

Buskonzept Niederamt 2022

Auswertung der Mitwirkung



Amt für Verkehr und Tiefbau
Rötihof, Werkhofstrasse 65, 4509 Solothurn
Telefon 032 627 26 33
avt@bd.so.ch / avt.so.ch

Inhalt

1. Buskonzept Niederamt 2022	3
1.1. Ausgangslage und Zielsetzung	3
1.2. Übersicht über die Angebotsveränderungen.....	5
1.3. Zielerreichung.....	6
2. Durchführung der Mitwirkung	7
3. Mitwirkungseingaben	8
3.1. Eingaben Einwohnergemeinden / Städte.....	8
3.2. Eingaben Regionalverbände	18
3.3. Eingaben Weitere Verbände	19
3.4. Eingaben Verwaltung Bund / Kantone.....	20
3.5. Eingaben Transportunternehmen.....	21
4. Konzeptanpassungen	23
4.1. Linienführung Niedergösgen	23
4.2. Haltestelle Schönenwerd SO, Bahnhof Nord	24
4.3. Linienführung Stüsslingen	24
5. Fazit.....	25
6. Weiteres Vorgehen	26

Abkürzungsverzeichnis

AG Aargau
 BBA Busbetrieb Aarau
 BOGG Busbetrieb Olten Gösgen Gäu
 HVZ Hauptverkehrszeit
 MIV Motorisierter Individualverkehr
 NVZ Nebenverkehrszeit
 SBB Schweizerische Bundesbahnen
 TU Transportunternehmen

Dokumentinformationen

Version: 14. September 2020
 Ersteller: Pascal Stebler, Amt für Verkehr und Tiefbau

1. Buskonzept Niederamt 2022

1.1. Ausgangslage und Zielsetzung

Mit der Inbetriebnahme des Eppenbergtunnels verkehren ab Fahrplan 2021 die S26 Olten–Aarau–Rotkreuz und die S23 Langenthal–Olten–Aarau–Baden in einem praktisch exakten Halbstundentakt mit guten Anschlüssen in Aarau und Olten für die Zwischenhalte Däniken und Schönenwerd. Dulliken wird auf Grund von Stabilitätsproblemen beim Fahrplan der S23 entgegen der ursprünglichen Planung vorerst weiterhin nur von der S26 (Stundentakt) bedient. Fahrplantechnisch sind damit die Voraussetzungen für die Umsetzung einer öV-Drehscheibe am Bahnhof Schönenwerd gegeben. Da jedoch die Umgestaltung der Publikumsanlagen am Bahnhof Schönenwerd zur Herstellung der BehiG-Konformität Ende 2021 voraussichtlich noch nicht fertiggestellt sein wird, ist eine vollständige Inbetriebnahme der öV-Drehscheibe frühestens auf den Fahrplan 2023 möglich.

Das Buskonzept Olten–Gösgen–Gäu vom Dezember 2016 wurde per Fahrplan 2019 (teilweise bereits 2018) umgesetzt. Im erwähnten Buskonzept wurde auch ein mögliches Grobkonzept für die Buslinien im Niederamt für eine öV-Drehscheibe Schönenwerd aufgezeigt. Gestützt auf die damals durchgeführte Mitwirkung und die zwischenzeitlichen Erfahrungen zu den eingeführten Angebotsoptimierungen bestehen noch folgende Mängel im Raum Niederamt am heutigen bzw. am Konzept für den Zielzustand mit der öV-Drehscheibe Schönenwerd:

- Die Haltestellen Lostorf, Mineralquelle und Lostorf, Eintracht tragen wesentlich zur Erschliessung des Siedlungsgebiets von Lostorf bei, können allerdings derzeit nicht mehr bedient werden.
- Das Abendangebot auf den Linien 501 (Egerkingen–Hägendorf–Olten–Gösgen–Schönenwerd) und 507 (Egerkingen–Olten–Trimbach–Lostorf–Niedergösgen) ist aufgrund der Linienverknüpfung mit Rundkursbetrieb im Niederamt mit langen Umwegfahrten verbunden und damit relativ unattraktiv für die Fahrgäste.
- Das Angebot der Linien 517 (Dulliken–Obergösgen–Lostorf, Kreisschule) und 518 (Rohr–Stüsslingen–Mahren) kann zu Randzeiten nicht sinnvoll ausgedünnt werden (entweder 30'-Takt oder kein Angebot).
- Die Linie 517 (Dulliken–Obergösgen–Lostorf) wendet in Lostorf kurz vor dem Dorfzentrum bei der Haltestelle Kreisschule, womit das Angebot für Fahrgäste mit Quelle oder Ziel Lostorf nicht nutzbar ist.
- Die Linie 203 (Aarau–Gretzenbach) verkehrt in Schönenwerd nicht via Bahnhof, was zu langen Umsteigewegen Bus–Bahn führt.
- Mit dem skizzierten Grobkonzept für den Zielzustand würde Stüsslingen die Direktverbindung nach Olten verlieren.
- Das Grobkonzept für den Zielzustand sieht eine Taktausdünnung (vom 15'-Takt auf 30'-Takt) auf der Linie 203 zwischen Schönenwerd und Aarau vor. Dies wurde im Rahmen der Mitwirkung verschiedentlich bemängelt und der 15'-Takt scheint aufgrund der vorhandenen Nachfrage auf diesem Abschnitt zumindest während den Spitzenzeiten gerechtfertigt.

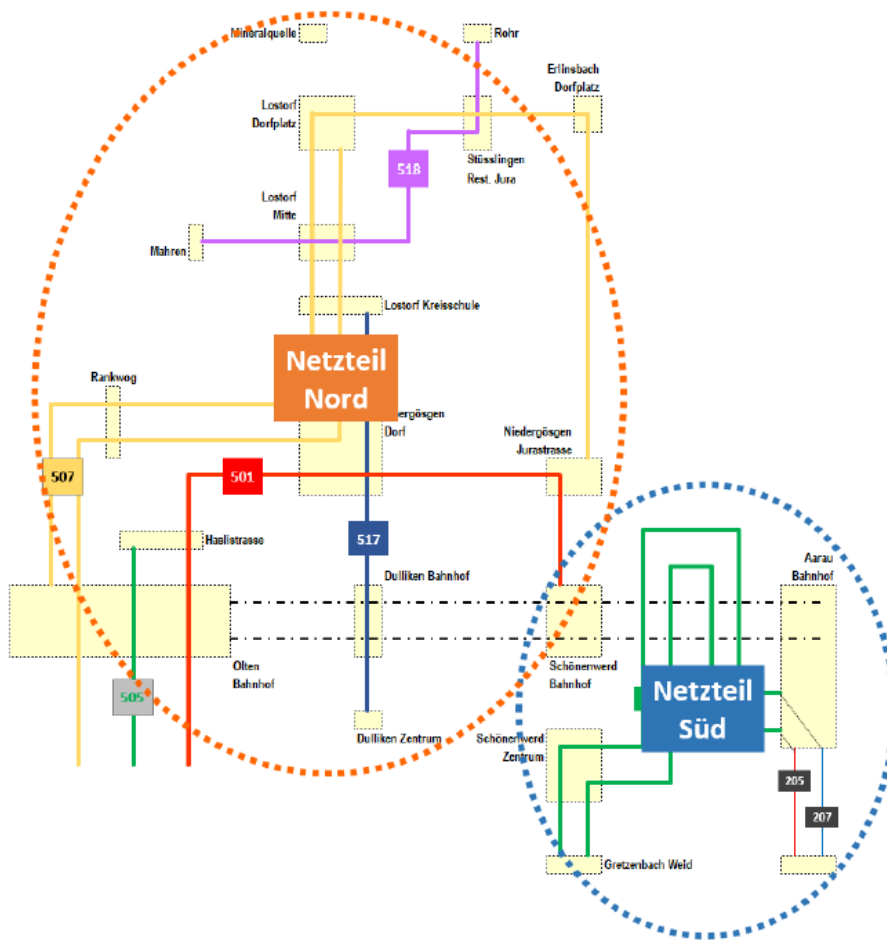
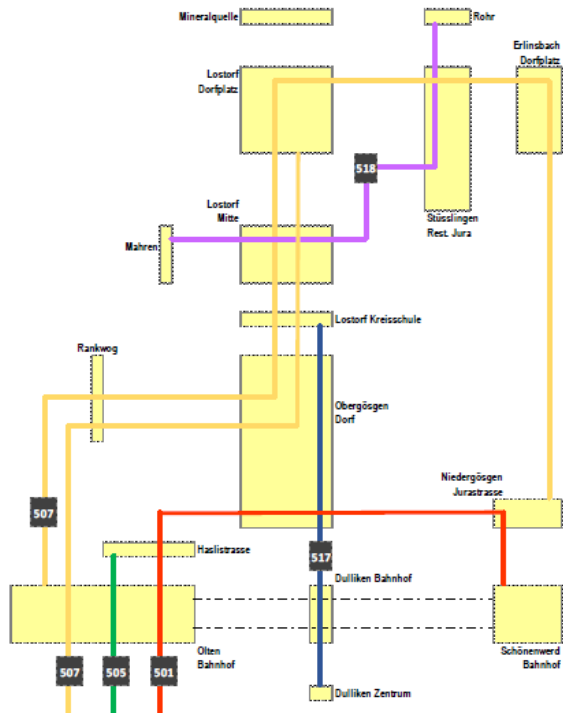


Abbildung 1: Bearbeitungsperimeter

Per Fahrplan 2022 soll ein auf den neuen Bahnfahrplan zwischen Olten und Aarau abgestimmtes Angebotskonzept für die Buslinien im Bearbeitungsperimeter gemäss Abbildung 1 in Betrieb gehen. Das Buskonzept ist dabei insbesondere auf die optimale Verknüpfung von Bahn und Bus am Bahnhof Schönenerd abzustimmen und soll nach Möglichkeit die oben aufgeführten Mängel des heutigen Konzepts bzw. des Grobkonzepts für den Zielzustand beheben.

1.2. Übersicht über die Angebotsveränderungen

Netzteil Nord
2019



2022

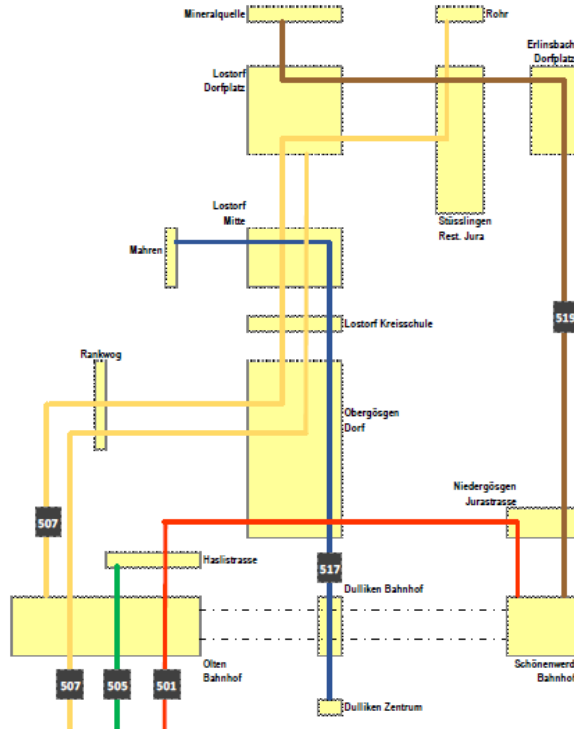


Abbildung 2: Vergleich Netzteil Nord 2019 - 2022

Abbildung 2 zeigt einen Vergleich des Liniennetzes im Teil Nord für die Zustände 2019 und 2022 (Einführung Buskonzept). Es sind folgende Anpassungen am Angebot vorgesehen:

- Anpassung der Linienföhrung der Linie 507: Ab Stüsslingen neu weiter nach Rohr (HVZ) statt nach Niedergögen. Ausserhalb der Hauptverkehrszeiten endet die Linie neu in Stüsslingen.
- Verlängerung Linie 517 ab «Lostorf, Kreisschule» via «Lostorf, Mitte» nach «Lostorf, Mähren»
- Wegfall Linie 518 Rohr - Mähren (Ersatz durch angepasste Linien 507 und 517)
- Neue Linie 519 zwischen «Lostorf, Mineralquelle» und Schönerwerd via Stüsslingen – Erlinsbach mit guten Anschlüssen von und zur S-Bahn in Schönerwerd
- Neues Randstundenkonzept im Niederamt
 - 60'-Takt Linie 501 zwischen Schönerwerd und Olten
 - 30'-Takt Linie 507 zwischen Lostorf und Olten
 - 60'-Takt Linie 519 zwischen Lostorf und Schönerwerd inkl. Durchbindung mit Linie 507 ab Olten

Netzteil Süd
2019

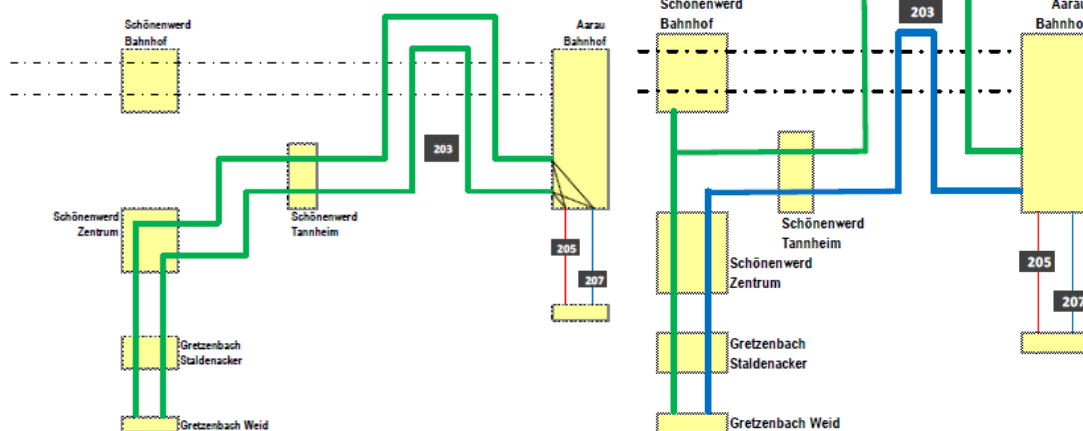


Abbildung 3: Vergleich Netzteil Süd 2019 - 2022

Abbildung 3 zeigt einen Vergleich der Linienführung sowie des Angebots auf der Linie 203 Aarau – Schönenwerd – Gretzenbach für die Jahre 2019 und 2022. Bei der Linie 203 sind folgende Anpassungen vorgesehen:

- Führung der Linie im 30'-Takt («grüne» Teillinie) via Bahnhof Schönenwerd mit guten Anschlüssen von und zur S-Bahn.
- Führung der «blauen» Teillinie via heutiger Fahrstrecke ohne Bedienung Bahnhof Schönenwerd: Durch Überlagerung der beiden Teillinien ergibt sich ein 15'-Takt zwischen Aarau und Schönenwerd bzw. ein 10'/20'-Takt zwischen Schönenwerd und Gretzenbach
- Anpassung Mengengerüst:
 - 15'-Takt nur noch in Hauptverkehrszeiten Montag bis Freitag von 05.30 Uhr bis 08.30 Uhr sowie zwischen 15.30 Uhr und 19.30 Uhr.
 - Übrige Zeiten 30'-Takt (nur «grüne» Teillinie)
- Die heute bestehende betriebliche Verknüpfung mit den Linien 205 und 207 in Aarau (für Fahrgäste nicht publiziert) wird aufgehoben.

1.3. Zielerreichung

Tabelle 1: Zielerreichung Buskonzept Niederamt

Ziel	Zielerreichung
Verbesserte Verknüpfung von Bahn und Bus in Schönenwerd	☑
Direktverbindung Olten – Stüsslingen erhalten	☑
Verbessertes Abendangebot auf den Linien 501 und 507	☑
Bedienung Haltestellen «Eintracht» und «Mineralquelle» in Lostorf	☑
15'-Takt HVZ auf der Linie 203 zwischen Aarau und Schönenwerd	☑
Bedienung Bahnhof Schönenwerd durch Linie 203	☑
Verlängerung Linie 517 bis ins Zentrum von Lostorf	☑
Ausdünnbares Angebot für Randzeiten auf Linien 517 und 518	☑ / ☒

Wie in Tabelle 1 ersichtlich, können mit dem vorgeschlagenen Konzept praktisch alle Mängel im Busnetz des Niederamts beseitigt werden und die Verknüpfung von Bahn und Bus in Schönenwerd wird verbessert. Ein ausdünnbares Angebot auf den Linien 517 und 518 konnte nur teilweise ermöglicht werden. Die Linie 517 wird nach wie vor isoliert betrieben und ist damit weiterhin nicht ausdünnbar (entweder 30'-Takt oder kein Angebot). Einzig nach Rohr wären mit der Linie 507 auch Fahrten ausserhalb des heutigen Fahrplans möglich. Aufgrund der geringen Nachfrage wird jedoch für alle heute von den Linien 517 und 518 bedienten Gebiete am aktuellen Mengengerüst festgehalten.

2. Durchführung der Mitwirkung

Die Mitwirkung bei den betroffenen Gemeinden, Schulen, Interessensverbänden sowie Transportunternehmen fand vom 31. Januar 2020 bis zum 30. April 2020 statt. Die folgende Tabelle 2 zeigt eine Übersicht über die eingeladenen Institutionen.

Tabelle 2: Übersicht Adressaten der Mitwirkung

Kategorie	Anzahl	Übersicht Eingeladene
Einwohnergemeinden (AG & SO)	15	<ul style="list-style-type: none"> – Aarau – Dulliken – Eppenberg-Wöschnau – Erlinsbach AG – Erlinsbach SO – Gretzenbach – Lostorf – Niedergösgen – Obergösgen – Olten – Rohr – Schönenwerd – Stüsslingen – Trimbach – Winznau
Schulen	3	<ul style="list-style-type: none"> – Kantonsschule Olten – Kreisschule Mittelgösgen – Sekundarschule Unteres Niederamt
Regionalverbände	2	<ul style="list-style-type: none"> – Planungsverband aarau regio – Regionalverein Olten Gösgen Gäu
Weitere Verbände	3	<ul style="list-style-type: none"> – Gwärb Niederamt – Region Olten Tourismus – VCS Sektion Solothurn
Verwaltung Bund & Kantone	2	<ul style="list-style-type: none"> – Bundesamt für Verkehr, Sektion Personenverkehr – Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton AG
Transportunternehmen	4	<ul style="list-style-type: none"> – BBA – BOGG – PostAuto Nord – SBB

Da alle Gemeinden im Bearbeitungssperimeter des Projekts in der Arbeitsgruppe vertreten waren und somit die Erarbeitung des Buskonzepts eng begleitet haben, wurde auf die Durchführung eines Informationsanlasses verzichtet.

3. Mitwirkungseingaben

Im Rahmen der Mitwirkung gingen insgesamt 17 Eingaben ein, was einem Rücklauf von knapp 60 % entspricht. Abbildung 4 gibt einen Überblick über die empfangenen Stellungnahmen nach Teilnehmerkategorie.

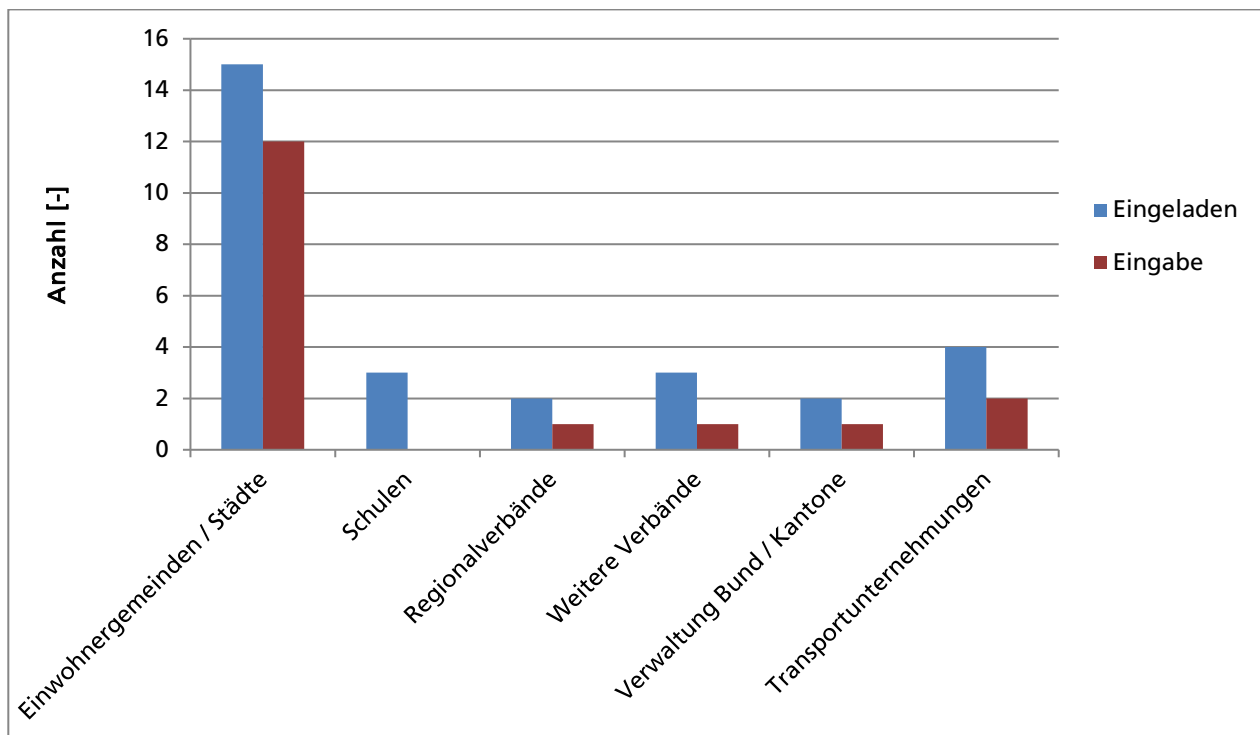


Abbildung 4: Übersicht eingegangene Stellungnahmen

Die angeschriebenen Einwohnergemeinden haben fast alle (12 von 15) eine Mitwirkungseingabe zum Buskonzept Niederamt 2022 eingereicht. Bei den übrigen Kategorien gingen nur einzelne Stellungnahmen ein. Von den angeschriebenen Schulen hat keine eine Eingabe gemacht.

Die nachfolgenden Kapitel 3.1 bis 3.5 geben die eingegangenen Mitwirkungsbeiträge sowie die Rückmeldungen des AVT im Detail wieder.

3.1. Eingaben Einwohnergemeinden / Städte

Aarau

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Wir begrüßen die grundsätzliche Stossrichtung, das Buskonzept auf den Zielzustand mit der öV-Drehscheibe auszurichten und dabei gleichzeitig die bestehenden Mängel im Raum Niederamt möglichst zu beheben. Unsere Mitwirkung beschränken wir daher auf die Änderungen mit direktem Einfluss auf die Stadt Aarau, denen wir nicht zustimmen können und die in eine falsche Richtung gehen.</p> <p>Wir befürworten die Realisierung der öV-Drehscheibe Schönenwerd und die damit verbundene Führung der Linie 203 über den Bahnhof Schönenwerd, um die Anschlüsse an die S23 und die S26 zu ermöglichen. Ablehnend stehen wir allerdings dem geplanten Angebotsabbau auf der Linie 203 ausserhalb der HVZ</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der durchgehende 15'-Takt Mo.-Fr. von ca. 06.00 Uhr bis 20.00 Uhr auf der Linie 203 wurde per Fahrplan 2010 eingeführt. Die Fahrgastzahlen sind im Vergleich mit anderen Linien mit durchgehendem 15'-Takt im Kanton Solothurn relativ niedrig. Insbesondere fällt auf, dass ausserhalb der HVZ noch sehr viel Kapazität besteht (siehe auch Kapitel 6.2.3 des Berichts für die</p>

<p>gegenüber, dies aus folgenden Gründen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Das vorliegende Angebotskonzept auf der Linie 203 fokussiert primär auf den Pendlerverkehr. Ausserhalb der klassischen Pendelzeiten wird die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs auf der Achse Gretzenbach – Aarau deutlich geschmälert. Dies trifft insbesondere den Freizeitverkehr. Es ist davon auszugehen, dass Freizeitfahrten mit Ziel Aarau aufgrund der Halbierung des Busangebots und des damit unattraktiveren öffentlichen Verkehrs vermehrt mit dem Auto abgewickelt werden. – Eine Attraktivitätsschmälerung des öffentlichen Verkehrs und die damit verbundene zu erwartende Zunahme des Autoverkehrs auf der Achse Gretzenbach – Schönenwerd – Aarau steht im diametralen Widerspruch zum von Kanton, Region und Stadt gemeinsam erarbeiteten regionalen Gesamtverkehrskonzept Aarau: Um eine regional siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung mit Zeithorizont 2040 sicherzustellen, ist unter anderem der Zielverkehr Aarau gegenüber heute absolut zu reduzieren. Eine zentrale Massnahme zur Zielerreichung ist ein attraktiver öffentlicher Verkehr, d.h. ein öV der im urbanen Raum, also auch auf der Achse Schönenwerd – Aarau, mindestens im 15'-Takt verkehrt und damit die Flexibilität für den öV-Nutzer erhöht sowie attraktive Umsteigebeziehungen ermöglicht. – Das im Raum Gretzenbach – Schönenwerd vorhandene öV-Potenzial wird heute trotz des grundsätzlich attraktiven Takts nicht ausgeschöpft. Das Angebot zu reduzieren trägt nicht dazu bei, das vorhandene Potenzial auszuschöpfen, im Gegenteil. Anstelle einer Angebotsreduktion sollten die Arbeiten vielmehr in Richtung einer Aktivierung des Potenzials gehen. – Die geplante Angebotsanpassung reduziert die öV-Güte der folgenden auf unserem Gemeindegebiet liegenden Haltestellen: Schanz und Roggenhausen. Damit wird auch die öV-Erschliessung eines beliebten regionalen Freizeitziels, des Tierparks Roggenhausen verschlechtert. <p>Wir bitten Sie, das Angebotskonzept der Linie 203 vor dem Hintergrund der obigen Argumente nochmals zu überdenken. Eine vorwärtsgewandte öV-Strategie ist zentral, um mit wachsender Bevölkerung die künftigen Herausforderungen sowohl im Mobilitäts- als auch im Energiebereich zu meistern.</p>	<p>Mitwirkung). Mit Eröffnung der öV-Drehscheibe Schönenwerd ist eine Verlagerung der Nachfrage auf die Bahn ab Schönenwerd zu erwarten, da die Verbindung Aarau – Gretzenbach neu schneller ist mit Umsteigen in Schönenwerd. Somit dürfte die Nachfrage im stärksten Querschnitt vor Aarau noch abnehmen.</p> <p>Auch für den Kanton Solothurn ist die verträgliche Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung durch die Erhöhung des öV-Modal-Splits eine wichtige Grundlage für die Angebotsplanung. Gleichzeitig müssen die bestellten Angebote der Nachfrage angemessen sein.</p> <p>Im Fall der Linie 203 besteht ein Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage. Die Fahrgastzahlen sind trotz des sehr guten Angebots über längere Zeit (knapp 10 Jahre) nicht auf ein dem durchgehenden 15'-Takt angemessenes Niveau angestiegen. Wir gehen nicht davon aus, dass dies bei einem Weiterbetrieb zeitnah der Fall sein würde.</p> <p>Im Sinne einer Gleichbehandlung mit Angeboten ähnlicher Nachfrage im Kanton Solothurn sowie im Hinblick auf die lange «Erprobungsphase» des durchgehenden 15'-Takts ist die Taktverdichtung auf der Linie 203 ausserhalb der HVZ nicht mehr gerechtfertigt. Bezüglich der Erschliessung des Tierparks Roggenhausen weisen wir darauf hin, dass an den Wochenenden (höhere Nachfrage im Freizeitverkehr) bereits heute kein 15'-Takt angeboten wird.</p> <p>Alle weiteren betroffenen Gemeinden (Eppenber-Wöschnau, Schönenwerd und Gretzenbach) haben sich mit dem Angebotsabbau einverstanden erklärt. Dementsprechend wird am vorgeschlagenen Mengengerüst festgehalten.</p> <p>Sollte die Nachfrage entsprechend steigen, erlaubt das Konzept ohne Weiteres eine Ausdehnung der Zeitfenster mit 15'-Takt.</p>
---	---

Dulliken

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Förderung des öffentlichen Verkehrs für Dulliken Nord (Dammweg / Hagnau / Schachenweg / Grubenweg / Fährweg)</p> <p>Für dieses Gebiet gäbe es bereits eine ideale Busverbindung nach Olten (parallel zur Bahn), wenn der Fahrplan auf den Knotenpunkt «Obergösgen, Dorf» abgestimmt würde.</p> <p>Verbindung Zentrum – Bahnhof</p> <p>Die Verbindung vom Zentrum Dulliken zum Bahnhof sollte näher geprüft werden (siehe Drehscheibe Schönenwerd).</p>	<p>Für die Haltestellen «Dulliken, Bodenacker» und «Obergösgen, Fähre», welche das genannte Gebiet erschliessen, bestehen mit dem vorgeschlagenen Konzept gute Verbindungen nach Olten mit Umstieg von / zur Linie 502 in «Dulliken, Zentrum». Die Anschlüsse sind mit 3'-4' Übergangszeit optimal. Verbindungen via «Obergösgen, Dorf» können aufgrund der zahlreichen Randbedingungen (Anschlüsse Bahnhof Dulliken, Schülertransporte, Fahrzeugumlauf) nur mit längeren Übergangszeiten (7' - 8') angeboten werden.</p> <p>Der Bahnhof von Schönenwerd liegt optimal für eine Anbindung von Buslinien aus allen Richtungen. Zudem liegen die Zugsabfahrten bzw. -ankünfte in Richtung Olten und Aarau in Schönenwerd sehr nahe beieinander, was optimale Anschlüsse ermöglicht. Im Fall von Dulliken sind die umliegenden Gebiete zumeist direkt mit Olten verbunden und die Zugsabfahrten liegen ungünstiger. Entsprechend ist das Potenzial für eine «Drehscheibe» in Dulliken nicht vorhanden. Der Bahnhof von Dulliken bietet sich primär als Anbindung nach Aarau für die nördlich gelegenen Gebiete Dulliken Nord, Obergösgen und Lostorf an. Die Linie 517 übernimmt diese Funktion. Dadurch bedingt können keine Anschlüsse für das Zentrum von Dulliken angeboten werden. Eine Verlängerung der Linien 502 oder 509 bis zum Bahnhof in Dulliken wäre nur unter Einsatz zusätzlicher Betriebsmittel möglich und steht aus wirtschaftlichen Gründen nicht zur Diskussion.</p>

Eppenberg-Wöschnau

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Der Gemeinderat beurteilt das vorliegende Konzept mit der Variante 2 (Netzteil Süd) grundsätzlich als positiv. Er weist lediglich darauf hin, dass der Fahrplan mit den Schulzeiten – primär über Mittag – entsprechend abgestimmt werden soll. Auch soll ein optimaler Takt auf die weiterführenden Anschlüsse am Bahnhof Schönenwerd Richtung Aarau und Olten gewährleistet sein.</p>	<p>In Zeiten mit 15'-Takt (05:00 - 08:30 und 15:30 – 19:30) auf der Linie 203 können gute Anschlüsse und kurze Übergangszeiten von/zur Schule ohne Weiteres gewährleistet werden. Der Transport der Schüler in die Schule am Nachmittag (Schulbeginn 13:30 Uhr) funktioniert mit der Linie 203 gut (Ankunft Schönenwerd, Zentrum von Aarau um 13:19 Uhr, heutige Ankunft 13:11 Uhr). Zum Schulschluss um 11:40 verkehrt ein Bus um 12:05 Uhr (Ankunft Wöschnau 12:17, heute 12:06). Die Mittagszeit der Schüler aus dem Ortsteil Wöschnau wird dadurch gegenüber heute um ca. 5' gekürzt. Sofern eine bessere Verbindung für den Transport der Schüler nach Schulschluss gewünscht wird, empfehlen wir, den Ortsteil Wöschnau in die Route des durch die Gemeinde bestellten Schülertransports Schönenwerd – Eppenberg einzubinden. Dies scheint insbesondere auch für den Schulschluss um 15:05 Uhr zweckmässig,</p>

	da dieser ausserhalb der Zeiten mit 15'-Takt auf der Linie 203 liegt und die Abfahrt um 15:05 Uhr gerade verpasst wird. Eine Anpassung der Linie 203 für eine bessere Abstimmung mit den Schulzeiten ist hingegen nicht möglich, da die Fahrplanlage des Grundtakts (30'-Takt) auf Grund der Anschlüsse in Schönenwerd und Aarau sowie der Fahrzeugumläufe fixiert ist.
--	---

Erlinsbach SO

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Es freut uns, Ihnen mitteilen zu können, dass der Gemeinderat die Konkretisierung der Variante 3 (Netzteil Nord) bis auf Stufe Fahrplanprojekt ohne Vorbehalte unterstützt.</p> <p>Die angezeigten Mehrkosten nimmt der Gemeinderat aufgrund der eindeutigen Angebotsverbesserungen in Kauf. Ebenso nimmt er zur Kenntnis, dass die Linie 507 am Sonntag den Hub Schönenwerd nicht bedienen kann.</p> <p>Wir hoffen, dass das Konzept plangemäss auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2021 umgesetzt werden kann.</p>	<p>Kenntnisnahme. Die Konkretisierung wurde in Form der in Anhang E des Berichts für die Mitwirkung enthaltenen Tabellenfahrpläne bereits durchgeführt.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Zum weiteren Vorgehen / Terminplan für die Umsetzung siehe Kapitel 6.</p>

Gretzenbach

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Der Gemeinderat hat das Buskonzept Niederamt 2022 thematisiert und ist damit einverstanden. Er hat keine Einwendungen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Lostorf

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Mit dem vorliegenden Buskonzept sind wir einverstanden. Die Anliegen unserer Gemeinde zum Buskonzept sind weitestgehend berücksichtigt worden. Sobald die Wiederinbetriebnahme des «Bad Lostorf» erfolgt, sind entsprechende Fahrplananpassungen notwendig.</p> <p>Die jährlichen Mehrkosten von CHF 60'000 erachten wir für unsere Gemeinde als sehr hoch. Wir bedauern, dass die Mehrkosten erst am Ende der Konzeptausarbeitung ermittelt und kommuniziert wurden. Es wäre transparenter gewesen, wenn diese Kosten schon während der Projektierung resp. Ausarbeitung der Varianten diskutiert worden wären.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme. Für eine Abschätzung der Gemeindebeiträge muss die Anzahl Haltestellenabfahrten pro Gemeinde bekannt sein. Dies bedingt ein bis auf Stufe Tagesfahrplan ausgearbeitetes Konzept. Entsprechend sind Aussagen über die Höhe der Gemeindebeteiligung erst am Schluss der Planungsarbeiten möglich.</p>

Niedergösgen

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Wir begrüßen die grundsätzliche Stossrichtung das Buskonzept auf den Zielzustand mit der öV-Drehscheibe auszurichten und dabei gleichzeitig die bestehenden Mängel im Raum Niederamt möglichst zu beheben. Wir verstehen nicht, dass dies mit dem Weglassen der Haltestelle «Jurastrasse» geschehen soll, was die Attraktivität des Busangebots in Niedergösgen wesentlich schmälert.</p> <p>Mit dem Erreichen des Zielzustands, öV-Drehscheibe Schönenwerd, ist davon auszugehen, dass Fahrten mit dem Ziel Olten mit dem Wegfall der zentral gelegenen Haltestelle «Jurastrasse» teilweise mit der Bahn ab Schönenwerd erfolgen werden. Der Bahnhof Schönenwerd ist für einen grossen Teil des Einzugsgebiets zu Fuss besser erreichbar als die Haltestelle «Falkenstein». Fahrten zu anderen Zielen werden wir zu wesentlichen Teilen an den MIV verlieren. Das ist nicht im Sinne der Einwohnergemeinde Niedergösgen, aber auch nicht im Sinne des Richtplans des Kantons Solothurn, Wohl sieht dieser eine Optimierung des Busverkehrs in der Agglomeration Olten vor (V-3.2.3). Jedoch wird die Verschlechterung des Angebots zu einer Verlagerung zum MIV führen, was wiederum die Achsen Richtung Olten und Aarau, aber sicher auch die bekannten Ausweichachsen z.B. über Walterswil für den Autobahnanschluss in Oftringen zusätzlich massiv belasten wird.</p> <p>Das Einzugsgebiet der Haltestelle «Jurastrasse» besteht aus dem Gebiet Hang und Schachen mit ca. 1'500 Einwohnerinnen und Einwohnern. In unmittelbarer Nähe zur Haltestelle stehen aktuell 85 neue Wohnungen kurz vor der Vollendung. Weitere 130 Wohneinheiten sind ebenfalls im Gebiet Schachen bereits in Planung. Die gesamte Bevölkerungsentwicklung erfolgt genau im Einzugsgebiet der Haltestelle «Jurastrasse».</p> <p>Eine Schmälerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und die damit verbundene Verlagerung auf den privaten Autoverkehr entsprechen nicht der Vorstellung unserer Bevölkerung. Ebensowenig haben wir als Einwohnergemeinde ein gewichtiges Interesse, die Gemeinde durch ein gutes Angebot an öffentlichen Verkehrsverbindungen möglichst attraktiv zu gestalten.</p> <p>Das in Niedergösgen vorhandene und durchaus attraktive Busangebot wird gegenwärtig offenbar nicht ausgeschöpft. Das Angebot zu schmälern erachten wir allerdings als den falschen Weg. Wir sind eher der Meinung, dass man das Potenzial erst dann ausschöpft, wenn man die Attraktivität aufrechterhält oder wenn möglich erhöht.</p> <p>Wir bitten Sie, die ersatzlose Aufhebung der</p>	<p>Die Linie 501 (Egerkingen -) Olten – Schönenwerd ist eine vergleichsweise lange Buslinie mit schlanken Anschlüssen auf die S-Bahn nach Aarau in Schönenwerd. Der Fahrplan der Linie 501 ist insbesondere während der Hauptverkehrszeiten angespannt und die Anschlüsse in Schönenwerd können trotz der vor einigen Jahren eingerichteten Ausstiegshaltestelle «Bahnhof Nord» in den Hauptverkehrszeiten häufig nicht gewährleistet werden.</p> <p>Die Linie bedient die Haltestelle «Jurastrasse» in Niedergösgen mit einer Umwegfahrt, sie liegt abseits der direkten Fahrroute über die Hauptstrasse an der namensgebenden Jurastrasse.</p> <p>Die Haltestelle wurde 2019 Montags bis Freitags täglich von ca. 50 Einsteigern in Richtungen Olten benutzt. In Richtung Schönenwerd stiegen circa 10 Personen pro Tag ein.</p> <p>Neben der Linie 501 bedient auch die Linie 507 (Egerkingen) – Olten – Lostorf – Erlinsbach - Niedergösgen die Haltestelle «Jurastrasse». Sie stellt dabei die Endstation dar, mit Ausnahme einzelner Kurse in den Randzeiten welche von Erlinsbach kommend weiter Richtung Obergösgen fahren. Auf der Linie 507 steigen durchschnittlich etwa 70 Personen pro Tag in Richtung Erlinsbach ein.</p> <p>Die im Buskonzept vorgesehene Lösung bietet für die Fahrgäste von und nach Erlinsbach wie auch Schönenwerd (total ca. 60% der Nachfrage) einen gleichwertigen Ersatz mit der Linie 519. Für Fahrgäste von und nach Olten sollen die Haltestelle Falkenstein und der Bahnhof Schönenwerd als Ersatz dienen.</p> <p>Eine hohe Zuverlässigkeit ist für einen attraktiven öffentlichen Verkehr zentral. Aus diesem Grund ist zwingend eine Verbesserung bei der Anschlusssicherheit in Schönenwerd nötig. Die Linie 501 fährt heute mit Ausnahme der Bedienung «Jurastrasse» sehr direkt und ohne Umwege. Eine Veränderung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Olten ist aufgrund der Durchbindung nach Egerkingen nicht möglich. Es bleiben somit kaum Möglichkeiten für eine Optimierung. Mit dem Verzicht auf die Schlaufe via Jurastrasse wird die Fahrdistanz leicht verkürzt und in Richtung Schönenwerd fallen zwei Linksabbiegemanöver weg, was zu einer relevanten Verkürzung der Fahrzeit führt.</p> <p>Der Busbetrieb Olten Gösgen Gäu hat sich in seiner Mitwirkungseingabe dafür ausgesprochen die Massnahme bereits auf den kommenden Fahrplanwechsel (Dezember 2020) umzusetzen. Der Handlungsbedarf sei infolge der Anschlussbrüche</p>

<p>Haltestelle «Jurastrasse» nochmals zu überdenken. Eine fortschrittliche öV-Strategie trägt wesentlich dazu bei, die Mobilität einer wachsenden Bevölkerung umweltgerecht zu meistern.</p>	<p>unmittelbar.</p> <p>Zur Klärung der gegensätzlichen Standpunkte hat am 12. Mai 2020 eine Besprechung mit Gemeinde und Busbetrieb stattgefunden. Als kurzfristige Lösung (ab Fahrplanwechsel im Dezember 2020) konnten sich die Beteiligten auf eine direkte Linienführung in Richtung Schönenwerd (ohne Bedienung «Jurastrasse») verständigen. In Richtung Olten wird die Haltestelle vorerst unverändert bedient. Als Ersatz für den wegfallenden Halt in Richtung Schönenwerd, wurde eine neue Fahrbahnhaltestelle an der Hauptstrasse geprüft. Mit den diversen vorhandenen Einmündungen, Fussgängerstreifen sowie Längsparkfeldern entlang der Hauptstrasse ist eine Haltestelle jedoch zumindest kurzfristig nicht realisierbar. Siehe dazu auch Kapitel 4.1. In Richtung Olten wird die Situation (Verspätungen) weiter beobachtet.</p>
--	--

Obergösgen

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Linie 501/507</p> <p>Die Erweiterung der Verbindungen Linien 501 und 507 in den Randzeiten erachten wir als sehr sinnvolle Angebotserweiterung.</p> <p>Linie 501</p> <p>Die Fahrplanstabilität der Linie 501 mit der Endhaltestelle Schönenwerd muss verbessert werden. Die Reisenden müssen den Anschlusszug in Schönenwerd erreichen können. Deshalb unterstützen wir die angedachte Massnahme, dass der Bus in Niedergösgen nicht den Umweg über die Jurastrasse macht, sondern den direkten Weg fährt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Anschlussgewährung der Linie 501 in Schönenwerd ist auch aus Sicht AVT ein sehr wichtiger Punkt, weswegen der Verzicht auf die Bedienung der Haltestelle «Jurastrasse» in Niedergösgen in Fahrtrichtung Schönenwerd bereits auf den Fahrplan 2021 umgesetzt wird.</p>
<p>Linie 517</p> <p>Die Linie 517 verbindet unsere Ortsteile Sandacker und Schachen mit den anderen Ortsteilen, den Einkaufsmöglichkeiten im Dorf, in Lostorf oder in Dulliken. Sie ermöglicht den Pendlern zudem eine Verbindung nach Olten oder Aarau. Für die Gemeinde Obergösgen ist es sehr wichtig, dass die Ortsteile Schachen und Sandacker nicht abgekapselt werden!</p> <p>Die zusätzlichen Kurse der Linie 517 während den Schulzeiten begrüssen wir. Als Nachteil erachten wir, dass diese Kurse nicht durchgängig geführt werden (sie verkehren nur während den Schulzeiten).</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die zusätzliche Kurse dienen zum Einen dazu, dass sowohl für Schüler aus den Ortsteilen Schachen und Sandacker als auch aus dem Ortsteil Mahren von Lostorf kurze Übergangszeiten auf die Schulstunden der Primarschule / des Kindergartens (Obergösgen u. Lostorf) sowie zur Oberstufe (Kreisschule Mittelgösgen) gewährleistet werden können. Zum Anderen stellen sie eine ausreichende Kapazität für diese Schülertransporte sicher. Ausserhalb der Schultage besteht keine Veranlassung diese Kurse zu führen, es besteht kein ausreichendes</p>

<p>Trotz der geringen Nachfrage fordern wir, dass die Linie 517 auch an Samstagen bedient wird. Dies könnte mit einem reduzierten Fahrplan geschehen.</p> <p>Es besteht keine Verbindung von «Dulliken, Zentrum» nach Obergösgen um 10.06 Uhr. Diese Taktlücke ist zu schliessen.</p> <p>Wir begrüssen, dass die Linie 517 wieder bis Lostorf geführt wird. Ideal wäre das Anfahren der Haltestelle «Dorfplatz».</p> <p>Eine direkte Anbindung zum Ärztezentrum Brüggli Park Dulliken ist, wenn möglich zu realisieren. Wir benötigen diese medizinische Grundversorgung für die Obergösger Bevölkerung in Zukunft. Eine Linienführung via Bahnhof Dulliken Nord – Kreisel – Brüggli – Dulliken Zentrum ist zu prüfen.</p> <p>In diesen Wochen nehmen wir direkt an der Haltestelle «Obergösgen, Dorf» das Alterszentrum Oase in Betrieb. Wir befürchten, dass der geplante Einsatz des Kleinbusses den Ansprüchen für Personen mit Beeinträchtigungen nicht genügt! Bitte überprüfen Sie dies.</p> <p>Linie 517 / 518 / 519</p> <p>Aus unserer Sicht ist es nicht sinnvoll, eine Linie mit mittlerer Auslastung (517) mit einer Linie mit schwacher Auslastung (518) zu verbinden. Somit würde die zukünftige Linie 517 bei Überprüfungen eher noch schwächer eingestuft werden.</p> <p>Wir fordern deshalb zu prüfen, die Linie 517 und die Linie 519 in Lostorf zu verbinden. Es könnte ein normaler 2-Achser-Bus eingesetzt werden. Eventuell könnte auf die Zusatzkurse verzichtet werden. Die Linie 518 würde dann von Mahren zur Mineralquelle Lostorf fahren.</p>	<p>Fahrgastpotenzial dafür.</p> <p>Die relativ geringe Nachfrage erlaubt die Einführung eines Samstagsangebots derzeit nicht. Die Linie 517 wird abgesehen von einzelnen Kursen (Schüler) relativ schwach genutzt. Die Nachfrage im Jahr 2019 – durchschnittlich 3.5 Personen pro Kurs im stärksten Querschnitt (Mo.-Fr.) – rechtfertigt keine Ausdehnung des Angebots. Das vorgesehene Angebot scheint, auch im Vergleich mit anderen Linien mit ähnlicher Charakteristik im Kanton, angemessen. Sollte die Gemeinde dennoch eine Ausdehnung der Betriebszeiten auf der Linie 517 wünschen, ist eine Bestellung und vollumfängliche Finanzierung durch die Gemeinde (nach vorgängiger Absprache mit dem AVT) möglich.</p> <p>Über eine Erweiterung des Angebots von Montag bis Freitag kann nach Vorliegen erster Erfahrungen mit dem neuen Konzept mit der Verlängerung nach Lostorf – Mahren (Erhöhung Fahrgastpotenzial) entschieden werden. Die heutige Nachfrage erlaubt auch Mo.-Fr. keine Angebotserweiterung.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Der relativ knappe Fahrzeugumlauf auf der Linie 517 erlaubt keine Verlängerung der Fahrzeit zwischen «Dulliken, Bahnhof» und «Dulliken, Zentrum». Die gewünschte Verbindung kann aber zumindest mit Umsteigen in «Dulliken, Zentrum» auf die Linie 502 angeboten werden (Übergangszeiten von 3'-4').</p> <p>Auch Kleinbusse müssen die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes für eine autonome Benutzung des öffentlichen Verkehrs durch Personen mit Beeinträchtigungen erfüllen.</p> <p>Die Verlängerung der Linie 517 nach «Lostorf, Mahren» kann nicht als Schwächung der Linie 517 bezeichnet werden. Im Gegenteil, es wird zusätzliches Potenzial erschlossen, was sich positiv auf die Fahrgastzahlen der Linie 517 auswirken wird.</p> <p>Eine Verknüpfung der Linien 517 und 519 brächte Nachteile beim Angebot mit sich. So könnten nur noch entweder in Schönenwerd oder in Dulliken schlanke Anschlüsse auf die S-Bahn angeboten werden. Die Flexibilität für eine Abstimmung auf die Schulzeiten in Obergösgen und bei der Kreisschule wäre nicht mehr gegeben. Eine durchgehende Verbindung Dulliken – Schönenwerd via Lostorf</p>
--	---

<p>Buskonzept 2022</p> <p>Netzteil Süd</p> <p>Für die Gemeinde ist es wie erwähnt zentral, dass die öV-Drehscheibe von der Buslinie 203 angefahren wird. Allerdings ist es nicht zielführend, die Busse im 15'-Takt am Bahnhof Schönenwerd halten zu lassen, solange die Bahn im 30'-Takt verkehrt. Aus diesem Grund verkehren in der Hauptverkehrszeit zwischen «Gretzenbach, Weid» und «Aarau, Bahnhof» stündlich weiterhin vier Kurse. Zwei werden den Bahnhof Schönenwerd anfahren («Gretzenbach, Weid» ab 00/30) und einen schlanken Anschluss an den 30'-Takt der S-Bahn gewährleisten. Zwei weitere werden in einem «Hinketakt» («Gretzenbach, Weid» ab 20/50 statt 15/45) ohne Anbindung des Bahnhofs verkehren. Zwischen Schönenwerd und Aarau kann hingegen weiterhin der 15'-Takt gefahren werden. In der Nebenverkehrszeit wird mit Variante 2 zwischen Gretzenbach und Aarau ein 30'-Takt mit schlanken Anschlüssen an das S-Bahn-Netz am Bahnhof Schönenwerd gefahren.</p> <p>Aus diesem Grund spricht sich die Gemeinde Schönenwerd für Variante 2 aus.</p> <p>Zur Kritik der Stadt Aarau / aarau regio an der Ausdünnung des Busfahrplans auf den 30'-Takt zwischen Gretzenbach und Aarau während der NVZ: Aarau plädiert für die Beibehaltung des 15'-Taktes. Es wird argumentiert, dass der 15'-Takt auf sämtlichen Linien der BBA Standard sei und der Umsteigeeffekt auf den öV auch dem Freizeitverkehr diene. Dabei ist zu bemerken, dass die Linie 203 auf den Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2009 mit dem Argument des Einkaufs- und Freizeitverkehrs vom 30'-Takt auf den 15'-Takt verdichtet wurde. Die Gemeinde Schönenwerd war damals trotz beachtlichen Mehrkosten einverstanden, verlangte aber, dass ihr Ein- und Aussteigerzahlen der Haltestellen zur Verfügung gestellt würden. Trotz mehrmaligen Rückfragen wurden diese Zahlen von den BBA nie beigebracht.</p> <p>Hingegen wurde der Gemeinde eine Tabelle zu den öV-Kosten der Gemeinde Schönenwerd (SBB, BBA, BOGG) vorgelegt, welche für 2010 Fr- 358'100 oder Fr. 74.80/Einwohner auswies. Augengällig war dabei die Steigerung der BBA-Kosten mit der Einführung des 15'-Taktes bei der Buslinie 3. Wie die Erhebungen im Bericht des Ingenieurbüros 3B AG und eigene Beobachtungen zeigen, sind die Fahrgastzahlen in den NVZ zwischen Schönenwerd und Aarau bescheiden. Auch der mit dem Fahrplan 2010 erwartete Umsteigeeffekt hat sich kaum bewahrheitet. Der Gemeinde Schönenwerd ist daran gelegen, die für die Förderung des öV eingesetzten Mittel haushälterisch zu verwenden und dort zu priorisieren, wo die grösste Wirkung erzielt werden kann. Dieses Ziel kann mit der Variante 2 am</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>
--	--

<p>nutzbringendsten erreicht werden.</p> <p>Netzteil Nord</p> <p>Wir begrüßen, dass neben der Buslinie 501 auch die Linie 519 an den Bahnhof Schönenwerd geführt wird. Die schlanken Anschlüsse auf die S-Bahn und auf die Buslinie 203 sind dabei ebenfalls halbstündlich möglich.</p> <p>Anträge</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Gemeinde Schönenwerd beantragt die Variante 2 für den Fahrplan 2022 (bzw. 2023) auf Stufe Fahrplanprojekt auszuarbeiten bzw. zu konkretisieren. - Sollte die S-Bahn längerfristig im 15'-Takt verkehren, muss die Situation neu beurteilt werden. <p>Haltestelle Schönenwerd SO, Bahnhof Nord</p> <p><i>Die folgenden Ausführungen zur Haltestelle Schönenwerd SO, Bahnhof Nord wurden dem AVT von der Gemeinde im Nachgang zur Mitwirkung mündlich übermittelt.</i></p> <p>Die Gemeinde Schönenwerd sieht eine beidseitige Haltestelle im Bereich Parkstrasse / Bahnhof Nord als nicht nötig an. Die Gebiete sind mit dem Bahnhof Schönenwerd genügend erschlossen und die bestehende Haltestelle in eine Fahrtrichtung ist für die Gewährleistung der Zugsanschlüsse bei Busverspätungen ausreichend. Auf die Haltekante in der Gegenrichtung ist zu verzichten.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Konkretisierung hat bereits stattgefunden (siehe Anhang F des Berichts für die Mitwirkung). Zum weiteren Vorgehen siehe Kapitel 5 des vorliegenden Berichts.</p> <p>Wenn die S-Bahn im langfristigen Zeithorizont im 15'-Takt verkehrt, ist eine generelle Neubeurteilung des öV-Angebots im Niederamt nötig, um die Vorteile eines verdichteten Bahnangebots entsprechend nutzen zu können.</p> <p>Kenntnisnahme. Auf die Ergänzung einer Haltekante in der Gegenrichtung wird verzichtet. Siehe dazu auch Kapitel 4.2.</p>
--	--

Stüsslingen

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Die Gemeinde Stüsslingen ist mit dem Buskonzept Niederamt 2022 sehr zufrieden. Untenstehend zwei Anmerkungen zur Infrastruktur:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die zusätzliche Kante der Haltestelle «Jura» in der Burengasse ist aus unserer Sicht nicht nötig. Die an der Haltestelle «Jura» wartende Linie 507 kann bei Ankunft der Linie 519 aus Erlinsbach eine Zusatzrunde via Kreuz – Erlinsbacherstrasse über die Burengasse wieder zurück zur Haltestelle «Jura» drehen, dabei kann auch die Haltestelle «Burengasse» bedient werden. - Langfristig sollte die Haltekante «Jura» in 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Eine Zusatzschleife via Burengasse zum Freigeben der Haltekante ist möglich. Die Bedienung der Haltestelle «Burengasse» ist mit in Stüsslingen endenden Kursen aus Olten möglich. Kurse welche weiter nach Rohr fahren, können die Haltestelle nicht bedienen. In die Gegenrichtung kann die Haltestelle nicht angefahren werden. Kurse aus Rohr verkehren nicht via Burengasse und wendende Kurse können während der Wendefahrt keine Fahrgäste aufnehmen, da die Linie 507 nach der Durchfahrt der Linie 519 noch einmal knapp 15' an der Haltestelle «Jura» wartet. Zur Linienführung innerhalb Stüsslingen siehe auch Kapitel 4.3.</p> <p>Eine Anpassung der Haltestelle «Jura» kann im</p>

Fahrtrichtung Olten verlängert werden.	Rahmen künftiger Strassenbauprojekte durch das AVT geprüft werden.
--	--

Trimbach

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Das Buskonzept Niederamt 2022 inkl. der Abschätzung der Veränderung der Gemeindebeiträge wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Da aus den Unterlagen keine besondere Betroffenheit von Trimbach ersichtlich ist, wird auf eine inhaltliche Stellungnahme verzichtet.</p>	Kenntnisnahme

Winznau

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Das Buskonzept Niederamt 2022 inkl. der Abschätzung der Veränderung der Gemeindebeiträge wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Gemeinde Winznau verzichtet auf eine Mitwirkungseingabe.</p>	Kenntnisnahme

3.2. Eingaben Regionalverbände

Planungsverband aarau regio

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Wir begrüßen die grundsätzliche Stossrichtung das Buskonzept auf den Zielzustand mit der öV-Drehscheibe auszurichten und dabei gleichzeitig die bestehenden Mängel im Raum Niederamt möglichst zu beheben. Entsprechend befürworten wir die Anpassungen im Netzteil Nord ebenso wie die Führung der Linie 203 über den Bahnhof Schönenwerd, um die Anschlüsse an die S23 und die S26 zu ermöglichen. Ablehnend stehen wir allerdings dem geplanten Angebotsabbau auf der Linie 203 ausserhalb der HVZ gegenüber, dies aus folgenden Gründen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Das vorliegende Angebotskonzept auf der Linie 203 fokussiert primär auf den Pendlerverkehr. Ausserhalb der klassischen Pendelzeiten wird die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs auf der Achse Gretzenbach – Aarau deutlich geschmälert. Dies trifft insbesondere den Freizeitverkehr. Es ist davon auszugehen, dass Freizeitfahrten mit Ziel Aarau aufgrund der Halbierung des Busangebots und des damit unattraktiveren öffentlichen Verkehrs vermehrt mit dem Auto abgewickelt werden. – Eine Attraktivitätsschmälerung des öffentlichen Verkehrs und die damit 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der durchgehende 15'-Takt Mo.-Fr. von ca. 06.00 Uhr bis 20.00 Uhr auf der Linie 203 wurde per Fahrplan 2010 eingeführt. Die Fahrgastzahlen sind im Vergleich mit anderen Linien mit durchgehendem 15'-Takt im Kanton Solothurn relativ niedrig. Insbesondere fällt auf, dass ausserhalb der HVZ noch sehr viel Kapazität besteht (siehe auch Kapitel 6.2.3 des Berichts für die Mitwirkung). Mit Eröffnung der öV-Drehscheibe Schönenwerd ist eine Verlagerung der Nachfrage auf die Bahn ab Schönenwerd zu erwarten, da die Verbindung Aarau – Gretzenbach neu schneller ist mit Umsteigen in Schönenwerd. Somit dürfte die Nachfrage im stärksten Querschnitt vor Aarau noch abnehmen.</p>

<p>des ÖV im Projektperimeter weiter gesteigert werden soll, begrüßen wir sehr. Eine Erhöhung des Modal-Splits zugunsten des ÖV liegt klar in unserem Verbandsinteresse. Auch die verkehrsplanerische Zielsetzung des Kantons Solothurn, wonach der zu erwartende Mehrverkehr infolge der Bevölkerungsentwicklung insbesondere durch den ÖV und den Langsamverkehr abgewickelt werden soll, unterstützen wir.</p> <p>Wir sehen es als einer der wichtigsten Punkte, dass der Busfahrplan 2022 auf den neuen Bahnfahrplan zwischen Olten und Aarau abgestimmt werden soll. Auch sind wir überzeugt, dass die ÖV-Drehscheibe in Schönenwerd die Attraktivität des ÖV im Niederamt steigern wird. Dafür benötigt es ebenfalls eine optimale Anbindung an den Bahnhof Schönenwerd und dort dementsprechend gute Zuganschlüsse.</p> <p>Als Umweltverband mit dem Schwerpunkt Mobilität legen wir ein besonderes Augenmerk auf die Erschliessung – insbesondere mit dem ÖV – von Einkaufszentren und Einkaufsschwerpunkten. Deshalb erachten wir die Anbindung des Gebiets «Im Grund» in Gretzenbach an das Busnetz als wichtig. Das Einkaufsgebiet mit Dennerfiliale, Aldi und Lidl sollte mit dem ÖV erreichbar sein.</p> <p>Deshalb unterstützen wir auch den Wunsch bei der einseitigen Haltestelle Schönenwerd, Bahnhof Nordseite, auch in der Gegenrichtung eine Haltestelle einzurichten, damit die Gebiete Braui-Areal/Fashion-Fisch aus den Gemeinden mit dem ÖV besser erreichbar sind.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Im Rahmen der Erarbeitung des Buskonzepts Niederamt 2022 konnte keine zweckmässige Lösung für die direkte Anbindung des Gebiets «Im Grund» an das Busnetz gefunden werden. Einer Anbindung mit der Linie 203 steht der Umstand entgegen, dass ein Umlegen von Kursen ab «Gretzenbach, Staldenacker» in den Nebenverkehrszeiten das Angebot für das Gebiet «Weid» stark verschlechtern würden (nur noch 60'-Takt). In Zeiten wo die Linie 203 im 15'-Takt verkehrt und entsprechend ein Umlegen von Kursen denkbar wäre, besteht kaum Nachfrage im Einkaufsverkehr.</p> <p>Die Einrichtung einer vollwertigen Haltestelle «Schönenwerd, Bahnhof Nord» war im Konzept vorgesehen. Die Gemeinde Schönenwerd hat sich jedoch gegenüber einer in beiden Richtungen bedienten Haltestelle ablehnend geäußert. Die Planung der Haltestelle wird daher nicht mehr weiter voran getrieben (vgl. auch Kapitel 4.2).</p>
---	---

3.4. Eingaben Verwaltung Bund / Kantone

Kanton Aargau Departement Bau Verkehr und Umwelt Abteilung Verkehr

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Der Kanton Aargau ist bei der BBA-Linie 3 Gretzenbach–Schönenwerd–Aarau von den Planungen betroffen. Der grösste Teil dieser Linie liegt im Kanton Solothurn. In Aarau werden nur die Haltestellen Roggenhausen und Schanz ausschliesslich durch die Linie 3 bedient. Der Kanton Aargau war bei der Bearbeitung in der Arbeitsgruppe vertreten und hat seine Anliegen ebenfalls eingebracht.</p> <p>Die Planung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Aargau stützt sich auf die Strategie mobilitätAAR-GAU ab. Diese sieht vor, dass der Verkehr in den Kernstädten möglichst flächeneffizient abgewickelt und der öffentliche Verkehr gefördert wird. Die Abbauten auf der Linie 3 stehen daher im Wider-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>

<p>spruch zu den Zielen der Strategie mobilitätAARGAU. Gerade in den Kernstädten besteht aus unserer Sicht Potenzial den zunehmenden Freizeitverkehr vermehrt auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern. Dies ist auch ein Schwerpunkt des Kantons Aargau für die Angebotsausbauten ab dem Jahr 2022.</p> <p>Der Kanton Aargau begrüsst grundsätzlich die bessere Verknüpfung von Bahn und Bus am Bahnhof Schönenwerd. Das vorgeschlagene Angebotskonzept führt jedoch dazu, dass auf dem Linienabschnitt Schönenwerd – Aarau diverse Nachteile in Kauf genommen werden müssen. Neben der Taktreduktion verschlechtern sich auch die Anschlüsse in Aarau. Der Kanton Aargau empfiehlt auf der Buslinie 3 Montag bis Freitag weiterhin den durchgehenden 15'-Takt anzubieten und keinen Angebotsabbau vorzunehmen. Um in der Region Aarau den öV-Freizeitverkehr zu fördern, ist das Wochenendangebot der Buslinie 3 mittelfristig auf das bereits bestehende Niveau der Buslinien 1, 2, 4 und 5/7 in Aarau anzuheben. Der Kanton Aargau wird sich weiterhin an den Abgeltungen der Linie 3 gemäss den ikV-Regeln beteiligen.</p> <p>Zudem sind die Kurse, die neu via Bahnhof Schönenwerd verkehren, aufgrund des knappen Umlaufs und der Anschlüsse an den Bahnhöfen Aarau und Schönenwerd sehr stabilitätskritisch. Es ist daher bei der Umsetzung der öV-Drehscheibe Schönenwerd darauf zu achten, dass die Busse möglichst ohne Zeitverlust wieder in die Kantonsstrasse einbiegen können. Nach Inbetriebnahme des neuen Konzepts ist die Betriebsstabilität in den Spitzenzeiten genauer zu beobachten und gegebenenfalls Massnahmen zur Sicherung der Anschlüsse umzusetzen.</p>	<p>Bei einer Linie, welche bisher primär auf einen Verknüpfungspunkt mit dem übergeordneten Netz (Aarau) ausgerichtet war, ergeben sich bei Anpassung an einen weiteren Anschlusspunkt zwangsläufig Kompromisse bei den bisherigen Anschlüssen. Die vorhandene Nachfrage auf der Linie 203 sowie die zu erwartende Abnahme der Anzahl Fahrgäste zwischen Schönenwerd und Aarau (Verbindung Gretzenbach – Aarau neu schneller mit Umsteigen in Schönenwerd) rechtfertigen auch im Vergleich mit anderen Linien im Kanton Solothurn keinen durchgehenden 15'-Takt Mo.-Fr respektive eine Ausdehnung des 15'-Takts auf das Wochenende.</p> <p>Bei der Ausfahrt vom Bahnhof Schönenwerd zur Kantonsstrasse ist die Einrichtung einer Lichtsignalanlage mit Busbevorzugung vorgesehen, damit ist eine verlustfreie Ausfahrt auf die Kantonsstrasse sichergestellt.</p> <p>Eine Evaluation erfolgt in Zusammenarbeit mit dem BBA.</p>
--	---

3.5. Eingaben Transportunternehmen

BOGG

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Allgemeine Bemerkungen</p> <p>Die im Mitwirkungsbericht gemachten Aussagen und Schlussfolgerungen sind für uns plausibel und korrekt. Für das Niederamt entsteht ein verständliches Fahrplanangebot, das sehr gute Umsteigebeziehungen in Schönenwerd und Olten in Aussicht stellt. Die Fahrplanstabilität kann mit dem neuen Konzept verbessert werden und die Region wird mit diesem Konzept aufgewertet. In naher und ferner Zukunft kann die Beförderungskapazität mit zusätzlichen Zwischenkursen kostengünstig ausgebaut und gestärkt werden.</p> <p>Haltestelle Niedergösgen Jurastrasse</p> <p>Die Anschlusssicherheit am Bahnhof Schönenwerd ist für die meisten Reisenden auf der Linie 501 von</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Gewährleistung der Anschlüsse in Schönenwerd hat für das AVT eine hohe Priorität. Die Gemeinde Niedergösgen hat sich aber in ihrer Stellungnahme</p>

<p>grosser Wichtigkeit. BOGG hat immer wieder Rückmeldungen, dass die Anschlüsse sehr knapp seien oder nicht erreicht werden könnten. Im Jahre 2014 ist an der Parkstrasse in Schönenwerd eine provisorische Haltestelle (Ausstiegshaltestelle) für verspätete Kurse in Betrieb genommen worden. Dies hat die Anschlussbeziehung merklich verbessert und entspannt.</p> <p>Durch die stetige Verkehrszunahme ist leider dieser Zeitgewinn wieder eliminiert worden.</p> <p>Wir haben die Fahrzeiten auf der Linie 501 genauer analysiert und festgestellt, dass die Fahrzeiten von Haltestelle zu Haltestelle grundsätzlich ausreichend bemessen sind. Bei 5% der Messungen ist ein leichter Zeitgewinn festzustellen. Demgegenüber ist in der HVZ am Abend ein erheblicher Fahrzeitverlust von bis zu 2.2 Minuten festgestellt worden. Werden weitere Haltestellen in die Auswertung miteinbezogen, kumuliert sich der Zeitverlust auf 3.5 Minuten.</p> <p>Die beiden Linksabbiegemanöver ab der Hauptstrasse zur Jurastrasse und wieder in die Hauptstrasse benötigen sehr viel Zeit. Durch eine direkte Fahrt von der Haltestelle Falkenstein - Bahnhof Nord - Tannheim würde die Fahrdistanz verkürzt, die beiden Abbiegemanöver würden eliminiert und somit könnte die Fahrzeit besser eingehalten werden.</p> <p>Diese Massnahme möchten wir auf den kommenden Fahrplanwechsel (13.12.2020) umsetzen.</p>	<p>gegen eine Änderung der Linienführung inkl. Verzicht Bedienung «Jurastrasse» ausgesprochen. Zur Klärung der gegensätzlichen Standpunkte hat am 12. Mai 2020 eine Besprechung mit Gemeinde und BOGG stattgefunden. Als kurzfristige Lösung (ab Fahrplanwechsel im Dezember 2020) konnten sich die Beteiligten auf eine direkte Linienführung in Richtung Schönenwerd (ohne Bedienung «Jurastrasse») verständigen. In Richtung Olten wird die Haltestelle vorerst unverändert bedient. Als Ersatz für den wegfallenden Halt in Richtung Schönenwerd wurde eine neue Fahrbahnhaltestelle an der Hauptstrasse geprüft. Mit den diversen vorhandenen Einmündungen, Fussgängerstreifen sowie Längsparkfeldern entlang der Hauptstrasse ist eine Haltestelle jedoch zumindest kurzfristig nicht realisierbar. Siehe dazu auch Kapitel 4.1. In Richtung Olten wird die Situation (Verspätungen) weiter beobachtet.</p>
---	---

PostAuto Nord

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Wir haben die Unterlagen intern, aber auch mit der TU BOGG besprochen.</p> <p>Das Buskonzept betrifft im ersten Rang nur Linien von BBA und BOGG. Der Schwerpunkt liegt auf dem Bahnhof Schönenwerd, der entsprechend ausgebaut wird. Die Linien werden optimiert und für die Fahrgäste entstehen bessere Verkehrsbeziehungen.</p> <p>PostAuto ist vom Konzept nur am Rande betroffen. Positiv für uns ist, dass das heutige Randstundenangebot mit einem Rundkurs auf den Linien 501/507 aufgehoben und die Linie 501 auch spätabends auf dem normalen Fahrweg zwischen Olten und Schönenwerd verkehren wird. Dies bedeutet, dass die verspätungsanfälligen Spätkurse auf der Linie 505 zwischen «Olten, Bahnhof» und «Haslistrasse», die wir heute für den BOGG fahren, aufgehoben werden können.</p> <p>Wir sind somit mit dem Buskonzept Niederamt 2022 einverstanden und sehen diesem positiv entgegen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

4. Konzeptanpassungen

4.1. Linienführung Niedergösgen

Linienführung Konzept



Linienführung angepasst



Legende

- Linie 501 — Linie 519
- Beidseitige Haltestelle (bestehend) ◐ Einseitige Haltestelle (zu prüfen)

Abbildung 5: Anpassung Linienführung Niedergösgen

Aufgrund der ablehnenden Haltung der Gemeinde Niedergösgen gegenüber einer Anpassung der Linienführung der Linie 501 (ohne Bedienung «Jurastrasse») wurden Alternativen gesucht, um die ungenügende Pünktlichkeit der Linie 501 zu verbessern. Wie Auswertungen des Betreibers der Linie 501 (BOGG) zeigen, sind die Anschlüsse in Schönenwerd an die S-Bahn nach Aarau heute in den Hauptverkehrszeiten häufig nicht gewährleistet. Vereinzelt treten auch Verspätungen auf, welche grösser sind als die vorhandene Wendezeit, was zu Verspätungsübertragungen auf den nächsten Kurs in Gegenrichtung führt. In dieser Richtung ist eine pünktliche Weiterfahrt ab Olten, Bahnhof nach Egerkingen häufig nicht möglich. Es sind entsprechend Massnahmen bei der Linie 501 nötig. Der Handlungsspielraum ist allerdings begrenzt. Die Linie verkehrt weitgehend ohne Umwege und die Aufenthaltszeiten in Olten sind minimal. Abgesehen von einer Verkürzung des Fahrwegs im Bereich Jurastrasse sind keine erfolgsversprechenden Massnahmen vorhanden.

In Zusammenarbeit mit Gemeinde und Busbetrieb konnte der Kompromissvorschlag gemäss Abbildung 5 erarbeitet werden. Die Haltestelle «Jurastrasse» wird entgegen des Konzeptvorschlags weiterhin von der Linie 501 bedient, wenn auch nur in Fahrtrichtung Olten. In die Gegenrichtung wird die vorgeschlagene, direkte Linienführung via Hauptstrasse umgesetzt. Als Ersatz für die Haltestelle «Jurastrasse» in Fahrtrichtung Schönenwerd wurde die Anordnung einer neuen Fahrbahnhaltestelle an der Hauptstrasse durch den Strasseneigentümer (AVT) geprüft. Auf Grund der diversen Nutzungen entlang der Hauptstrasse sind sehr viele Einmündungen, Längsparkfelder aber auch Fussgängerstreifen vorhanden. Diese Elemente erschweren die Anordnung einer Bushaltestelle im vorgesehenen Abschnitt stark, respektive es wären grosse Eingriffe dafür notwendig. Aus diesem Grund wird an der Hauptstrasse zumindest kurzfristig keine Ersatzhaltestelle für die Haltestelle «Jurastrasse» in Fahrtrichtung Schönenwerd eingerichtet.

Mit den vorgesehenen Massnahmen können die unmittelbaren Auswirkungen der Verspätungen auf der Linie 501 (Anschlussbrüche in Schönenwerd) vermindert werden. Da die Linie 501 in Olten aus Richtung Schönenwerd keine schlanken Anschlüsse herstellt, sind die Auswirkungen in dieser

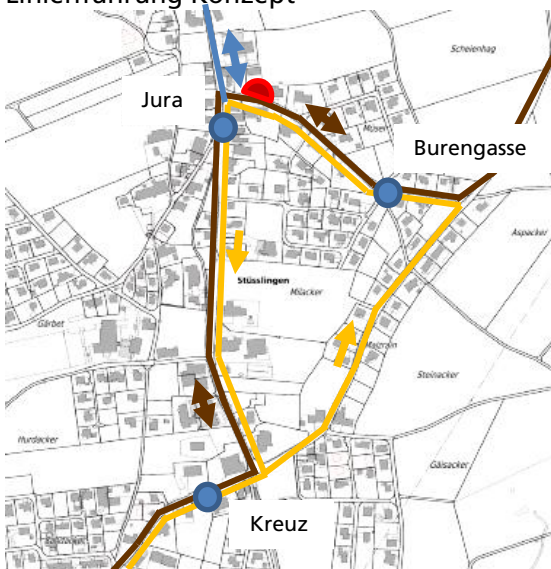
Richtung geringer. Die Situation mit den Verspätungsübertragungen auf den Ast Egerkingen muss jedoch weiter beobachtet werden.

4.2. Haltestelle Schönenwerd SO, Bahnhof Nord

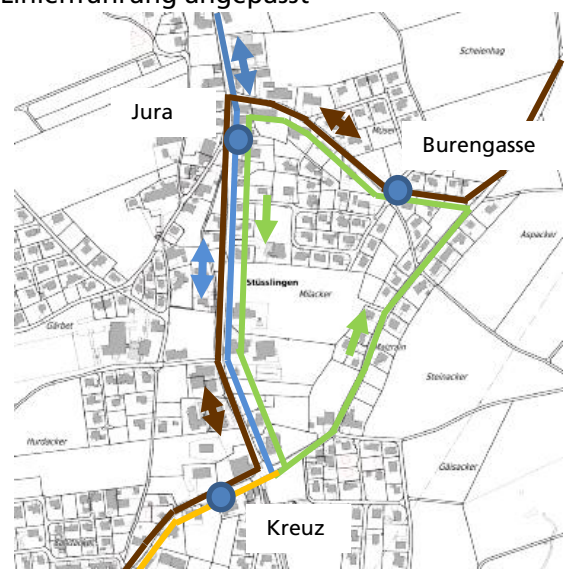
Im Bericht für die Mitwirkung wurde im Kapitel 7.1.1 (Infrastruktur – Haltestellen und Wendeanlagen) die Ergänzung der bestehenden, nur in Fahrtrichtung Schönenwerd und nur zum Aussteigen bedienten, Haltestelle «Schönenwerd SO, Bahnhof Nord» mit einer Kante in Gegenrichtung vorgeschlagen. Die Haltestelle, welche heute vornehmlich dem Ausstieg von Anschlussreisenden bei Busverspätungen dient, wäre damit zu einer vollwertigen Haltestelle aufgewertet worden. Ziel dieser Massnahme war eine verbesserte Erreichbarkeit der diversen Nutzungen im Bereich Bahnhof Nord / Parkstrasse (Outlet-Markt, Braui-Areal) für die von den Linien 501 und 519 bedienten Korridore Obergösgen – Olten und Erlinsbach – Lostorf. Die Standortgemeinde Schönenwerd sieht das Gebiet Parkstrasse durch den Bahnhof bzw. die öV-Drehscheibe als ausreichend erschlossen an und lehnt eine Ergänzung der Haltestelle mit einer Haltekante in Fahrtrichtung Niedergösgen ab. Auf die Aufwertung der Haltestelle wird somit verzichtet, die heutige Funktion als Ausstiegshaltestelle in Richtung Schönenwerd wird jedoch weiterhin gewährleistet bleiben.

4.3. Linienführung Stüsslingen

Linienführung Konzept



Linienführung angepasst



Legende

- Linie 519 — Linie 507 (alle Kurse) — Linie 507 (Kurse von/nach Rohr) — Linie 507 (Wendende Kurse)
- Beidseitige Haltestelle (bestehend) ● Einseitige Haltestelle (neu)

Abbildung 6: Anpassung Linienführung Stüsslingen

Aufgrund der Mitwirkungseingabe der Gemeinde Stüsslingen wird auf die Anordnung einer neuen Haltekante für die Haltestelle «Jura» in der Burengasse verzichtet. Dies hat Auswirkungen auf die Linienführung der Linie 507, welche in Abbildung 6 dargestellt sind. Kurse von und nach Rohr verkehren zwischen den Haltestellen «Kreuz» und «Jura» in beiden Richtungen direkt via Hauptstrasse. Kurse welche in Stüsslingen enden, fahren ab «Kreuz» via Burengasse zur Haltestelle «Jura». Die Haltekante «Jura» in Richtung Lostorf muss durch die Linie 507 freigegeben werden, wenn die Linie 519 aus Erlinsbach kommt. Dazu wird durch die Linie 507 eine Fluchtfahrt via Hauptstrasse – Erlinsbacherstrasse – Burengasse durchgeführt. Die Linie 507 wartet anschliessend die restliche Endaufenthaltszeit an der Haltestelle «Jura» ab. Verbunden mit der Anpassung der Linienführung ist auch eine veränderte Bedienung der Haltestelle «Burengasse» durch die Linie 507: Beim Konzeptvorschlag war vorgesehen, dass die Haltestelle «Burengasse» durch alle aus Olten

kommenden Kurse bedient werden kann. Im Fall der angepassten Linienführung kann die Haltestelle bei der Linie 507 auch in diese Fahrtrichtung nicht mehr bei allen Kursen bedient werden. Einzig in Stüsslingen wendende Kurse können Fahrgäste an der Haltestelle «Burengasse» aussteigen lassen. Das Aufnehmen von Fahrgästen in Richtung Olten ist nicht möglich, da die Busse nach der Vorbeifahrt an der Haltestelle «Burengasse» eine längere Endaufenthaltszeit (ca. 15') an der Haltestelle «Jura» abwarten.

5. Fazit

Das Buskonzept Niederamt 2022 wurde in der Mitwirkung im Allgemeinen positiv beurteilt. Das Ziel einer verbesserten Verknüpfung von Bahn und Bus in Schönenwerd bei gleichzeitiger Beseitigung von Mängeln im gesamten Projektperimeter konnte erreicht werden. Die Angebotsverbesserungen werden offensichtlich begrüsst. Die damit verbundenen Mehraufwände bei der Kostenbeteiligung einzelner Gemeinden werden akzeptiert und die Bereitschaft zur Realisierung von Infrastrukturmassnahmen im Zusammenhang mit dem Buskonzept ist vorhanden.

Auf Kritik gestossen ist die vorgesehene Taktausdünnung der Linie 203 zwischen Aarau und Gretzenbach beim Kanton Aargau, der Stadt Aarau und dem Planungsverband aarau regio. Gefordert wird ein Aufrechterhalten des heutigen Takts sowie mittelfristig eine Ausdehnung des 15'-Taktes auf das Wochenende und die Abendstunden. Die betroffenen Gemeinden im Kanton Solothurn haben sich nicht gegen den Abbau ausgesprochen. Einzelne Stellungnahmen sprachen sich sogar ausdrücklich für die Taktreduktion aus. Aufgrund dieser Tatsache sowie der relativ niedrigen Nachfrage auf der Linie 203 wird am vorgesehenen Konzept festgehalten.

Im Netzteil Nord kritisierte die Gemeinde Niedergösgen die Anpassung der Linienführung der Linie 501. Im Gespräch mit der Gemeinde und dem Busbetrieb konnte eine für alle Seiten akzeptable Lösung – die Bedienung der Haltestelle «Jurastrasse» nur noch in einer Fahrtrichtung – gefunden werden.

Der durch die SBB im Juni 2020 kommunizierte Verzicht auf den Halt Dulliken bei der S23 auf unbestimmte Zeit führt dazu, dass die Linie 517 in Dulliken nach wie vor nur stündliche Bahnanschlüsse hat, was die Attraktivität der Linie schmälert. Der Kanton Solothurn akzeptiert den Entscheid der SBB, Dulliken nur mit der S26 zu bedienen, nicht und besteht darauf, zeitnah auch den Halt der S23 einzuführen. Konzeptänderungen bei der Linie 517 werden in diesem Zusammenhang folglich nicht vorgenommen.

Das Buskonzept Niederamt wird somit abgesehen von einigen Detailanpassungen unverändert umgesetzt. Aufgrund der Verzögerungen beim Umbau des Bahnhofs Schönenwerd durch die SBB kann die öV-Drehscheibe mit den neuen Bushaltekanten frühestens zum Fahrplan 2023 eröffnet werden. Die Auswirkungen auf die Umsetzung des Buskonzepts Niederamt werden im nächsten Kapitel beschrieben.

6. Weiteres Vorgehen

Das Buskonzept Niederamt stellt hohe Anforderungen an die Infrastruktur am Bahnhof Schönenwerd. Es werden drei voneinander unabhängige Bushaltekanten sowie eine Wendemöglichkeit benötigt. Auf Grund der im vorangehenden Kapitel beschriebenen Verzögerungen bei der Realisierung der Infrastrukturmassnahmen durch die SBB steht die benötigte Businfrastruktur in Schönenwerd per Ende 2021 nicht in definitiver Form zur Verfügung.

Die Linie 203 (Netzteil Süd) ist dabei besonders kritisch. Sie bedient den Bahnhof Schönenwerd mittels einer Stichfahrt, wobei keine längeren Aufenthaltszeiten vorgesehen sind – der Bus fährt unmittelbar weiter nach Aarau beziehungsweise Gretzenbach. In Aarau müssen Zugsanschlüsse erreicht werden und in Gretzenbach besteht eine vergleichsweise kurze Wendezeit. Eine Linienführung via Bahnhof mit der heutigen Anlage und während der Bauphase wird bei dieser Linie als nicht realistisch beurteilt. Die Einführung des neuen Angebotskonzepts erfolgt im Netzteil Süd deshalb erst, wenn die öV-Drehscheibe in ihrer definitiven Form fertiggestellt ist.

Die Linien 501 und 519 aus dem Netzteil Nord wenden am Bahnhof Schönenwerd und weisen längere Aufenthaltszeiten auf. Es ist davon auszugehen, dass diese beiden Linien den Bahnhof Schönenwerd sowohl mit der bestehenden Infrastruktur als auch während der Bauphase bedienen können. Im Jahr 2022 werden Arbeiten (Sanierung und Umgestaltung) an der Hauptstrasse Nord in Lostorf ausgeführt. Dazu sind kurze, mit einer Lichtsignalanlage geregelte, Einspurabschnitte vorgesehen. Diese Arbeiten erlauben einen Betrieb der Linie 519 und somit die Einführung des Buskonzepts für den Netzteil Nord. Bei der Linie 507 ist es unerheblich, ob sie gemäss heutigem Fahrplan oder gemäss Buskonzept verkehrt, die Linie ist in beiden Fällen ungefähr gleich stark betroffen. Die Umsetzung des neuen Konzepts im Netzteil Nord soll deshalb wie geplant per Fahrplanwechsel im Dezember 2021 erfolgen.

Tabelle 3 zeigt die wichtigsten Schritte bis zur Umsetzung des Buskonzepts Niederamt im Dezember 2022 samt Terminen.

Tabelle 3: Terminplan Weiteres Vorgehen Buskonzept Niederamt

Schritt	Termin
Behandlung Globalbudget öV 2022/23 durch den Kantonsrat	vs. Juni 2021
Fahrplanverfahren Fahrplan 2022	Mai – Juni 2021
Realisierung aller zwingenden Infrastrukturen für den Netzteil Nord	Dezember 2021
Inbetriebnahme Netzteil Nord	Dezember 2021
Realisierung aller zwingenden Infrastrukturen für den Netzteil Süd	in Abhängigkeit Realisierung öV-Drehscheibe
Inbetriebnahme Netzteil Süd	in Abhängigkeit Realisierung öV-Drehscheibe

Der Kantonsrat wird voraussichtlich im Juni 2021 über das Globalbudget öffentlicher Verkehr 2022/23 entscheiden. Das Globalbudget ist noch plafoniert auf dem Niveau von 2015. Um das vorgesehene Konzept mit wesentlichen Mehrkosten umzusetzen, ist eine Aufhebung dieser Plafonierung nötig.

Im Frühling/Sommer 2021 wird im Rahmen des Fahrplanverfahrens Gelegenheit bestehen, sich zu den auf Stufe Umsetzung konkretisierten Fahrplänen zu äussern. Neben den finanziellen Voraussetzungen (Globalbudget) müssen auch die zwingend benötigten Infrastrukturen für den Netzteil Nord bis Dezember 2021 zumindest in provisorischer Form bereitstehen. Die folgende Tabelle 4 zeigt die zwingenden und optionalen Infrastrukturen zusammen mit den Zuständigkeiten und dem Realisierungstermin.

Tabelle 4: Übersicht Infrastrukturen

Infrastrukturelement	Massnahme	Zuständigkeit		Zwingend für Umsetzung Buskonzept		Termin
		Kanton	Gemeinde	Ja	Nein	
Haltestelle «Lostorf, Eintracht»	Wiedereinrichten Haltestelle		x	x		Dezember 2021
Haltestelle und Wendeanlage «Lostorf, Mineralquelle»	Wiedereinrichten Haltestelle / Wiederinbetriebnahme Wendeplatz		x	x		Dezember 2021
Haltestelle «Lostorf, Kreisschule»	Aufhebung Haltekante in der Industriestrasse		x		x	nach Inbetriebnahme neues Buskonzept
Haltestelle «Schönenwerd, Bahnhof»	Neubau öV-Drehscheibe		x	x		Provisorisch für Netzteil Nord bis Dezember 2021
öV-Priorisierung Schönenwerd Weidengasse	Einrichtung Lichtsignalanlage mit Busbevorzugung am Knoten Weidengasse / Oltnerstrasse	x			x	Offen (Realisierung bei Sanierung / Umgestaltung Ortsdurchfahrt Schönenwerd)
öV-Priorisierung Schönenwerd Bahnhof	Einrichtung Lichtsignalanlage mit Busbevorzugung am Knoten Gösgerstrasse / Bahnhofstrasse	x			x	Offen (Realisierung bei Sanierung / Umgestaltung Ortsdurchfahrt Schönenwerd)