

**Kanton Solothurn  
Amt für Verkehr und Tiefbau**

**Agglomeration Olten Gösgen Gäu  
Optimierung Busangebot**

**Auswertung der Vernehmlassung**

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung – Gegenstand der Vernehmlassung</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Ergebnisse</b>	<b>2</b>
2.1	Quantitative Auswertung - Rücklaufquote	2
2.2	Inhaltliche Auswertung	3
2.3	Handlungsbedarf Konzeptüberarbeitung	4
<b>3</b>	<b>Vormerkungen für künftige Planungen/Angebotsoptimierungen</b>	<b>5</b>

## Anhang

Liste aller fristgerecht eingetroffenen Vernehmlassungseingaben

## Zusammenfassung/Gesamtfazit

Die vorgeschlagenen Massnahmen des Konzepts "Optimierung Busangebot Agglomeration Olten Gösgen Gäu" werden grossmehrheitlich begrüsst und befürwortet. Es wird allgemein attestiert, dass die vorgeschlagenen Massnahmen den bekannten Schwachstellen und gestellten Forderungen und Wünschen Rechnung tragen. Alle wichtigen Zielsetzungen werden erreicht. Z. T. erforderliche Kompromisslösungen aufgrund übergeordneter Vorgaben und Randbedingungen werden als sinnvoll erachtet und akzeptiert.

Praktisch alle Einwohnergemeinden sind bereit, die durch die Angebotsverbesserungen entstehenden Zusatzkosten zu übernehmen, da den Zusatzkosten ein adäquater Nutzen gegenübersteht. Lediglich gegen die vorgeschlagenen Taktverdichtungen auf der BBA-Linie 3 werden Einwände vorgebracht. Verschiedentlich wird die rechtsgültige Verordnung zur Festsetzung der Leistungen der Einwohnergemeinden an den öffentlichen Verkehr (Kostenverteil-Verordnung vom 2. Mai 1994) in Frage gestellt. Dieser Aspekt ist jedoch nicht Gegenstand der vorliegenden Vernehmlassung.

Bezüglich Umsetzungstermin für die vorgeschlagenen Massnahmen besteht Einigkeit:

Fahrplanwechsel 2009 am 13. Dezember 2009

## 1 Einleitung – Gegenstand der Vernehmlassung

Das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung AareLand umfasst im ÖV ein Massnahmenbündel, welches eine Attraktivitätssteigerung des Busangebotes in der Region Olten Gösgen Gäu (Solothurner Teil des Agglomerationsprogramms AareLand) enthält. Auch das regionale Entwicklungskonzept für das Niederamt (REK Niederamt) enthält Massnahmen/Visionen für die Weiterentwicklung des ÖV auf Schiene und Strasse.

Das heutige Busangebot umfasst eine dichte Bedienung zwischen Wangen bei Olten und Dulliken (Linie 1) sowie zwischen Trimbach und Oftringen (Linie 2). 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 latente Forderungen im Raum.

Im Zeitraum August 2008 bis Januar 2009 hat eine breit abgestützte, vom Regierungsrat eingesetzte Arbeitsgruppe (bestehend aus Vertretern der Kantone Solothurn und Aargau, der betroffenen Gemeinden sowie der transportverantwortlichen Unternehmungen) unter fachlicher Begleitung der Bahn + Bus Beratung AG 3B das "Optimierte Buskonzept Agglomeration Olten Gösgen Gäu" erarbeitet. Der Schlussbericht kann auf der Homepage [www.avt.so.ch](http://www.avt.so.ch) unter der Rubrik Amt für Verkehr + Tiefbau/Öffentlicher Verkehr/Vernehmlassungen ÖV nachgelesen bzw. heruntergeladen werden.

Am 26. Januar 2009 fand in Olten eine Informationsveranstaltung statt, an welcher umfassend über das optimierte Buskonzept orientiert wurde.

Die Vernehmlassung dauerte vom 20. Januar bis zum 6. März 2009. Eingeladen zur Vernehmlassung wurden alle betroffenen Einwohnergemeinden, Verbände, Regionalplanungsverbände, Schulen, Transportunternehmungen, Unternehmungen/Firmen, Tarifverbände, Dienststellen des Bundes und anderer Kantone, Parteien des Kantons Solothurn und die kantonalen Verwaltungen Solothurn.

Für die Auswertung wurden alle fristgerecht eingereichten Stellungnahmen in 6 Gruppen eingeteilt:

- 1 Gemeinden
- 2 Behörden
- 3 Interessengemeinschaften/Verbände/Parteien
- 4 Schulen
- 5 Private
- 6 Transportunternehmungen

## 2 Ergebnisse

Der Inhalt der eingereichten Stellungnahmen ist im Anhang vollständig, aber in abgekürzter Form wiedergegeben. Zu jeder Eingabe ist in der letzten Spalte eine Beurteilung aus Sicht Kanton Solothurn angefügt.

### 2.1 Quantitative Auswertung - Rücklaufquote

Fristgerecht eingereichte Vernehmlassungen<sup>1</sup> gemäss Brief Bau- und Justizdepartement vom 19. Januar 2009 :

Gruppe	Anzahl	Nummern (siehe Anhang)
1 Gemeinden	27	1 – 27
2 Behörden	4	100 – 103
3 Interessengemeinschaften/Verbände/Parteien	6	200 – 205
4 Schulen	0	300 – ...
5 Private	7	400 – 406
6 Transportunternehmungen	2	500 – 501
Total	46	

Wichtig und erfreulich ist die Feststellung, dass 27 Einwohnergemeinden geantwortet haben (z. T. summarisch durch den Verein Gemeindepräsidentenkonferenz Gäu GPG).

Es wird aber bedauert, dass keine der direkt angeschriebenen Schulen an der Vernehmlassung teilgenommen hat; war es doch u. a. auch eines der Hauptziele der Angebotsoptimierung, heutige spezifische Schülertransporte in das Grundangebot des öffentlichen Regionalverkehrs zu integrieren, was mit dem optimierten Buskonzept erreicht werden konnte. Es muss jedoch trotzdem davon ausgegangen werden, dass erst nach Vorliegen der Fahrplanentwürfe (eventuell sogar erst nach einer allfälligen Einführung der neuen Angebotskonzepte) spezifische Forderungen gestellt werden, welchen nur mittels umständlichen und aufwändigen "Korrekturmassnahmen" oder allenfalls sogar teuren "Zusatzkursen" Rechnung getragen werden kann.

---

<sup>1</sup> Die offizielle Vernehmlassung dauerte wie bereits erwähnt bis am 6. März 2009. Erfasst wurden alle Stellungnahmen, welche entweder per E-Mail oder per Post bis am 13. März 2009 bei der Vernehmlassungsstelle eingetroffen sind.

## 2.2 Inhaltliche Auswertung

Nachfolgend werden die wenigen konzeptrelevanten Kritikpunkte und die jeweilige Stellungnahme des Kantons Solothurn aufgeführt.

Auf Detailanliegen (beispielsweise Fahrplanlage einzelner Kurse oder Fragen zu lokalen Haltestellen/Linienführungen) wird hier nicht eingegangen; diese können im Anhang nachgelesen werden und sind Gegenstand der nachfolgenden Umsetzungsphase. Ebenso werden Forderungen betreffend Fernverkehr (namentlich Halbstundentakt Oensingen) und Infrastrukturausbauten Schiene (Eppenbergtunnel) nicht weiter dokumentiert, da sie nicht Gegenstand der vorliegenden Vernehmlassung sind.

Wer	Kritik/Forderung	Stellungnahme Kt. SO
EG Boningen	30'-Takt Olten via Aarburg in HVZ trotz willkommener Verbindung nach Hägendorf beibehalten. Verbindung Hägendorf auch in den Zwischenzeiten.	Überangebot angesichts der Potenziale. (2007: ~ 670 Einwohner)
EG Däniken	Däniken bleibt "Businsel" im Niederamt. "Buslücke" Däniken soll geschlossen werden. Ausreichend Argumente für Anschluss an Busnetz Olten – Aarau. Busbetrieb links und rechts Aare zwischen Olten und Aarau mittelfristig ein "Muss". Argument Parallelverkehr wird nicht verstanden/akzeptiert. Antrag: Anschluss Däniken an BBA-Linie 3.	Fragestellung wurde von Däniken nicht in die Arbeitsgruppe eingebracht. Integration in Busnetz Richtung Aarau wird für spätere Planungen vorgemerkt. Ausdehnung Ortsbus als Option (im Bericht erwähnt).
EG Egerkingen	Zusätzliche Bus-Fahrgelegenheiten in den Randstunden und sonntags.	Ausreichendes Angebot mit vorgeschlagenem 30'-Takt auf der Schiene.
EG Kestenholz	Verlangt Grundlagen zur Aufhebung der Linie 127 in Zwischenzeiten Montag bis Freitag und samstags.	Begründungen sollen in einem gemeinsamen Gespräch erörtert werden.
EG Lostorf	2-stündige Bedienung Bad Lostorf samstags ungenügend.	Abhängig von Inbetriebnahme Bad.
EG Lostorf	Führung Linie 571 in Olten aufgrund Verkehrssituation Basler-Kreuzung via Industriestrasse.	Führung via Rankwog/ Trimbach als integraler Konzeptbestandteil.
EG Schönenwerd	Lehnt die vorgeschlagenen Verdichtungen auf der BBA-Linie 3 und eine Beteiligung an den zusätzlichen Kosten ab.	Soll an einer gemeinsamen Sitzung mit den anderen betroffenen Gemeinden, den Kantonen SO und AG sowie dem BBA diskutiert werden.

Wer	Kritik/Forderung	Stellungnahme Kt. SO
SP Wangen	Buserschliessung Kleinwangen auch nach 20 Uhr und an Sonntagen sowie Erweiterung des vorgeschlagenen Halbstundentaktes.	30'-Takt auf der Schiene (gemäss Vorschlag auch nach 20 Uhr) wird als ausreichend erachtet. Kleinwangen liegt in einem Einzugsbereich von 750 m zur Bahnstation Wangen bei Olten.
Diverse Firmen <sup>2</sup>	Einführung 30'-Takt Linie 572 in den Zwischenzeiten Montag bis Freitag (Bedienung Industriegebiet Olten). Ausdehnung Abendangebot bis 22 Uhr.	Bedürfnis erkannt, Neubeurteilung erforderlich.
Diverse	Angebot an katholischen Feiertagen wie im Normalfahrplan.	Frage wird noch diskutiert.
Diverse	Angebot während Schulferien Sommer wie im Normalfahrplan.	Für die Ferien sind vorläufig keine Angebotsreduktionen vorgesehen.
Diverse	Nachtbusangebot	Kt. Solothurn hat keine Rechtsgrundlage zur Planung/Finanzierung von Nachtbusangeboten. Separate Studie unter Federführung Regionalverein Olten Gösgen Gäu eingeleitet.

### 2.3 Handlungsbedarf Konzeptüberarbeitung

Aufgrund der mehrheitlich positiven Rückmeldungen ist der Handlungsbedarf bezüglich Konzeptüberarbeitung für die erste Umsetzungsphase klein. Zwei zentrale Aspekte stehen im Vordergrund:

- Soll die BBA-Linie 3 überhaupt und wenn ja, an welchen Tagen und zu welchen Tageszeiten verdichtet werden?
- Soll resp. muss die BOGG-Linie 572, zumindest zwischen Bahnhof und Industrie, in den Zwischenzeiten zum 30'-Takt verdichtet werden? Soll das Angebot bis 22 Uhr ausgebaut werden?

Die übrigen Forderungen und Begehren können im Rahmen der Umsetzung beurteilt/behandelt werden oder sind Gegenstand künftiger Planungen, für die erste Umsetzungsphase jedoch nicht "konzeptrelevant".

<sup>2</sup> Weitere Stellungnahmen mit gleichem Inhalt werden gemäss telefonischer Ankündigung erst nach der Eingabefrist eintreffen und sind deshalb im Anhang nicht erfasst.

### **3 Vormerkungen für künftige Planungen/Angebotsoptimierungen**

In der nachfolgenden Auflistung sind diejenigen Eingaben resp. Forderungen wiedergegeben, welche bereits im Rahmen der Konzepterarbeitung als mittel- bis längerfristige Optionen festgehalten und durch die Vernehmlassung bestätigt wurden oder als weiter zu verfolgende Angebotsoptimierungen neu formuliert wurden.

- Einbindung Däniken in Busnetz Agglomeration Aarau (Option Erweiterung Ortsbus Däniken)
- Verbindung Gäu – Oberaargau (Langenthal)
- Integration Schülerverkehr Wisen/Ifenthal
- Anbindung Kienberg an Niederamt (Untersuchungen durch PostAuto AG)
- Vereinheitlichung Angebotskonzept Linien 17 und 571 an Samstagen und Sonntagen
- Busverbindung Walterswil – Däniken
- Anschluss Mahren (Ortsteil von Lostorf) ans Busnetz

# ANHANG

## Eingereichte Stellungnahmen

	<u>Seiten</u>	<u>Nummern</u>
1 Gemeinden .....	1 – 9	1 – 27
2 Behörden .....	10	100 – 103
3 Interessengemeinschaften/Verbände/Parteien .....	11 – 13	200 – 205
4 Schulen .....	14	300 – ...
5 Private .....	15 – 16	400 – 406
6 Transportunternehmungen .....	17	500 – 501



**1 Stellungnahmen Gemeinden**

Nr	Gemeinde	Datum	Inhalt	Stellungnahme Kt. Solothurn
1	Boningen	03.03.2009	<p>Hauptverkehrszeiten Die Beibehaltung der Direktkurse Wolfwil – Fülenbach – Boningen – Aarburg – Olten in den HVZ wird begrüsst. Diese Verbindung muss aber in den HVZ im 30'-Takt weitergeführt werden. Bereits heute bestehen Kapazitätsprobleme. Der Verbindung Richtung Untergäu (Hägendorf) wird zugestimmt, jedoch nicht auf Kosten der Direktkurse Olten. Die HVZ ist bis auf 9 Uhr auszudehnen.</p> <p>Zwischenzeiten Auch in den Zwischenzeiten ist Boningen auf die Verbindung nach Hägendorf angewiesen (Sozialregion Untergäu SRU).</p> <p>Randzeiten Mit dem vorgeschlagenen Angebotskonzept ist die Gemeinde einverstanden.</p>	Forderungen werden angesichts der Potenziale (2007: ~ 670 Einwohner) als Überangebot erachtet.
2	Däniken	27.02.2009	<p>Die zweijährige Pilotphase für den Ortsbus Däniken ist positiv festzuhalten. Die Gemeinde wird alles dafür tun, dass der Ortsbus auch nach der Pilotphase weitergeführt werden kann, da er eine gute Angebotsverbesserung für die Dorfbewohner und Arbeitnehmer darstellt. Das Pilotprojekt kann erst ein erster Schritt sein; weitere Schritte müssen unbedingt folgen.</p> <p>Der Gemeinderat bedauert, dass Däniken eine "Businsel" im Niederamt bleibt und stellt die Frage, weshalb dieser Aspekt bei der Studie nicht einmal thematisiert wurde. Es ist für die ganze Region wichtig, dass die "Buslücke" Däniken geschlossen und das Dorf an das regionale Busnetz angeschlossen wird. Es liegen ausgezeichnete Argumente vor, die Gemeinde an das Busnetz Olten – Aarau anzuschliessen (Arbeitsplätze, Schülerbedürfnisse, Sozialregion etc.).</p> <p>Alle Gründe sprechen für eine Anbindung an das Busnetz Gretzenbach – Schönenwerd – Aarau. Die Verlängerung des Ortsbusses nach Gretzenbach wurde zwar aufgeführt, aber nicht weiterverfolgt; warum?</p> <p>Aus Sicht Däniken ist ein Busbetrieb links und rechts der Aare zwischen Olten und Aarau mittelfristig ein "Muss". Die Bahnsituation ist heute infrastrukturbedingt unbefriedigend (nur Stundentakt in den Zwischenzeiten). Diese Situation wird nicht besser bis der Eppenbergtunnel gebaut ist; dies wird jedoch noch Jahre dauern.</p> <p>Das Argument "Parallelbetrieb" Bahn-Bus resp. Konkurrenzierung Bahnangebot wird von keiner Seite verstanden. Die rege Benutzung der Schnellbusse Aarau – Schönenwerd – Däniken und der "Schulbusse" von Däniken Richtung Olten beweisen, dass ein Busbedarf vorhanden ist.</p> <p>Bei einer Fusion von Däniken und Walterswil muss eine Busverbindung umgehend umgesetzt werden. Die Details sind gegebenenfalls noch zu prüfen.</p> <p>Antrag: Die Idee der Anbindung von Däniken an das Busnetz Richtung Gretzenbach – Schönenwerd – Aarau ist nochmals eingehend zu diskutieren und in die Planung aufzunehmen. Viele Argumente sprechen dafür (Argumente in Stellungnahme aufgelistet).</p>	<p>Der Kanton Solothurn hofft, dass der Ortsbus erfolgreich weitergeführt und je nach Erfolgskontrolle auch weiter ausgebaut werden kann.</p> <p>Die zu untersuchenden Angebotswünsche wurden erfragt. Die erwähnte Forderung wurde nicht in die Arbeitsgruppe eingebracht.</p> <p>Eine Verlängerung des Ortsbusses nach Gretzenbach ist nicht Gegenstand der ersten Umsetzungsphase, stellt aber für die Weiterentwicklung des Angebotes eine aus Sicht Kanton Solothurn ernsthafte Angebotserweiterung dar. Sie soll in Abhängigkeit des Erfolgs des Ortsbusses in einem übergeordneten Gesamtkontext später untersucht werden.</p> <p>Sowohl seitens der Kantone als auch seitens Bund (Bundesamt für Verkehr BAV) bestehen klare Richtlinien und Beurteilungskriterien bezüglich "Parallelverkehr".</p> <p>Antrag wird für spätere Planungsstudien vorgemerkt (siehe auch oben.)</p>

**1 Stellungnahmen Gemeinden**

Nr	Gemeinde	Datum	Inhalt	Stellungnahme Kt. Solothurn
3	Dulliken	04.03.2009	<p>Linie 1: Wangen – Olten – Dulliken Der Gemeinderat würde es begrüssen, wenn diese Buslinie in Dulliken nicht einfach nur wenden, sondern eine Schlaufe durch das Dorf ziehen würde: via Bahnhofstrasse – Niederämterstrasse (H5) auf den Kreisel und zur Bushaltestelle "Schäfer". Für eine solche Lösung werden verschiedene Vorteile aufgelistet.</p> <p>Linie 17: Dulliken / Lehmgrube – Lostorf – Stüsslingen – Rohr Der geplante Ausbau ist für Dulliken nicht vorrangig. Bedenken hat der Gemeinderat hinsichtlich des Einsatzes von grösseren Fahrzeugen (Ausbaustandard Strassen). Kleinbusse sollten auch künftig ausreichend sein.</p>	<p>Aus planerischer Sicht sollten "starke" Linien an den Endhalten nicht zur Feinerschliessung "missbraucht" werden. Das Anliegen soll aber zusammen mit dem Betreiber geprüft/diskutiert werden</p> <p>Gemäss BOGG sind die Strassen für Standardbusse befahrbar.</p>
4	Egerkingen	27.02.2009	<p>Der Gemeinderat dankt für die übersichtliche Dokumentation und verständliche Präsentation anlässlich der Infoveranstaltung und verzichtet auf eine Stellungnahme.</p> <p>Die Gemeinde ist aber nach wie vor daran interessiert, Fahrgelegenheiten in den Abendstunden und am Sonntag anbieten zu können. Bedürfnisse und Kosten sollen aber weiterhin geprüft und im Auge behalten werden.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Mit dem vorgeschlagenen 30'-Takt auf der SBB-Linie 410 wird das Randstundenangebot verbessert.</p>
5	Eppenber-Wöschnau	22.01.2009	<p>Der Gemeinderat verzichtet auf eine eigene Stellungnahme. Die Stellungnahme wird durch die Gemeinde Schönenwerd vorgenommen (gemeinsame Stellungnahme).</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
6	Fulenbach	06.03.2009	<p>Fulenbach hat mit Freude zur Kenntnis genommen, dass ein grosser Teil der angemeldeten Bedürfnisse berücksichtigt werden konnte. Nebst den erzielten Gesamtoptimierungen ist für Fulenbach die Berücksichtigung des Hauptanliegens betreffend Anbindung an das Berg- und Mittelgäu von zentraler Bedeutung.</p> <p>Fulenbach ist mit dem vorgeschlagenen ersten Optimierungsschritt grundsätzlich zufrieden, macht jedoch im Hinblick auf eine Weiterentwicklung darauf aufmerksam, dass die Anbindung bzw. die direkte Querverbindung nach Härkingen weiter an Bedeutung zunehmen wird. Der MIV hat mit der Eröffnung der Brief- und Paketzentren Härkingen drastisch zugenommen. Hier könnte in absehbarer Zeit (Fahrplan 2011) mit einer neuen Linie (Fulenbach – Härkingen) eine wesentliche ökologische Verbesserung für die gesamte Region herbeigeführt werden.</p> <p>Die prognostizierten Zusatzkosten erscheinen im Quervergleich mit anderen Gemeinden relativ hoch. Im ÖV-Schlüssel müsste seitens Kantons ein entsprechendes ÖV-Grundangebot festgelegt werden, welches solidarisch abzugelten ist. Zusatzleistungen wie Haltestellen, Takte etc. können anschliessend leistungsbezogen verrechnet werden. Es kann nicht angehen, dass eine Gemeinde aufgrund ihrer Standortstruktur (Aareübergang) einerseits mit Zusatzverkehr belastet und andererseits aufgrund ihrer Bezirkslage im Grundangebot benachteiligt wird.</p> <p>Die Gemeinde wird sich im Rahmen der laufenden Sanierungsarbeiten an der Dorfstrasse Gedanken darüber machen, ob aufgrund der sehr hohen Zusatzbelastungen durch die Busoptimierung ein bis zwei Bushaltestellen aus Kostengründen gestrichen werden müssen.</p> <p>Aufgrund der sich bereits seit längerer Zeit entwickelnden Verkehrssituation (drastische Zunahme Durchgangsverkehr) soll der Ausbau des Busangebotes möglichst rasch umgesetzt werden. Auch die Anbindung an das Untergäu (Hägendorf) muss rasch realisiert werden, da die Sozialregion SRU bereits in Kraft gesetzt wurde.</p> <p>Die Schultransporte der Kreisschule Gäu sind gedanklich/konzeptionell in das Gesamtkonzept einzubinden. Z. B. könnten die Schülerbustransporte (Fulenbach – Neuendorf) auch der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Anrechnung der Abfahrten basiert auf der Kostenverteil-Verordnung vom 2. Mai 1994. Von der Verordnung abweichende Regelungen sind nicht möglich.</p> <p>Besteller für das Angebot inkl. Haltestellen ist der Kanton. Haltestellenaufhebungen aus Kostengründen werden abgelehnt.</p> <p>Entspricht Absicht des Kantons Solothurn.</p> <p>Bei der Konzepterarbeitung wurden die Schülertransportbedürfnisse berücksichtigt. Es wird davon ausgegangen, dass alle Transporte mit dem ÖV abgewickelt werden können und dass keine separaten Schulbusse mehr nötig sind.</p>

**1 Stellungnahmen Gemeinden**

Nr	Gemeinde	Datum	Inhalt	Stellungnahme Kt. Solothurn
7	Gretzenbach	20.02.2009	Der Gemeinderat begrüsst die Taktverdichtung auf der BBA-Linie 3. Der Gemeinderat unterstützt eine Busverbindung Gretzenbach – Däniken (verstärkte Zusammenarbeit Sozialregion, Schülerbedürfnisse etc.). Als klare Bedingung gilt aber, dass weder die Ettenburg- noch die Kohlschwärzstrasse in Gretzenbach befahren werden dürfen.	Wird zur Kenntnis genommen. Für eine Busverbindung Gretzenbach – Däniken steht eine Ausdehnung der Ortsbusses Däniken im Vordergrund.
8	Hägendorf	11.03.2009	Beschluss Gemeinderat: - Er nimmt vom Konzept (inkl. des neuen Kostenteilers) Kenntnis und begrüsst die eingeschlagene Richtung. - Er nimmt von nachstehenden Punkten Kenntnis und beauftragt die Gemeindeverwaltung, diese an die Vernehmlassungsstelle zu überweisen.  Kostenbeteiligung: In Anbetracht dass der Bus in Hägendorf rege benützt wird und Hägendorf in den HVZ einen 15'-Takt erhält, ist der Mehrbetrag durch die zusätzlichen ÖV-Punkte vertretbar.  Offene Punkte/Fragen: a) Übergang HVZ/ZZ/Randstunden Die Übergänge müssen noch detailliert definiert werden. Gilt dieser bei den Abgangs- oder Ankunftszeiten? b) Ferienzeiten Wird der Fahrplan der HVZ auch während den Sommerferien angeboten oder auf das Niveau der ZZ reduziert? c) Kantonale Feiertage Das vorgeschlagene Angebotskonzept soll auch an kantonalen Feiertagen durchgezogen werden (viele Beschäftigte mit Arbeitsort ausserhalb des Kantons). d) Infrastruktur Zurzeit sind keine zusätzlichen Haltepunkte vorgesehen und notwendig. e) Linienführung Linie 555 Es wird beantragt, dass geprüft wird, die Linienführung ab Haltestelle "Allerheiligenrank" mit dem ÖV nach Langenbruck zu verknüpfen (analog früherem Fahrplan). f) Linienführung Linie 513 Es wird beantragt, dass geprüft wird, den Hägendorfer-Kostenbeitrag zu reduzieren, da diese Buslinie vor allem den Industriebetrieben der nachfolgend angefahrenen Gemeinden dient (u. a. Härkingen Briefzentrum).	Wird zur Kenntnis genommen.  Wird zur Kenntnis genommen.  a) Übergänge entsprechen "üblichen" Zeiten und richten sich nach der Nachfrage. Definitive Fahrpläne werden im Fahrplanverfahren (Juni 2009) veröffentlicht. b) Für die Ferienzeiten sind keine Angebotsreduktionen vorgesehen. c) Frage muss noch diskutiert werden. d) Wird zur Kenntnis genommen. e) Wird an Kt. BL und Gemeinde Langenbruck weitergeleitet. f) Kostenverteilungsverordnung sieht keine abweichenden Sonderlösungen vor.
9	Kappel	03.03.2009	Die Gemeinde Kappel begrüsst das neue Konzept. Für die weitere Bearbeitung sind folgende Punkte näher zu prüfen resp. Antworten/Lösungen zu suchen: a) Übergang HVZ / ZZ / Randzeiten Die Übergänge müssen noch detailliert definiert werden. Gilt dieser bei den Abgangs- oder Ankunftszeiten? b) Ferienzeiten Wird der Fahrplan der HVZ auch während den Sommerferien angeboten oder auf das Niveau der ZZ reduziert? c) Kantonale Feiertage Das vorgeschlagene Angebotskonzept soll auch an kantonalen Feiertagen durchgezogen werden (viele Beschäftigte mit Arbeitsort ausserhalb des Kantons). d) Infrastruktur Die Linienführung muss eng mit den Haltepunkten verknüpft sein. Insbesondere stellt sich die Frage der Haltepunkte der Linie 126. e) Linienführung Linie 511 Die Linie 511 soll ab dem Haltepunkt "Gäuerstübli" direkt nach Wangen Dorf geführt werden (ohne Bedienung Mühlestrasse und Bahnhof).	Wird zur Kenntnis genommen.  a) Übergänge entsprechen "üblichen" Zeiten und richten sich nach der Nachfrage. Definitive Fahrpläne werden im Fahrplanverfahren (Juni 2009) veröffentlicht. b) Für die Ferienzeiten sind keine Angebotsreduktionen vorgesehen. c) Frage muss noch diskutiert werden. d) Frage der Haltestellenbedienung wird im Rahmen der Umsetzung im Detail untersucht. e) Wird bei Detailplanung diskutiert.

**1 Stellungnahmen Gemeinden**

Nr	Gemeinde	Datum	Inhalt	Stellungnahme Kt. Solothurn
10	Kestenholz	06.03.2009	Der Gemeinderat unterstützt das Buskonzept. Der Gemeinderat verlangt von den zuständigen Stellen Grundlagen zur Streichung der Linie 127 (Montag - Freitag Zwischenzeiten und Samstag Tagesbetrieb).	Wird zur Kenntnis genommen. Begründungen werden in einem gemeinsamen Gespräch erörtert.
11	Kienberg	12.02.2009	Der Gemeinderat begrüsst eine Verbesserung der Verkehrsverbindung mittels Kleinbusbetrieb zwischen Wittnau-Kienberg-Saalhöhe. Er hofft, dass ein allfälliger ÖV-Ausbau in einem verantwortbaren Kostenrahmen umgesetzt werden kann.	Wird zur Kenntnis genommen.
12	Lostorf	03.03.2009	Der Gemeinderat begrüsst den Fahrplanentwurf. Er enthält für die Region und für Lostorf wesentliche Verbesserungen und wertet Lostorf als Wohn- und Arbeitsort auf. Viele ältere und neuere Forderungen wurden berücksichtigt (Taktverdichtungen, Abend- /Wochenendangebot, vereinfachte Führung Linie 571, Nord-Süd-Erschliessung mit Linie 17). Aus dem Konzept resultieren aber auch Nachteile. Pendler mit Fahrziel ausserhalb Olten bedauern zum Beispiel, dass die Linie 571 immer die Rankwogschlaufe fährt. Ebenfalls gibt es keine Direktverbindungen mehr in die Hasle und das anschliessende "Industriegebiet". Stellungnahme zu den einzelnen Punkten: a) Umsteigen Obergösigen Obergösigen wird zu einem wichtigen Umsteigeknoten für Rohr, Stüsslingen und Lostorf. Die Haltestellensituation muss so vorgesehen werden, dass bequem umgestiegen werden kann. b) Samstagangebot Bad/Rohr Der Samstagfahrplan ist verbesserungswürdig. Eine 2-stündige Bedienung ist bei Inbetriebnahme des Bades nicht akzeptabel. Um für das Bad ein adäquates Samstagangebot zu erhalten, werden 2 Lösungsansätze vorgeschlagen: - Gleicher Fahrplan Linie 17 wie Montag – Freitag - Gleicher Fahrplan Linie 571 wie Sonntag. Diese Lösung hat keine Mehrkosten zur Folge. Der reduzierte Takt Richtung Aarau kann kompensiert werden mit der Linie 17 via Regio Dulliken. Die stündlich wegfallende Verbindung zwischen Erlinsbach und Niedergösigen kann unter Umständen mit der Linie 572 kompensiert werden. c) Linienführung Linie 571 Die Problematik der Linienführung liegt an der oft überlasteten Verkehrssituation um die Basler-Kreuzung und im Zulauf zum Bahnhof. Deshalb soll geprüft werden, ob die Linie nicht unten an der Aare über die Industriestrasse geführt werden könnte. d) Anschluss Mahren In einem weiteren Ausbausritt ist der Anschluss Mahren an das Busnetz zu prüfen (beachte: Mahren 250 Einwohner, Rohr 80 Einwohner). e) Nachtbus Bei der Planung des Nachtbusangebotes sollen auch Winznau, Obergösigen, Lostorf, Stüsslingen, Erlinsbach und Niedergösigen mitberücksichtigt werden. f) Billettausgabe Chauffeur Die Billettausgabe durch die Chauffeure verursacht immer wieder Verspätungen. Alternative Möglichkeiten sollen im Auge behalten werden.	Wird zur Kenntnis genommen. a) Anliegen werden bei der Umsetzung berücksichtigt. b) Bedienung Bad Lostorf wird im Rahmen der Umsetzung nochmals überprüft. Bevor das Bad nicht wiedereröffnet wird, endet die Linie 17 werktags weiterhin bei der Mineralquelle. c) Führung via Trimbach ist zentraler Konzeptbestandteil und steht nicht zur Diskussion. Die Betriebsstabilität muss mit strassenseitigen Massnahmen verbessert werden. d) Wird vorgemerkt. e) Kt. Solothurn hat keine Rechtsgrundlage zur Planung/Finanzierung von Nachtbusangeboten. Separate Studie unter Federführung Regionalverein Olten Gösgen Gäu eingeleitet. Es werden alle Gemeinden berücksichtigt. f) Anliegen wird unterstützt.
13	Luterbach	10.03.2009	Der Gemeinderat begrüsst die abendliche Taktverdichtung auf der Linie 410, hat aber 2 Vorbehalte: - Die Gemeinde ist derzeit nicht in der Lage grünes Licht für die Zusatzkosten zu geben. Aufgrund struktureller Defizite Mehrkosten nur in Ausnahmefällen gutheissen. - Der Gemeinderat möchte Daten und Informationen zum Kostenverteiler.	Wird zu Kenntnis genommen. Wird zu Kenntnis genommen. Berechnung gemäss Kostenverteilmodell. Detaildaten können geliefert werden.

**1 Stellungnahmen Gemeinden**

Nr	Gemeinde	Datum	Inhalt	Stellungnahme Kt. Solothurn
14	Niederbuchsiten	04.03.2009	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es ist positiv, dass die Linie 505 durchgehend bis nach Oensingen geführt wird.</li> <li>- Dass die Regionalzüge durch die Linie 513 in Oberbuchsiten weiterhin sichergestellt sind, wird begrüsst.</li> <li>- Fernverkehrsanschlüsse; Bus 505 via Regio 410 Hägendorf mit Fussmarsch ab Haltestelle Bodenmatt, stündlich. Hier ist nicht klar: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Muss auf den Regionalzug umgestiegen werden, damit die Anschlüsse in Olten erreicht werden?</li> <li>- Können die Passagiere nach Olten auch im Bus weiter verblieben?</li> <li>- Wenn dies stündlich erfolgt, aber der Bus halbstündlich fährt, wie fährt dieser in der zweiten halbstündlichen Fahrt?</li> </ul> </li> <li>- Der ÖV soll optimal auf den Schulbus Zweckverband Gäu angepasst werden.</li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Linie 505 bietet halbstündlich Direktfahrten nach Olten (ohne Fernverkehrsanschlüsse). Fernverkehrsanschlüsse bestehen stündlich in Oensingen und in der anderen Halbstunde muss auf den Regionalzug in Hägendorf umgestiegen werden.</p> <p>Bei der Konzepterarbeitung wurden die Schülertransportbedürfnisse berücksichtigt. Es wird davon ausgegangen, dass alle Transporte mit dem ÖV abgewickelt werden können und dass keine separaten Schulbusse mehr nötig sind.</p>
15	Oberbuchsiten	06.03.2009	<p>Die Weiterführung der Linie 513 ist für Oberbuchsiten sehr wichtig. Nur mit dieser Linie können Einwohner/Innen von Oberbuchsiten direkt ins Mittellgäu gelangen (ohne Umsteigen in Egerkingen mit entsprechenden Wartezeiten). Das Angebot ermöglicht auch den Arbeitnehmer/Innen aus Oberbuchsiten mit dem ÖV in die regionalen Firmen zu fahren. Auch das Alters- und Pflegeheim Stapfenmatt (Niederbuchsiten) kann so von Oberbuchsiten mit dem ÖV erreicht werden sowie der künftige Standort der Sozialen Dienste Thal-Gäu in Härkingen. Der Bekanntheitsgrad der Linie 513 ist seitens Betreiber via Presse noch zu steigern. Dies wurde in der Anfangsphase aus Sicht Oberbuchsiten leider verpasst.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird an BOGG weitergeleitet.</p>
16	Obergösgen	04.03.2009	<p>Grundsätzlich ist der Gemeinderat und die WUK (Werk- und Umweltkommission) mit den vorgeschlagenen Massnahmen einverstanden und sind auch bereit, die Mehrkosten mitzutragen. Begrüsst wird auch die Realisation auf Dezember 2009. Weitere Überlegungen/Anregungen/Forderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Buslinie 571 und 572      Der Gemeinderat nimmt mit Freude zur Kenntnis, dass in der HVZ der 15'-Takt und in der NVZ der 30'-Takt eingeführt wird.</li> <li>b) Buslinie 17                Für die Anpassung an den Schulschluss muss man überprüfen, ob der 15.24 Uhr Bus ab Hardmattschulhaus nach Dulliken nicht ins Angebot aufgenommen werden kann. Durch die angepassten Blockzeiten der Schule Obergösgen 8.10 – 11.45 und 13.30 – 15.05 muss die Mittagszeit angepasst werden. So dass der Schulschluss nicht vor 15.05 endet. Der Gemeinderat geht davon aus, dass sämtliche Busse der Linie 17 via Hardmattschulhaus verkehren.</li> <li>c) Nachtbus                 Der Gemeinderat diskutierte, ob es nicht an der Zeit wäre in den Nächten Fr/Sa und Sa/So einen Nachtbus für das Niederamt anzubieten.</li> <li>d) Rundkurs                 An der WUK Sitzung wurde über die Möglichkeit diskutiert, ob es möglich ist, einen Rundkurs Obergösgen – Winznau – Olten – Dulliken – Obergösgen ins Auge zu fassen.</li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>b) Wird im Rahmen der Umsetzung geprüft. U.U. müssen aber auch geringfügige Anpassungen an den Blockzeiten diskutiert werden können. Die Linie 17 muss in Dulliken Bahnhof die Anschlüsse an die Regionalzüge sicherstellen können.</li> <li>c) Kt. Solothurn hat keine Rechtsgrundlage zur Planung/Finanzierung von Nachtbusangeboten. Separate Studie unter Federführung Regionalverein Olten Gösgen Gäu eingeleitet.</li> <li>d) Würde eine generelle Konzeptänderung zur Folge haben und steht deshalb nicht zur Diskussion.</li> </ul>

**1 Stellungnahmen Gemeinden**

Nr	Gemeinde	Datum	Inhalt	Stellungnahme Kt. Solothurn
17	Oensingen	20.02.2009	<p>Generell kann sich der Gemeinderat der Stellungnahme der Gemeindepräsidentenkonferenz Gäu (GPG) anschliessen. Spezifische Eingabepunkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Mangelhafte Beschriftung und Passagierführung sowie Tatsache, dass nördlich und südlich des Bahnhofs Buslinien verkehren, ist bei vergleichsweise bescheidenem Angebot absolut ungenügend.</li> <li>b) GPG verlangt Halbstundentakt Schnellzüge Oensingen. Für Oensingen stellt sich die Frage der Feinerschliessung. Konzept ist auf die regionalen Anschlüsse der peripheren Gemeinden ausgelegt.</li> <li>c) Betriebswirtschaftliche Durchdringung fehlt (Wille, Kunden abzuholen/hinzuführen, wo Bedürfnisse liegen).</li> <li>d) Zeitgemässes Konzept braucht einheitliche betriebswirtschaftliche Verantwortung nicht nur für Linien/Fahrzeuge, sondern auch für Festlegung Haltestellen, bauliche Vorkehrungen, Information der Passagiere im Bus und an Haltestellen etc. Andere Regionen hier weit besser bedient. Oensingen mit bald 5000 Einwohnern hat neben dem Bahnhof nur 4 Haltestellen.</li> <li>e) Feinerschliessung ist Sache der Gemeinde aber kooperativ mit der GPG zu realisieren.</li> <li>f) Aufgrund Siedlungsentwicklung und Tatsache, dass 1 - 2 km entfernt gleichzeitig mehrere Einkaufszentren gebaut werden, muss sich Gemeinde Gedanken über einen Ortsbus machen, wenn sie in 5 - 10 Jahren auch im ÖV den Standard vergleichbarer Gemeinden in den Kt. Bern, Zürich, Aargau oder Basel erreichen will.</li> <li>g) Anschluss an die Moderne braucht Kostenschub im ÖV des Kantons. Zuerst sollen aber Gegebenheiten in betriebswirtschaftlicher Hinsicht optimiert und die vorhandenen Potenziale ausgeschöpft werden.</li> <li>f) Gemeinderat nimmt zur Kenntnis, dass neues Konzept zu Fr. 48'000.- Mehrkosten führt. Regionaler Busverkehr trägt aber nur wenig bis nichts zur Feinerschliessung von Oensingen bei. Künftige Ausbauten mit Mehrkosten müssen einen adäquaten Mehrwert bringen.</li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Wird an verantwortliche TU (bahnhofseitig SBB) weitergeleitet.</li> <li>b) Feinerschliessung Oensingen nicht Gegenstand der Untersuchungen.</li> <li>c) Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>d) Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>e) Einverstanden.</li> <li>f) Ortsbus Oensingen nicht Gegenstand der Untersuchungen (siehe auch lit. e).</li> <li>g) Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>f) Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
18	Rickenbach	04.03.2009	<p>Die Einwohnergemeinde Rickenbach begrüsst das vorliegende Konzept. Für die weitere Bearbeitung sind folgende Punkte näher zu prüfen resp. Antworten/Lösungen zu suchen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Übergang HVZ / ZZ / Randzeiten Die Übergänge müssen noch detailliert definiert werden. Gilt dieser bei den Abgangs- oder Ankunftszeiten?</li> <li>b) Ferienzeiten Wird der Fahrplan der HVZ auch während den Sommerferien angeboten oder auf das Niveau der ZZ reduziert?</li> <li>c) Kantonale Feiertage Das vorgeschlagene Angebotskonzept soll auch an kantonalen Feiertagen durchgezogen werden (viele Beschäftigte ausserhalb des Kantons).</li> <li>d) Infrastruktur Sind Anpassungen der Haltestellen notwendig? Mindestens eine Haltestelle pro Gemeinde soll mit elektronischer Anzeigetafel der nächsten Abfahrten ausgerüstet sein.</li> <li>e) Linienführung Linie 511 Zur Optimierung der Linienführung soll in Wangen auf die Haltestelle Mühlestrasse verzichtet werden. Die Haltestellen Kleider Frey und Mühlestrasse liegen sehr nahe beieinander und erschliessen das gleiche Quartier.</li> <li>f) Fahrplanzeiten Im Anhang B sind die Fahrplanzeiten verwirrend und sollten überprüft werden. Die Anschlüsse in Olten an den Fernverkehr (BS, ZH, BE, LU) sollen überprüft und optimiert werden (Beilage). Die Abfahrten in Rickenbach sollten besser über die Stunde verteilt werden.</li> <li>g) Nachtkurs Es soll ein Nachtbus-Konzept erarbeitet werden.</li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Übergänge entsprechen "üblichen" Zeiten und richten sich nach der Nachfrage. Definitive Fahrpläne werden im Fahrplanverfahren (Juni 2009) veröffentlicht.</li> <li>b) Für die Ferienzeiten sind keine Angebotsreduktionen vorgesehen.</li> <li>c) Frage muss noch diskutiert werden.</li> <li>d) Keine Anpassungen in Rickenbach. Frage der elektronischen Anzeigetafeln ist mit dem Betreiber zu klären.</li> <li>e) Antrag wird im Rahmen der Detailplanung diskutiert/untersucht/beurteilt.</li> <li>f) Optimierungen werden im Rahmen der Umsetzung geprüft.</li> <li>g) Kt. Solothurn hat keine Rechtsgrundlage zur Planung/Finanzierung von Nachtbusangeboten. Separate Studie unter Federführung Regionalverein Olten Gösgen Gäu eingeleitet.</li> </ul>

## 1 Stellungnahmen Gemeinden

Nr	Gemeinde	Datum	Inhalt	Stellungnahme Kt. Solothurn
19	Schönenwerd	04.03.2009	<p>Allgemeines Die Bus-Feinerschliessung wird in der Bevölkerung kaum thematisiert. Viel wichtiger sind die Aspekte Anbindung Fernverkehr und Regionalzugsangebot. Weitere Verdichtungen im Busnetz sind jeweils sehr kostspielig für die Gemeinde und müssen deshalb im Verbund mit den oben erwähnten, dringend notwendigen Verbesserungen auf der Schiene realisiert werden. Generell sind die Kosten dem Nutzen gegenüberzustellen.</p> <p>Stimmen die Ziele der Busoptimierung? Das Ziel einer guten Feinerschliessung mit dem Bus ist für Schönenwerd weitgehend erreicht. Fahrplanverdichtungen sind vor allem in den HVZ wichtig; diese sind realisiert. Die Verdichtung zum 15'-Takt werktags am Nachmittag war aufgrund der Frequenzen knapp gerechtfertigt. Zusätzliche Verdichtungen (Vormittag, Randzeiten, Wochenende) ohne genaue Analyse der Nachfrage verteuern den ÖV ohne entsprechenden Mehrwert.</p> <p>Sind die Massnahmen geeignet, die Ziele zu erreichen? Die Frage ist nicht nur, ob die Massnahmen geeignet sind, die Ziele zu erreichen. Wichtig ist ebenso die Frage des finanziellen Aufwandes. Dieser Aspekt ist gemessen am Nutzen eindeutig zu hoch. Das Ziel schlanker Anschlüsse wird absolut nicht erreicht. Gemäss Vorschlag würden in Randzeiten und sonntags beim Bus Nr. 3 zusätzliche Kurse geschaffen, die nicht auf den Fernverkehr in Aarau abgestimmt sind (Zugsankunft ZH 05 – Busabfahrt neu 03, Busankunft neu 55 – Zugsabfahrt Zürich 53). Dies ist als negativ zu beurteilen und inakzeptabel.</p> <p>Gewünschter Umsetzungshorizont (12.2009 oder 12.2010)? Die zusätzlichen Verdichtungen haben für Schönenwerd keine Priorität.</p> <p>Bereitschaft zur Kostenübernahme? Das Kosten-/Nutzenverhältnis wird als sehr ungünstig erachtet. Eine Bereitschaft für die Übernahme von zusätzlichen Kosten wird nicht akzeptiert.</p> <p>Bereitschaft zur Realisierung allfälliger Infrastrukturmassnahmen? Infrastrukturmassnahmen in Schönenwerd sind nicht notwendig.</p> <p>Anträge</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Mit einer Führung des Regio-Shuttle Olten – Wettingen und zurück als Regionalzug zwischen Olten und Aarau (Abfahrt Olten 35, Ankunft Olten 24) können die schlanken Anschlüsse an den Fernverkehr in Olten - gegenüber heute – verdoppelt werden (von und nach Basel, Bern, Zürich). Die Verbindung von und nach Luzern ist heute schlicht als unzumutbar zu bezeichnen.</li> <li>Die Abfahrtszeit des Bus Nr. 3 in Aarau ist heute mit derjenigen des Regionalzuges nach Olten praktisch identisch. Neu wäre die Abfahrtszeit des stündlichen Busses an den Randzeiten und am Sonntag um eine halbe Stunde zu verschieben. So wäre ohne zusätzlichen Aufwand ein Anschluss im Halbstundentakt in Aarau möglich (Abfahrt Regionalzug Aarau 40, Bus 10 / Ankunft Regionalzug in Aarau 18, Bus 48).</li> <li>Der beliebte Nachtbus wurde mit dem letzten Fahrplan gestrichen. Er ist in den Nächten FR/SA und SA/SO wieder einzuführen.</li> </ol> <p>Schlussfolgerungen Eine Verdichtung des Busfahrplanes und eine Beteiligung an zusätzlichen Kosten werden abgelehnt. Mit dem gleichen Busangebot, aber einem sinnvolleren gestalteten Fahrplan liesse sich bei gleichen Kosten eine bessere Vernetzung Bahn/Bus realisieren. Die zusätzlichen Gelder beim ÖV im Niederamt sind bei der seit langem verlangten Taktverdichtung Schienenverkehr einzusetzen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. <u>Soll mit den betroffenen Gemeinden, den Kantonen SO und AG sowie dem BBA diskutiert werden.</u></p> <p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Führung zwischen Olten und Aarau als Regionalzug ist aufgrund der Infrastruktur (Verfügbarkeit Trasse) nicht möglich und wurde bereits eingehend geprüft.</li> <li>Umlauf mit Busankunft 48 / Busabfahrt 10 in Aarau erfordert 2 Fahrzeuge (Standzeit Gretzenbach 52 Minuten). Die Zusatzkosten fallen auch so an.</li> <li>Kt. Solothurn hat keine Rechtsgrundlage zur Planung/Finanzierung von Nachtbusangeboten. Separate Studie unter Federführung Regionalverein Olten Gösgen Gäu eingeleitet.</li> </ol> <p>Die vorgeschlagenen Verbesserungen ohne zusätzliche Betriebsmittel beim Bus sind nicht möglich (siehe oben). <u>Gemeinsame Aussprache siehe oben.</u></p>



**1 Stellungnahmen Gemeinden**

Nr	Gemeinde	Datum	Inhalt	Stellungnahme Kt. Solothurn
20	Starrkirch-Wil	30.01.2009	Die Ziele der Studie werden durch die vorgeschlagenen Massnahmen erreicht; die Massnahmen sind geeignet. Der Umsetzungstermin (13.12.2009) kann aus Sicht des Gemeinderates eingehalten werden. Die Gemeinde ist bereit, die aufgezeigten Mehrkosten zu übernehmen. Für die Einführung des neuen Angebotes sind keine grossen baulichen Massnahmen erforderlich (vorerst keine Busbuchten und keine Wartehäuschen). Die Ausgestaltung der Haltestellen wird mit dem BOGG noch besprochen werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
21	Stüsslingen	02.03.2009	Das Angebotskonzept 2010 stellt für Stüsslingen eine wesentliche Verbesserung dar und die Umsetzung auf Dezember 2009 wird begrüsst. Die Mehrkosten von Fr. 20'000.- hat der Gemeinderat zur Kenntnis genommen. Eine Änderung der Bushaltestellenabfahrten steht zurzeit nicht zur Diskussion.  Obwohl Stüsslingen nicht direkt betroffen ist, stellt der Rat fest, dass das Industriegebiet Olten von Montag bis Sonntag ab ca. 20 Uhr nicht mehr bedient ist (Aufhebung Linie 572). Es wäre zu prüfen, ob die Linie 571 im Stundentakt über das Industriegebiet abgeboten werden sollte.  Die Einführung eines Nachtbusses (samstags) wäre prüfenswert.	Wird zur Kenntnis genommen.  Angebotsausbau, zumindest zwischen Bahnhof und Industrie, wird geprüft.  Kt. Solothurn hat keine Rechtsgrundlage zur Planung/Finanzierung von Nachtbusangeboten. Separate Studie unter Federführung Regionalverein Olten Gösgen Gäu eingeleitet.
22	Trimbach	12.03.2009	Der Gemeinderat Trimbach hat vom Buskonzept OGG in zustimmendem Sinne Kenntnis genommen. Er begrüsst die Verdichtung des ÖV-Angebotes für die Bereiche Winznauerstrasse/Rankwog. Die entstehenden Mehrkosten sind erheblich, werden aber akzeptiert.	Wird zur Kenntnis genommen.
23	Walterswil	19.02.2009	Walterswil erhält einmal mehr höhere Kosten aber keine Mehrleistungen. Der Gemeinderat ist aber trotzdem bereit die Mehrkosten zu Gunsten eines besseren ÖV-Angebotes insgesamt zu tragen. Bei einer Fusion Däniken/Walterswil ist eine Busverbindung von Walterswil nach Däniken aber sofort zwingend (Schülertransporte etc.). Gleichzeitig wäre eine Weiterführung nach Schönenwerd optimal (Schule und Sozialregion Unteres Niederram) und zu den grossen Einkaufszentren in Oftringen wünschenswert.	Wird zur Kenntnis genommen.
24	Wangen bei Olten	03.03.2009	Die vorliegende Planungsstudie beinhaltet gut gewählte Ansätze zur Busoptimierung. Es sind willkommene Bemühungen ablesbar, eine echte Alternative zum MIV anzubieten.  Das Massnahmenpaket sieht aus regionaler Sicht gegenüber heute ein wesentlich verbessertes und kundenfreundlicheres Busangebot vor. Die vorgeschlagenen Massnahmen scheinen umsetzbar.  Der Gemeinderat begrüsst die Umsetzung per Fahrplanwechsel 2009; dies in der Hoffnung dass der Kantonsrat in der Junisession 2009 das Buskonzept ins Mehrjahresprogramm 2010 – 2011 aufnimmt.  Der Gemeinderat hat die zusätzlich anfallenden Kosten zur Kenntnis genommen.  Gemäss Konzept drängen sich in Wangen bei Olten keine Infrastrukturmassnahmen auf. Der Gemeinderat wird die Entwicklung aber im Auge behalten und im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten der Gemeinde Nachbesserungen von Buswartestationen prüfen.	Wir zur Kenntnis genommen.



**1 Stellungnahmen Gemeinden**

Nr	Gemeinde	Datum	Inhalt	Stellungnahme Kt. Solothurn
25	Winznau	27.02.2009	<p>Der Gemeinderat erachtet das optimierte Buskonzept als deutliche Verbesserung und unterstützt die Planungsstudie.</p> <p>Der Gemeinderat wünscht genauere Informationen und Angaben zur Bestimmung des Kostenteilers resp. zur angewendeten Berechnungsformel.</p> <p>Der Gemeinderat erwartet, dass bei der Kostenberechnung nur die echten "Fahrplanhalte" mitgezählt werden. Fast zeitgleiche Abfahrten zweier in gleicher Fahrtrichtung verkehrender Linien zu einem Hauptknotenpunkt sollen nur als ein Fahrplanhalt gezählt werden. Bei den Buslinien 571 und 572 betrifft dies insbesondere die ab 2010 vorgesehene Ringlinie zwischen Olten und Obergösgen in den HVZ. Diese Reduktion der Fahrplanhalte ist auch bei allen anderen betroffenen Gemeinden anzuwenden.</p>	<p>Anzahl neuer ÖV-Abfahrten wurde auf Basis von 24-h-Fahrplänen ermittelt und in das kantonale Kostenverteilmodell eingegeben.</p> <p>Anrechnung basiert auf der Kostenverteilverordnung vom 2. Mai 1994, abweichende Regelungen sind nicht möglich. Bei der Umsetzung werden Möglichkeiten geprüft, die Abfahrten zwischen den Linien 571 und 572 etwas weiter auseinander zu ziehen.</p>
26	Wolfwil	06.03.2009	<p>Es wird gewünscht, dass der Busbetrieb nach Murgenthal wieder aufgenommen wird. Die Brücke hat eine Gewichtsbeschränkung für Fahrzeuge und darf folglich auch von Linienbussen nicht benützt werden. Deshalb ist eine Haltestelle unmittelbar <u>vor</u> der Brücke in Betracht zu ziehen.</p> <p>Eine Busverbindung in die Oberaargauer Metropole Langenthal (oder zumindest bis Aarwangen mit Bahnanschluss nach Langenthal) entspricht einem grossen Bedürfnis und soll nochmals geprüft werden.</p>	<p>Das Haltestellenkonzept und allenfalls Änderungen in der Linienführung soll im Rahmen der Umsetzung diskutiert werden.</p> <p>Wird für künftige Angebotsplanungen vorgemerkt.</p>
27	Verein Gemeindepräsidentenkonferenz Gäu (GPG)	06.03.2009	<p>Der Vernehmlassungsbericht wurde von den angeschlossenen Gemeinden einzeln und am 21. Januar 2009 vom GPG-Vorstand beurteilt. Die vorliegende Stellungnahme ist eine Zusammenfassung aller eingereichten Stellungnahmen. Die betroffenen Gemeinden (Oensingen, Oberbuchsiten, Egerkingen, Kestenholz, Niederbuchsiten, Neuendorf, Härkingen, Wolfwil und Fulenbach) verzichten deshalb auf separate Eingaben.</p> <p>a) Mit dem neuen Konzept werden verschiedene Ziele/Wünsche des Forderungskataloges erreicht (deutliche Erweiterung Busnetz insbesondere Verlängerung Linie 505 nach Oensingen, Verbesserung Anbindung an nationales Schienennetz, Ausbau Querverbindung Aaregäu – Berggäu, verstärkte Vernetzung der Gemeinden durch Busknoten Neuendorf, insgesamt verbesserte Qualität und Nutzerfreundlichkeit).</p> <p>b) Der GPG-Vorstand bedauert, dass nicht alle Forderungen berücksichtigt wurden. Er zeigt aber Verständnis, dass Linien mit einem schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht neu eröffnet werden können (Linie Langenthal).</p> <p>c) Die verstärkte Einbindung von Niederbuchsiten in die Querverbindungen ist nicht gelungen. Es wäre begrüsst worden, wenn Niederbuchsiten auch in die Linie 126 hätte einbezogen werden können. Dieses Begehren soll bei einer erneuten Überprüfung des Busangebotes nochmals geprüft werden.</p> <p>d) Mit der seit November 2008 etablierten "Industrie-Linie" 513 ist eine wertvolle Erweiterung des Angebotes geschaffen worden. Auf dieses Angebot soll nicht ohne Not verzichtet werden. Mit einem besseren Abgleich des Fahrplanes auf den Schichtbetrieb könnten die Frequenzen gesteigert werden.</p> <p>e) Oensingen besitzt Haltestellen nördlich und südlich des Bahnhofs. Für ortsunkundige Benützer ist eine klare Beschriftung unerlässlich. Die verantwortliche Stelle soll die heutigen Hinweis-Schilder auf ihre Tauglichkeit prüfen.</p> <p>f) Der GPG-Vorstand hält nach wie vor an seiner Forderung des Halbstundentaktes der Schnellzüge in Oensingen fest (grosses Einzugsgebiet, Zunahme Busfrequenzen durch optimiertes Buskonzept). Er erwartet eine Stellungnahme des zuständigen Bundesamtes.</p> <p>g) Fast alle Gemeinderäte der GPG-Gemeinden haben sich ergänzend zu dieser Vernehmlassung geäussert. Diese bilden integralen Bestandteil.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>a) Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>b) Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>c) Wird für künftige Angebotsplanungen vorgemerkt.</p> <p>d) Wird zur Kenntnis genommen. BOGG wird aufgefordert, die Fahrpläne zu optimieren.</p> <p>e) Wird an verantwortliche TU (bahnhofseitig SBB) weitergeleitet.</p> <p>f) Wird zur Kenntnis genommen, ist aber nicht Gegenstand der vorliegenden Vernehmlassung.</p> <p>g) Wird zur Kenntnis genommen. <i>(Anmerkung 3B AG: Alle erwähnten Stellungnahmen sind in der vorliegenden Zusammenstellung ebenfalls separat erfasst.)</i></p>

**2 Stellungnahmen Behörden**

Nr	Stelle / Behörde	Datum	Inhalt	Stellungnahme Kt. Solothurn
100	Bundesamt für Verkehr BAV	10.02.2009	Die Optimierungen zum Ausbau des ÖV werden begrüsst. Beim vorliegenden Konzept betrifft dies vor allem den Agglomerationsverkehr, welcher durch die Kantone und die Gemeinden zu finanzieren ist. Für den betroffenen Regionalverkehr erfolgt die Finanzierung gemäss ADFV 742.101.1. Eine finanzielle Beteiligung des Bundes kann aber nicht automatisch abgeleitet werden; ausschlaggebend wird der vom Parlament vorgegebene finanzielle Rahmen sein.	Wird zur Kenntnis genommen.
101	Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kt. AG	06.03.2009	Der Kanton Aargau befürwortet den vorgeschlagenen Angebotsausbau auf der BBA-Linie 3 und geht davon aus, dass der Kanton Solothurn aufgrund der vorliegenden Richtofferten des Busbetriebes Aarau vom 23. Februar 2009 den effektiv umzusetzenden Angebotsausbau gemeinsam mit dem Kanton Aargau abspricht.  Der Kanton Aargau ist der Ansicht, dass das Angebotsniveau am Vormittag auf den 15'-Takt und in den Randzeiten bzw. an Sonntagen auf den 30'-Takt erhöht werden sollte. Damit in der gesamten Agglomeration Aarau der ÖV auch für Fahrten in der Freizeit attraktiv wird, ist der 30'-Takt auf der BBA-Linie 3 in den Randzeiten und an Sonntagen Voraussetzung.  Gemäss den aktuellen Richtofferten sind die Mehrabgeltungen für die ÖV-Verdichtungen etwas tiefer als im Vernehmlassungsbericht angegeben. Ob der Bericht angepasst werden soll, überlässt der Kanton Aargau dem Kanton Solothurn. Für die Diskussionen bzw. den Entscheid des Kantonsrates sollte aus Sicht Kt. Aargau aber von den Richtofferten ausgegangen werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
102	Departement für Bildung und Kultur Kt. SO	13.02.2009	Aus Sicht Kantonsschule: - Die Ankunftszeiten aus den Gemeinden zwischen Schönenwerd und Oensingen stellen keine unmöglichen Kombinationen dar. Am ungünstigsten dürften die Zeiten für Niedergösgen und Däniken sein (aber zumutbar). - Allenfalls ergeben sich Kapazitätsprobleme auf den Regionalzügen Olten - Solothurn. - Durch die Taktverdichtungen in Olten und bis nach Härkingen und Obergösgen ergibt sich für die bedienten Gemeinden insgesamt eine grössere Flexibilität.  Der Busknoten Neuendorf, die Tangentialverbindung Dulliken - Lostorf und die angestrebten Taktverdichtungen dürften für die Schüler insgesamt zu Verbesserungen führen. Das optimierte Busangebot bringt für die Lernenden des BBZ Olten eine Verbesserung.	Wird zur Kenntnis genommen.
103	Stadtbauamt Solothurn	26.02.2006	Das Stadtbauamt unterstützt die vorgeschlagene Verdichtung des Regionalzuges Solothurn - Olten am Abend zum Halbstundentakt. Diese Verdichtung wird als Gewinn für den öffentlichen Verkehr beurteilt. Die Stadt Solothurn profitiert von diesen zusätzlichen Verbindungen.  Die Kostenfolge ist nachvollziehbar. Solothurn befindet sich bereits heute über dem Schwellenwert und ist somit von den zusätzlichen Verbindungen nur indirekt über den gesamten kantonalen Gemeindeanteil betroffen. Aus den Unterlagen wird entnommen, dass der Gemeindeanteil möglicherweise auf 37% gesenkt wird (z. Z. in der Vernehmlassung).	Wird zur Kenntnis genommen.

### 3 Stellungnahmen Interessengemeinschaften/Verbände/Parteien

Nr	IG / Verband	Datum	Inhalt	Stellungnahme Kt. Solothurn
200	Interessengemeinschaft öffentliche Arbeitsplätze Region Olten (IGöffa)	06.03.2009	<p>Die IGöffa zeigt sich sehr erfreut, wenn nicht sogar begeistert, über die vorliegenden Optimierungsvorschläge. Sie bedeuten eine gewaltige Angebotsverbesserung für alle Fahrgäste, vor allem in den Spitzenzeiten Montag bis Freitag. Ungeahnte aber umso sinnvollere neue Busumläufe erschliessen neu entstandene Zentren. Den Mehrkosten stehen echte Mehrwerte gegenüber.</p> <p>Weitere Ausbauschritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die IGöffa setzt sich für einen Ausbau des Bahnangebotes auf der Linie 650 ein. Hier muss alles unternommen werden, damit mit dem sofortigen Bau des Eppenbergtunnels begonnen werden kann. Erst mit dem Bau zweier zusätzlicher Gleise zwischen Olten und Aarau wird es möglich, die Taktfolgezeiten im Regionalzugsverkehr (S-Bahn) zu erhöhen. Ein 15'-Takt wäre schon jetzt sinnvoll.</li> <li>- Als Nachteil der Optimierungen wird Wolfwil abends, samstags und sonntags nur noch über Olten an den ÖV angeschlossen. Hier könnte eine neue Linie (Querverbindung) Oberbuchsiten (Dorf – SBB) - Niederbuchsiten (Dorf – BOGG) – Schweisacher – Fussballplatz – Eintracht – Post Wolfwil Abhilfe schaffen.</li> <li>- Problem der katholischen Feiertage im Kt. SO und den Öffnungszeiten der Einkaufszentren im (reformierten) Kt. AG sowie des Gäupark.</li> </ul> <p>Die IGöffa würde sich wünschen, wenn an den katholischen Feiertagen zumindest die BOGG-Linie 2 nach dem Samstagsfahrplan (aber verlängert bis 20 Uhr) verkehren würde. Ebenso wäre es sinnvoll, wenn die Busse der Linie 1, resp. 511/512 an den Sonntagen, an welchen der Gäupark geöffnet hat, auch nach dem Samstagfahrplan verkehren würden. Eventuell könnten sogar die Einkaufszentren etwas an die entstehenden Kosten des Samstagfahrplanes beitragen. Sie müssen an diesen Tagen ohnehin meist Verkehrsdienste einsetzen, um bei der Parkplatzsuche zu helfen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Entspricht auch den Absichten des Kt. Solothurn und wird vollumfänglich unterstützt.</p> <p>Aussage stimmt nur bedingt (Abend wie heute, Anschlüsse Oensingen samstags Linie 126). Vorschlag wird aber vorgemerkt.</p> <p>Problem erkannt. Wird im Rahmen der Umsetzung diskutiert. Einheitliche Lösung für alle Linien ist anzustreben.</p>
201	Planungsverband der Region Aarau (PRA)	04.03.2009	<p>Die unterbreiteten Vorschläge stellen zweifelsohne begrüssenswerte Optimierungen im Raum der Agglomeration Olten – Gösgen – Gäu dar. Es fällt indessen auf, dass die Verbesserung in der Vernetzung der Agglomeration Aarau und Olten – Gösgen – Gäu über die Kantonsgrenze hinaus offenbar Schwierigkeiten bereitet. Dies mag auch daran liegen, dass sich hier zwei Linienbetreiber (BOGG und BBA) mit unterschiedlichen schwergewichtsmässigen Ausrichtungen begegnen.</p> <p>Aus Sicht PRA sind insbesondere aufgrund des unbefriedigenden Angebotes auf der Schiene zwischen Olten und Aarau bessere Haltestellen- und Fahrplanverknüpfungen in Schönenwerd und Erlinsbach zwischen BOGG und BBA anzustreben und zu realisieren. Damit liessen sich auch Gretzenbach und Wöschnau mit öffentlichen Angeboten mit den Gemeinden des Gösgeramtes verbinden. Die bessere Verknüpfung der Region Gösgen mit dem östlichen Niederamt und der Region und der Stadt Aarau durch den ÖV ist mit Blick auf das AareLand ein Gebot der Stunde. Der ARP ersucht deshalb, das Angebot in dieser Hinsicht in Absprache mit den betroffenen Gemeinden und den zuständigen Aargauer Stellen zu optimieren.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Aus Sicht Kt. Solothurn darf die Betreiberfrage aber kein Kriterium für sinnvolle ÖV-Angebote darstellen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Busfahrpläne sind primär auf Bahnanschlüsse ausgelegt. Bessere Verknüpfung Busangebote geht zulasten Bahnanschlüsse. Möglichkeiten besserer Vernetzung werden vorgemerkt und im Bericht auch erwähnt (z. B. Ausdehnung Ortsbus Däniken).</p>

**3 Stellungnahmen Interessengemeinschaften/Verbände/Parteien**

Nr	IG / Verband	Datum	Inhalt	Stellungnahme Kt. Solothurn
202	Regionalverein Olten Gösgen Gäu OGG	10.03.2009	<p>Der Vorstand des Regionalvereins hat einhellig beschlossen, dass dem vorliegenden Entwurf zugestimmt werden kann. Lediglich eine Einwendung ist zu berücksichtigen:</p> <p>a) Es fehlen für die konkrete Beurteilung der jeweiligen Optimierungsvorschläge die Kostenstellen für die betroffenen Gemeinden bzw. die Passagiere. Bevor eine Aussage zur Optimierung gemacht werden kann, müssen die Gemeinden wissen, in welchem Umfang Kosten zu tragen sind. Dies ist entscheidend, inwieweit eine entsprechende Zusage, mittels Beschluss der Gemeindeversammlung, gemacht werden kann.</p> <p>b) Der Kanton Solothurn hat den westlichen Teil bereits optimiert, entsprechend sind auch für den zweiten Planungsteil (Ost) die notwendigen finanziellen Mittel zu zusichern.</p> <p>c) Unsicherheit besteht bezüglich der Einführung des Projektes. Es stellt sich die Frage, ob der ambitionöse Zeitplan tatsächlich realisiert werden kann. Die Gemeinden benötigen dafür eine gewisse Zeit, um die Geschäfte vorzubereiten und auch beschliessen zu können. Die Einführung per 2009 wird aber grundsätzlich unterstützt.</p> <p>d) Ein "Nachtbus" wurde nicht berücksichtigt. Es besteht im Kanton Solothurn (noch) keine gesetzliche Grundlage für solche Angebote, obschon dies offenbar einem grossen Bedürfnis entspricht. Im Rahmen der Busoptimierung muss daher auch dieser Aspekt geprüft werden (Kompatibilität mit dem neuen Fahrplan).</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>a) Zusatzkosten für die Gemeinden sind im Bericht ausgewiesen (Basis: Durchlauf Kostenverteilmodell mit neuen Haltestellenabfahrten).</p> <p>b) Entscheidkompetenz: Kantonsrat.</p> <p>c) Mit vorliegendem Verfahren haben die Gemeinden Stellung genommen. Darüber hinausgehende Beschlüsse seitens der Gemeinden sind nicht nötig, da das ÖV-Angebot vom Kanton bestellt wird.</p> <p>d) Kt. Solothurn hat keine Rechtsgrundlage zur Planung/Finanzierung von Nachtbusangeboten. Separate Studie unter Federführung Regionalverein Olten Gösgen Gäu eingeleitet.</p>
203	Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste (vpod)	05.03.2009	<p>Die Schweiz hat ein ÖV-System von einmaliger Dichte und Qualität. Vielerorts wird ein Nachfragewachstum registriert. Erfreulicherweise soll sich dieser Trend auch in der Agglomeration Olten – Gösgen – Gäu fortsetzen.</p> <p>Der vpod begrüsst die Bestrebungen des Kt. Solothurn, in der Agglomeration Olten – Gösgen – Gäu das ÖV-Netz mit markanten Angebotsausbauten zu optimieren und zu stärken.</p> <p>Die Zielsetzung, in dem das ÖV-Grundangebot zur echten Alternative zum MIV entwickelt werden soll, wird unterstützt und begrüsst. Das Personal hat ebenso ein elementares Interesse, den Auftrag des ÖV kundenfreundlich und pünktlich zu erfüllen. Daher sind die Mitarbeitenden daran interessiert, dass bei der geplanten Optimierung auch die Anliegen des Personals berücksichtigt werden.</p> <p>Der vpod begrüsst die Zielsetzung, indem die Zuverlässigkeit des ÖV-Angebotes (Sicherheit Fahrgäste / Dienstleistungsqualität) und die Betriebsstabilität (praxisgerechte Fahrplanstruktur / signaltechnische ÖV-Bevorzugung) gestärkt werden soll.</p> <p>Als Arbeitnehmerorganisation freut es den vpod, dass das ÖV-Angebot massvoll ausgebaut werden soll und dadurch neue Arbeitsplätze entstehen können.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
204	SP Wangen	06.03.2009	<p>Die SP nimmt erfreut zur Kenntnis, dass das Gebiet Kleinwangen in den Spitzenzeiten wieder im Halbstundentakt bedient wird.</p> <p>Leider ist nach wie vor vorgesehen, das grosse Gebiet Kleinwangen nach 20 Uhr und am Sonntag überhaupt nicht mit dem Bus zu bedienen. Die SP verlangt deshalb, bei der Planung folgende Punkte zu berücksichtigen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 Erschliessung Kleinwangen auch nach 20 Uhr</li> <li>2 Erschliessung Kleinwangen auch am Sonntag</li> <li>3 Erweiterung des Halbstundentaktes</li> </ol>	<p>30'-Takt auf der Schiene (gemäss Vorschlag auch nach 20 Uhr) wird als ausreichend erachtet. Kleinwangen liegt in einem Einzugsbereich von 750 m zur Bahnstation Wangen bei Olten.</p>

### 3 Stellungnahmen Interessengemeinschaften/Verbände/Parteien

Nr	IG / Verband	Datum	Inhalt	Stellungnahme Kt. Solothurn
205	VCS Sektion Solothurn	06.03.2009	<p>Der vorliegende Entwurf wird als positiv gewertet (Vereinheitlichung und Ausbau Angebot). Die Unterscheidung in HVZ, NVZ, Wochenende und Randzeiten ist sinnvoll. Ein weiterer Ausbau wird gewünscht. Eine rasche Umsetzung – mit kleineren Optimierungen – ist zielführend und soll auf Ende 2009 erfolgen. Ein weiterer positiver Aspekt ist die Schaffung von Arbeitsplätzen angesichts der drohenden Wirtschaftskrise.</p> <p>Das reine Kosten-Nutzen-Verhältnis ist unterschiedlich: Eppenberg-Wöschnau zahlt umgerechnet 80.- pro neue Haltestellenabfahrt; die meisten Gemeinden aber 200.- bis 250.-</p> <p>a) Zusätzliche allgemeine Forderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Schaffen politischer Voraussetzungen zur Finanzierung eines Nachtbusangebotes am Wochenende</li> <li>- Prüfung eines institutionalisierten Nachttaxi-Systems wie in Finnland</li> <li>- Sofortige ÖV-Erschliessung neuer Wohn- und Gewerbequartiere (Berücksichtigung Entwicklung Bad Lostorf)</li> <li>- B+R- und P+R-Angebot an ausgewählten Bushaltestellen</li> <li>- Prüfung von Rufbussen für gewisse Gebiete</li> <li>- Vereinfachung der dreistelligen Liniennummern zu einfach verständlichen ein- oder zweistelligen Nummern</li> <li>- Intensive Kommunikation</li> </ul> <p>b) Bemerkungen/Forderungen Bahnhof Olten</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Übersichtliche Gestaltung Busterminal und bessere Kundenführung sind dringend notwendig</li> </ul> <p>c) Bemerkungen/Forderungen Niederamt Linien 571/572</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Einige Anschlüsse von der Oltnr Industrie Richtung Lostorf/Stüsslingen sind am Abend unglücklich</li> <li>- Bedienung Rohr an Samstagen wie in den NVZ wochentags (Ausflugsverkehr) und zweistündlich in den Randstunden (Minimum: Spätverbindung ab Olten um Mitternacht)</li> <li>- Verbesserung Anbindung Busknoten Obergösigen an den Bahnhof Olten zu den richtigen Zeiten (00 und 30)</li> </ul> <p>d) Bemerkungen/Forderungen Niederamt Linie 17</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Abkehr vom Linienkonzept sonntags ist unglücklich, sollte baldmöglichst zum Samstagskonzept übergehen</li> <li>- Anbindung Lostorf/Obergösigen an Bahnhof Dulliken zu den richtigen Zeiten ist zu verbessern, weitere Anstrengungen für 30'-Takt Regionalverkehr 650 und auf diesen Zeitpunkt Einführung 30'-Takt Linie 17</li> </ul> <p>e) Diverse Bemerkungen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gute Verbindungen an Feiertagen im Kt. Solothurn sicherstellen (Einkaufsverkehr)</li> <li>- Integration Schülerverkehr Wisen/Ifenthal erscheint sinnvoll und soll weiterverfolgt werden</li> <li>- Neuerschliessung Wil wird begrüsst</li> </ul> <p>f) Bemerkungen/Forderungen Gäu</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sicherstellung Bahnanschlüsse Oensingen in HVZ und gleichzeitig Lobbying 30'-Takt Oensingen</li> <li>- Prüfung Anbindung der Busse an die Bahnhöfe Egerkingen und Hэгendorf mit Umsteigeknoten</li> <li>- HVZ-Verdichtung für Rickenbach, Kappel und Härkingen</li> <li>- Bessere ÖV-Erschliessung Schulstandort Neuendorf (Eliminierung schädliche Schulwegtaxifahrten)</li> <li>- Prüfung einer Verbindung Gäu – Bahnhof Langenthal</li> <li>- Auflage Grossunternehmen zur Führung von Firmenbussen bei Baugesuchen, ev. Zusammenarbeit Nachtbus</li> <li>- Sicherstellung Betrieb Olten – Allerheiligen Berg</li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eppenberg/W. überschreitet Schwellenwert, deshalb Kostenübernahme durch Kt. SO</p> <p>a) Nachtbusangebot in Diskussion/Planung, B+R an Bushaltestellen wird unterstützt (Verantwortung: Gemeinden und TU), Rufbusse stehen kurzfristig nicht zuletzt aufgrund eher schlechter Erfahrungen nicht zur Diskussion. Vereinfachung Liniennummern wird unterstützt.</p> <p>b) Anliegen wird unterstützt.</p> <p>c) Anliegen werden im Rahmen Umsetzung geprüft und soweit möglich berücksichtigt. Bei Bedienung Rohr sind Potenziale zu berücksichtigen (2007: 94 Einwohner).</p> <p>d) Verändertes Linienkonzept Linie 17 aus Kostengründen. 30'-Takt Schiene entspricht ebenfalls Zielsetzung Kt. Solothurn.</p> <p>e) Problem Feiertage erkannt, wird noch diskutiert. Integration Schülerverkehr Wisen/Ifenthal ist vorgemerkt.</p> <p>f) Fernverkehr nicht Gegenstand der vorliegenden Vernehmlassung. Busanbindung an Regionalbahnhöfe wird bei Umsetzung geprüft. HVZ-Verdichtung Rickenbach, Kappel, Härkingen vorgesehen (Verlängerung Linie 1). Schulstandort Neuendorf mit Konzept optimal erschlossen. Verbindung Gäu - Langenthal ist vorgemerkt. Betrieb Allerheiligenberg in heutigem Umfang sichergestellt.</p>

**4 Stellungnahmen Schulen**

Nr	Schule	Datum	Inhalt	Stellungnahme Kt. Solothurn
	Keine Stellungnahmen eingegangen.			

**5 Stellungnahmen Private**

Nr	Firma etc.	Datum	Inhalt	Stellungnahme Kt. Solothurn
400	gerolag	26.02.2009	Die gerolag weist auf die Umnutzungen der früheren Gerberei-Gebäulichkeiten hin (siehe auch Eingabe Weltbild Verlag, Migros etc.). Mitarbeiter und Kunden sind auf eine gute Anbindung an den ÖV angewiesen. Ausserhalb der Spitzenzeiten wird mit dem neuen Konzept eine deutliche Angebotsverschlechterung vorgeschlagen. Ausserhalb der Spitzenzeiten ist deshalb mindestens durchgehend der Halbstundentakt anzubieten.	Angebotsverdichtung/-ausbau, zumindest zwischen Bahnhof und Industrie, entspricht vielseitigem Bedürfnis und ist als wichtiger Handlungsschwerpunkte erkannt.
401	Ionbond AG Olten	12.03.2009	Der Hauptsitz befindet sich seit vielen Jahren an der Industriestrasse 211 in Olten (~ 100 Mitarbeiter/Innen). Viele kommen mit dem ÖV zur Arbeit. Die Verdichtungen in den HVZ werden begrüsst. Die Firma ist auf flexible Mitarbeiter angewiesen, z. T. wird Schicht gearbeitet und es gibt auch Mitarbeiter die nicht zu den "normalen" Stosszeiten auf den ÖV angewiesen sind. Eine Ausweitung der Bedienung der Strecke durch die Industrie in Olten in den Randzeiten ist deshalb zu prüfen und diese in keinem Fall noch weiter einzuschränken. Insbesondere am Morgen zwischen 5.00 und 7.00 Uhr und abends zwischen 17.00 und 22.00 Uhr wäre eine regelmässige Bedienung der Industrie von grossem Nutzen für die Mitarbeiter/Innen.	Angebotsverdichtung/-ausbau, zumindest zwischen Bahnhof und Industrie, entspricht vielseitigem Bedürfnis und ist als wichtiger Handlungsschwerpunkte erkannt.
402	medbase	23.02.2009	Die Firma überprüft derzeit einen neuen Standort für ein Medbase Gesundheitszentrum im neuen GerolagCenter in Olten. Das Konzept beinhaltet auch eine direkte Zusammenarbeit mit dem dort ebenfalls neu entstehenden Fitnesszentrum der Migros. Im Gesundheitszentrum werden Ärzte, Physiotherapeuten und medizinische Masseur arbeiten. Weitere andere paramedizinische Angebote sind geplant. Die Öffnungszeiten werden ganztätig von Montag bis Freitag sein. Es ist deshalb bedeutsam, ganztätig eine gute Busanbindung im 30'-Takt zur Verfügung zu haben.	Angebotsverdichtung/-ausbau, zumindest zwischen Bahnhof und Industrie, entspricht vielseitigem Bedürfnis und ist als wichtiger Handlungsschwerpunkte erkannt.
403	Migros Verteilbetrieb Neuendorf (MVN)	02.02.2009	Die Verstärkung des Busangebotes im Bereich Neuendorf - Egerkingen sowie im ganzen Gäus wird begrüsst. Die Buslinien 126 und 127 sollen die Haltestelle MVN regelmässig bedienen. Auch Linie 513 soll mit der Umsetzung des Konzeptes die Haltestelle MVN bedienen (heute nicht der Fall).	Anliegen werden im Rahmen der Umsetzung im Detail geprüft.
404	Migros Schönbühl	27.02.2009	Ab August 2009 wird in der Gerolag ein neues FlowerPower Fitness- und Wellnesscenter der Migros eröffnet. (über 20 Beschäftigte). Es wird davon ausgegangen, dass in den nächsten 3 Jahren über 1'500 Mitglieder gewonnen werden können. Es ist deshalb unabdingbar regelmässige Busverbindungen zu haben (vor allem abends für Frauen). Vor allem abends zwischen 17 und 22 Uhr werden die höchsten Frequenzen erwartet, weshalb vor allem in diesen Zeiten gute ÖV-Verbindungen nötig sind. In den Randzeiten wird die Industriestrasse nur einmal stündlich bedient. Sowohl die Kunden als auch die Mitarbeiter brauchen eine höhere Frequenz (mindest alle 20 Minuten).	Angebotsverdichtung/-ausbau, zumindest zwischen Bahnhof und Industrie, entspricht vielseitigem Bedürfnis und ist als wichtiger Handlungsschwerpunkte erkannt.
405	SBB Industriewerk Olten	04.03.2009	Das SBB Industriewerk Olten ist einer der grössten Arbeitgeber der Region Olten (ca. 650 Mitarbeitende). Eine restriktive Parkraumpolitik sieht für maximal 1/5 der Mitarbeitenden Parkplätze vor. Das ÖV-Angebot bei der Haltestelle Nago ist deshalb ein zentrales Anliegen. Das HVZ-Angebot kommt den Mitarbeitenden sehr entgegen. Die Heimreise der Mitarbeitenden beginnt durch den frühen Arbeitsbeginn nachmittags bereits ab 15 Uhr. Das vorgeschlagene Angebot zwischen 15.00 und 16.30 Uhr mit dem Stundentakt ist deshalb eine Verschlechterung gegenüber heute. Tagsüber in den Zwischenzeiten reisen zudem viele Besuchergruppen und Sitzungsteilnehmer mit dem ÖV an. Antrag/Wunsch: In den Zwischenzeiten ist auf der Linie 572 der Halbstundentakt einzuführen.	Angebotsverdichtung/-ausbau, zumindest zwischen Bahnhof und Industrie, entspricht vielseitigem Bedürfnis und ist als wichtiger Handlungsschwerpunkte erkannt.

**5 Stellungnahmen Private**

Nr	Firma etc.	Datum	Inhalt	Stellungnahme Kt. Solothurn
406	Weltbild Verlag GmbH	10.02.2009	<p>Das Unternehmen bezieht Mitte Jahr neue Büroräumlichkeiten im Gerolag Businesspark Industriestrasse 78 in Olten (über 90 Mitarbeiter). Die Mitarbeiter kommen aus umliegenden Gemeinden oder reisen mit der Bahn von Zürich, Bern oder Basel an.</p> <p>Der 15'-Takt auf der Linie 572 im Industriegebiet ist äusserst attraktiv. Mit dem vorgesehenen 60'-Takt in den Zwischenzeiten verschlechtert sich das Angebot (heute 2 Kurse pro Stunde).</p> <p>Die Call-Center-Mitarbeiter arbeiten im Schichtbetrieb (Tagesschichten) und haben Arbeitseinsätze ausserhalb der Spitzenzeiten. Das Zwischenzeitenangebot soll deshalb nochmals geprüft und zumindest im heutigen Umfang erhalten bleiben.</p>	<p>Angebotsverdichtung/-ausbau, zumindest zwischen Bahnhof und Industrie, entspricht vielseitigem Bedürfnis und ist als wichtiger Handlungsschwerpunkte erkannt.</p>



**6 Stellungnahmen Transportunternehmungen**

Nr	TU	Datum	Inhalt	Stellungnahme Kt. Solothurn
500	PostAuto Schweiz AG, Region Nordschweiz	03.03.2009	<p>Generelle Taktverdichtungen, Schliessen von Taktlücken  PostAuto unterstützt das Bestreben des Kantons Solothurn, sich für einen starken ÖV einzusetzen. Die Massnahmen werden auch im Sinne der Kunden befürwortet. Die generellen Taktverdichtungen und das Schliessen von Taktlücken sind die richtigen Zeichen dafür.</p> <p>Neue Linienkonzepte  Das konsequente Umsetzen des neuen Linienkonzepts wird unterstützt. Für einen Teil der Fahrgäste bedeutet dies ein Umdenken. Dies muss durch eine gute Fahrgastkommunikation unterstützt werden. So "verlieren" beispielsweise die Einwohner von Fülenbach und Olten ihren Halbstundentakt via Aarburg direkt nach Olten. Jedoch ist es möglich, via Hägendorf unter einmaligem Umsteigen nach Olten zu gelangen (Verlängerung der Fahrzeit). Diese Veränderung muss sehr gut kommuniziert werden.</p> <p>Neue Verknüpfungspunkte  Für die guten Umsteigeverknüpfungen müssen teilweise die Infrastrukturen an den Haltestellen noch aufeinander abgestimmt werden (Platzbedarf, Information, Anschlussbrüche, Kommunikation an Haltestelle und Kommunikation zwischen BOGG und PAG).</p> <p>Infrastruktur  Sollten die Massnahmen per Dezember 2009 umgesetzt werden, müssen zwingend verschiedene Arbeiten abgeklärt und umgesetzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Oensingen Süd                      Zufahrt und Wendemöglichkeit für Gelenkbusse</li> <li>- Neuendorf Kirche                      Umsteigeknoten</li> <li>- Wolfwil Post                              Wendemöglichkeit, Haltestelle Post abändern</li> <li>- Wolfwil – Neuendorf                      Strassenausbau (Kreuzen heute fast nicht möglich)</li> <li>- Olten Bahnhof                              Perronbelegung und Zufahrt überprüfen</li> </ul> <p>Kommunikationskonzept  PostAuto ist gerne bereit im Auftrag des Kantons und in Zusammenarbeit mit dem BOGG ein umfassendes und zielgruppengerechtes Kommunikationskonzept zu erarbeiten und umzusetzen.</p> <p>Nachtnetz  Sollte der Kantonsrat der Mitfinanzierung des Nachtnetzes zustimmen, müssten die Umsetzungsarbeiten unbedingt miteinbezogen werden.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
501	SBB	23.01.2009	<p>Das Konzept ist nachvollziehbar und in seinen Zielsetzungen und Massnahmen zu begrüßen. In beiden Teilbereichen Gäu und Niederamt liegen umsetzbare Angebotsvorstellungen vor, die mit den vorgeschlagenen Verknüpfungen Bahn/Bus und Bus/Bus den ÖV insgesamt stärken und auch der SBB neue Kunden zuführen werden.</p> <p>Insbesondere begrüsst wird die Ausweitung des Abendangebotes der Regionalzüge Olten - Solothurn. Die Verbesserungen können bereits per Dezember 2009 eingeführt werden.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.