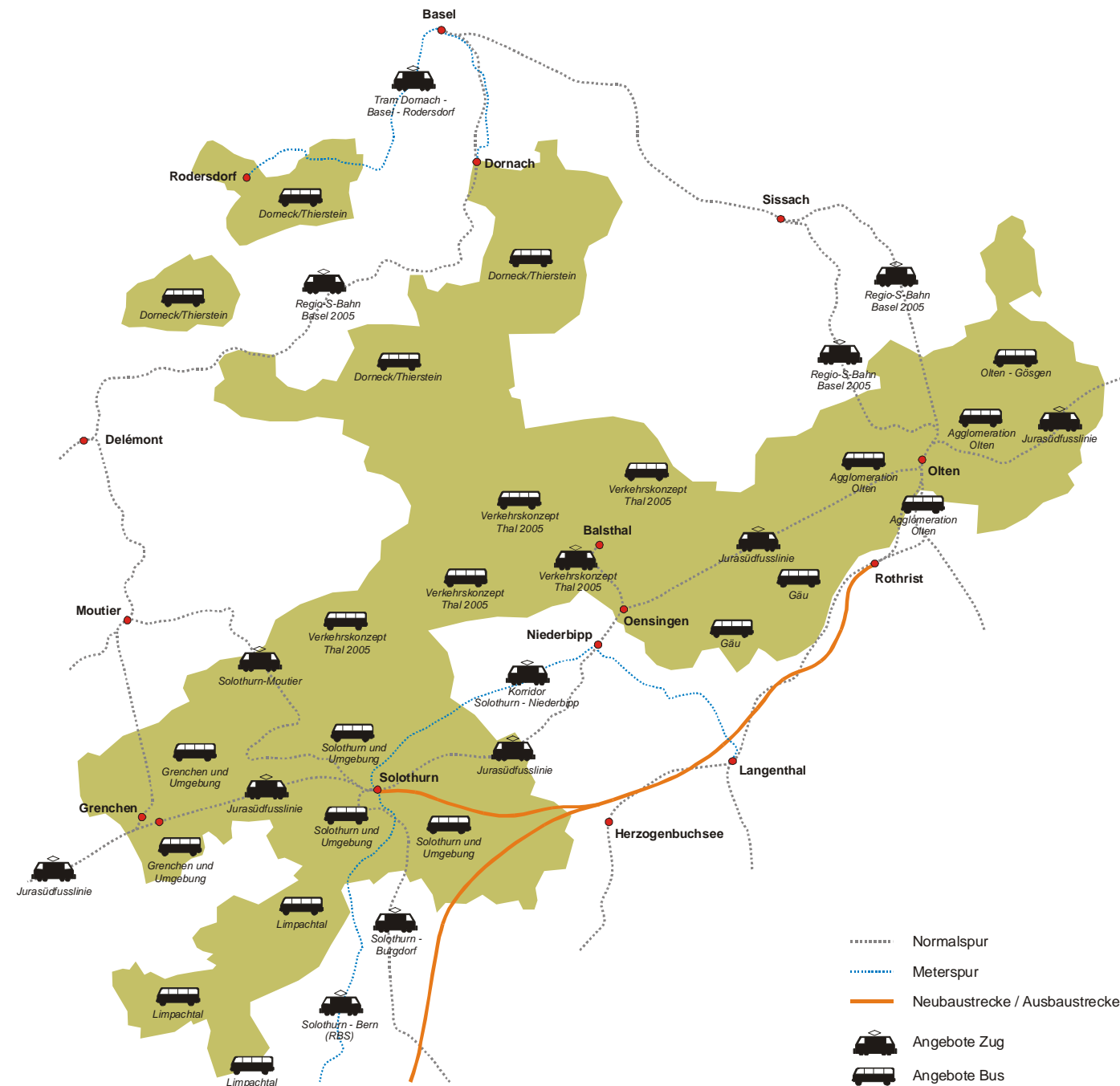


Auf einen Blick

Das Übergangsprogramm umfasst ein für alle Regionen auf die erste Etappe der BAHN 2000 abgestimmtes Angebot im öffentlichen Verkehr. Für die Regionen liegen folgende Konzepte vor:

- **Jurasüdfusslinie und Zulaufstrecken**
Taktverdichtung zur Aufrechterhaltung von Anschlüssen und des Halbstundentaktes Grenchen – Solothurn
- **Grenchen und Umgebung**
Verbesserte Anbindung des Bussystems an den Fernverkehr, insbesondere an den Bahnhof Grenchen-Nord
- **Limpachtal**
Fahrplananpassungen
- **Solothurn und Umgebung**
Fahrplananpassungen, Erschliessung des Obachgebiets in Solothurn und des Rüttiquartiers in Bellach
- **Korridor Solothurn – Niederbipp**
Erste Umsetzungsstufe der Ergebnisse der Korridorstudie
- **Oensingen/Thal**
Bedienung Oensingen – Balsthal im Halbstundentakt auf der Schiene, in den Seitentälern Halbstundentakt auf den Buslinien in den Spitzenzeiten
- **Olten Gösigen Gäu**
Fahrplananpassungen und erste Konzeptanpassungen
- **Nordwestschweiz**
Verlängerung Regio-S-Bahn S3 von Delémont nach Porrentruy, Fahrplananpassungen der BLT- und Postautolinien

Die wichtigsten Angebotsmerkmale, Änderungen, Anpassungen und Ersatzmassnahmen in den verschiedenen Regionen bzw. auf den verschiedenen Linien des schienenengebundenen Regionalverkehrs können auf den Seiten 2 und 3 stichwortartig nachgelesen werden.



Jurasüdfusslinie

- Stündlicher Regionalzug Biel – Olten ganztags in derselben Taktzeit, gute Einbindung in Biel und Olten, Wegfall Aufenthalt Solothurn, alle Haltestellen wie früher bedient
- Halbstundentakt Biel – Solothurn in Spitzenzeiten durch Umleitung der heutigen Regionalzüge Biel – Grenchen-Nord via Grenchen-Süd nach Solothurn
- Stündlicher RegioExpress Solothurn – Grenchen-Süd von 17 bis 19 Uhr als Ersatzmassnahme für Wegfall Halt Grenchen-Süd des InterRegio St. Gallen – Lausanne/Genève (Besitzstandwahrung Grenchen)
- Weiterführung Halbstundentakt Solothurn – Olten aufgrund Erfolgskontrolle (Nachfragesteigerung 20%) mit stündlichem Regionalzug Biel – Olten und einem zweiten Kurs-

paar Solothurn – Olten, Führung der Ergänzungszüge in Spitzenzeiten bis Langendorf und damit attraktive Bedienung Westbahnhof Solothurn und Milderung der Nachteile im Fernverkehr für Region Oensingen/Thal

- Stündlicher Regionalzug Olten – Aarau neu via Lenzburg nach Baden anstelle Freiamt, optimale Einbindung in Knoten Olten und Anschlüsse in Aarau nach Zürich, Beibehaltung Halbstundentakt Olten – Aarau in Spitzenzeiten mittels Durchbindung der Verdichtungszüge Langenthal – Olten

Grenchen und Umgebung

- Neustrukturierung Liniennetz mit "BGU'05"
- Sieben Linien mit Anschluss an den Inter-Regio nach Solothurn – Zürich in Grenchen-Süd

- Anschluss nach Basel und Biel – Westschweiz aus drei Quartieren und von Lengnau
- Schlanke Anschlüsse an Regionalzüge von/nach Solothurn am Bahnhof Bettlach
- Linie nach Selzach mit stündlichen Anschlüssen an die Regionalzüge in beide Richtungen am Bahnhof Selzach
- Randgebiete Eichholzquartier neu mit Ruf-taxi erschlossen
- Halbstundentakt auf den Linien im Stadtnetz sowie nach Bettlach und Lengnau, Stundentakt nach Büren und nach Selzach
- Angebotsausbau für Allmend-Kurs, alternierende, stündliche Bedienung beider Bahnhöfe
- Linienbetrieb im Gegenverkehr anstelle Schlaufenfahrten im Südquartier

Limpachtal

- Weitgehend unverändertes Liniennetz und Mengengerüst, Linie Bern – Büren auch in Spitzenzeiten nur noch bis Zollikofen
- Verlängerung BSU-Linie 8 bis Schnottwil und Durchbindung mit Postautolinie nach Zollikofen zur Nutzung der unproduktiven Stillstandszeiten aufgrund des auseinanderfallenden Knotens Büren
- Aufrechterhaltung der heutigen Anschlussqualität, weitgehende Anschlussspinne Schnottwil
- Beibehaltung Rufbus Bucheggberg in leicht modifizierter Form

Solothurn – Bern (RBS)

- Integration in die S-Bahn Bern, Eilzüge "SE" werden zu "RX", Linie "J" wird zur "S8"
- Verschiebung Fahrlagen "RX" um eine Viertelstunde zur Gewährleistung der Fernverkehrsanschlüsse in Bern
- Mengengerüst wie heute, d.h. ab 20 Uhr nur noch zwei Regionalzüge Solothurn – Bern pro Stunde (Verlängerung "S8" wie heute von Jegenstorf nach Solothurn)
- Verdichtungszüge in Spitzenstunden ermöglichen Viertelstundentakt Solothurn – Bern

Solothurn und Umgebung

- Taktintervalle wie heute, aber Ausdehnung Tagesangebot um 30 Minuten aufgrund der Vorgaben der BAHN 2000 erste Etappe
- Identische Taktzeiten von Montag bis Samstag
- Weitgehende Anschlussoptimierung am HB an den Fernverkehr und den RBS
- Verstärkung Solothurn – Bellach in den Spitzenzeiten neu durch Verlängerung Linie 3 (Lohn – Solothurn – Bellach), Führung via Franziskanerstrasse und Dorfzentrum zum Bahnhof mit Anschluss an Regionalzüge Grenchen – Biel
- Stündliche Bedienung Rüttiquartier in Bellach ab ca. 8.30 Uhr mit Linie 2
- Führung Linie 8 in Solothurn via Rötiachse zum Amthausplatz, zu gewissen Stunden mittels Verlängerung der Linie 9 aus Luterbach via Rötiachse – Amthausplatz – Postplatz (Versuchsbetrieb)
- Auf Aufnahme Verlängerung Linie 2 nach Gerlafingen und Kriegstetten ins Grundangebot
- Erschliessung Obachquartier Solothurn mittels Verlängerung der Linie 9 aus Luterbach via Rötiachse – Amthausplatz – Postplatz (Versuchsbetrieb)
- Auf Zugsanschlüsse in Solothurn abgestimmtes Spätangebot mit dem Ziel eines Anschlussknotens zur vollen Stunde für die wichtigsten Linienäste

Solothurn – Moutier

- Umsetzung Konzept "Solothurn – Moutier light" mit schlanker Infrastruktur, neues, leichtes und behindertenfreundliches Rollmaterial (GTW) bereits im Einsatz
- Durchbindung nach Sonceboz als wirtschaftlichste Lösung (Einsparung 1 Komposition)
- Gewährleistung der heutigen Anschlüsse bei Bedienung aller Haltestellen

- Zugs-kreuzung Crémines als zwingende Voraussetzung voraussichtlich ab Fahrplanwechsel noch nicht möglich, vorübergehende Besetzung Bahnhof Crémines nötig, voller Nutzen von "Solothurn - Moutier light" erst nach Ausbau Crémines

Solothurn – Burgdorf

- Nur geringfügige Änderungen im Solothurner Abschnitt, stündlicher RegioExpress Solothurn – Burgdorf – Thun und zusätzlicher Regionalzug Solothurn – Burgdorf in Spitzenzeiten
- Linie S44 der S-Bahn Bern auf dem Berner Abschnitt Wiler – Burgdorf
- Ab 20 Uhr stündliche Verlängerung S44 Burgdorf – Wiler bis Solothurn

Korridor Solothurn – Niederbipp

- Bahnbetrieb auf der Strecke der Aare Seeland mobil AG zwischen Solothurn und Niederbipp wird weitergeführt
- Mengengerüst Bahn wie heute
- Optimale Anschlüsse in Solothurn von und nach Bern, aber Wegfall des stündlichen Anschlusses nach Zürich
- Anschlusssicherung an Fernverkehr nach Zürich für Riedholz, Feldbrunnen und die östlichen Teile der Stadt Solothurn mit der zwischen Solothurn und Riedholz parallel verlaufenden Postautolinie Solothurn – Balmberg (Bahn und Bus bedienen neu alle Haltestellen zwischen Solothurn und Riedholz, Viertelstundentakt in Spitzenzeiten auf dem gemeinsamen Abschnitt, alternierend mit Bahn und Bus)

Verkehrskonzept Thal 2005

- Grundsätzlich neue Angebots- und Betriebskonzepte erforderlich, da Knoten Oensingen um eine halbe Stunde auseinanderfällt
- Bahnbetrieb Balsthal – Oensingen bis 20 Uhr im Halbstundentakt zur Gewährleistung der Anschlüsse an den Fernverkehr Richtung Olten – Zürich und Solothurn – Biel
- Neben Anschlüssen an den Fernverkehr, ebenfalls stündliche Anschlüsse an den Regionalzug von und nach Solothurn
- In Spitzenzeiten zusätzlich einzelne Bus-Direktkurse Dünnerntal – Oensingen und Mümliswil-Ramiswil – Oensingen
- Buslinien in den Seitentälern in Spitzenzeiten im Halbstundentakt (Wahrung Besitzstand bezüglich Anschlüsse Oensingen), Ausdünnung zum Stundentakt am Vormittag und Nachmittag
- Stündliche Anschlüsse an RM-Linie von und nach Solothurn in Gänsbrunnen
- Ab 20 Uhr in der Klus Busbetrieb im Stundentakt (geringe Potenziale), Bedienung Seitentäler ebenfalls im Stundentakt

Gäu

- BOGG-Linien 1a Olten – Wangen – Kappel und 1b Olten – Wangen – Egerkingen zu einer Ringlinie verknüpft und damit Anschluss Industrie Härkingen an den öffentlichen Verkehr und bessere Bedienung Gemeinde Egerkingen und GäuPark

- Verlängerung Postautolinie 126 Oensingen – Egerkingen – Neuendorf nach Wolfwil und damit Erhalt Anschluss an Fernverkehr Richtung Zürich und Solothurn – Biel

Agglomeration Olten

- Linie 1 Wangen – Dulliken und Linie 2 Trimbach – Aarburg mit optimalen Anschlüssen an die Fernverkehrszüge, Verdichtung zum Halbstundentakt in den Abendstunden aufgrund Rahmenbedingungen BAHN 2000 erste Etappe
- Linie 3 neu vertaktet und an den Fernverkehr angeschlossen, soweit möglich den Schulzeiten angepasst

Olten – Gösgen

- Weitgehend vertaktetes Angebot auf der BOGG-Linie 6 Olten – Trimbach – Hauenstein – Wisen mit guten Anschlüssen an den Fernverkehr, Bedienung Rankwog neu ausschliesslich durch die Linie 7
- Klares Konzept auf der BOGG-Linie 7 mit den zwei vertakteten Teillinien Olten – Obergösgen – Niedergösgen – Schönenwerd und Olten – Obergösgen – Lostorf – Stüsslingen – Niedererlinsbach – Niedergösgen – Schönenwerd
- Taktfahrplan auf der Querverbindung BOGG-Linie 71
- Weiterführung BBA-Linie 3 Aarau – Gretzenbach mit heutigem Mengengerüst

Regio-S-Bahn Basel 2005

- Separate Vorlage, im Rahmen des Übergangsprogramms 2005 ist lediglich der Kredit für das Jahr 2005 enthalten
- Verlängerung "Blaue Linie" S3 von Olten – Basel – Laufen über Delémont nach Porrentruy, zahlreiche Anschlüsse realisierbar, gute Einbindung in Knoten Olten aber nicht möglich
- S9 Sissach – Läufelfingen – Olten "Läufelfingerli" ganztags in der selben Taktlage und gute Einbindung in den Knoten Olten

Tram Dornach – Basel – Rodersdorf

- Unverändertes Angebot auf der BLT-Tramlinie 10 Dornach – Basel – Rodersdorf

Dorneck/Thierstein

- Grundsätzliche Fahrplananpassungen auf den Buslinien aufgrund BAHN 2000 erste Etappe
- Beibehaltung des heutigen Mengengerüsts und weiterhin konsequente Ausrichtung der Fahrpläne auf die Zugsanschlüsse in Laufen, Zwingen, Grellingen, Dornach-Arlesheim und Liestal
- Integration des Schülerverkehrs Dorneckberg in die Linien des öffentlichen Verkehrs zwecks Erhöhung der Wirtschaftlichkeit der Buslinien
- Überführung des Schülertransports Hugerwald – Kleinlützel in eine Linie des öffentlichen Verkehrs, Erweiterung der Betriebszeiten einzelner Kurse auf die Schulferien (dreijähriger Versuchsbetrieb)