

Kostenübersicht

Die Aufwandschätzungen für die Buslinien basieren auf einem Vergleich der Netto-Fahrplanstunden zwischen dem vorgeschlagenen Angebotskonzept und dem Fahrplan 2009. Die heutigen Betriebszeiten sind dabei vollumfänglich berücksichtigt oder wurden sogar noch optimiert. Die prognostizierten resp. unterstellten Einnahmen in Form des Kostendeckungsgrades basieren auf den aktuellen Linienkostenrechnungen und sind mit den Transportunternehmungen ab-gesprochen.

Der erforderliche Abgeltungsbetrag für die 4 zusätzlichen Zugspare auf der SBB-Linie 410 Olten – Solothurn von Montag bis Sonntag in den abendlichen Randstunden für die Jahre 2010 bis 2012 basiert auf einer Kostenschätzung der SBB auf der Grundlage des aktuellen Offerstandes. Die Beteiligung durch den Kanton Bern ist berücksichtigt.

Die in das verbesserte Angebot (Bus und Bahn) investierten Mittel bzw. Zusatzkosten verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Wochentage:

- Montag bis Freitag	70%
- Samstag	14%
- Sonntag	16%

Weitere Untersuchungsergebnisse

Mit den vorgeschlagenen Ausbau- und Optimierungsmassnahmen können zahlreiche der von den Gemeinden formulierten Angebotswünsche im übergeordneten Gesamtnetz erfüllt werden. Es liegen aber auch Einzelanliegen vor, welche losgelöst vom übergeordneten Busnetz beurteilt werden konnten:

- **Direktverbindung Aarau – Zofingen**
Eine Bus-Direktverbindung Aarau – Zofingen konkurrenziert die Angebotsverbesserungen auf der "Nationalbahn" und der Bahnverbindung via Olten und wird nicht weiterverfolgt.
- **Busverbindung Gäu – Oberaargau**
Aufgrund der übrigen Forderungen und Wünsche im Gäu insgesamt kann eine Busverbindung Gäu – Oberaargau aus kantonaler Sicht nur eine längerfristige Option darstellen.
- **Anbindung Kienberg ans Niederamt**
Im Auftrag des Kantons Solothurn prüft PostAuto Schweiz AG eine Variante für einen Kleinbusbetrieb Erlinsbach – Kienberg – Wittnau (Kt. AG). Die Ergebnisse liegen noch nicht vor.
- **Integration Gretzenbach und Walterswil in Ortsbus Däniken**
Aufgrund der übrigen Forderungen und Wünsche zum künftigen Busangebot im Korridor Olten – Aarau kann eine Busverbindung Walterswil – Däniken

Gesamtübersicht

		2010	2011	2012
Zusatzabgeltungen	Bus	2.55	2.47	2.36
	Bahn	0.45	0.45	0.45
	Bus + Bahn	3.00	2.92	2.81

Kostenanteile Kanton/Gemeinden

	2010		2011		2012	
	Kt	Gde	Kt	Gde	Kt	Gde
Gemäss gültigem Gesetz 1*	1.65	1.35	1.61	1.31	1.55	1.26
Gemäss Gesetz in Vernehmlassung 2*	1.89	1.11	1.84	1.08	1.77	1.04

1* ÖV-Gesetz (BGS 732.1) und Kostenverteil-Verordnung (BGS 732.21) --> Gemeindeanteil 45%

2* Kompensation Mehrbelastungen Kanton infolge NFA --> Gemeindeanteil 37%

(Alle Zahlen in Mio. Fr)

Bemerkungen zum Kostenanteil Kanton/Gemeinden

Die Beteiligung der Gemeinden an den Kosten des öffentlichen Verkehrs ist im ÖV-Gesetz (BGS 732.1) und in der Kostenverteil-Verordnung (BGS 732.21) geregelt. Nach dem zur Zeit gültigen Schlüssel beteiligen sich die Gemeinden zu 45%.

Mit der NFA werden dem Kanton Solothurn im öffentlichen Verkehr Kosten in der Höhe von Fr. 8.1 Mio. belastet, während der Kanton Solothurn insgesamt von der NFA entlastet wird. Die Gemeinden werden an dieser Mehrbelastung der ÖV-Kosten nicht beteiligt. Eine entsprechende Revision des ÖV-Gesetzes sieht daher vor, den Gemeindeanteil von 45% auf 37% zu senken.

Bei neuen Angeboten profitieren die Gemeinden mit dem revidierten ÖV-Gesetz von dem auf 37 % ermässigten Satz. Da das revidierte Gesetz noch nicht in Kraft ist, sind in obiger Tabelle die Gemeindebeiträge sowohl nach dem heute gültigen Schlüssel von 45% als auch nach dem neuen Schlüssel bei Annahme des revidierten ÖV-Gesetzes von 37% ausgewiesen.

aus kantonaler Sicht nur eine längerfristige Option darstellen.

- **Integration Schülerverkehr Hauenstein – Ifenthal – Wisen in den ÖV**
Die Integrationsmöglichkeiten werden weiter geprüft, aber frühestens mit dem Fahrplan 2012 umgesetzt.

Weitere Ausbauschritte

Folgende längerfristige Ausbaumassnahmen werden weiterverfolgt:

- **Integraler 30'-Takt Regionalzüge SBB-Linie 650 (Olten – Aarau)**
- **Ausdehnung 30'-Takt Linie 17 in Abhängigkeit Angebotsausbau Bahnlinie 650 und Verdichtung Bedienung Bad Lostorf in Abhängigkeit der Nachfrage**
- **Aufhebung Ringlinienbetrieb Linien 571 und 572 in den Randstunden Abend**
- **Generelle Taktverdichtungen in Abhängigkeit der Nachfrageentwicklung**
- **Verlängerung BOGG-Linie 3 Bornfeld in Abhängigkeit des Überbauungsforschrittes**
- **Neue Buslinie Gäu – Oberaargau in Abhängigkeit Angebot auf der Schiene**
- **Verbindung Kienberg – Niederamt**
- **Ausdehnung Ortsbus Däniken**
- **Neuerschliessung Mahren (Lostorf) und Eppenberg**

Zeitliche Aspekte / Umsetzung

Die Förderung und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs sind einer der wichtigsten Handlungsschwerpunkte des Agglomerationsprogramms Verkehr und Siedlung AareLand. Mit dem dargestellten, optimierten Buskonzept liegt ein gegenüber heute wesentlich verbessertes und kundenfreundlicheres Busangebot vor. Die Einführung des Halbstundentaktes im Regionalzugsverkehr zwischen Olten und Solothurn in den Randzeiten am Abend ergänzt das Buskonzept ideal. Die Umsetzung der konkret dargestellten Optimierungs- und Ausbaumassnahmen ist für das Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr für die Jahre 2010 – 2011 vorgesehen.

Um die Vorstellungen der von den Optimierungen profitierenden Gemeinden und anderer Institutionen kennenzulernen, läuft eine Vernehmlassung bis am 6. März 2009. Basierend darauf wird das weitere Vorgehen im Detail festgelegt.

Herausgeber:

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



Verfasser:

Bahn + Bus Beratung AG 3B
Bern



Optimierung Busangebot Region Olten Gösgen Gäu

Das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung AareLand (60 Gemeinden, 3 Regionen, 1 Raum, 220'000 Einwohner) umfasst im öffentlichen Verkehr ein Massnahmenbündel, welches eine Attraktivitätssteigerung des Busangebotes in der Region Olten Gösgen Gäu enthält. Auch das regionale Entwicklungskonzept für das Niederamt (REK Niederamt) enthält Massnahmen/Visionen für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs auf Schiene und Strasse. Die Förderung und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs stellen eine zentrale Handlungsebene zur Bewältigung der künftigen Verkehrsprobleme in der Region Olten Gösgen Gäu dar.

Das Busangebot im Raum Olten umfasst seit längerem eine dichte Bedienung zwischen Wangen bei Olten und Dulliken (Linie 1) sowie zwischen Trimbach und Oftringen (Linie 2). Mit der ersten und zweiten Stufe des Angebotskonzeptes OGG konnten in jüngster Vergangenheit bereits Verbesserungen im Busangebot realisiert werden, z. B. weitere Taktverdichtungen Linien 1 und 2 abends, Verlängerung Linie 2 nach Oftringen, Einführung Industrielinie Gäu (seit November 2008) und Ortsbus Däniken (seit Dezember 2008).

Im Fahrplanverfahren und in verschiedenen Kundenreaktionen wird häufig darauf hingewiesen, dass die dichte Bedienung auf weitere Gemeinden ausgedehnt werden soll (z. B. Hägendorf, Rickenbach, Winznau, Obergösgen, Lostorf). Auch bezüglich einer besseren Vernetzung der Gemeinden untereinander stehen Forderungen im Raum. Die wichtigsten sind:

- Attraktive Verbindungen für die Gemeinden des Gäu nach Oensingen, kürzere Anbindung ans nationale Netz
- Attraktive Querverbindungen Aaregäu – Mittelgäu – Berggäu unter Berücksichtigung zentralisierter Einrichtungen
- Neuerschliessung Bornfeld Olten und Wil
- Attraktive Tangentialverbindung Lostorf – Obergösgen – Dulliken unter Berücksichtigung der neuen Sozialregion

- Generelle Taktverdichtungen, insbesondere Ausbau Abendangebot
- Berücksichtigung Schülerbedürfnisse

Das optimierte Buskonzept für die Agglomeration Olten Gösgen Gäu berücksichtigt die wichtigsten Forderungen und stellt eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar. Neben den vorgeschlagenen Taktverdichtungen zur Beseitigung der Kapazitätsprobleme an Werktagen, Linienverlängerungen sowie Neuerschliessungen wird insbesondere auch für die Wochenenden und die Randstunden am Abend ein Angebot vorgeschlagen, das ein konsequentes Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr möglich macht.

Dass ein Ausbau des ÖV-Angebotes, welches den Zielsetzungen des Agglomerationsprogramms entspricht, auch zu höheren Betriebskosten und damit zu erhöhten Abgeltungen für die öffentliche Hand führt, kann angesichts der heutigen Systemeffizienz nicht vermieden werden. Mit dem resultierenden Nutzen können die durch das optimierte Buskonzept verursachten Kosten aber sicher als verhältnismässig und angemessen bezeichnet werden.

Das optimierte Buskonzept trägt letztlich massgeblich dazu bei, dass der Gesamtverkehr in der Region Olten entsprechend den Zielsetzungen des Agglomerationsprogramms optimal abgewickelt werden kann.



Das Wichtigste auf einen Blick

Das optimierte Buskonzept für die Region Olten Gösgen Gäu umfasst eine ganze Palette von Verbesserungen. Schwerpunkte sind:

• Neue Linienkonzepte

Die Linie 505 wird konsequent ab Kestenholz nach Oensingen verlängert und vermittelt dort die gewünschten Fernverkehrsanschlüsse.

Die Linien 126 und 127 werden komplett neu konzipiert. Die Linie 126 verkehrt ab Wolfwil nach Fulenbach/Bonningen, in den Spitzenzeiten ab Bonningen je stündlich nach Olten und Hägendorf. Die Linie 127 verkehrt ab Wolfwil nach Neuendorf und ab dort weiter via Egerkingen bis nach Olten.

Die Linie 1 wird in den Spitzenzeiten bis nach Härkingen verlängert.

Die Linie 17 wird zu einer echten Tangentiallinie Dulliken – Obergösgen – Lostorf – Stüsslingen ausgebaut.

Starkkirch/Wil und das Bornfeld Olten werden in die BOGG-Linie 3 integriert.

• Neue Verknüpfungspunkte

Neuendorf wird zu einem zentralen Busknoten. Zwischen den Linien 505, 126 und 127 kann schlank umgestiegen werden, womit die Gemeinden des Gäu optimal vernetzt werden.

Obergösgen wird mit der ausgebauten Linie 17 zu einem zentralen Busknoten im Niederamt. Dank den guten Anschlüssen mit den Linien 571 und 572 entstehen zahlreiche, neue attraktive ÖV-Verbindungen.

Die Bahnhöfe Egerkingen und Dulliken werden als Umsteigepunkte Bahn-Bus aufgewertet.

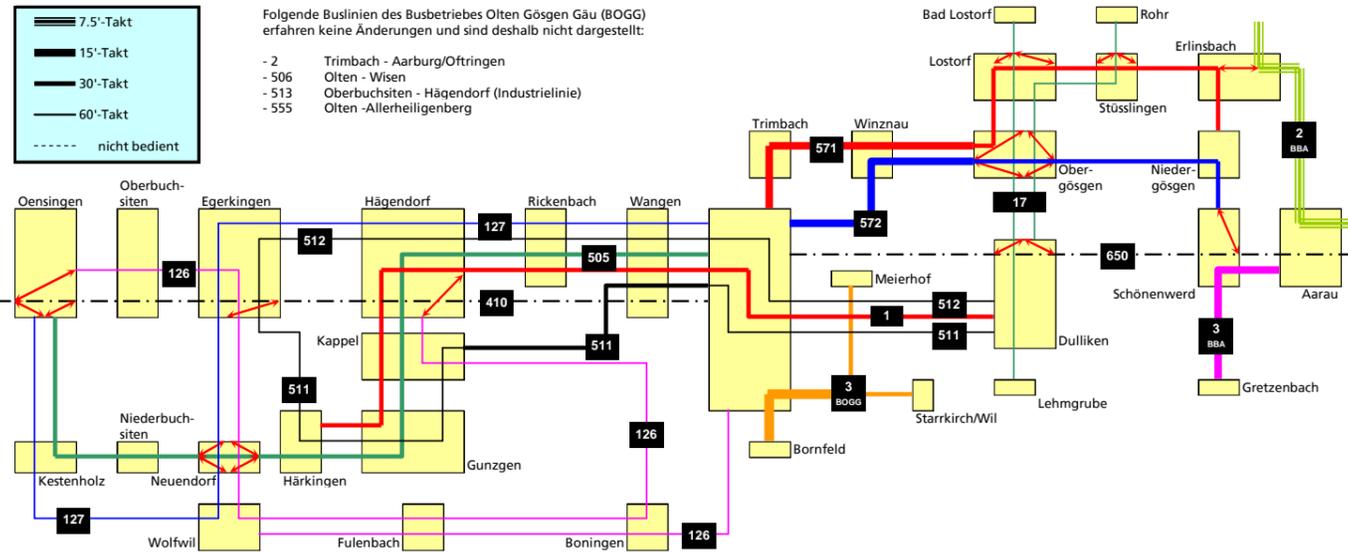
• Generelle Taktverdichtungen Schliessung von Taktlücken

Nicht nur an Werktagen sondern auch am Wochenende wird das Taktintervall auf verschiedenen Linien verdichtet.

Zahlreiche Taktlücken werden konsequent geschlossen.

Die wichtigsten Angebotsmerkmale, Änderungen und Anpassungen sind nachfolgend in Schemaskizzen aufgezeigt und kurz erläutert. Linien, für welche keine Änderungen vorgesehen sind, werden nicht explizit erwähnt.

Montag bis Freitag Spitzenzeiten (ca. 6.00 - 8.30 / 11.30 - 13.30 / 16.30 - 18.30 Uhr)



Teil West (Korridor Oensingen – Olten)

Konzeptbeschreibung
 Neuendorf wird zu einem Busknoten zu den Minuten 00 und 30. Die Linie 126 verkehrt ab Wolfwil via Fulenbach – Boningen – Kappel nach Hägendorf. Die schnelle Verbindung Wolfwil – Fulenbach – Boningen – Aarburg – Olten bleibt bestehen. Die Linie 127 verkehrt von Oensingen/Kestenholz ab Wolfwil nach Neuendorf und weiter via Egerkingen nach Olten. Die Linie 505 wird ab Kestenholz nach Oensingen verlängert. Die Linie 1 wird ab Wangen bis Härkingen verlängert. Die Linien 511 und 512 bleiben unverändert und stellen zusammen mit der Linie 1 wie heute den 15'-Takt zwischen Wangen und Dulliken sicher. Der Abschnitt Kappel – Olten der Linie 511 wird zum 30'-Takt verdichtet, womit auch Kleinwangen stündlich zwei Buskurse von/nach Olten erhält.

Wichtigste Verbesserungen

Die Gemeinden im Gäu werden optimal vernetzt, womit u. a. ideale Transportvoraussetzungen für die komplexen Schülerbedürfnisse entstehen. Die Gemeinden im Mittelläu ohne Bahnanschluss erhalten mit der Linie 505 Fernverkehrsanschlüsse in Oensingen. Der Bahnhof Egerkingen wird zu einem wichtigen Umsteigepunkt Bahn – Bus. Auf der Achse Härkingen – Gunzgen – Kappel – Hägendorf – Rickenbach – Wangen – Olten entsteht der 15'-Takt (Linien 1/505).

Teil Ost (Korridor Olten – Aarau und Stadt Olten)

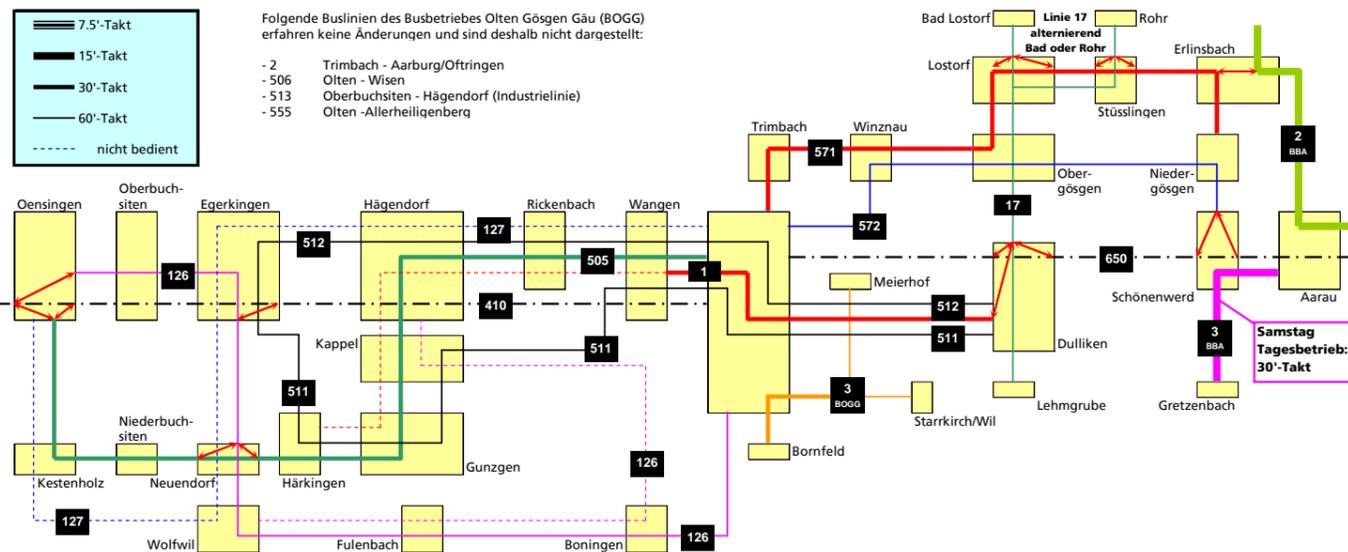
Konzeptbeschreibung

Die Linie 572 erfährt keine Änderungen und bedient das Industriegebiet Olten. Die Linie 571 verkehrt konsequent zwischen Olten – Trimbach Post – Rankwog – Oberösgen – Lostorf – Stüsslingen – Erlinsbach – Niedergösgen. Die Bedienung von Rohr und Lostdorf Mineralquelle/Bad wird von der Linie 571 entkoppelt. Lastrichtungsabhängig verkehrt ein Zusatzfahrzeug auf einer "Ringlinie" Olten Bahnhof – Olten Industrie – Winznau – Oberösgen – Winznau – Rankwog – Trimbach – Olten Bahnhof. Die Linie 17 wird zu einer echten Tangentiallinie Dulliken – Oberösgen – Lostorf – Stüsslingen ausgebaut und bedient neu das Bad Lostorf und Rohr. Die Linie 3 des BOGG wird auf das Niveau der übrigen städtischen Linien ausgebaut und mit einem neuen Linienast nach Starrkirch/Wil verlängert.

Wichtigste Verbesserungen

Die Linien 571/572 werden lastrichtungsabhängig zwischen Oberösgen und Olten zum 15'-Takt verdichtet. Oberösgen wird durch die Linie 17 zu einem zentralen Busknoten und ermöglicht zahlreiche, neue "interne" ÖV-Beziehungen (Vernetzung der Gemeinden). Die Linie 17 stellt für Stüsslingen, Lostorf, Rohr und Oberösgen neu auch attraktive Anschlüsse an die Regionalzüge von/nach Olten und Aarau in Dulliken sicher. Starrkirch/Wil wird ins Stadtnetz integriert.

Montag bis Freitag Zwischenzeiten (ca. 8.30 - 11.30 / 13.30 - 16.30 / 19.30 - 20.00 Uhr) und Samstag Tagesbetrieb (Betriebsaufnahme bis ca. 20.00 Uhr)



Teil West (Korridor Oensingen – Olten)

Konzeptbeschreibung

Das Liniennetz erfährt gegenüber den Spitzenzeiten keine Änderungen. Aufgrund der heutigen und künftig zu erwartenden Nachfrage wird das Angebot gegenüber den Spitzenzeiten aber auf einzelnen Linien oder Linienabschnitten reduziert:

- Die Linie 1 verkehrt wie bisher nur bis Wangen (Mühlestrasse).
- Der Linienabschnitt Wolfwil – Boningen – Hägendorf der Linie 126 wird nicht bedient.
- Die Linie 127 verkehrt nicht.
- Der Abschnitt Kappel – Kleinwangen – Olten der Linie 511 wird wie bisher im 60'-Takt betrieben.

Wichtigste Verbesserungen

Die Linie 505 wird durchgehend im 30'-Takt betrieben, womit die Gemeinden im Mittelläu ohne Bahnanschluss halbstündliche Busdirektverbindungen nach Olten und gute Fernverkehrsanschlüsse in Oensingen von/nach Solothurn und Olten erhalten. In Egerkingen stellt die Linie 126 zudem attraktive, stündliche Umsteigemöglichkeiten auf die SBB-Regionalzüge von/nach Olten sicher (Reisezeitgewinn Neuendorf gegenüber Busdirektverbindung z.B. 10 Minuten).

Teil Ost (Korridor Olten – Aarau und Stadt Olten)

Konzeptbeschreibung

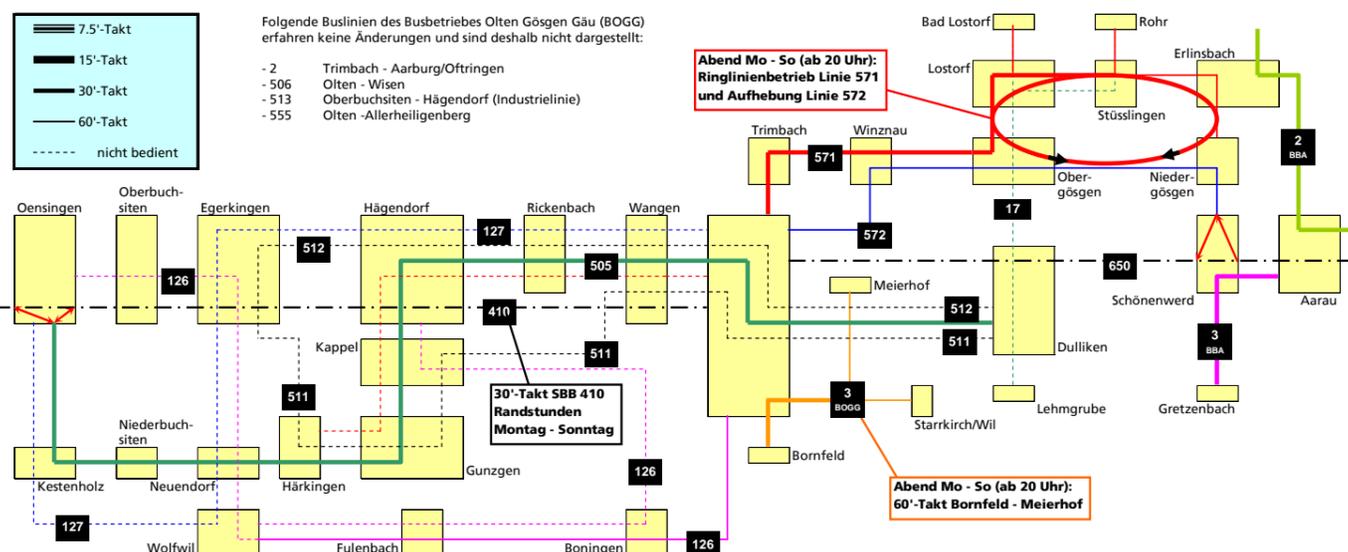
Das Liniennetz der Spitzenzeiten wird übernommen. Die BOGG-Linie 3 wird zum 30'-Takt ausgebaut. Angebotsreduktionen gegenüber den Spitzenzeiten sind auf folgenden Linien-/abschnitten vorgesehen:

- Die Verdichtungskurse zwischen Oberösgen und Olten auf den Linien 571/572 werden nicht geführt.
- Die Linie 17 wird im 60'-Takt betrieben.

Wichtigste Verbesserungen

Die Linie 571 verkehrt konsequent im 30'-Takt; alle bestehenden Taktlücken werden geschlossen (integraler 30'-Takt für Erlinsbach, Stüsslingen, Lostorf, Oberösgen und Winznau von/nach Olten. Die Linie 17 verkehrt neu an Samstagen bis ca. 20 Uhr im 60'-Takt. Rohr und das Bad Lostorf können alternierend alle 2 Stunden bedient werden. Bei der Detailplanung ist festzulegen, ob das Bad Lostorf zu gewissen Tageszeiten stündlich bedient werden soll. Die BBA-Linie 3 verkehrt neu auch am Vormittag von Montag bis Freitag im integralen 15'-Takt. Die BOGG-Linie 3 verkehrt durchgehend im 30'-Takt und bedient im Osten stündlich alternierend das Quartier Meierhof oder Wil.

Sonntag Tagesbetrieb (Betriebsaufnahme bis ca. 20.00 Uhr) und Montag bis Sonntag Randzeiten (ca. 20.00 bis Betriebsschluss)



Teil West (Korridor Oensingen – Olten)

Konzeptbeschreibung

Die Linie 505 wird mit der Linie 1 verknüpft, im integralen 30'-Takt betrieben und bildet die "Rückgratlinie" für das Gäu. Die Linie 127 wird im 60'-Takt zwischen Wolfwil und Olten betrieben. Damit auch Egerkingen und Oberbuchsiten in den Randzeiten halbstündliche Verbindungen von/nach Olten erhalten, wird der Regionalzugsverkehr auf der SBB-Linie 410 zwischen Olten und Solothurn am Abend an allen Tagen mit 4 zusätzlichen Kurspaaren zum 30'-Takt verdichtet.

Wichtigste Verbesserungen

Alle Gemeinden im Mittel- und Berggäu, welche nicht über einen Bahnanschluss verfügen (Rickenbach, Kappel, Gunzgen, Härkingen, Neuendorf, Niederbuchsiten und Kestenholz), erhalten mit der Linie 505 von 6 bis 24 Uhr halbstündliche Busdirektverbindungen nach Olten und gute Fernverkehrsanschlüsse in Oensingen von/nach Solothurn und Olten. Wolfwil, Fulenbach und Boningen erhalten mit der Linie 127 attraktive, stündliche Verbindungen von/nach Olten von 6 bis 24 Uhr. Vom 30'-Takt auf der SBB-Linie 410 in den abendlichen Randzeiten profitieren nicht nur Egerkingen und Oberbuchsiten. Mit diesem Angebotsmodul wird ein grosser Nutzen weit über die Grenzen von AareLand hinaus bis nach Solothurn geschaffen.

Teil Ost (Korridor Olten – Aarau und Stadt Olten)

Konzeptbeschreibung

Die Linie 572 wird bis 20 Uhr im 60'-Takt betrieben. Die Linie 17 verkehrt nicht. Die BBA-Linie 3 wird konsequent zum 30'-Takt ausgebaut. Die BOGG-Linie 3 verkehrt am Sonntag bis 20 Uhr im 30'-Takt (stündliche Meierhof und Starrkirch/Wil) und ab 20 Uhr im 60'-Takt zwischen Bornfeld und Meierhof. Die Linie 571 verkehrt sonntags tagsüber im 30'-Takt, wobei stündlich das Bad Lostorf und Rohr bedient werden; der Linienabschnitt Stüsslingen – Niedergösgen wird deshalb nur stündlich bedient. In den Randstunden am Abend wird der heutige Rundkursbetrieb aufrechterhalten. Neu erhalten aber alle Gemeinden zwei Abfahrten pro Stunde ab dem Bahnhof Olten.

Wichtigste Verbesserungen

Zusätzlich zum Sonntagsangebot wird vor allem das Abendangebot für Oberösgen, Lostorf, Stüsslingen, Erlinsbach und Niedergösgen massiv ausgebaut. Alle Gemeinden erhalten ab Olten zwei Abfahrten pro Stunde (Lostorf, Stüsslingen, Erlinsbach und Niedergösgen stündlich direkt und stündlich mit Umwegfahrt). Vom integralen 30'-Takt auf der BBA-Linie 3 profitiert insbesondere auch Schönenwerd. Die von der BOGG-Linie 3 bedienten Stadtquartiere in Olten erhalten ein gänzlich neues Abend-/Randstundenangebot.