



*Bahn + Bus Beratung AG 3B
Postfach 564
3000 Bern 14*

*Telefon: 031 / 321 87 87
Telefax: 031 / 321 87 80
E-Mail: info@3b-ag.ch*

Kanton Solothurn Amt für Verkehr und Tiefbau AVT

Nachtverkehre im Kanton Solothurn

Angebotskonzept für die Region Olten Gösgen Gäu

Bericht für die Vernehmlassung vom 12. Mai bis 25. Juni 2010

Eingabefrist: 25. Juni 2010

Begleitgruppe

Amtsstellen

Dünbier Ludwig Amt für Verkehr und Tiefbau des Kt. Solothurn (Vorsitz)

Transportunternehmen

Amacker Hans	Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU
Cueni Roman	PostAuto Schweiz AG, Region Nordschweiz
Grünenfelder Mathias	AAR bus + bahn
Hofer Markus	Busbetrieb Olten Gösgen Gäu BOGG
Riedle Hubert	SBB Personenverkehr, Region Nordwestschweiz

Projektverfasser

Roland Haldemann Dipl. Bauing. ETH, Verkehrsingenieur SVI

Inhaltsverzeichnis

1	Projektziele und Berichtsinhalt.....	1
2	Grundsatzüberlegungen zum Nachtangebot Region Olten Gösgen Gäu	2
2.1	Abfahrtszeiten Olten und Aarau.....	2
2.2	Angebotsniveau resp. empfohlene Abfahrten.....	2
2.3	Separates Nachtbusnetz für die Stadt Olten ?	3
3	Konkretisierung Angebotskonzept Olten – Aarau / "Korridor Süd"	4
3.1	Linienführung	4
3.2	Fahrplankonzept.....	5
4	Konkretisierung Angebotskonzept Olten – Aarau / "Korridor Nord"	6
4.1	Linienführung	6
4.2	Fahrplankonzept.....	7
5	Konkretisierung Angebotskonzept Olten – Oensingen.....	8
5.1	Linienführung	8
5.2	Fahrplankonzept.....	9
6	Konkretisierung Angebotskonzept Oensingen – Thal	10
6.1	Anschluss von Solothurn – Niederbipp / Voraussetzungen	10
6.2	Vorschlag Nachtbus ab Oensingen um ca. 1 Uhr	10
6.3	Vorschlag Nachtbus ab Oensingen um ca. 2 Uhr	11
6.4	Ausblick	11
7	Sicherheitskonzept.....	12
8	Tarife.....	13
9	Finanzielle Aspekte und Kostenbeteiligungen.....	14
9.1	Allgemeines zur Finanzierung und Aufgaben Kanton Solothurn	14
9.2	Vorschlag Kostenverteilmodell.....	15
9.3	Bemerkungen zum maximalen jährlichen Kostenanteil der Gemeinden	16
9.4	Jährliche Kostenanteile Gemeinden Niederamt.....	17
9.5	Jährliche Kostenanteile Gemeinden Gäu.....	18
9.6	Jährliche Kostenanteile Gemeinden Thal	19

Verzeichnis Anhang

- A** Grundlagen und Analysen – Zusammenfassung
- B** Fahrzeitschätzungen

1 Projektziele und Berichtsinhalt

Die heutigen Nachtangebote im Kanton Solothurn werden kurz analysiert. Die wichtigsten Analyse-Ergebnisse sind im Anhang A dokumentiert.

Zentraler Inhalt des vorliegenden Konzeptberichtes ist der von der Begleitgruppe erarbeitete Vorschlag für ein neues Nachtangebot in der Region Olten Gösigen Gäu für die Nächte Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag sowie spezielle Feiertage ausserhalb dieser Wochentage (z. B. Sylvester). Folgende Ergebnisse werden den direkt betroffenen Gemeinden zur Diskussion gestellt resp. zur Vernehmlassung unterbreitet:

- Angebots- und Fahrplankonzepte
- Sicherheitskonzept
- Modellvorschlag zur Ermittlung der Kostenbeteiligung der Gemeinden
- Ermittelter Kostenanteil je Gemeinde für die ersten 3 Betriebsjahre (jährlicher Beitrag)

Bei den Vorschlägen zu den Angebots- und Fahrplankonzepten für die Region Olten Gösigen Gäu wurde berücksichtigt, dass einzelne Korridore resp. Teilregionen möglichst autonom betrieben werden können, damit sich unterschiedliche Vorstellungen in einzelnen Teilräumen nicht auf ein zusammenhängendes Gesamtnetz auswirken. Das Gesamtgebiet wurde in folgende vier Teilregionen/Korridore eingeteilt:

- Olten – Aarau / "Korridor Süd"
- Olten – Aarau / "Korridor Nord"
- Olten – Oensingen
- Oensingen – Thal

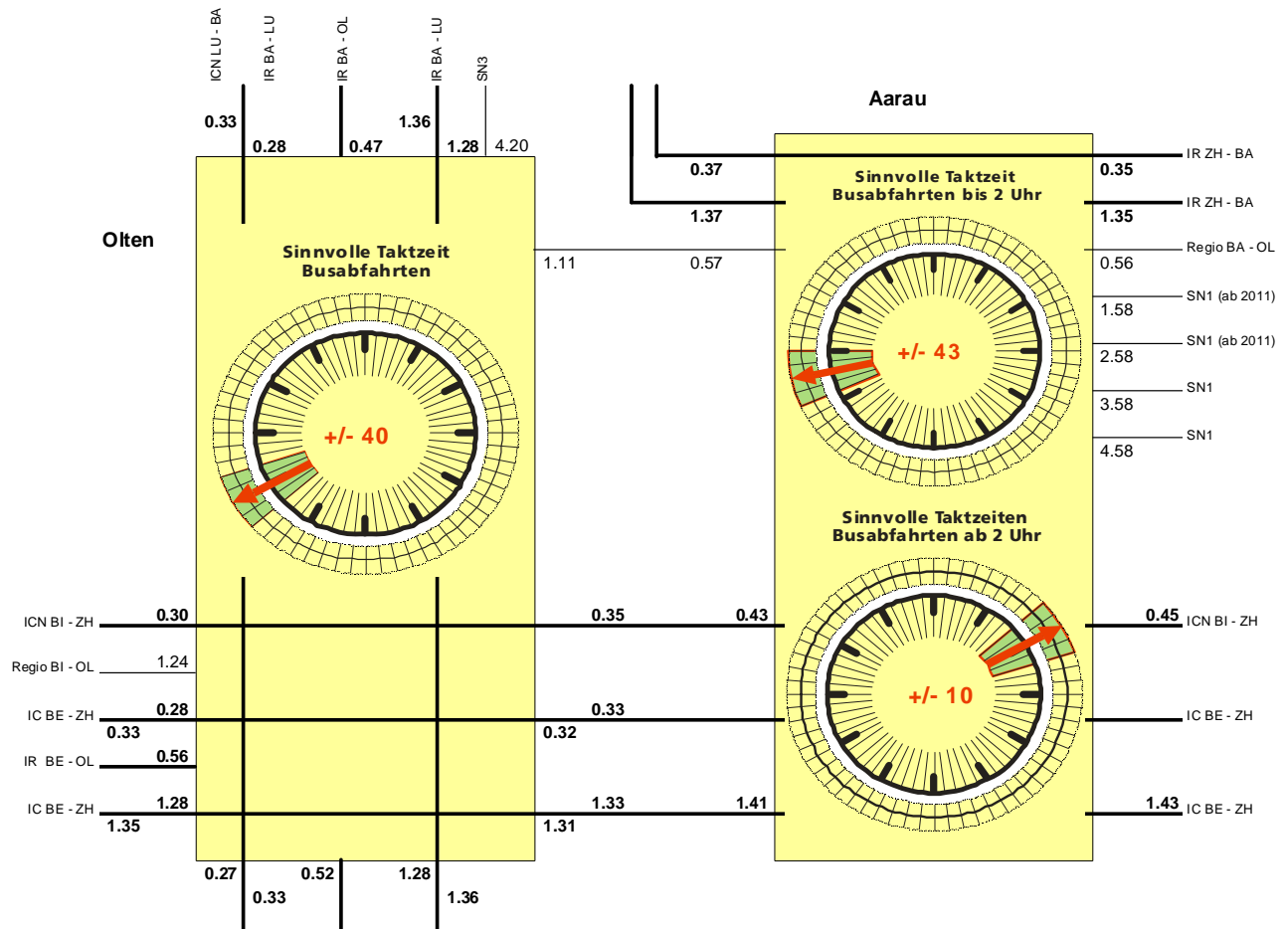
Die Begleitgruppe geht davon aus, dass die neuen Nachtangebote nicht öffentlich ausgeschrieben werden, sondern die Leistungsaufteilung unter Berücksichtigung eines minimalen Produktionsaufwandes (Synergien der im Perimeter tätigen Transportunternehmungen) bilateral zwischen den Transportunternehmungen erfolgt. Die verschiedenen Angebots- und Fahrplankonzepte berücksichtigen daher bereits die möglichen Betreiber mit ihren Depotstandorten, damit Leerfahrten und somit unproduktive Leistungen auf ein Minimum begrenzt werden können.

Da der Kanton Solothurn Nachtangebote nach 1 Uhr aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen nicht über das Grundangebot finanzieren kann, braucht es eine Spezialfinanzierung. Auf Basis der vorgeschlagenen Angebotskonzepte haben die Transportunternehmungen konkrete Offerten erarbeitet. Im April 2010 haben zwei Informationsveranstaltungen (in Herbetswil und Olten) stattgefunden, wo das von der Begleitgruppe vorgeschlagene Finanzierungsmodell erläutert und die Kostenverteilung auf die einzelnen Gemeinden zusammen mit den Gemeindevertretern diskutiert und erarbeitet wurde. Das von den Gemeindevertretern gutgeheissene Kostenverteilmodell sowie die konkreten und für 3 Jahre geltenden jährlichen Kostenanteile für die einzelnen Gemeinden (Maximalbetrag) sind in Kap. 9 als Tabellen dargestellt und erläutert.

2 Grundsatzüberlegungen zum Nachtangebot Region Olten Gösgen Gäu

2.1 Abfahrtszeiten Olten und Aarau

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Ankunftszeiten der wichtigsten Züge in Olten und Aarau (Fahrplan 2010 inkl. Verlängerung SN1 aus Zürich nach Aarau ab Fahrplan 2011) und die empfohlenen Abfahrtszeiten für die Buslinien ab Olten resp. Aarau:



2.2 Angebotsniveau resp. empfohlene Abfahrten

Es werden folgende Abfahrten vorgeschlagen:

- Olten ab ~ 0.40 1.40 2.40
- Aarau ab ~ 0.40 1.40 3.10

Eine Abfahrt Aarau ab 2.10 macht für den Korridor Aarau – Olten aus planerischer Sicht wenig Sinn, da der IR 1752 (Zürich – Aarau – Basel) Aarau an 1.35 und die künftige SN1 Aarau an ca. 1.58 den Hauptbahnhof in Zürich praktisch gleichzeitig verlassen.

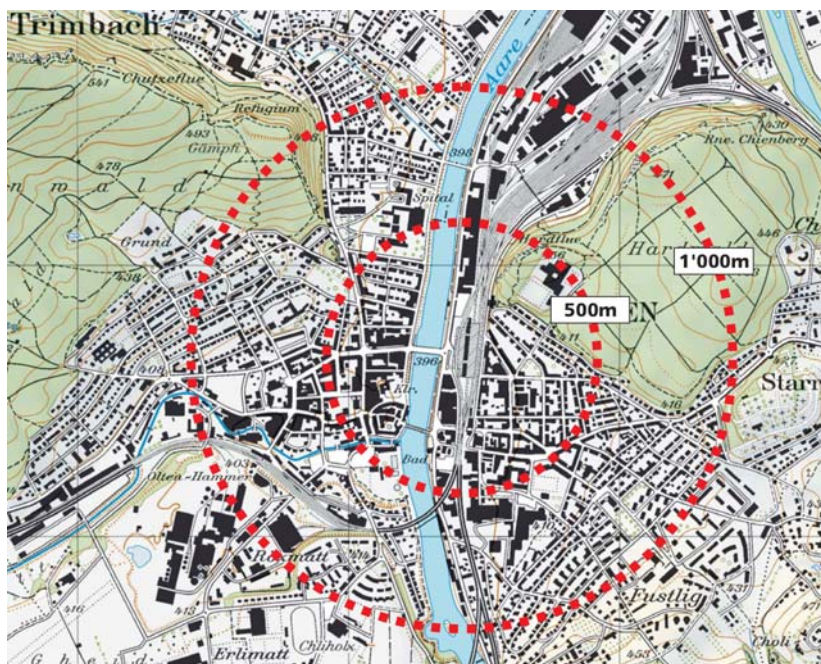
Für die Vernehmlassung und Kostenschätzungen werden insgesamt je drei Abfahrten ab Olten und Aarau zur Diskussion gestellt (Ausnahme Korridor Oensingen – Thal, nur 2 Abfahrten, Abnahme Fernverkehrsverbindungen Olten ca. 0.30 und 1.30 in Oensingen Richtung Thal).

Bemerkung zur Finanzierung

Mit der revidierten Angebotsverordnung des Kantons Solothurn kann die erste Abfahrt vor 1 Uhr in das kantonale Grundangebot aufgenommen werden, womit die ordentliche Finanzierung nach Kostenverteil-Verordnung zum Tragen kommt. Die zweite und dritte Abfahrt muss wie bereits eingangs erwähnt nach einem separaten Kostenverteilungsschlüssel durch die Gemeinden und allenfalls Dritte finanziert werden. Der Kanton Solothurn nimmt die erste Abfahrt aber nur dann ins Grundangebot auf, wenn die späteren Abfahrten nach 1 Uhr durch die Gemeinden/Dritte bestellt und auch finanziert werden.

2.3 Separates Nachtbusnetz für die Stadt Olten ?

Die untenstehende Abbildung zeigt je einen Erschliessungskreis von 500 m und 1000 m um den Bahnhof Olten. Daraus wird ersichtlich dass weite Teile der Stadt Olten in Fussmarschdistanz aber sicher in Zweiraddistanz zum Bahnhof liegen.

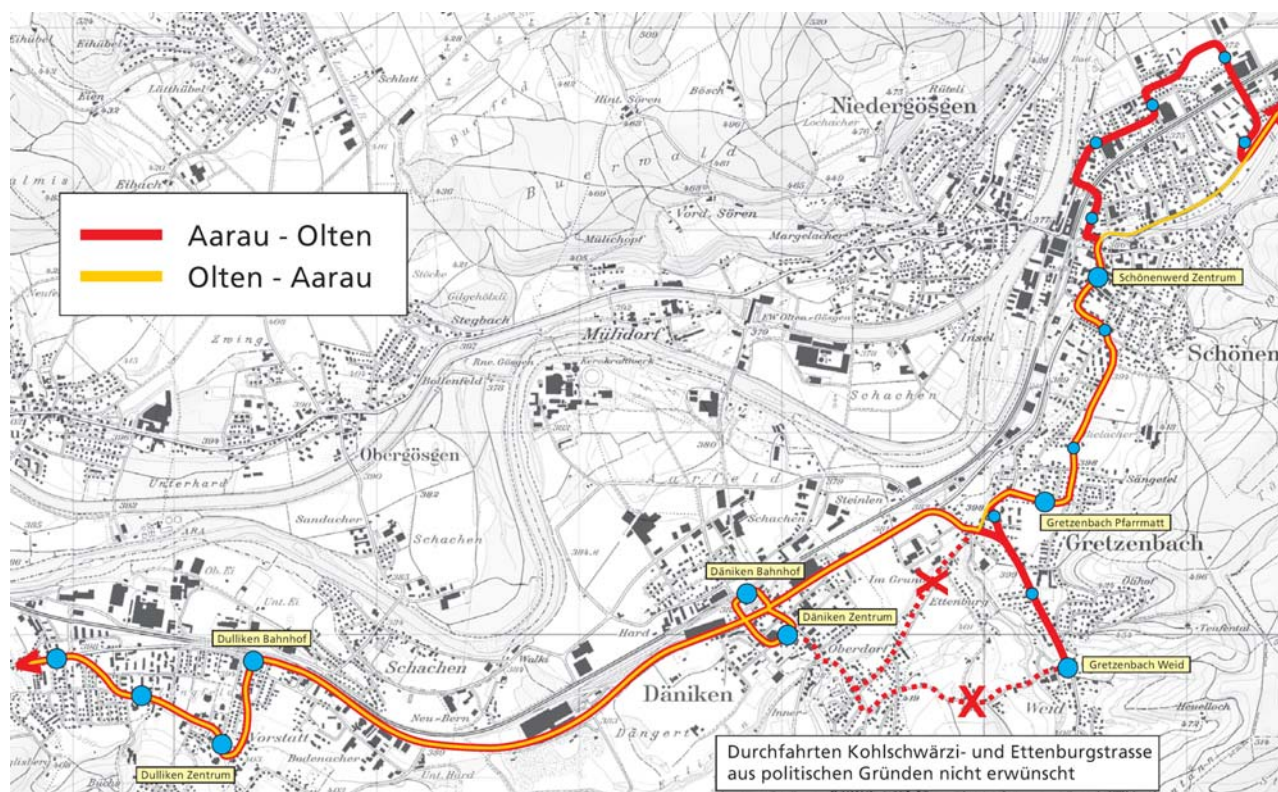


Fazit: Für die Stadt Olten braucht es kein "separates" Nachtbusnetz. Wenn die wichtigsten, tagsüber von regulären Buslinien bedienten Busachsen von Nachtbuslinien bedient werden, ist das Stadtgebiet Olten weitgehend abgedeckt.

3 Konkretisierung Angebotskonzept Olten – Aarau / "Korridor Süd"

3.1 Linienführung

Die Linienführung orientiert sich an den Tagesstrukturen. Es wird folgendes Linienführungskonzept vorgeschlagen:



- In Fahrtrichtung Aarau – Olten wird die Linienführung der BBA-Linie 3 zwischen Aarau Bahnhof und Gretzenbach Weid bei allen Kursen übernommen. Alle Haltestellen werden auf Bedarf bedient. Ab Gretzenbach Weid verkehren die Kurse nach Däniken. Die konkrete Linienführung und Haltestellenbedienung in Däniken ist im Rahmen der Umsetzung mit der Gemeinde und den Transportunternehmungen im Detail zu verifizieren. Ab Däniken verkehren die Kurse nach Dulliken Bahnhof und weiter nach Dulliken Zentrum. Zwischen Dulliken Zentrum und Olten Bahnhof wird die Linienführung der BOGG-Linie 1 übernommen.
- In Fahrtrichtung Olten – Aarau verkehren die Kurse zwischen Olten und Gretzenbach grundsätzlich gleich wie in der Gegenrichtung. Nur der erste Kurs bedient aber auf Bedarf Gretzenbach Weid und Schönenwerd Nord. Die späteren Kurse werden ab der Haltestelle Gretzenbach Pfarrmatt direkt nach Aarau geführt; Gretzenbach Weid wird nicht mehr bedient und ab Schönenwerd Zentrum verkehren diese Kurse direkt nach Wöschnau resp. Aarau Bahnhof. Die direkte Linienführung zwischen Gretzenbach Pfarrmatt und Aarau Bahnhof ist für die späteren Abfahrten ab Olten aufgrund der Verkehrsbedürfnisse gerechtfertigt und im Hinblick auf einen effizienten Betrieb erforderlich (Fahrzeugumläufe).

3.2 Fahrplankonzept

Die nachfolgenden Tabellen zeigen den vorgeschlagenen Fahrplan für ausgewählte Stationen:

→ Aarau - Olten

Aarau Bahnhof	0.41	1.45	3.10
Gretzenbach Pfarrmatt	0.58	2.02	3.27
Gretzenbach Weid	1.00	2.04	3.29
Däniken	1.05	2.09	3.34
Dulliken Bahnhof	1.09	2.13	3.38
Dulliken Zentrum	1.10	2.14	3.39
Olten Bahnhof	1.21	2.25	3.50

Zugsabnahmen Aarau	IR Zürich	IR Zürich	SN1 Zürich
Busroute (via)	Schönenwerd Nord und Gretzenbach Weid	Schönenwerd Nord und Gretzenbach Weid	Schönenwerd Nord und Gretzenbach Weid
Vorschlag Betreiber	BBA	BOGG	BOGG

[Die beiden ersten Abfahrtszeiten Aarau ab 0.41 und 1.45 sind identisch mit den heutigen Systemzeiten. Falls der 3. Kurs Aarau ab 3.10 vom BOGG betrieben wird, kann er ab Olten bis Wangen b. Olten verlängert werden.]

← Olten – Aarau

Olten Bahnhof	0.38	1.38	2.30
Dulliken Zentrum	0.47	1.47	2.39
Dulliken Bahnhof	0.48	1.48	2.40
Däniken	0.54	1.54	2.46
Gretzenbach Weid	0.59		
Gretzenbach Pfarrmatt	1.01	1.57	2.49
Aarau Bahnhof	1.18	2.07	2.59

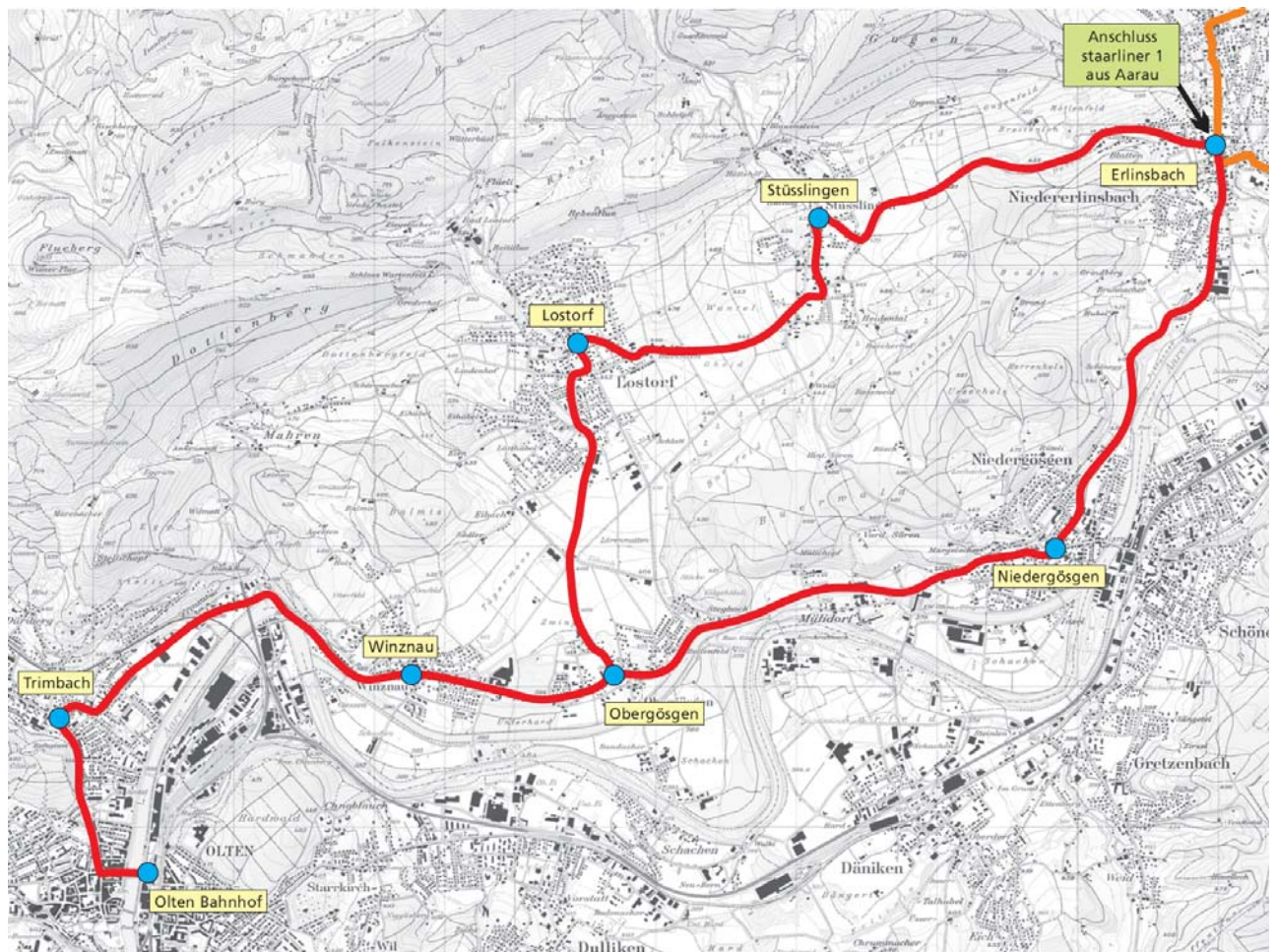
Zugsabnahmen	Fernverkehr div.	Fernverkehr div.	<i>Anschluss SN1 nach Brugg/Baden</i>
Busroute (via)	Gretzenbach Weid und Schönenwerd Nord	ab Gretzenbach Pfarrmatt direkt nach Aarau	ab Gretzenbach Pfarrmatt direkt nach Aarau
Betreiber	BOGG	BBA	BOGG

Ebenfalls geprüft wurde eine Verschiebung des Regionalzuges Olten – Aarau (Olten ab heute 0.05) auf eine Abfahrtszeit Olten ab ca. 0.40. Damit könnten die Fernverkehrsspinne Olten um 0.30 abgenommen und gegenläufige Busfahrten Olten – Aarau und umgekehrt zur selben Zeit vermieden werden. Die Abklärungen haben aber gezeigt, dass bei einer Verschiebung der Zugslage zahlreiche weiterführende Anschlüsse im Aargau negativ betroffen wären. Daher wurde dieser Lösungsansatz in Absprache mit dem Kanton Aargau nicht weiterverfolgt.

4 Konkretisierung Angebotskonzept Olten – Aarau / "Korridor Nord"

4.1 Linienführung

Die nachfolgende Abbildung zeigt die vorgeschlagene Linienführung, welche identisch ist mit den Tagesstrukturen:



Die Begleitgruppe schlägt vor, die Schlaufe zwischen Obergösgen und Erlinsbach im Gegenuhrzeigersinn zu fahren, da damit für Stüsslingen, Lostorf und Obergösgen auch attraktive Verbindungen von Zürich/Aarau (mit Umsteigen von der staarliner-Linie 1 in Erlinsbach) angeboten werden können. Wird die Linie im Uhrzeigersinn betrieben, ergeben sich zwar kürzere Reisezeiten für Lostorf und Stüsslingen ab Olten, hingegen fallen die Verbindungen ab Aarau gänzlich weg.

Letztlich soll die Vernehmlassung zeigen, welche Variante von den primär betroffenen Gemeinden Lostorf und Stüsslingen bevorzugt wird.

4.2 Fahrplankonzept

Die nachfolgende Tabelle zeigt den vorgeschlagenen Fahrplan für ausgewählte Stationen:

Olten Bahnhof	0.38	1.38	2.38
Obergösgen	0.48	1.48	2.48
Niedergösgen	0.54	1.54	↑ 3.10
Erlinsbach	1.00	2.00	3.04
<i>Ankunft staarliner 1 aus Aarau</i>	<i>0.50</i>	<i>1.54</i>	
Erlinsbach	1.00	2.00	
Stüsslingen	1.06	2.06	2.58
Lostorf	1.11	2.11	2.53
Obergösgen	1.16	2.16	
Olten Bahnhof	1.28	2.28	
Zugsabnahmen Olten	Fernverkehr div.	Fernverkehr div.	--
Vorschlag Betreiber	BOGG	BOGG	BOGG

Bemerkungen zum letzten Kurs Olten ab 2.38:

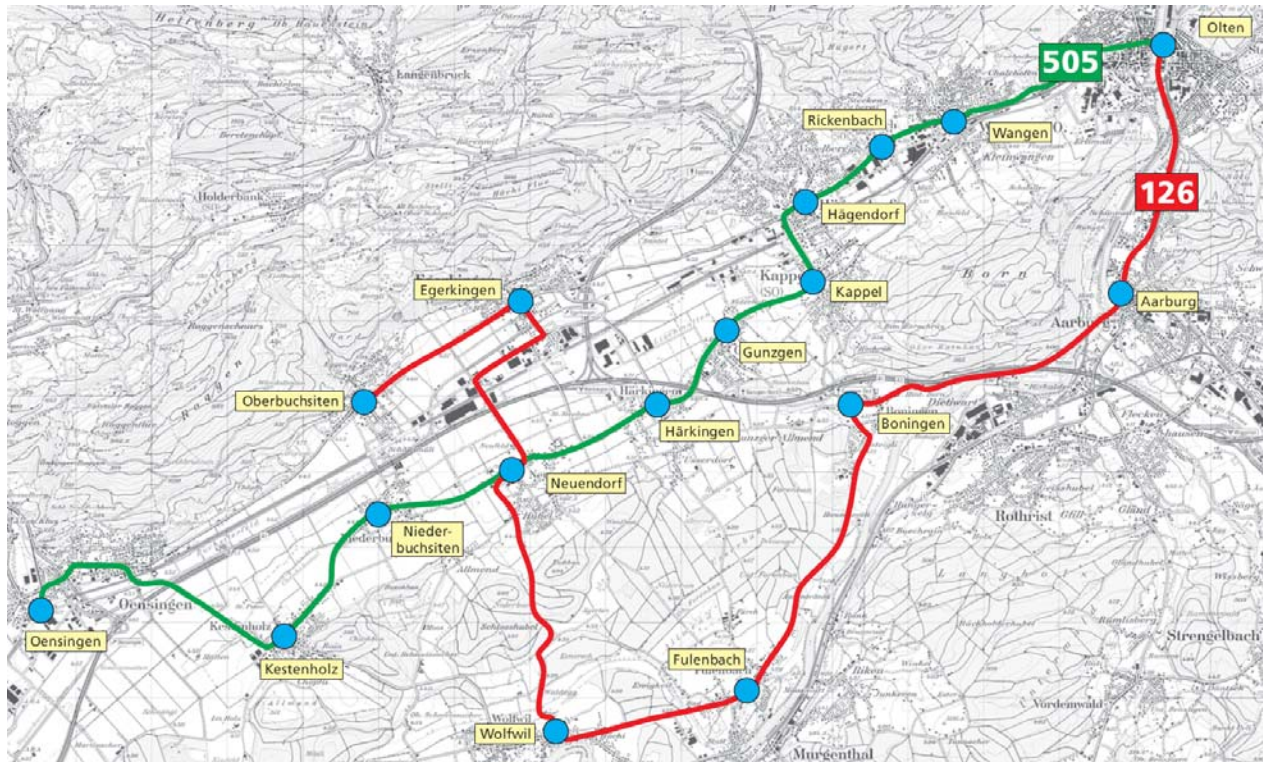
- Da die Abfahrten der Nachtbuslinien ab Aarau nach 3 Uhr die SN1 aus Zürich abnehmen und folglich Aarau ab ca. x.10 verkehren, ergeben sich in Erlinsbach ab 3 Uhr keine Umsteigebeziehung für Stüsslingen, Lostorf und Obergösgen von Zürich/Aarau her.
- Deshalb wird vorgeschlagen, den Kurs Olten ab 2.38 aufgrund der Potenziale im "Uhrzeigersinn" verkehren zu lassen. Damit kann mit diesem Kurs auch noch die Gemeinde Rohr auf Bedarf bedient werden, was bei den ersten beiden Kursen um 0.38 und 1.38 Uhr aufgrund der erforderlichen Umlaufzeiten nicht möglich ist.
- Falls sich in Aarau andere Abfahrtszeiten für den staarliner 1 ergeben sollten und in Erlinsbach auch nach 3 Uhr Anschlüsse für Stüsslingen, Lostorf und Obergösgen von Zürich/Aarau her sichergestellt werden können (Planung staarliner 1 nicht Gegenstand des vorliegenden Auftrages), kann der Kurs Olten ab 2.38 aber auch im "Gegenuhrzeigersinn" verkehren.

5 Konkretisierung Angebotskonzept Olten – Oensingen

5.1 Linienführung

Die nachfolgende Abbildung zeigt das von der Begleitgruppe vorgeschlagene Linienführungskonzept der zwei Buslinien im Gäu. Gegenüber dem Tagesbetrieb ergeben sich nur zwei kleine Änderungen:

- Die Linie 126 verkehrt nur bis Oberbuchsiten.
- Die Linie 505 verkehrt zwischen Kestenholz und Oensingen via Dorfzentrum Oensingen zur Bushaltestelle "Oensingen Bahnhof Nord". Damit kann eine bessere Feinerschliessung von Oensingen erreicht werden.



5.2 Fahrplankonzept

Die nachfolgende Tabelle zeigt den vorgeschlagenen Fahrplan für ausgewählte Stationen:

Linie	505	126	505	126	505	126
Olten Bahnhof	0.38	0.38	1.38	1.38	2.38	2.38
Hägendorf	0.48		1.48		2.48	
Wolfwil		0.59		1.59		2.59
Neuendorf	0.57	1.06	1.57 →	2.06	2.57 →	3.06
Kestenholz	1.03		2.03		3.03	
Oberbuchsiten				2.16		3.16
Oensingen			2.10		3.10	
Olten Bahnhof	1.26	1.33	2.33	2.33		
Zugsabnahmen Olten	Fernverkehr div.	Fernverkehr div.	Fernverkehr div.	Fernverkehr div.	--	--
Vorschlag Betreiber	BOGG	PAG	BOGG	PAG	BOGG	PAG

Bemerkungen zu den beiden Busabfahrten um 0.38 Uhr:

- Täglich verkehrt ein Regionalzug Olten – Solothurn mit Abfahrt in Olten um 0.38 Uhr. Die ersten Busabfahrten um 0.38 Uhr werden deshalb eingeschränkt, da die mit dem Zug bedienten Gemeinden zwischen Olten und Oensingen mit dem Zug schneller erreichbar sind und damit eine Parallelbedienung mit dem Bus nicht nötig ist.
- Die Linie 126 verkehrt nur bis Wolfwil – Neuendorf. Auf der Retourfahrt nach Olten bedient dieser Kurs fahrplanmässig die Linie 505 zwischen Neuendorf und Olten. Damit erhalten der Korridor Fülenbach – Wolfwil sowie alle von der Linie 505 bedienten Gemeinden zwischen Neuendorf und Wangen auch eine späte Busverbindung nach Olten (Olten an 1.33).
- Die Linie 505 verkehrt nur bis Kestenholz und ab dort direkt und ohne Halt nach Olten für die zweite Abfahrt um 1.38 Uhr. Damit kann auch für Kestenholz und Niederbuchsiten (Einsteigen auf dem Hinweg) eine späte Busverbindung nach Olten angeboten werden (Olten an 1.26).

6 Konkretisierung Angebotskonzept Oensingen – Thal

6.1 Anschluss von Solothurn – Niederbipp / Voraussetzungen

Der letzte Regionalzug verlässt Solothurn um 0.47 und erreicht Oensingen um 1.04. Mit einer Abfahrt einer Nachtbuslinie in Oensingen um ca. 1.10 kann ein Anschluss Richtung Thal aus Solothurn sichergestellt werden. Diese Busverbindung erlaubt zudem eine Verbindung für das Thal von Olten her (letzter Regionalzug Olten ab 0.38, Ankunft Oensingen 0.56).

Mit der oben erwähnten, letzten Regionalzugsverbindung ist ein Anschluss des ersten Moonliner-Kurses ab Solothurn (Solothurn Kofmehl ab 1.00, Niederbipp an 1.27) nicht nötig, da die Abfahrtszeiten in Solothurn nur eine Viertelstunde auseinander liegen.

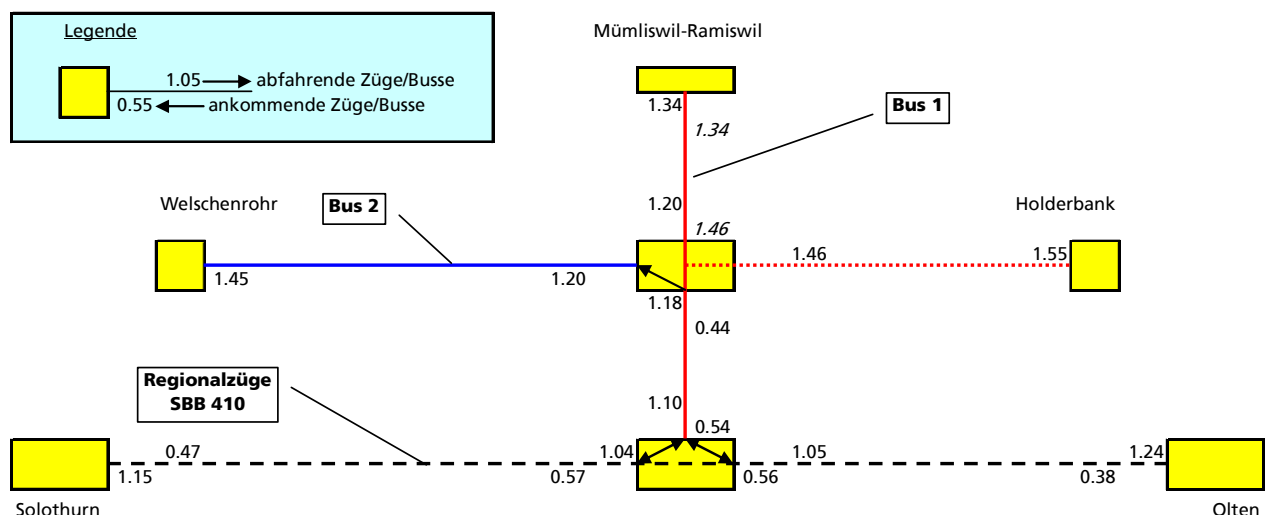
Um auch nach 2 Uhr eine Verbindung sowohl aus Solothurn als auch aus Olten Richtung Thal zur Verfügung stellen zu können, könnte beispielweise eine zusätzliche Busabfahrt in Solothurn um 1.30 angeboten werden:

- Solothurn ab 1.30 / Niederbipp an 1.57 (via Flumenthal – Wiedlisbach)
- Verlängerung bis Oensingen (Oensingen an ca. 2.05)
- Weiterfahrt ab Oensingen Richtung Balsthal ca. 2.10 (Abwarten des Kurses der Linie 505 aus Olten, Oensingen an ca. 2.10)

Die nachfolgenden Konzeptvorschläge gehen davon aus, dass zwischen 1 und 2 Uhr keine zusätzliche Busabfahrt ab Solothurn zur Diskussion steht und damit die Verbindung aus Solothurn in Richtung Thal nach 2 Uhr nicht angeboten wird. Falls diese Fahrt trotzdem angeboten wird, resultieren nebst dem Vorteil der zusätzlichen Verbindung aus Solothurn in erster Linie betriebliche Konsequenzen (Betreiberfrage).

6.2 Vorschlag Nachtbus ab Oensingen um ca. 1 Uhr

Die nachfolgende Fahrplandarstellung zeigt den Vorschlag für die erste Verbindung ins Thal ab Oensingen um ca. 1 Uhr:

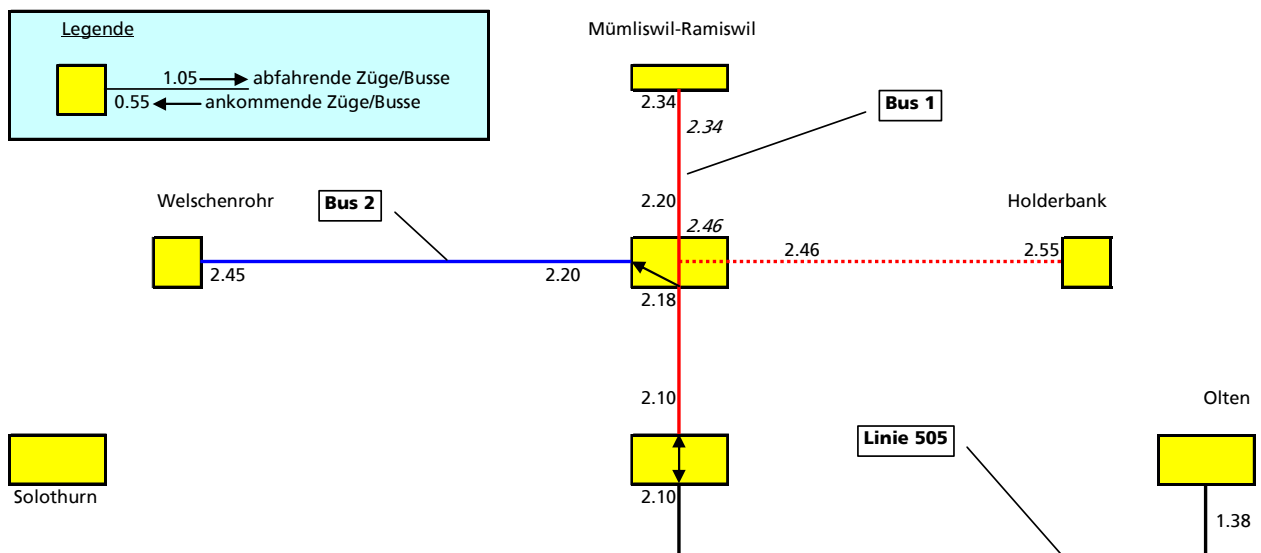


Konzept- / Fahrplanbeschrieb:

- Ein Bus startet in Balsthal um 0.44, erreicht Oensingen um 0.54 und stellt für Balsthal Nachtverbindungen auf die Regionalzüge nach Solothurn und Olten sicher (Zugsabfahrt Richtung Solothurn 0.57 und Richtung Olten 1.05).
- Der Bus wartet in Oensingen rund eine Viertelstunde, wartet die Regionalzüge aus Solothurn und Olten ab und fährt um ca. 1.10 zurück nach Balsthal. Ab Balsthal fährt dieser Bus zuerst nach Mümliswil-Ramiswil, kehrt nach Balsthal zurück und bedient auf Bedarf noch Holderbank. Angesichts der Einwohnerpotenziale (Mümliswil-Ramiswil ~ 2'500, Holderbank ~ 600) scheint es richtig, zuerst Mümliswil-Ramiswil zu bedienen, auch wenn damit für Fahrgäste nach Holderbank lange Umwegfahrten entstehen.
- Die Bedienung der Gemeinden im Dünnerntal (Balsthal – Welschenrohr) erfolgt mit einem separaten Kleinbus, welcher in Balsthal die Busverbindungen aus Oensingen sicherstellt.

6.3 Vorschlag Nachtbus ab Oensingen um ca. 2 Uhr

Das Fahrplankonzept ist de facto identisch mit demjenigen um ca. 1 Uhr, mit der Ausnahme, dass in Oensingen anstelle der Regionalzüge aus beiden Richtungen nur die Buslinie 505 aus Olten Anschlüsse resp. Verbindungen vermittelt. Dabei gilt allerdings zu berücksichtigen, dass die Buslinie 505 mit Abfahrt in Olten um 1.38 die letzten Fernverkehrszüge aus Zürich, Basel, Luzern und Bern abnimmt.



6.4 Ausblick

Spätere Nachtbusverbindungen für den Bezirk Thal (insbesondere ab Solothurn) stehen zur Diskussion, sollen aber erst in einer zweiten Planungsphase näher geprüft werden.

7 Sicherheitskonzept

Die Erfahrungen in den umliegenden Nachtnetzen (Basel, Zürich, Aargau) zeigen, dass der Einsatz von Sicherheitspersonal viel zu einem entspannten Betrieb und zum Wohlbefinden der Fahrgäste beiträgt. Das Angebotskonzept für das Nachtnetz in der Region Olten Gösigen Gäu beinhaltet deshalb ebenfalls ein kundenfreundliches Sicherheitskonzept mit einer hohen Qualität. Dass die entsprechenden Massnahmen etwas kosten, ist selbstverständlich und ist in den Offerten der beteiligten Transportunternehmungen berücksichtigt.

Nachfolgend ist das von Postauto AG Region Nordschweiz vorgeschlagene Sicherheitskonzept für die Region Olten Gösigen Gäu gestützt auf die positiven Erfahrungen aus den Nachtnetzen TNW kurz erläutert:

- a** Das Sicherheitskonzept gilt für alle Abfahrten nach 1 Uhr.
- b** Das Sicherheitskonzept gilt für die 4 Linien ab Olten (resp. Aarau):
 - Olten – Däniken – Aarau (siehe Kap. 3)
 - Olten – Lostorf – Erlinsbach (siehe Kap. 4)
 - Olten – Wolfwil – Oberbuchsiten (siehe Kap. 5)
 - Olten – Neuendorf – Oensingen (siehe Kap. 5)
- c** Alle vier abfahrenden Fahrzeuge sind gleichzeitig durch 2 Sicherheitsleute einsehbar (keine Sichtbehinderungen, keine grösseren Entfernungen).
- d** Die beiden eingesetzten Personen fahren jeweils auf einer Linie mit. Auf welcher Linie sie mitfahren, wird situativ vor Ort entschieden.
- e** Die beiden Personen erreichen bei der Abfahrt um 1.38 rechtzeitig wieder den Ausgangspunkt Bahnhof Olten für die Abfahrt um 2.38.
- f** Mindestens eine der beiden Personen kann bei der Abfahrt um 2.38 auf "seiner" Linie den Ausgangspunkt wieder erreichen.
- g** Das Sicherheitskonzept Nachtbusnetz Olten Gösigen Gäu sieht keine Verantwortlichkeiten für SBB-Gelände vor. Die eingesetzten Personen konzentrieren sich auf die Vorgänge rund um die Nachtbusse. Eine Koordination mit dem Sicherheitskonzept der SBB sowie die Nutzung von den resultierenden Synergien werden aber vorausgesetzt.
- h** Es werden Offerten bei mindestens zwei Sicherheitsfirmen eingeholt. Die zum Einsatz kommenden Sicherheitskräfte erhalten eine Schulung zum Verhalten im öffentlichen Verkehr (Vorlagen und Erfahrungen aus den Schulungen im TNW-Nachtnetz sind vorhanden).

8 Tarife

Grundsätzlich gilt für das gesamte vorgängig dargestellte Angebotskonzept das Tarifsystem A-Welle (Regeltarif plus A-Welle-Nachtzuschlag). Für die Fahrten vor 1.00 Uhr werden keine Zuschläge erhoben.

Auszug aus der Homepage www.a-welle.ch:

- **A-Welle Nachtnetz - Mit Nachtzuschlag**

Mit dem A-Welle Nachtnetz sind Sie in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag bis in die frühen Morgenstunden mit Bahn und Bus mobil. Das A-Welle Nachtnetz umfasst alle Linien mit der Bezeichnung SN, N und die Staafliner-Busse der Region Aarau. Diese speziell gekennzeichneten Nachtnetz-Linien sind zuschlagspflichtig. Wer das A-Welle Nachtnetz nutzen möchte, muss zwei Billette besitzen:

Billett 1: Gültiger Fahrausweis

Einen in der A-Welle gültigen Fahrausweis für die Strecke vom Start zum Zielort (z.B. Zonenbillett, Tageskarte, Abo, GA etc.). Wenn Sie noch keinen gültigen Fahrausweis besitzen, kaufen Sie ein entsprechendes Zonenbillett. Alle Fahrausweise, deren Gültigkeitsdauer auf einen Kalendertag lauten, sind im anschliessenden Nachtnetz bis um 5 Uhr morgens gültig. Beispiel: Eine Tageskarte für Samstag, 24. April, gilt bis am frühen Sonntagmorgen, 25. April, um 5 Uhr.

Billett 2: Nachtzuschlag A-Welle für CHF 5.-

Der A-Welle Nachtzuschlag ist erhältlich als Einzel- oder Multi-Nachtzuschlag. Er kostet immer gleich viel, unabhängig davon, ob Sie 1. oder 2. Klasse reisen. Halbtax-Abos und andere Ermässigungskarten können nicht geltend gemacht werden. Sie erhalten den A-Welle Nachtzuschlag an allen Verkaufsstellen, am Billettautomaten oder beim Fahrpersonal.

- **Preise**

- A-Welle Nachtzuschlag (Einzel) CHF 5.-
- Multi-Nachtzuschlag A-Welle (6x) CHF 25.-

Weitere Informationen (z. B. Fahrten von / nach ZVV) siehe oben erwähnte Homepage.

9 Finanzielle Aspekte und Kostenbeteiligungen

9.1 Allgemeines zur Finanzierung und Aufgaben Kanton Solothurn

Wie bereits erwähnt, kann der Kanton Solothurn die Abfahrten vor 1 Uhr in das Kantonale Grundangebot aufnehmen und über die ordentliche Finanzierung abgelten (Kostenverteilungsverordnung). Da es sich um reine Wochenendangebote handelt und diese Abfahrten deshalb nicht angerechnet werden, entstehen für die Gemeinden für die Abfahrten vor 1 Uhr nur geringe Zusatzkosten.

Die ungedeckten Kosten für die Angebote nach 1 Uhr (Betriebsaufwand abzüglich Einnahmen aus dem Billettverkauf) müssen hingegen von den Gemeinden und allenfalls Dritten (Sponsoren) alleine finanziert werden, d. h. der Kanton Solothurn leistet keine Beiträge an die ungedeckten Kosten für diese Abfahrten.

Als Grundlage für die Ermittlung der ungedeckten Kosten für die in diesem Bericht vorgestellten Angebots- und Fahrplankonzepte haben die beteiligten Transportunternehmungen konkrete Offerten erstellt.

Der Kanton Solothurn (Amt für Verkehr und Tiefbau AVT, Abteilung öffentlicher Verkehr) hat sich bereit erklärt, als Koordinationsstelle die Offertverhandlungen mit den Transportunternehmungen für alle Leistungen zu führen, die Leistungen im Auftrag der Gemeinden bei den Transportunternehmungen zu bestellen (Finanzierung Angebote nach 1 Uhr durch Gemeinden/Dritte vorausgesetzt) und die administrativen Abrechnungen zwischen den Transportunternehmungen und den Gemeinden zu übernehmen.

Wichtige Bemerkungen:

Der Kanton Solothurn nimmt die vorgeschlagenen Abfahrten vor 1 Uhr nur dann ins Grundangebot auf, wenn mindestens auch die zweiten Abfahrten um ca. 1.30 Uhr von den Gemeinden (und Dritten) bestellt und finanziert werden.

Falls die Gemeinden die dritten Abfahrten um ca. 2.30 Uhr wünschen, müssen sie auch die zweiten Abfahrten um ca. 1.30 Uhr bestellen und finanzieren.

9.2 Vorschlag Kostenverteilmodell

Im Anhang A sind die heute bestehenden Finanzierungsmodelle stichwortartig erläutert. Die Begleitgruppe schlägt für die Finanzierung des Nachtangebotes in der Region Olten Gösigen Gäu in Analogie zur Finanzierung im TNW folgendes Finanzierungsmodell vor:

Grundlagen / Mechanismus / Kostenbeteiligung und Kostenübernahme					
Grund-angebots-verordnung	Kostenverteil-Verordnung	Sockellbeitrag fix (Solidaritäts-beitrag)	Variabler Anteil (Einwohner)	Sponsoring	
1. Abfahrt (vor 1 Uhr)	Kt. Solothurn	Gemeinden	---	---	---
2. Abfahrt (ca. 1.30 Uhr)	---	---	Gemeinden	Gemeinden	Dritte
3. Abfahrt (ca. 2.30 Uhr)	---	---	Gemeinden	Gemeinden	Dritte

Bemerkungen

- Die Verrechnung eines einheitlichen Sockelbeitrages je bediente Gemeinde für die zweite resp. zweite und dritte Abfahrt ist als Solidaritätsbeitrag zu verstehen. Wie hoch dieser Betrag sein soll, wurde an den erwähnten Informationsveranstaltungen zusammen mit den Gemeindevertretern diskutiert und auf Fr. 1'000.- angesetzt. Bei Kleingemeinden wie beispielweise Gänsbrunnen im Bezirk Thal wird auf den Sockelbetrag verzichtet, da sonst unverhältnismässig hohe "Pro-Kopf-Beiträge" resultieren würden.
- Die Verrechnung der verbleibenden ungedeckten Kosten (Total abzüglich Sockelbeiträge) erfolgt auf Basis der Einwohnerzahlen, berücksichtigt damit die effektiven Potenziale/Nutzniesser und wird aus Sicht Begleitgruppe als gerecht erachtet.
- Die Erfahrungen aus anderen Nachtnetzen zeigen, dass dem Sponsoring eine hohe Bedeutung beizumessen ist. Mit Sponsorbeiträgen können die spezifischen Belastungen (am besten messbar in Franken/Einwohner) massgeblich reduziert werden.

9.3 Bemerkungen zum maximalen jährlichen Kostenanteil der Gemeinden

- Da sich der Erfolg neuer Angebote nicht unmittelbar nach der Einführung, sondern in der Regel erst nach 2 bis 3 Jahren einstellt, sollen die neuen Nachtangebote in einer ersten Phase für mindestens 3 Jahre bestellt werden.
- Für diejenigen Gemeinden, welche heute bereits vom staarliner und neu auch vom Nacht-netz Olten Gösgen Gäu bedient werden (Eppenbergr-Wöschnau, Erlinsbach, Gretzenbach und Schönenwerd), sind die Kosten beider Nachtangebote ausgewiesen.
- Auch die (geringen Kosten) für den Anteil des Kantons Solothurn an der bestehenden Linie Olten – Aarberg – Rothrist – Zofingen – Brittnau, (siehe Fahrplanfeld 9560) sind in den Gesamtkosten enthalten.
- Die in den nachfolgenden Tabellen ausgewiesenen Kostenanteile pro Gemeinde stellen die jährlichen Maximalbeträge dar (Basis: verbindliche Offerten Transportunternehmungen fürs erste Jahr). Dieser Betrag wird im ersten Betriebsjahr nicht überschritten werden und berücksichtigt keine Sponsorenbeiträge.
- Die Transportunternehmen reichen für die Folgejahre jeweils eine Offerte ein, in welcher die bisher von den Benutzern des Nachtnetzes entrichteten Fahrgeldeinnahmen als Basis für die Kalkulation der ungedeckten Kosten in den Folgejahren dienen. Dieses Vorgehen ermöglicht, dass die Beiträge der Gemeinden in den Folgejahren umso günstiger werden, je mehr Fahrgäste das Nachtnetz nutzen.
- Sollten die ungedeckten Kosten innerhalb eines Fahrplanjahres höher ausfallen als von den Transportunternehmungen offeriert, gehen diese Kosten zu Lasten der Transportunternehmungen. Das heisst: Das Risiko allfälliger Kostenüberschreitungen bei der Produktion und/oder Mindereinnahmen aus dem Billettverkauf tragen die Transportunternehmungen.
- Der je Gemeinde ausgewiesene Maximalbetrag reduziert sich in Abhängigkeit allfälliger Sponsorenbeiträge. (Im Übrigen hat bereits eine grosse Unternehmung einen namhaften Sponsorenbeitrag in Aussicht gestellt.)

9.4 Jährliche Kostenanteile Gemeinden Niederamt

- Bestellung Fahrten 1 + 2**

Ungedeckte Kosten

Linie	Strecke	CHF/Jahr
N20	Olten-Aarau	CHF 28'700
"Nord"	Olten - Erlinsbach	CHF 13'000
Anteil Staarliner BBA		CHF 3'000
		Summe
		CHF 44'700

Kostenanteile Gemeinden

Gemeinde	Einwohner	Sockelbetrag	Anteil [%]	Anteil [CHF]	Gesamt [CHF]	Anteil je Einw.
Olten	8'548	1'000	18.3%	CHF 5'623	CHF 6'623	CHF 0.8
Starrkirch-Wil	1'622	1'000	3.5%	CHF 1'067	CHF 2'067	CHF 1.3
Dulliken	4'664	1'000	10.0%	CHF 3'068	CHF 4'068	CHF 0.9
Däniken	2'708	1'000	5.8%	CHF 1'782	CHF 2'782	CHF 1.0
Gretzenbach	2'446	1'000	5.2%	CHF 1'609	CHF 2'609	CHF 1.1
Schönenwerd	4'754	1'000	10.2%	CHF 3'127	CHF 4'127	CHF 0.9
Trimbach	6'201	1'000	13.3%	CHF 4'079	CHF 5'079	CHF 0.8
Winznau	1'676	1'000	3.6%	CHF 1'103	CHF 2'103	CHF 1.3
Obergösgen	2'061	1'000	4.4%	CHF 1'356	CHF 2'356	CHF 1.1
Lostorf	3'732	1'000	8.0%	CHF 2'455	CHF 3'455	CHF 0.9
Stüsslingen	997	1'000	2.1%	CHF 656	CHF 1'656	CHF 1.7
Rohr*	94		0.2%	CHF 62	CHF 62	CHF 0.7
Erlinsbach	3'003	1'000	6.4%	CHF 1'976	CHF 2'976	CHF 1.0
Niedergösgen	3'849	1'000	8.2%	CHF 2'532	CHF 3'532	CHF 0.9
Eppenb.-Wöschnau	311	1'000	0.7%	CHF 205	CHF 1'205	CHF 3.9
Gesamt	46'666	14'000	100.0%	CHF 30'700	CHF 44'700	CHF 1.0

- Bestellung Fahrten 1 + 2 + 3**

Ungedeckte Kosten

Linie	Strecke	CHF/Jahr
N20	Olten-Aarau	CHF 49'000
"Nord"	Olten - Erlinsbach	CHF 33'900
Anteil Staarliner BBA		CHF 3'000
		Summe
		CHF 85'900

Kostenanteile Gemeinden

Gemeinde	Einwohner	Sockelbetrag	Anteil [%]	Anteil [CHF]	Gesamt [CHF]	Anteil je Einw.
Olten	8'548	1'000	18.4%	CHF 13'185	CHF 14'185	CHF 1.7
Starrkirch-Wil	1'622	1'000	3.5%	CHF 2'502	CHF 3'502	CHF 2.2
Dulliken	4'664	1'000	10.0%	CHF 7'194	CHF 8'194	CHF 1.8
Däniken	2'708	1'000	5.8%	CHF 4'177	CHF 5'177	CHF 1.9
Gretzenbach	2'446	1'000	5.3%	CHF 3'773	CHF 4'773	CHF 2.0
Schönenwerd	4'754	1'000	10.2%	CHF 7'333	CHF 8'333	CHF 1.8
Trimbach	6'201	1'000	13.3%	CHF 9'565	CHF 10'565	CHF 1.7
Winznau	1'676	1'000	3.6%	CHF 2'585	CHF 3'585	CHF 2.1
Obergösgen	2'061	1'000	4.4%	CHF 3'179	CHF 4'179	CHF 2.0
Lostorf	3'732	1'000	8.0%	CHF 5'757	CHF 6'757	CHF 1.8
Stüsslingen	997	1'000	2.1%	CHF 1'538	CHF 2'538	CHF 2.5
Rohr*					CHF 62	CHF 0.7
Erlinsbach	3'003	1'000	6.4%	CHF 4'632	CHF 5'632	CHF 1.9
Niedergösgen	3'849	1'000	8.3%	CHF 5'937	CHF 6'937	CHF 1.8
Eppenb.-Wöschnau	311	1'000	0.7%	CHF 480	CHF 1'480	CHF 4.8
Gesamt	46'572	14'000	100%	71'838	85'900	CHF 1.8

9.5 Jährliche Kostenanteile Gemeinden Gäu

- Bestellung Fahrten 1 + 2**

Ungedeckte Kosten

Linie	Strecke	CHF/Jahr
N25	Olten-Oensingen	CHF 14'800
N26	Olten - Erlinsbach	CHF 18'716
Anteil Kt. SO an Kurs 95101 Olten - Zofingen - Brittnau		CHF 2'000
Summe		CHF 35'516

Kostenanteile Gemeinden

Gemeinde	Einwohner	Sockelbetrag	Anteil [%]	Anteil [CHF]	Gesamt [CHF]	Anteil je Einw.
Olten	8'548	1'000	19.7%	CHF 3'853	CHF 4'853	CHF 0.6
Wangen	4'860	1'000	11.2%	CHF 2'191	CHF 3'191	CHF 0.7
Rickenbach	916	1'000	2.1%	CHF 413	CHF 1'413	CHF 1.5
Hägendorf	4'519	1'000	10.4%	CHF 2'037	CHF 3'037	CHF 0.7
Kappel	2'711	1'000	6.3%	CHF 1'222	CHF 2'222	CHF 0.8
Gunzgen	1'623	1'000	3.7%	CHF 732	CHF 1'732	CHF 1.1
Härkingen	1'312	1'000	3.0%	CHF 591	CHF 1'591	CHF 1.2
Neuendorf	1'953	1'000	4.5%	CHF 880	CHF 1'880	CHF 1.0
Egerkingen	3'109	1'000	7.2%	CHF 1'402	CHF 2'402	CHF 0.8
Oberbuchsiten	1'870	1'000	4.3%	CHF 843	CHF 1'843	CHF 1.0
Niederbuchsiten	966	1'000	2.2%	CHF 435	CHF 1'435	CHF 1.5
Kestenholz	1'667	1'000	3.9%	CHF 751	CHF 1'751	CHF 1.1
Oensingen	4'876	1'000	11.3%	CHF 2'198	CHF 3'198	CHF 0.7
Wolfwil	2'027	1'000	4.7%	CHF 914	CHF 1'914	CHF 0.9
Fulenbach	1'627	1'000	3.8%	CHF 733	CHF 1'733	CHF 1.1
Boningen	708	1'000	1.6%	CHF 319	CHF 1'319	CHF 1.9
Gesamt	43'292	16'000	100.0%	CHF 19'516	CHF 35'516	CHF 0.8

- Bestellung Fahrten 1 + 2 + 3**

Ungedeckte Kosten

Linie	Strecke	CHF/Jahr
N25	Olten-Oensingen	CHF 27'400
N26	Olten - Erlinsbach*	CHF 30'744
Anteil Kt. SO an Kurs 95101 Olten - Zofingen - Brittnau		CHF 2'000
Summe		CHF 60'144

Kostenanteile Gemeinden

Gemeinde	Einwohner	Sockelbetrag	Anteil [%]	Anteil [CHF]	Gesamt [CHF]	Anteil je Einw.
Olten	8'548	1'000	19.7%	CHF 8'716	CHF 9'716	CHF 1.1
Wangen	4'860	1'000	11.2%	CHF 4'956	CHF 5'956	CHF 1.2
Rickenbach	916	1'000	2.1%	CHF 934	CHF 1'934	CHF 2.1
Hägendorf	4'519	1'000	10.4%	CHF 4'608	CHF 5'608	CHF 1.2
Kappel	2'711	1'000	6.3%	CHF 2'764	CHF 3'764	CHF 1.4
Gunzgen	1'623	1'000	3.7%	CHF 1'655	CHF 2'655	CHF 1.6
Härkingen	1'312	1'000	3.0%	CHF 1'338	CHF 2'338	CHF 1.8
Neuendorf	1'953	1'000	4.5%	CHF 1'991	CHF 2'991	CHF 1.5
Egerkingen	3'109	1'000	7.2%	CHF 3'170	CHF 4'170	CHF 1.3
Oberbuchsiten	1'870	1'000	4.3%	CHF 1'907	CHF 2'907	CHF 1.6
Niederbuchsiten	966	1'000	2.2%	CHF 985	CHF 1'985	CHF 2.1
Kestenholz	1'667	1'000	3.9%	CHF 1'700	CHF 2'700	CHF 1.6
Oensingen	4'876	1'000	11.3%	CHF 4'972	CHF 5'972	CHF 1.2
Wolfwil	2'027	1'000	4.7%	CHF 2'067	CHF 3'067	CHF 1.5
Fulenbach	1'627	1'000	3.8%	CHF 1'659	CHF 2'659	CHF 1.6
Boningen	708	1'000	1.6%	CHF 722	CHF 1'722	CHF 2.4
Gesamt	43'292	16'000	100%	44'144	60'144	CHF 1.4

9.6 Jährliche Kostenanteile Gemeinden Thal

- Bestellung Fahrt 1**

Ungedeckte Kosten Linien ab Oensingen

Linie	Strecke	CHF/Jahr
N23	Oensingen-Mümliswil(-Holderbank)	CHF 18'087
N29	Balsthal-Welschenrohr	CHF 6'993
Summe		CHF 25'080

Kostenanteile Gemeinden

Gemeinde	Einwohner	Sockelbetrag	Anteil [%]	Anteil [CHF]	Gesamt [CHF]	Anteil je Einw.
Balsthal	5'844	1'000	40.8%	CHF 6'975	CHF 7'975	CHF 1.4
Holderbank	661	1'000	4.6%	CHF 789	CHF 1'789	CHF 2.7
Mümliswil-Ramiswil	2'578	1'000	18.0%	CHF 3'077	CHF 4'077	CHF 1.6
Laupersdorf	1'675	1'000	11.7%	CHF 1'999	CHF 2'999	CHF 1.8
Matzendorf	1'302	1'000	9.1%	CHF 1'554	CHF 2'554	CHF 2.0
Aedermannsdorf	566	1'000	4.0%	CHF 676	CHF 1'676	CHF 3.0
Herbetswil	556	1'000	3.9%	CHF 664	CHF 1'664	CHF 3.0
Welschenrohr	1'129	1'000	7.9%	CHF 1'347	CHF 2'347	CHF 2.1
Gänsbrunnen	101	0	0.7%	CHF 121	CHF 121	CHF 1.2
Gesamt	14'311	8'000	100.0%	CHF 17'080	CHF 25'080	CHF 1.8

Ungedeckte Kosten Linien ab Basel

Linie	Strecke	CHF/Jahr
N54	Waldenburg-Langenbruck-Balsthal	CHF 4'065
Summe		CHF 4'065

Kostenanteile Gemeinden

Gemeinde	Einwohner	Sockelbetrag	Anteil [%]	Anteil [CHF]	Gesamt	Anteil je Einw.
Balsthal	5'844	1'000	89.8%	CHF 1'855	CHF 2'855	CHF 0.5
Holderbank	661	1'000	10.2%	CHF 210	CHF 1'210	CHF 1.8
Gesamt	6'505	2'000	100.0%	CHF 2'065	CHF 4'065	CHF 0.6

- **Bestellung Fahrten 1 + 2**

Ungedeckte Kosten Linien ab Oensingen

Linie	Strecke	CHF/Jahr
N23	Oensingen-Mümliswil(-Holderbank)	CHF 36'818
N29	Balsthal-Welschenrohr	CHF 15'927
Summe		CHF 52'745

Kostenanteile Gemeinden

Gemeinde	Einwohner	Sockelbetrag	Anteil [%]	Anteil [CHF]	Gesamt [CHF]	Anteil je Einw.
Balsthal	5'844	1'000	40.5%	CHF 18'144	CHF 19'144	CHF 3.3
Holderbank	661	1'000	4.6%	CHF 2'052	CHF 3'052	CHF 4.6
Mümliswil-Ramiswil	2'578	1'000	17.9%	CHF 8'004	CHF 9'004	CHF 3.5
Laupersdorf	1'675	1'000	11.6%	CHF 5'200	CHF 6'200	CHF 3.7
Matzendorf	1'302	1'000	9.0%	CHF 4'042	CHF 5'042	CHF 3.9
Aedermannsdorf	566	1'000	3.9%	CHF 1'757	CHF 2'757	CHF 4.9
Herbetswil	556	1'000	3.9%	CHF 1'726	CHF 2'726	CHF 4.9
Welschenrohr	1'129	1'000	7.8%	CHF 3'505	CHF 4'505	CHF 4.0
Gänsbrunnen	101	0	0.7%	CHF 314	CHF 314	CHF 3.1
Gesamt	14'412	8'000	100%	44'745	52'745	CHF 3.7

Ungedeckte Kosten Linien ab Basel

Linie	Strecke	CHF/Jahr
N54	Waldenburg-Langenbruck-Balsthal	CHF 8'757
Summe		CHF 8'757

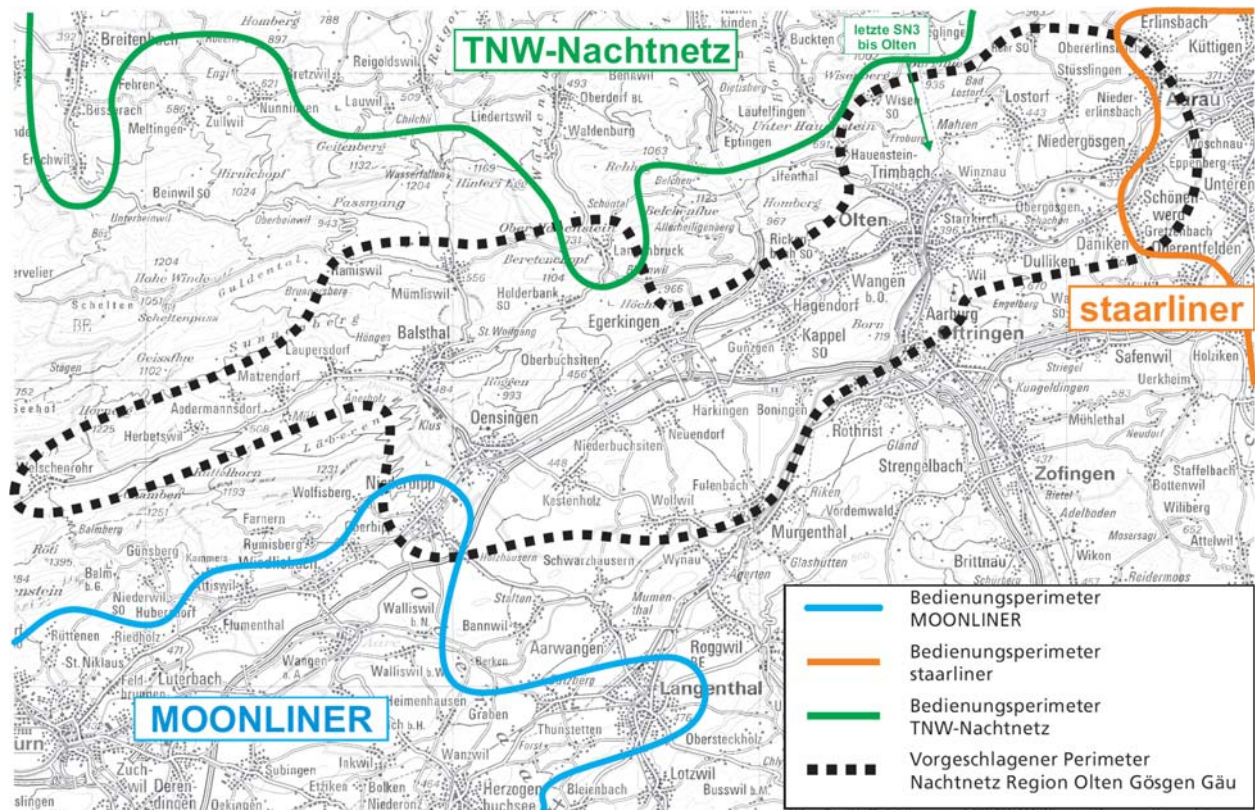
Kostenanteile Gemeinden

Gemeinde	Einwohner	Sockelbetrag	Anteil [%]	Anteil [CHF]	Gesamt	Anteil je Einw.
Balsthal	5'844	1'000	89.8%	CHF 6'070	CHF 7'070	CHF 1.2
Holderbank	661	1'000	10.2%	CHF 687	CHF 1'687	CHF 2.6
Gesamt	6'505	2'000	100%	6'757	8'757	CHF 1.3

ANHANG

A Grundlagen und Analysen – Zusammenfassung

• Bestehende Nachtangebote und Planungsperimeter Region Olten Gösgen Gäu



Nicht oder nur teilweise ersichtlich auf der Karte sind die Nachtangebote in folgenden Teilregionen des Kantons Solothurn:

- Bezirk Bucheggberg/Limpachtal Versuchsbetrieb M54 der Nachtliniengesellschaft MOONLINER für die Jahre 2010/11 (Abnahme M11 aus Solothurn in Lohn und Feinverteilung im Bucheggberg/Limpachtal)
- Korridor Solothurn – Grenchen Bedient durch M30 und M51 der Nachtliniengesellschaft MOONLINER
- Korridor Solothurn – Arch Bedient durch M51 der Nachtliniengesellschaft MOONLINER
- Bezirk Wasseramt Bedient durch M53 der Nachtliniengesellschaft MOONLINER
- Dorneck/Thierstein Diverse Linien im Perimeter TNW-Nachtnetz (ohne Gemeinde Bärschwil, da keine Leistungen bestellt)
- Kienberg 2 Fahrten TNW-Nachtnetz ab Gelterkinden (ab April 2010)

Nicht eingezeichnet auf der Karte ist zudem die seit Dezember 2009 verkehrende Nachtbuslinie N60 Olten – Zofingen – Brittnau (Olten ab 1.41).

Fazit Der Raum Olten Gösgen Gäu ist die einzige grössere Region im Kanton Solothurn, welche heute noch über kein Nachtangebot verfügt.

B Schätzung Fahrzeiten

- **Aarau – Olten Korridor "Süd"**
(Aarau – Schönenwerd – Gretzenbach – Däniken - Dulliken – Olten)

Aarau Bahnhof – Gretzenbach Weid (Wenden) – Däniken – Dulliken – Olten Bahnhof

- Aarau Bahnhof – Gretzenbach Weid:	Tagesbetrieb	22'	Nachtbetrieb	19'
- Gretzenbach Weid – Däniken Kreisel:	Tagesbetrieb	-	Nachtbetrieb	3'
- Schlaufe Däniken:	Tagesbetrieb	-	Nachtbetrieb	2'
- Däniken Kreisel – Dulliken Bahnhof:	Tagesbetrieb	-	Nachtbetrieb	4'
- Dulliken Bahnhof – Dulliken Zentrum:	Tagesbetrieb	-	Nachtbetrieb	1'
- Dulliken Zentrum – Olten Bahnhof:	Tagesbetrieb	13'	<u>Nachtbetrieb</u>	<u>11'</u>
> Total			<u>Nachtbetrieb 40'</u>	

Olten Bahnhof – Dulliken – Däniken – Gretzenbach Pfarrmatt – Aarau Bahnhof

- Olten Bahnhof – Dulliken Zentrum:	Tagesbetrieb	11'	Nachtbetrieb	9'
- Dulliken Zentrum – Dulliken Bahnhof:	Tagesbetrieb	-	Nachtbetrieb	1'
- Dulliken Bahnhof – Däniken Kreisel:	Tagesbetrieb		Nachtbetrieb	4'
- Schlaufe Däniken:	Tagesbetrieb	-	Nachtbetrieb	2'
- Däniken Kreisel – Gretzenbach Pfarrmatt (Gretzenbach Weid nicht bedient):	Tagesbetrieb	-	Nachtbetrieb	3'
- Gretzenbach Pfarrmatt – Aarau Bahnhof (ab Schönenwerd Zentrum direkt):	Tagesbetrieb	-	<u>Nachtbetrieb</u>	<u>10'</u>
> Total			<u>Nachtbetrieb 29'</u>	

- **Aarau – Olten Korridor "Nord"**
(Schlaufe Olten – Obergösgen – Niedergösgen – Erlinsbach – Stüsslingen – Lostorf – Obergösgen – Olten)

- Olten Bahnhof – Obergösgen:	Tagesbetrieb	12'	Nachtbetrieb	10'
- Obergösgen – Niedergösgen:	Tagesbetrieb	6'	Nachtbetrieb	6'
- Niedergösgen – Erlinsbach:	Tagesbetrieb	6'	Nachtbetrieb	6'
- Erlinsbach – Obergösgen:	Tagesbetrieb	18'	Nachtbetrieb	16'
- Obergösgen – Olten Bahnhof:	Tagesbetrieb	15'	<u>Nachtbetrieb</u>	<u>12'</u>
> Total			<u>Nachtbetrieb 50'</u>	

• **Korridor Olten – Oensingen**

Linie 505

Olten – Hägendorf – Neuendorf – Kestenholz – Oensingen

- Olten Bahnhof – Hägendorf:	Tagesbetrieb	13'	Nachtbetrieb	10'
- Hägendorf – Neuendorf :	Tagesbetrieb	10'	Nachtbetrieb	9'
- Neuendorf – Kestenholz:	Tagesbetrieb	6'	Nachtbetrieb	6'
- Kestenholz – Oensingen (via Zentrum):	Tagesbetrieb		Nachtbetrieb	7'
> Total (ohne Aufenthaltszeit in Neuendorf)			<u>Nachtbetrieb 32'</u>	

Neuendorf – Olten (Linienführung wie tagsüber)

> Total	Tagesbetrieb	29'	<u>Nachtbetrieb 27'</u>	
----------------	--------------	-----	--------------------------------	--

Oensingen – Olten (Überstellfahrt direkt via Autobahn)

> Total	-		<u>Nachtbetrieb 23'</u>	
----------------	---	--	--------------------------------	--

Kestenholz – Olten (Überstellfahrt via Hauptstrasse)

> Total	-		<u>Nachtbetrieb 23'</u>	
----------------	---	--	--------------------------------	--

Linie 126

Olten – Wolfwil – Egerkingen – Oberbuchsiten

- Olten Bahnhof – Wolfwil:	Tagesbetrieb	23'	Nachtbetrieb	21'
- Wolfwil – Neuendorf :	Tagesbetrieb	8'	Nachtbetrieb	7'
- Neuendorf – Oberbuchsiten :	Tagesbetrieb	11'	Nachtbetrieb	10'
> Total (ohne Standzeit Neuendorf)		42'	<u>Nachtbetrieb 38'</u>	

Oberbuchsiten – Olten (Überstellfahrt direkt via Hauptstrasse)

> Total	-		<u>Nachtbetrieb 17'</u>	
----------------	---	--	--------------------------------	--