

Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau
Kanton Basel Landschaft, Amt für Raumplanung

Buskonzept Laufental–Dorneckberg 2026

Bericht für die Mitwirkung



Rapperswil-Jona, 28. Juni 2023
asa AG 2197



Arbeitsgruppe für
Siedlungsplanung und
Architektur AG

Spinnereistrasse 29
8640 Rapperswil-Jona
Tel. 055 220 10 60
Fax 055 220 10 61

www.asaag.ch
info@asaag.ch

Bearbeitung:
Jonas Schaufelberger

Inhaltsverzeichnis

0. Zusammenfassung	5
1. Auftrag	8
1.1 Ausgangslage	8
1.2 Ziele	9
1.3 Perimeter	9
1.4 Grundlagen	10
1.5 Projektbegleitung	10
2. Analyse	12
2.1 Aktuelles ÖV-Angebot	12
2.2 Aktuelle ÖV-Nutzung	15
2.3 Pünktlichkeit	16
2.4 Örtliche Erschliessung (Güteklassen)	16
2.5 Bahnangebot	17
2.6 Siedlungsstruktur	18
2.7 Schulstruktur	21
2.8 Gemeindeumfrage	21
2.9 Synthese / Beurteilung	22
3. Konzept	24
3.1 Grundsätze	24
3.2 Netzschemata	25
3.3 Linienübersicht	30
3.4 Details: Konzept Laufen West	32
3.5 Details: Konzept Lüsseltal / March	33
3.6 Detail: Korridor Birstal	34
3.7 Detail: Dorneckberg	35
3.8 Detail: Bus-Knoten Laufen	36
3.9 Schülerverkehr	38
3.10 Nachtangebote	38
3.11 Bedienung Seewen Musikautomaten	39
3.12 Betriebsaufwand	39
3.13 Infrastrukturbedarf	40
4. Optionale Möglichkeiten	43
4.1 Erschliessung Oberwiler (Bärschwil)	43
4.2 Haltestelle Zwingen Dorf (Linie 119)	43

5. Auswirkungen für Gemeinden	44
5.1 Allgemeine Vor- und Nachteile	44
5.2 Gemeinde Balsthal	45
5.3 Gemeinde Bärschwil	45
5.4 Gemeinde Beinwil	46
5.5 Gemeinde Blauen	47
5.6 Gemeinde Breitenbach	48
5.7 Gemeinde Bretzwil	49
5.8 Gemeinde Brislach	49
5.9 Gemeinde Büren	50
5.10 Gemeinde Büsserach	51
5.11 Gemeinde Dittingen	52
5.12 Gemeinde Dornach	53
5.13 Gemeinde Ederswiler	54
5.14 Gemeinde Erschwil	55
5.15 Gemeinde Fehren	56
5.16 Gemeinde Gempen	57
5.17 Gemeinde Grellingen	58
5.18 Gemeinde Grindel	59
5.19 Gemeinde Himmelried	59
5.20 Gemeinde Hochwald	60
5.21 Gemeinde Kleinlützel	61
5.22 Stadt Laufen	62
5.23 Gemeinde Liesberg	62
5.24 Stadt Liestal	63
5.25 Gemeinde Meltingen	64
5.26 Gemeinde Mümliswil–Ramiswil	65
5.27 Gemeinde Nenzlingen	65
5.28 Gemeinde Nuglar–St. Pantaleon	66
5.29 Gemeinde Nunningen	67
5.30 Gemeinde Roggenburg	68
5.31 Gemeinde Röschenz	69
5.32 Gemeinde Seewen	70
5.33 Gemeinde Wahlen bei Laufen	71
5.34 Gemeinde Zullwil	72
5.35 Gemeinde Zwingen	73
5.36 Gemeindebeiträge	73
6. Umsetzung	74
Anhang	75

0. Zusammenfassung

Die SBB wird per Dezember 2025 ein neues Angebotskonzept im Laufental einführen; mit der Einführung des Halbstundentaktes Basel–Biel resultiert für die S-Bahn ein neues Angebotskonzept mit systematischem Halbstundentakt und Kreuzung in Grellingen statt Zwingen. Gleichzeitig wird auch der Viertelstundentakt Basel–Liestal eingeführt, welcher zu weiteren Änderungen führt:

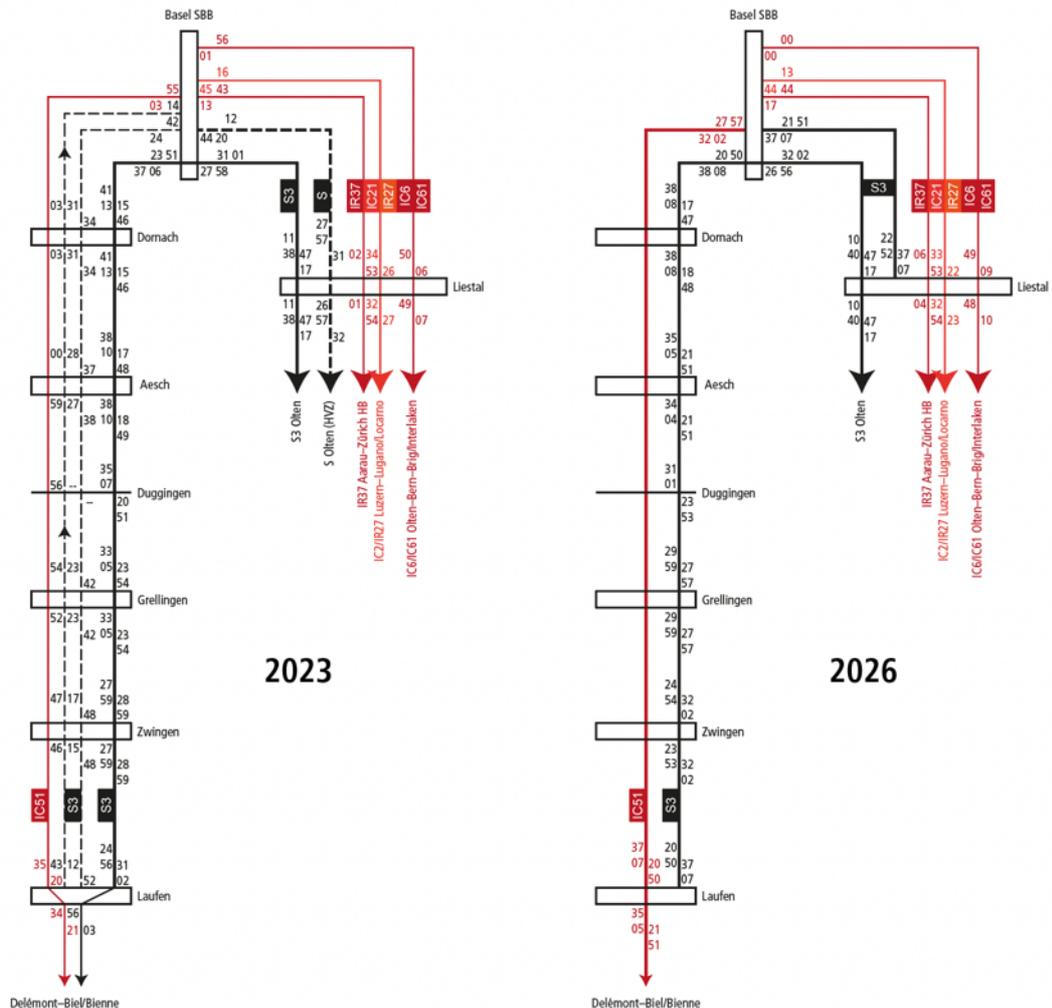


Abbildung 1: Bahnfahrplan 2023 und 2026. Gestrichelt: Angebot nur in Hauptverkehrszeit in Lastrichtung (morgens Richtung Basel, abends ab Basel Richtung Olten und Laufen). Zusätzliche Züge Basel–Aesch in Hauptverkehrszeit für 2026ff. durch Kantone angestrebt, von SBB bisher jedoch nicht zugesichert.

Aus diesem Grund ist auch das Buskonzept Laufental–Dorneckberg anzupassen, welches auf diese Bahnverbindungen abgestimmt ist.

Die Analyse zeigt, dass das Heutige Konzept weitere „bahnunabhängige“ Schwachstellen aufweist, insbesondere bezüglich der Takte (Hinketakte und zahlreiche Lücken/Abweichungen) und der innerregionalen Vernetzung, welches im vorliegenden Konzept behoben werden sollen.

Die folgende Grafik zeigt die Grundzüge des neuen Konzeptes auf:

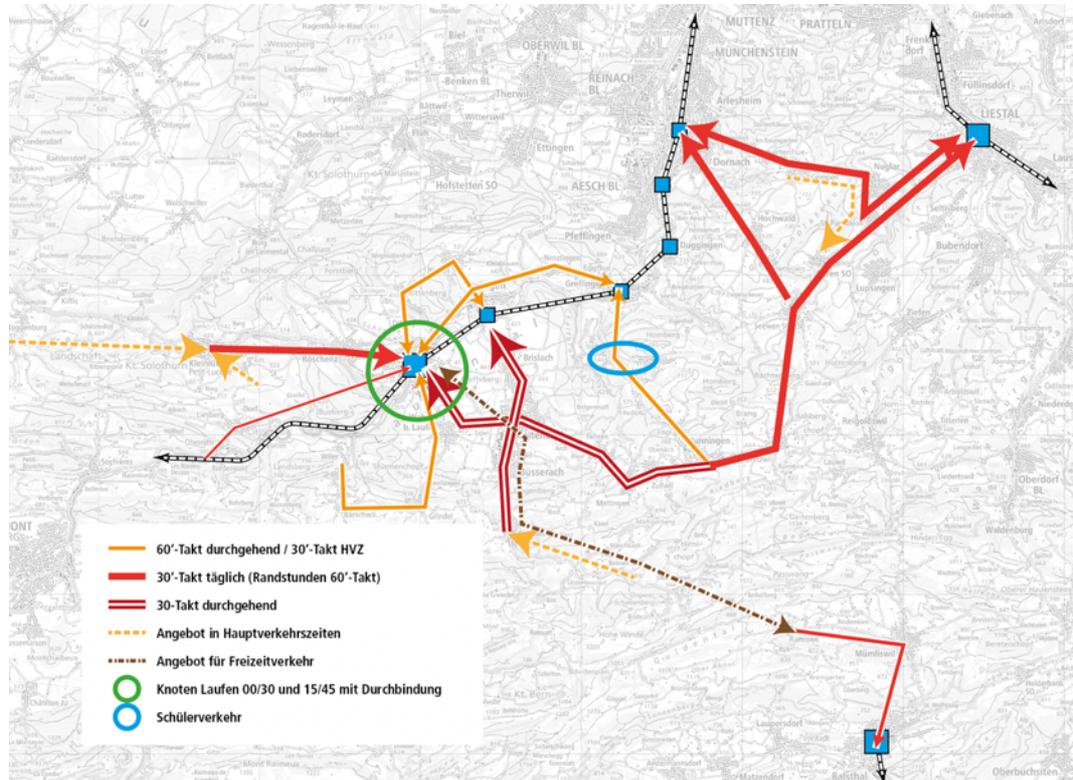


Abbildung 2: Grundstruktur des Buskonzeptes Laufental–Dorneckberg 2026.

Als wesentliche Verbesserungen sind zu nennen:

- Systematische Angebote – Verzicht auf Taktabweichungen soweit möglich.
- Deutlicher Angebotsausbau auf zahlreichen Korridoren – z.B. Viertelstundentakt auf den wichtigsten Achsen im Raum Laufen während der Hauptverkehrszeit, täglicher Halbstundentakt für die Dörfer im Dorneckberg sowie für die grösseren Ortschaften im Raum Laufen.
- Bessere Abstimmung der Takte auf die Potentiale im Siedlungsgebiet.
- Neue Direktverbindungen: Laufen–Erschwil–Beinwil (HVZ und Wochenende), Dornach–Liestal, Nenzlingen–Grellingen, ...
- Busknoten Laufen mit der Möglichkeit für zahlreiche innerregionale Direkt- und Umsteigeverbindungen.
- Verbesserung der Anbindung des Passwangs am Wochenende.

Die Grafik auf der folgenden Seite zeigt das geplante Angebot exemplarisch für den Zeitraum Montag bis Freitag (tagsüber):

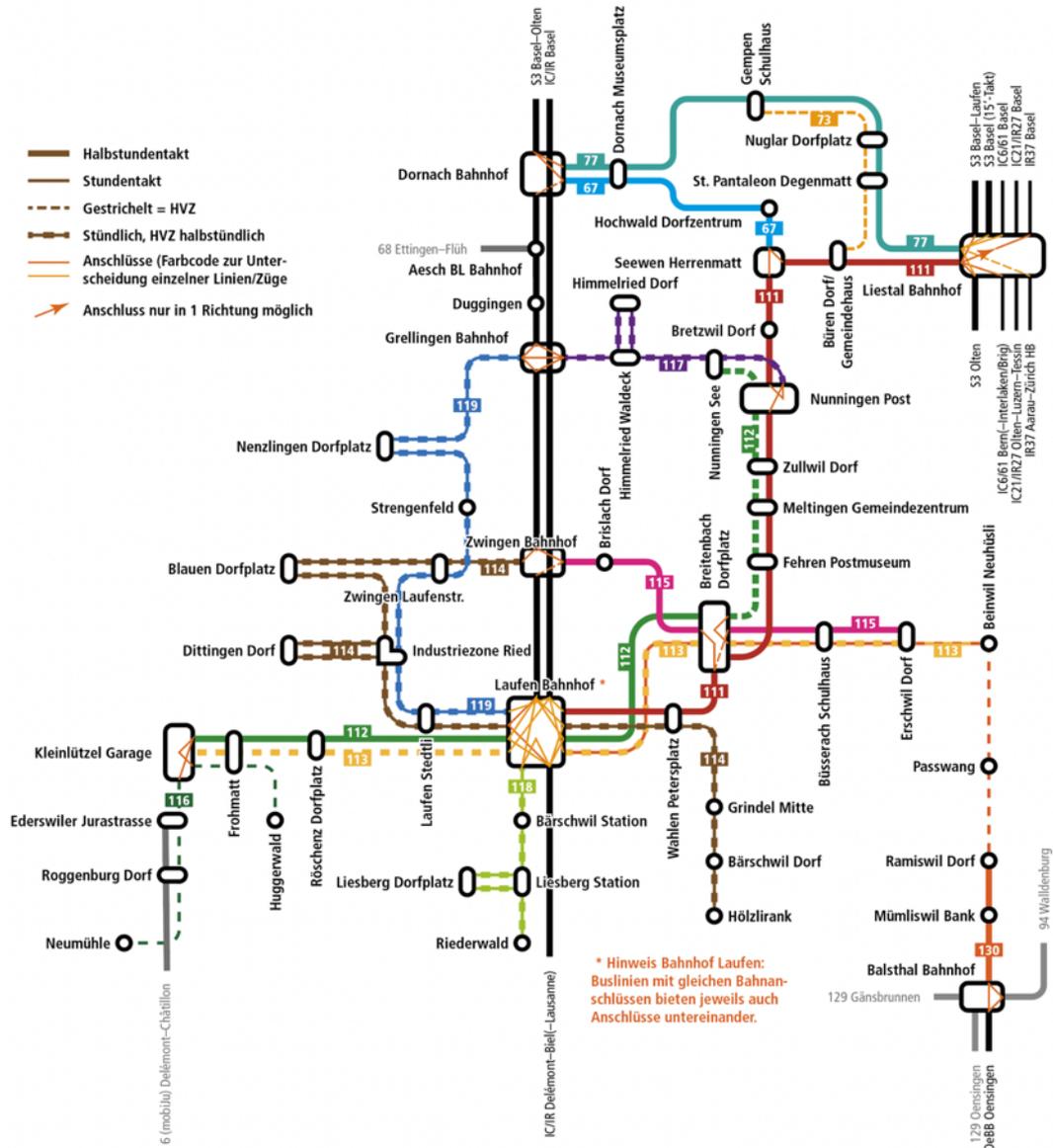


Abbildung 3: Netzplan Laufental–Dorneckberg 2026, Montag bis Freitag. Karten für alle Betriebsstände vgl. Kapitel 3.2.

Eine Auflistung aller die jeweiligen Gemeinden betreffenden Änderungen findet sich in Kapitel 5.

Die Umsetzung des neuen Konzeptes ist, vorbehaltlich der Finanzierung, auf Dezember 2025 vorgesehen. Bis dahin sind verschiedene Infrastrukturen zu erstellen, eine Auflistung ist in Kapitel 3.13 zu finden.

Das Konzept wird im Sommer 2023 zur Vernehmlassung den Gemeinden vorgelegt. In diesem Zusammenhang sind auch die Schulen einzubeziehen, um das Konzept optimal abzustimmen (insbesondere bezüglich Kapazitäten – aufgrund der Halbstundentakte sind Anpassungen an die Schulzeiten nach Möglichkeit zu vermeiden).

1. Auftrag

1.1 Ausgangslage

Die Regionen Laufental und Dorneckberg liegen im Einzugsgebiet der Stadt Basel. Aufgrund der hügeligen Landschaft besteht eine verzweigte Gemeinde- und Siedlungsstruktur mit zahlreichen kleinen Ortschaften in den Kantonen Basel-Landschaft und Solothurn, wobei die Kantons Grenzen (und somit teilweise auch die Schulkreise und Gemeindeverbände) nicht zwingend einer topographischen Logik folgen.

Rückgrate der Erschliessung sind die SBB-Bahnlinien Basel–Laufen–Delémont(–Biel/Bienne) und Basel–Liestal–Olten, ab deren Zwischenhalten zahlreiche Buslinien angebunden sind:

- Ab Dornach nach Gempfen–Hochwald(–Seewen) (Linie 67)
- Ab Grellingen nach Seewen (116) und Himmelried–Nunningen (117)
- Ab Zwingen Richtung Breitenbach–Erschwil–Beinwil–Balsthal (115) sowie nach Dittingen/Blauen/Nenzlingen (119)
- Ab Laufen über Breitenbach, Nunningen, Seewen und Büren nach Liestal (111), ins Lützeltal (112), nach Bärschwil (114), Liesberg (118), Dittingen/Blauen/Nenzlingen (119) sowie über die Challhöchi ins Leymental (69).
- Ab Liestal nach Nuglar, St. Pantaleon und Büren (Linie 73) sowie über Büren, Seewen und Nunningen nach Laufen (Linie 111).

Die Linie 115 ist zudem in Balsthal an die Oensingen-Balsthal-Bahn angebunden und hat eine lokale Erschliessungsfunktion für das Guldental südlich des Passwangs (der eigentliche Pass-Abschnitt hat hingegen vorwiegend eine touristische Funktion).

In der aktuellen Konzeption bestehen verschiedene Schwachstellen: Unklare Anschlussprioritäten, knappe Fahrpläne mit der Folge von Anschlussbrüchen, schwierig merkbare Konzepte mit Taktwechseln, Taktlücken, Stichfahrten, Rundkursen und zahlreichen Zusatzkursen mit teils abweichenden Linienführungen in der Hauptverkehrszeit.

Mit dem Fahrplan 2026 (ab Dez. 2025) wird das Angebot der SBB auf beiden Hauptlinien angepasst. Zwischen Basel und Liestal wird der S-Bahn-Viertelstundentakt eingeführt, zwischen Basel und Biel ein zweiter Fernverkehrszug mit Halt in Laufen, der auch eine Verschiebung, der heute in Zwingen stattfindenden S-Bahn-Taktkreuzung nach Grellingen, bedingt.

Die neuen S-Bahn-Fahrpläne bieten die Möglichkeit, das Busnetz vollständig zu überprüfen und dabei nebst der Sicherstellung der Anbindung an die Bahn die erkannten Mängel zu beheben.

1.2 Ziele

Durch den Auftraggeber wurden folgende Hauptziele definiert:

- Stabiles Angebotskonzept mit hoher Anschlusssicherheit (ausreichend Reserven für Baustellen, Fahrplanänderungen SBB, neue Antriebstechnologien)
- Der Nachfrage angepasstes Konzept mit Berücksichtigung der Wunschlinien im Pendler-, Schüler- und Freizeitverkehr und der entsprechenden Anschlussprioritäten
- Einfache, merkbare und abgestimmte Fahrpläne
- Effiziente Umläufe ohne lange Standzeiten und mit möglichst wenigen Ausser-Takt-Verdichtungen
- Finanzierbarkeit im Rahmen der kantonalen Vorgaben sowie der Richtlinien des BAV
- Definition der notwendigen Gefässgrössen auf allen Linien

1.3 Perimeter

Durch den Auftraggeber wurde der Perimeter wie folgt definiert:

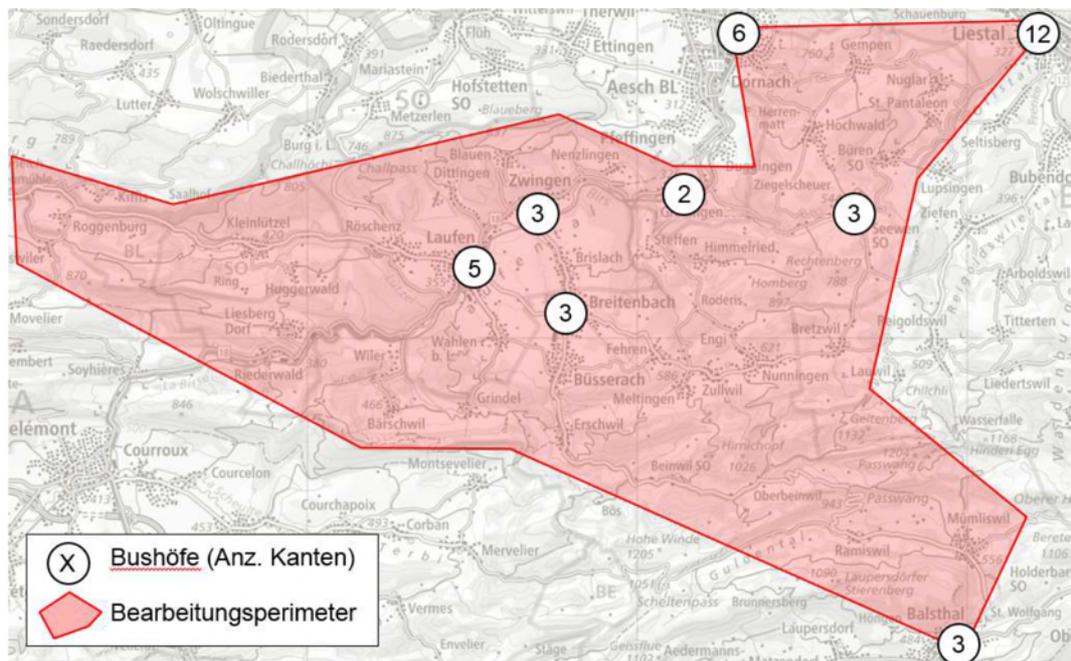


Abbildung 4: Perimeter der Busplanung Laufental–Dorneckberg gemäss Pflichtenheft. Grafik: Kanton Solothurn, AVT.

Der Perimeter umfasst die folgenden Bezirke bzw. Gemeinden:

- Dorneck (SO, nur westlicher Teil, Gemeinden Büren, Dornach, Gempen, Hochwald, Nuglar-St. Pantaleon, Seewen) → der Ortsverkehr Dornach ist nicht Teil des Auftrags, Dornach wird lediglich als Anschlusspunkt betrachtet

- Laufental (BL) ohne Burg i.L. (Gemeinden Blauen, Brislach, Dittingen, Duggingen, Grellingen, Laufen, Liesberg, Nenzlingen, Roggenburg, Röschenz, Wahlen, Zwingen)
- Thierstein (SO, Gemeinden Bärschwil, Beinwil, Breitenbach, Büsserach, Erschwil, Fehren, Grindel, Himmelried, Kleinlützel, Meltingen, Nunningen, Zullwil)

Weiter gehören die Gemeinden Balsthal und Mümliswil-Ramiswil (SO) und Ederswiler (JU) zum Bearbeitungsperimeter.

1.4 Grundlagen

Die folgenden Grundlagen wurden für die Erarbeitung des Konzeptes verwendet:

- Busfahrpläne 2023 (Bundesamt für Verkehr BAV)
- Betriebsdaten der Buslinien: Frequenzen, Pünktlichkeitsauswertungen, Ermittlung von stabilen Fahrzeiten (PostAuto)
- Pendlermatrix 2018 (Bundesamt für Statistik Bfs)
- öV-Güteklassen Fahrplanjahr 2023 (Bundesamt für Raumentwicklung ARE) und ergänzende Angaben aus den kantonalen Richtplänen und Gesetzgebungen zum Thema Erschliessungsqualität.
- Verteilung Einwohner und Arbeitsplätze (Vollzeitäquivalente) im Hektarraster (Bfs)
- Geplante Bahnangebote im Fahrplan 2026 (SBB / BAV)
- Daten aus Kundenzufriedenheitsumfragen ab 2016 (Auftraggeber)
- Projektrelevante Forderungen aus Fahrplanverfahren, ggf. relevante kommunale Planungen (Auftraggeber)
- Relevante Inputs aus kantonalen Planungsgrundlagen (Auftraggeber)
- Befragung der betroffenen Gemeinden zu Anliegen und Wünschen betreffend öffentlichen Verkehr (Durchgeführt durch Auftraggeber).

1.5 Projektbegleitung

Das Projekt wurde durch ein Projektteam aus Auftraggeber und Betreiber eng begleitet. Folgende Personen waren Teil dieses Projektteams:

- Daniel Schwarz, Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau (Vorsitz)
- Dominic Wyler, Kanton Basel-Landschaft, Amt für Raumplanung
- Benjamin Ruef, PostAuto Gebiet Nord, Angebotsplaner
- Pascal Stebler, Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau (situativer Einbezug)
- Jonas Schaufelberger, asa AG, Projektleiter

Das Projektteam traf sich zu mehreren Sitzungen und hat dabei die wesentlichen Analysen und Konzeptelemente erörtert und die zu publizierenden Dokumente geprüft.

Anschliessend an die Erarbeitung wird im Sommer 2023 eine Mitwirkung durchgeführt. Dabei erhalten die Gemeinden, Schulverbände und weitere Interessierte die Möglichkeit, die vorgeschlagene Variante kritisch zu beurteilen und Anträge für eine weitere Verbesserung zu formulieren.

2. Analyse

2.1 Aktuelles ÖV-Angebot

Der Netzplan des aktuellen ÖV-Angebotes ist in Beilage 1 zu finden. Die Netzgrafik in Beilage 2a-e stellen die Fahrplanzustände für verschiedene Zeiten dar.

Die folgende Tabelle zeigt die aktuellen Buslinien mit ihren relevanten Betriebsdaten auf:

Linien-Nr.	Streckenführung	Takt HVZ/NVZ/RVZ [1]	Gefässgrösse [2]	Ausrichtung [3]	Bemerkung
67	Dornach–Gempen–Hochwald–Seewen	30' / 60' / 60'	SB	Dornach: S3 Basel (S3 Laufen) Seewen: 116 Grellingen, 111 Liestal.	In Seewen verknüpft mit Linie 116.
	Seewen Herrenmatt–Musikautomaten	EK			
69	Laufen–Chalhöchi–Metzerlen(–Flüh)	-- / 120 / --	SB	Keine gezielten Anschlüsse im Perimeter (Ausrichtung an Knoten Flüh)	
73	Liestal–Nuglar–St. Pantaleon–Liestal (Rundkurs)	-- / 60' / EK	SB	Liestal: IC6 Basel, S3 Olten.	
	Liestal–Nuglar–St. Pantaleon–Büren	30' / -- / --	SB	IR Basel, Zürich und Olten, HVZ-S3 Olten.	
111	Laufen–Breitenbach–Nunningen	20' / 30' / 60'	SB / GB	Laufen: S3 Basel (zeitweise auch IC51)	Relativ früher Betriebsschluss.
	Nunningen–Seewen–Liestal	30' / 60' / 60'	SB / GB	Liestal: S3 Basel, IC6 Olten, HVZ auch IC6 Basel und S3 Olten.	
112	Laufen–Röschenz–Kleinlützel	30'+ / 60' / 60'	SB / GB	Laufen: S3 Basel (teilweise auch IC51)	
	Kleinlützel–Roggenburg	EK' / EK / --	KB / SB	Kleinlützel: 112 (Stammkurs) Laufen.	Linienführung in Roggenburg unterschiedlich je Tageszeit.
	Kleinlützel–Huggerwald	EK / -- / --	KB	Kleinlützel: 112 (Stammkurs) Laufen.	Fahrplan v.a. an Schulzeiten ausgerichtet.

114	Laufen–Wahlen–Grindel–Bärschwil	30' / 60' / 60'	SB	Laufen: S3 Basel (teilweise auch IC51)	Abendangebot in Verbindung mit Linie 118.
115	Zwingen–Breitenbach–Erschwil	30'+ / 30' / 30'	SB / GB	Zwingen: S3 Basel und Laufen. Beinwil: Div. Anschlüsse zu Linie 111 (unterschiedlich je nach Kurs und Tageszeit).	In HVZ Zusatzkurse mit Anschluss auf Zusatz-S-Bahnen.
	Erschwil–Beinwil	60' / 120' / --	SB / GB		In HVZ auf Schüler abgestimmt / in NVZ 120' Mo-Sa, 60' am So.
	Beinwil Neuhüsli–Passwang–Ramiswil	-- / 120' / --	SB / GB		Mo-Sa alle 120 Minuten, So stündlich.
	Ramiswil–Mümliswil–Balsthal	30' / 60' / 60'	SB / GB	Balsthal: OeBB Oensingen.	In Randstunden weiter bis/ab Oensingen.
116	Grellingen–Seewen	30' / 60' / --	SB	Grellingen: S3 Basel Seewen: 67 Gempen–Dornach, 111 Liestal.	In Seewen verknüpft mit Linie 67. Einzelne Kurse in NVZ bis/ab Musikautomaten.
117	Grellingen–Himmelried–Nunningen	30' / 60' / 60'	SB	Grellingen: S3 Basel Nunningen: 111 Laufen.	Früher Betriebschluss in Randzeit.
	Himmelried Dorf–Waldeck–Ennetbach	EK / -- / --	KB		Kleinbus, abgestimmt hauptsächlich auf Schülerverkehr.
118	Laufen–Liesberg–Riederwald	30' / 60' / 60'	SB	Laufen: S3 Basel (teilweise auch IC51)	In NVZ einzelne 2-Stunden-Lücken. Liesberg Dorf wird in HVZ nur in Lastrichtung bedient. In Randstunden Bedienung via Linie 114 (Laufen–Bärschwil–Riederwald–Laufen).
119	Laufen–Dittingen–Blauen–Zwingen–Nenzlingen	30' / 60' / 60'	SB / KB	Laufen: IC51 Basel (Teilweise auch S3) Zwingen: S3 Basel und Laufen.	Unterschiedliche Fahrwege je nach Tageszeit; es werden nicht alle Dörfer gleichzeitig bedient.

22.006	Roggenburg–Ederswiler– Soyhières(–Delémont– Châtillon)	30' / 120' / 60'	SB / KB	Je nach Tageszeit und Lastrichtung unterschiedlich.	MobiJU-Linie (Fe- derführung Kan- ton Jura). Früher Betriebsschluss.
		[1] EK = Einzelkurse (nicht vertaktet) [2] SB = Solobus, GB = Gelenkbus, KB = Kleinbus [3] In Klammern: Ebenfalls möglich mit etwas längerer Wartezeit.			

Die Auflistung zeigt auf, dass auf verschiedenen Linien kein vollständig systematisches Angebot besteht. Dies betrifft insbesondere:

- Den Betriebsschluss. Je nach Linie und Dorf sind die spätestmöglichen Ankünfte sehr unterschiedlich.
- Das Angebot in Randstunden: Auf verschiedenen Linien (insbesondere 67, 114, 117, 118, 119) bestehen teilweise stark abweichende Fahrzeiten, Fahrlagen und Anschlüsse.
- Die Verstärkung in der Hauptverkehrszeit: Auf einigen Linien (insbesondere 73, 112, 114, 118, 119) kommt es aufgrund der Schülerbedürfnisse zu starken Abweichungen vom Grundtakt.
- Lastrichtungsabhängige Angebote: Auf einigen Linien (insbesondere 73, 111, 117, 119) kommt es im Tagesverlauf zu einer Verschiebung der Taktzeiten, um Anschlüsse nur in eine Richtung anzubieten.

2.2 Aktuelle ÖV-Nutzung

Beilage 3 zeigt die ÖV-Frequenzen an einem durchschnittlichen Werktag in der 2. Jahreshälfte 2022 auf. Im Folgenden eine verkleinerte Darstellung:

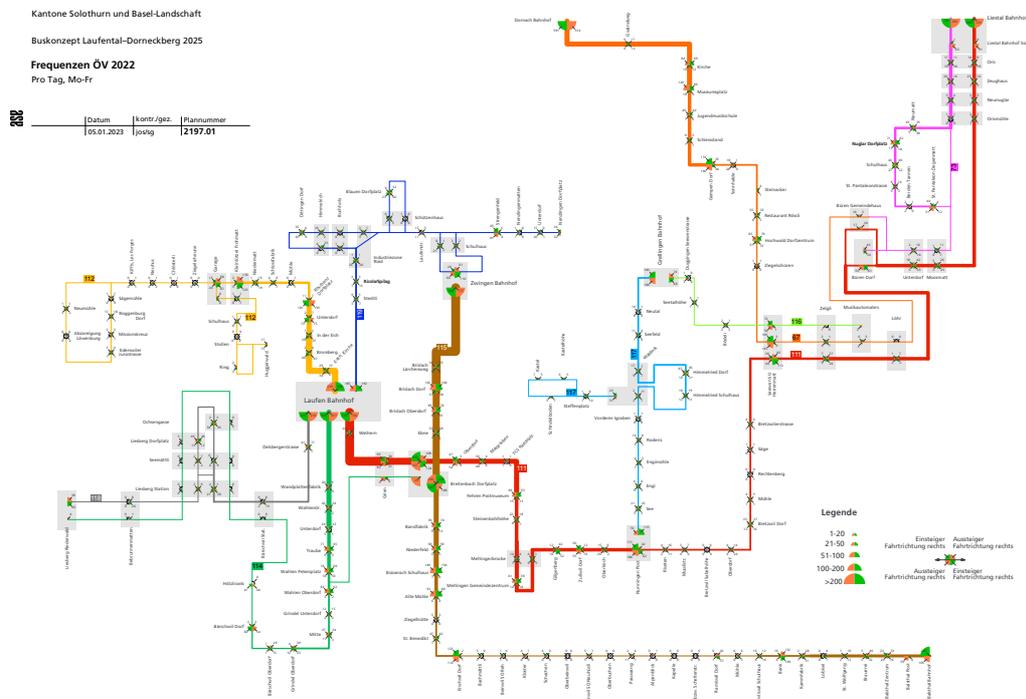


Abbildung 5: Bus-Frequenzen im Raum Laufental–Dorneckberg, vgl. Beilage 3.

Der ÖV im Perimeter wird gesamthaft betrachtet zufriedenstellend genutzt. Es gibt allerdings Ausnahmen:

- Die Kleinbus-Kurse der Linien 112 (Kleinlützel–Huggerwald) und 117 (Himmelried Waldeck–Ennetbach) sind verglichen mit dem Aufwand sehr schwach genutzt. Beide Kurse werden in erster Linie durch Schüler genutzt.
- Die Linie 116 Grellingen–Seewen ist ebenfalls durchwegs schwach genutzt. Auch bei Mitbetrachtung des 95%-Wertes wäre ein Kleinbus für diese Linie eigentlich ausreichend.
- Am anderen Ende der Skala kommt es auf verschiedenen Linien zu Kapazitätsengpässen. Betroffen sind insbesondere die folgenden Linien:
 - 67 (insbesondere zwischen Dornach Dorf und Bahnhof, aber auch bereits bis/ab Gempen) – auf dieser Linie wirkt sich die fehlende Möglichkeit zum Gelenkbusseinsatz negativ aus.
 - 111 (vor allem zwischen Liestal und Breitenbach aufgrund der Zubringerfunktion zu Linie 115, aber auch vereinzelt zwischen Seewen, Büren und Liestal)
 - 112 (ausschliesslich zwischen Laufen und Röschenz)

- 115 vor allem im Bereich Büsserach–Breitenbach–Zwingen
- 73, 114, 118 und 119 ausschliesslich auf sehr spezifischen Kursen mit hohen Schülerfrequenzen.

Die Kapazitätsgrenze ist aktuell dank Beiwagen nirgends erreicht, allerdings führt die Starke Auslastung auch der vorhandenen Stehplätze stellenweise dazu, dass die Attraktivität des ÖV reduziert wird (vor allem dort, wo es auch im Pendler- anstatt nur im Schülerverkehr zu Stehplätzen kommt).

2.3 Pünktlichkeit

Die Pünktlichkeit wurde über alle Buslinien analysiert. Dabei zeigte sich, dass über das ganze Netz zahlreiche Defizite bestehen. Insbesondere zu nennen sind:

- Ungünstige Verteilung der Fahr-/Standzeiten auf gewissen Linien. Stark betroffen sind insbesondere die Linien 111 (ungünstige Verteilung auch aufgrund Anschlüssen) und 115 (zu wenig Zeit auf den Talabschnitten, zu viel Zeit am Passwang).
- Zu knappe Wendezeiten z.B. in Beinwil und Kleinlützel, wodurch Verspätungen auf die Gegenrichtung übertragen werden.
- Durch die sehr grossen Puffer vor Ankunft in Laufen insbesondere bei den Linien 114, 118 und 119 fahren die Busse an Zwischenhalten deutlich zu spät ab, erreichen aber die Endhaltestelle trotzdem meist pünktlich.
- Das zusammenhängende System der Linien 67 und 116 (Durchlauf Dornach–Hochwald–Seewen–Grellingen) weist insgesamt zu wenig Zeit auf, bedingt auch durch die oftmals bereits verspätete Abfahrt in Dornach und die fehlenden Standzeiten an den Endpunkten. Aufgrund der bekannten „sehr offensiven“ Fahrweise dürfte auch der ermittelte tatsächliche Zeitbedarf der Busse zu gering sein.

Aufgrund der zahlreichen Probleme wurde beschlossen, die Fahrzeiten durch Post-Auto neu schätzen zu lassen, damit über das ganze Gebiet eine vergleichbare Qualität erreicht wird. Dadurch können fallweise auch die Reisezeiten verlängert werden, dafür aber stabilere Anschlüsse angeboten werden.

2.4 Örtliche Erschliessung (Güteklassen)

Der Kanton Solothurn legt in seinem überarbeiteten ÖV-Gesetz grundsätzlich fest, dass jede Gemeinde durch den öffentlichen Verkehr erschlossen sein muss. Dies ist im gesamten Perimeter ohne Probleme erfüllt. Eine weitere Definition, was als „erschlossen“ gilt, ist nicht festgelegt.

Im Kanton Basel-Landschaft wird die Mindesterschliessung im so genannten Angebotsdekret („Dekret über das Angebot im regionalen Personenverkehr“, 483.1) geregelt. Zu erschliessen sind dabei:

- Ortschaften
- Zusammenhängende Gebiete, welche mindestens 6 Hektaren aufweisen und durchschnittlich pro überbaute Hektare wenigstens 100 Einwohner und/oder Arbeitsplätze aufweisen.

Im Kanton Baselland sind alle diese Gebiete grundsätzlich durch den ÖV erschlossen. Allerdings bestehen an den Rändern der Ortschaften einzelne Lücken, bei denen die im Angebotsdekret festgelegten, von der Angebotsdichte abhängigen Distanzen zur nächsten Haltestelle nicht erfüllt sind (im Laufental i.d.R. 300 Meter).

Zusätzliche Hinweise über die Erschliessungsqualität geben die so genannten ÖV-Güteklassen, gemäss Berechnungsmethodik des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE). Diese wurden berechnet und sind in Beilage 4 aufgezeigt, zusammen mit einer Definition von Gebieten, bei denen eine bessere Erschliessung zu prüfen ist. Dabei zeigen sich auch in dieser Auswertung keine Gebiete, welche eine zusätzliche ÖV-Linie rechtfertigen würden. Zu prüfen sind zusätzliche Anbindungen somit lediglich dort, wo Standzeiten einer Buslinie diese rechtfertigen würden.

2.5 Bahnangebot

Das Bahnangebot zwischen Laufen, Basel und Liestal wird sich in den kommenden Jahren wesentlich verändern. Hervorzuheben sind insbesondere:

- Halbstündliche Fernverkehrsverbindungen zwischen Basel, Delémont und Biel ab Dezember 2025.
- Infolge dessen systematischer Halbstundentakt auf der S3 zwischen Laufen, Basel und Olten mit Kreuzung neu in Grellingen anstatt Zwingen.
- Vier stündliche S-Bahnen zwischen Basel und Liestal ab Dezember 2025, mit Änderungen im Minutenbereich bei den übrigen Zügen auf dieser Strecke.

Die folgende Grafik zeigt die Änderung der Zeiten an den für das Buskonzept relevanten Halten auf:

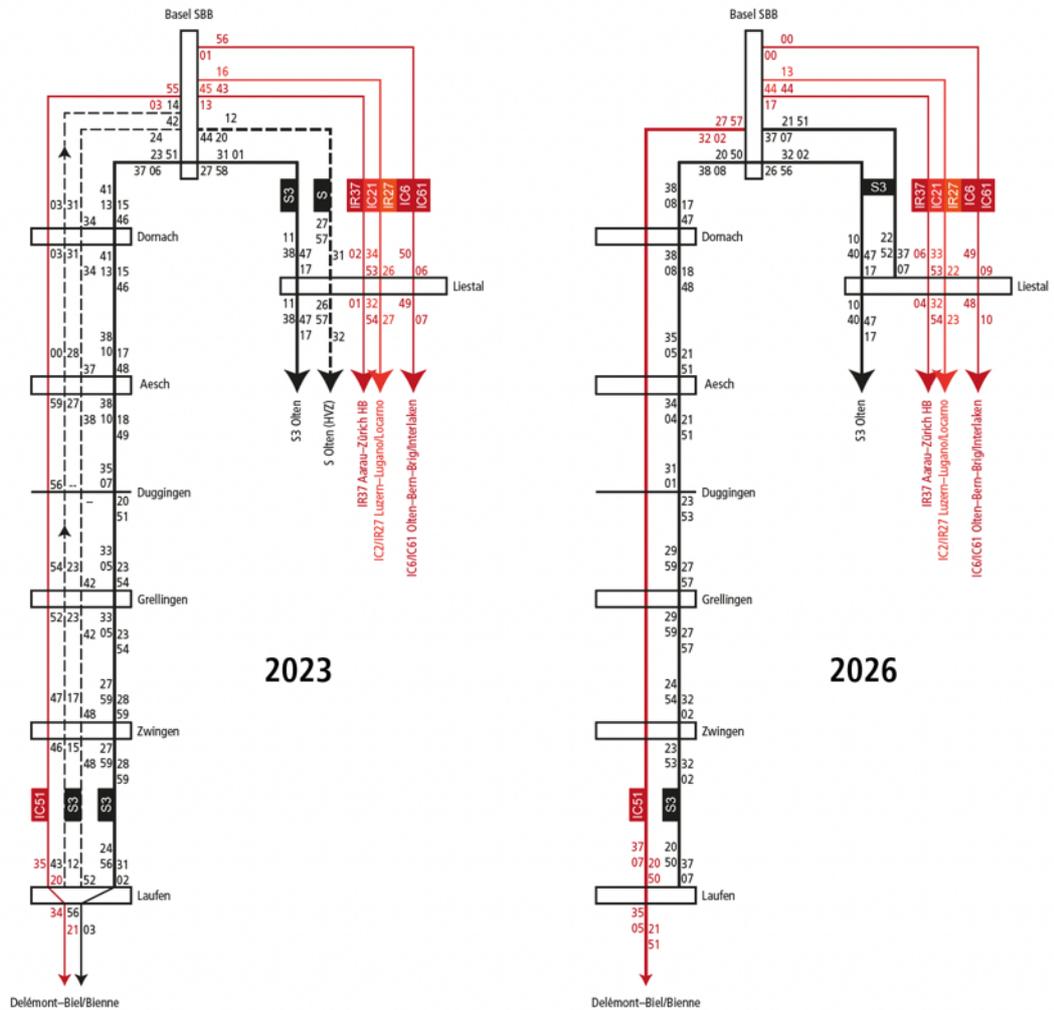


Abbildung 6: Bahnfahrplan 2023 und 2026. Gestrichelt: Angebot nur in Hauptverkehrszeit in Lastrichtung (morgens Richtung Basel, abends ab Basel Richtung Olten und Laufen). Zusätzliche Züge Basel–Aesch in Hauptverkehrszeit für 2026ff. durch Kantone angestrebt, von SBB bisher jedoch nicht zugesichert.

Die relevanten Änderungen an der Anschluss-Situation für die Busse werden in Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** hergeleitet.

2.6 Siedlungsstruktur

Die Siedlungsstruktur im Gebiet wird in Beilage 5 aufgezeigt. Dabei werden die Einwohner und Arbeitsplätze in zusammenhängenden Siedlungen ohne Bahnanschluss aufgezeigt (welche nicht deckungsgleich mit den Gemeinden bzw. Ortschaften sind).

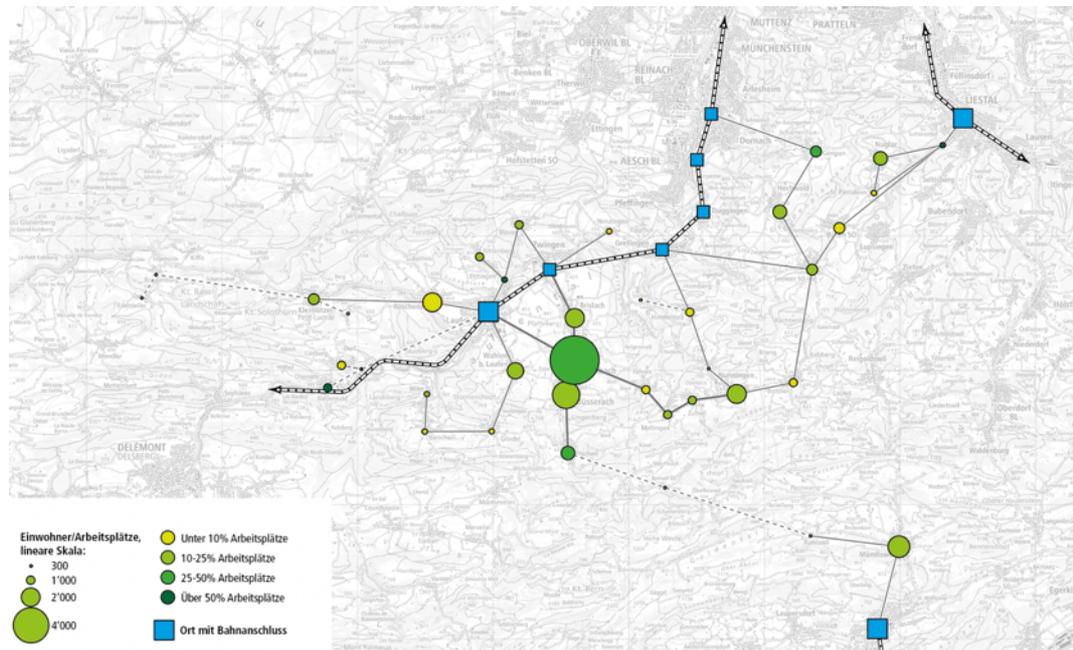


Abbildung 7: Siedlungsstruktur im Perimeter. Abbildung in voller Grösse vgl. Beilage 5.

Die Struktur im Perimeter ist geprägt durch die beiden Zentren Laufen und Liestal mit weiterführenden Schulen und zahlreichen Einkaufs- und Gewerbenutzungen. Als relevantes weiteres Zentrumsgebiet ist Brislach–Breitenbach–Büsserach zu nennen, mit zusammen deutlich mehr Einwohnern als Laufen und einer starken Arbeitsplatzkonzentration, jedoch deutlich weniger ausgeprägter Zentrumsfunktion punkto Schulen und Einkaufsmöglichkeiten.

Der übrige Perimeter ist sehr ländlich ohne wesentliche Siedlungsschwerpunkte abgesehen von den Schulen als lokale strukturierende Elemente.

Der Vergleich mit der heutigen ÖV-Angebotsdichte zeigt, dass vor allem rund um Laufen stellenweise das Potential für eine Verdichtung über den Halbstundentakt hinaus gegeben ist. In den übrigen Gebieten ist eher eine Systematisierung des Halbstundentaktes anzustreben (oder bei tieferen Potentialen ein systematischer Stundentakt). Aufgrund der Siedlungsgrössen ist die weitere Erschliessung von Huggerwald und Ennetbach (als Ortsteile) infrage zu stellen.

Ein wesentlicher Teil der Analyse der Struktur stellen die Pendlerströme dar. Diese wurden in Beilage 6 anhand der Pendlerstatistik 2018 des Bundes dargestellt.

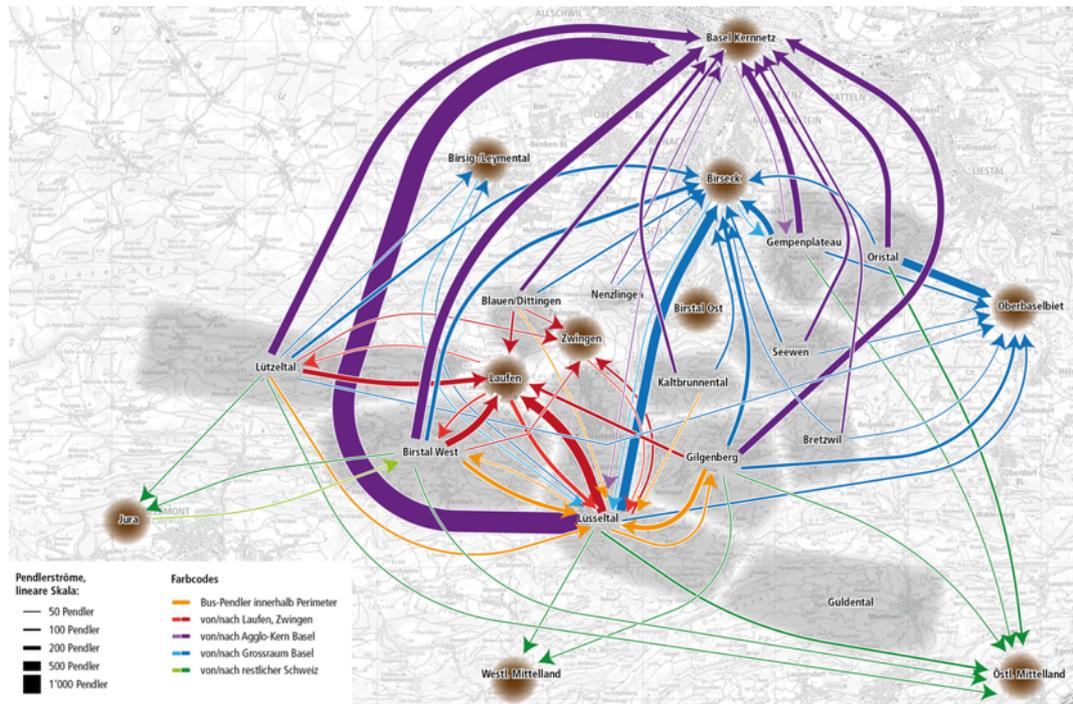


Abbildung 8: Pendlerströme gemäss Pendlerstatistik 2018 des Bundesamtes für Statistik, zusammengefasst.

Im Wesentlichen können folgende Schlüsse gezogen werden:

- Stärkster Anziehungspunkt für Berufspendler ist das „Kernnetz Basel“, also das Einzugsgebiet des Basler Tram- und Stadtbusnetzes. Aufgrund der Generalisierung der Pendlerstatistik auf Gemeindeebene sind allerdings in dieser Summe auch Gebiete vorhanden, die rascher ab Dreispitz oder mit Bus/Tram ab Aesch, Dornach und Münchenstein erreichbar sind.
- In der Summe dürften die über die S3 abgewickelten Pendlerströme somit relativ hoch sein, da dieser S-Bahn-Linie auch die Pendlerströme ins Birseck und Birsigtal zuzuordnen sind.
- Innerhalb des Laufentals sind je nach Gebiet die Stadt Laufen oder aber das Gebiet um Breitenbach wichtigste Anziehungspunkte.
- Das Oberbaselbiet (hier stark vereinfacht für das Einzugsgebiet rund um Liestal genannt) ist nur ab den Dörfern im Oristal (Nuglar, St. Pantaleon, Büren) das wichtigste lokale Einzugsgebiet. Relevante Pendlerströme bestehen auch aus den Räumen Gilgenberg, Gempenplateau und Seewen, diese sind aber jeweils den Strömen ins Birseck, nach Basel und teilweise auch in den Raum Breitenbach/Laufen untergeordnet.
- Es bestehen kaum nennenswerte Pendlerströme vom und ins Mittelland.

2.7 Schulstruktur

Die Struktur der Schulverbände im Perimeter wird wesentlich durch die Kantone und Bezirke beeinflusst und ist dadurch sehr komplex. Sie wird im Sinne einer Übersicht in Beilage 7 dargestellt.

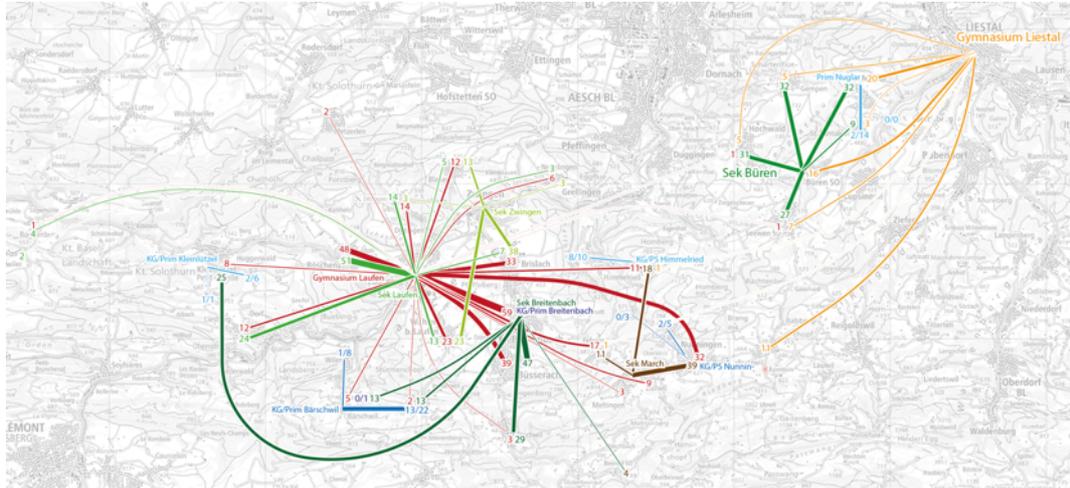


Abbildung 9: Übersicht über die relevanten Schülerströme im Perimeter. Grafik in voller Grösse vgl. Beilage 7.

Besondere Aufmerksamkeit verlangen einerseits die Ströme nach Laufen und Liestal, die sich morgens zeitlich ungünstig mit dem parallelen Pendlerverkehr überlagern, und andererseits die sehr dispersen Ströme zu den Solothurner Schulstandorten in Büren und Breitenbach, die mit den über den übrigen Tag sinnvollen Linienverläufen kaum zu vereinbaren sind. Im Rahmen der Erarbeitung wird aufzuzeigen sein, welche dieser Ströme anstatt mit dem Linienverkehr sinnvoller mit einer eigenen Schülerverbindung abgedeckt werden können.

2.8 Gemeindeumfrage

Zur Erhebung der Bedürfnisse der Gemeinden und Schulen wurde im Vorfeld der Bearbeitung eine Umfrage bei den Gemeindebehörden im gesamten Perimeter durchgeführt und ausgewertet. Auf eine vollständige Wiedergabe der Resultate wird an dieser Stelle verzichtet. Zusammenfassend werden insbesondere folgende Handlungsfelder festgehalten:

- Entspanntere Fahrlagen zwecks Komfort- und Sicherheitsverbesserung (insbesondere die heutige Lage auf der Linie 67 wird bemängelt).
- Ausbau auf Halbstundentakt ausserhalb der Hauptverkehrszeit (Büren, Dornach, Gempfen, Hochwald, Nuglar, St. Pantaleon, Wahlen)
- Verbesserung der Bahnanschlüsse in Liestal bzw. Beibehalt Haltestelle Bahnhof Süd (Priorität Fernverkehr)

- Verbesserung der Bahnanschlüsse von/nach Laufen in Grellingen (aktuell knapp verpasst)
- 15-Minuten-Takt im Laufental (S-Bahn)
- Verbesserung der Verbindungen von/nach Delémont oder auf den IC von/nach Basel (Prioritäten sind je nach Gemeinden unterschiedlich)
- Ausreichende Kapazitäten in den Hauptverkehrszeiten (diverse Linien)
- Ausbau der Betriebszeiten abends (gewisse Gemeinden mit letztem Bus vor 22 Uhr oder mit umständlichen Abendangeboten (Bärschwil, Liesberg)
- Verschiedene Gebiete mit Wunsch nach besserer ÖV-Erschliessung bestehend (Bärschwil Oberwiler, Brislach Auhübel, Grellingen Wacht, Grellingen Büttenen, Hochwald Nettenberg, Liestal Oristal, Röschenz Oberdorf,) oder zukünftig geplant (Dittingen Industriegebiet Ried)
- Neue „Querverbindungen“ (Bärschwil Dorf–Station, Büsserach–Wahlen, Erschwil–Büsserach–Laufen direkt, Gempfen–Nuglar–Liestal, Hochwald–Dornach direkt, Ausbau Verbindung Chall)
- Direktere Verbindungen von Dittingen / Blauen / Nenzlingen zu den Zielorten Laufen und Basel
- Kein Umstieg in Kleinlützel für Fahrt Roggenburg–Laufen (vor allem im Schülerverkehr)
- Bessere Abstimmung mit den Schulen (Breitenbach, Dornach)
- Ausbau Ortsbus Himmelried

Aufgrund der Tatsache, dass die betrieblichen Möglichkeiten beschränkt sind und sich die Wünsche der Gemeinden naturgemäss teilweise im Widerspruch zueinander stehen, können nicht sämtliche Anliegen erfüllt werden. Sämtliche Anliegen werden allerdings geprüft und dort erfüllt, wo sich eine Möglichkeit dafür ergibt und das Anliegen vom wirtschaftlichen Standpunkt her vertretbar ist.

2.9 Synthese / Beurteilung

Die Betrachtung der einzelnen Analysen führt zu folgenden Schlüssen:

- Die heutige ÖV-Erschliessung des Perimeters ist im Grundsatz gut, ein weiterer Ausbau der Erschliessung in der Fläche ist nicht notwendig.
- Einzelne Zusatzerschliessungen im Rahmen der Ausnützung von Standzeiten sind zu prüfen.
- Die zeitliche Erschliessung ist verbesserungsfähig: Vergleichbare Bedienungsqualitäten in Randstunden über den ganzen Perimeter, eine Systematisierung der Takte sowie eine Angleichung der Taktdichten an die vorhandenen Potentiale sind anzustreben.

- Die Abdeckung der Schülerströme steht in Konkurrenz zu einer sauberen Vertaktung der Angebote. Wo möglich, sind die Schulzeiten an optimierte ÖV-Zeiten anzupassen. Wo die Beförderung der Schüler die Kapazität des üblichen Linienangebotes übersteigt, sind Zusatzfahrten weiterhin möglich, aber optimal so zu legen, dass sie auch für Pendler einen Zusatznutzen bringen.

3. Konzept

3.1 Grundsätze

Die folgende Grafik zeigt die Grundstruktur des zukünftigen Busnetzes auf:

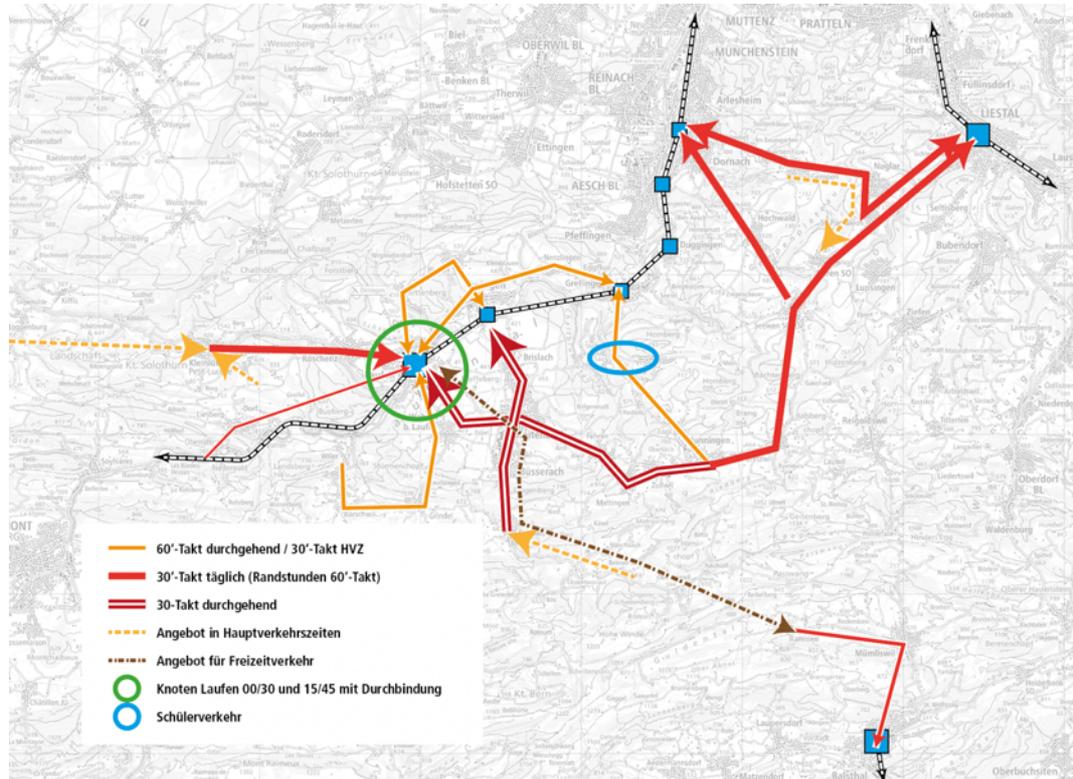


Abbildung 10: Grundstruktur des Buskonzeptes Laufental–Dorneckberg 2026.

Dem Grundnetz liegen folgende Planungsgrundsätze zugrunde:

- Systematische Fahrlagen im Stunden- oder Halbstundentakt, mit Überlagerung zu Viertelstundentakten in den Abschnitten mit der grössten Nachfrage
- Definition der Grundtakte aufgrund der Siedlungsstruktur (Einwohner- und Arbeitsplatzpotentiale, Pendlerströme) in vier Stufen:
 - Durchgehender Halbstundentakt Mo-So
 - Halbstundentakt mit Ausdünnung am Samstag- und Sonntagmorgen sowie spätabends
 - Stundentakt mit Verdichtung zum 30-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit
 - Reines HVZ-Angebot
- Systematische Ausdünnungen in Randstunden (möglichst keine abweichenden Randstunden-Konzepte)

- Busknoten in Laufen zu jeder Viertelstunde – dadurch etwas längere, aber dafür stabile Übergänge Bus–Bahn und neu schlanke Anschlussmöglichkeiten zwischen allen Buslinien.
- Verknüpfung der Buslinien untereinander an weiteren Knoten (Breitenbach, Nunningen, Seewen)
- Ausrichtung der Schulen auf den Taktverkehr anstatt der bisherigen, zahlreichen Taktabweichungen (Ausnahme: einzelne Abweichungen sind dort denkbar, wo ohnehin Zusatzfahrzeuge aus Kapazitätsgründen eingesetzt werden müssen).

Die Grafik auf der folgenden Seite zeigt die daraus resultierende grundsätzliche Netzstruktur auf:

3.2 Netzschemata

Die Netz-Schemata auf den folgenden Seiten zeigen das Angebot systematisch in Hauptverkehrszeit, Wochentagen tagsüber, Wochenende tagsüber und in Randstunden (Sa-So frühmorgens sowie täglich spätabends) auf.

Die Anschlüsse in den Busknoten sind mit orangen Linien dargestellt, die Taktichte über die Liniendicke (vgl. Legende).

Netzgrafiken über die jeweiligen Betriebszustände sind in den Beilagen 8a-c zu finden.

3.2.1 Hauptverkehrszeit (Montag bis Freitag morgens und abends, ggf. auch mit-tags)

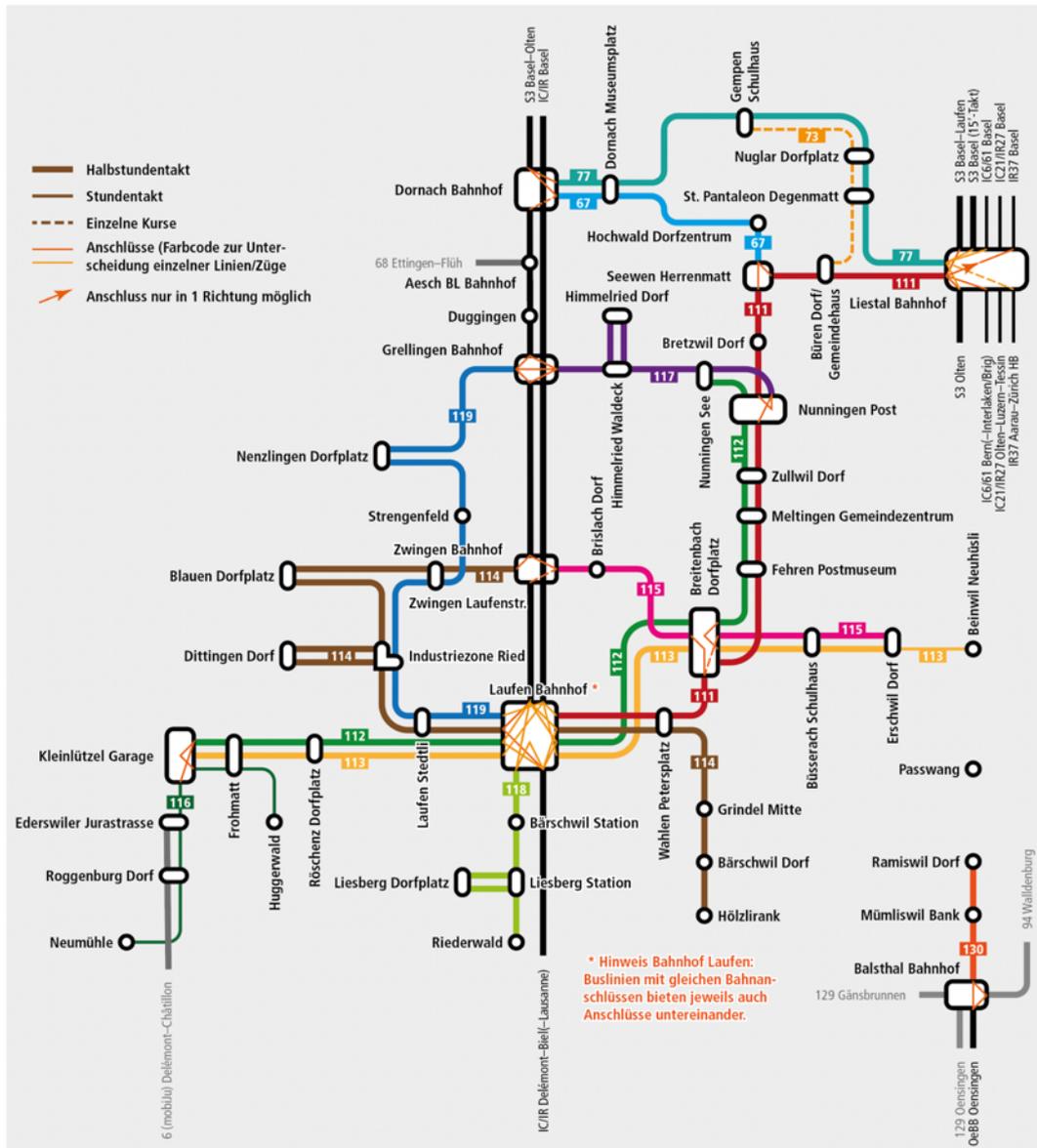


Abbildung 11: Netzplan Laufental–Dorneckberg 2026, Hauptverkehrszeit.

3.2.4 Randzeiten (Sa/So frühmorgens, täglich am späteren Abend)

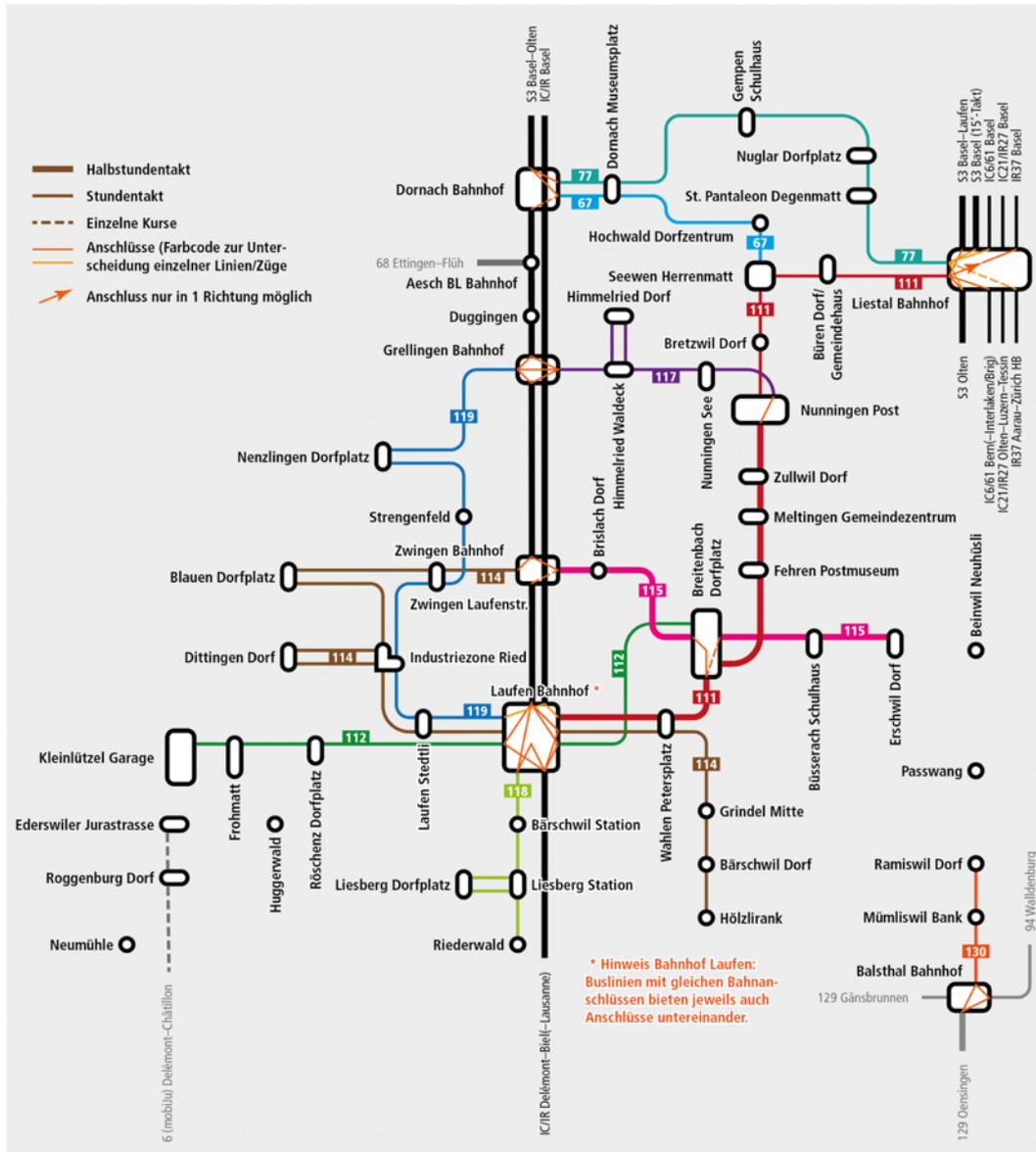


Abbildung 14: Netzplan Laufental–Dorneckberg 2026, Randstunden (abends, sowie Sa/So frühmorgens).

3.3 Linienübersicht

Die folgende Tabelle zeigt die wesentlichen Daten der Buslinien auf:

Linien-Nr.	Streckenführung	Takt HVZ/NVZ/RVZ [1]	Gefässgrösse [2]	Anschlüsse	Bemerkung
67	Dornach–Hochwald–Seewen	30' / 30' / 60'	SB	Dornach von/nach Basel (S3) Seewen von/nach Laufen und Liestal (111)	
69	Laufen–Chalhöchi–Metzerlen(–Flüh)	-- / 120' / --	SB	Keine gezielten Anschlüsse im Perimeter (Ausrichtung an Knoten Flüh)	Keine Anpassung im Rahmen Buskonzept Laufental.
73	Gempfen–Nuglar–St. Pantaleon–Büren SO	EK	SB	Einzelne Kurse in Büren von/nach Seewen–Laufen (111)	Tangentiallinie mit Schwerpunkt Schülerverkehr.
77	Dornach–Gempfen–Nuglar–St. Pantaleon–Liestal	30' / 30' / 60'	SB	Dornach von/nach Basel (S3) Liestal von/nach Basel (Zusatz-S3/IC6/IC61) und Olten (S3)	Lastrichtungsbetrieb: Anschlüsse bis Mittag in Fahrtrichtung Basel (und Zürich) optimiert, ab Nachmittag in Gegenrichtung.
111	Laufen–Wahlen–Breitenbach–Nunningen–Seewen–Büren–Liestal	30' / 30' / 60'	GB	Laufen von/nach Basel (IC/RE) sowie auf Buslinien 113 (HVZ) und 119 Nunningen von/nach Grellingen (117) Seewen von/nach Hochwald–Dornach (67) Liestal von/nach Basel (S3) und Olten (IC6/61, S3)	Zwischen Laufen und Nunningen bis Betriebschluss im 30-Minuten-Takt. Laufen–Breitenbach–Nunningen in HVZ mit Linie 112 zum 15-Minuten-Takt überlagert. Laufen–Wahlen mit Linie 114 zum 15'-Takt überlagert.
112	Kleinlützel–Röschenz–Laufen–Breitenbach	30' / 30' / 60'	GB	Laufen von/nach Basel (S3), Delémont (IC/RE) und auf Buslinien 114, 118 Kleinlützel auf Buslinie 116.	In HVZ mit Linie 113 zum 15'-Takt überlagert.

	Breitenbach–Nunningen See	30' / -- / --	GB	Breitenbach von/nach Erschwil–Beinwil (113)	Mit Linie 111 zum 15'-Takt überlagert.
113	Kleinlützel–Röschenz–Laufen–Breitenbach–Erschwil–Beinwil	30' / -- / --	GB	Laufen von/nach Basel (IC/RE) sowie Buslinien 111 und 119. Breitenbach von/nach Nunningen (112).	Kleinlützel–Breitenbach mit Linie 112 zum 15'-Takt überlagert. Breitenbach–Erschwil mit Linie 115 überlagert. Erschwil–Beinwil nur stündlich.
114	Bärschwil–Grindel–Wahlen–Laufen–Dittingen–Blauen–Zwingen	30' / 60' / 60'	SB	Laufen von/nach Basel (S3) und Delémont (IC/RE) sowie auf Buslinien 112 und 118. Zwingen von/nach Basel (S3)	Wahlen–Laufen mit Linie 111 zum 15'-Takt überlagert. Laufen–Industriezone Ried mit Linie 119 zum 15'-Takt überlagert.
115	Zwingen–Breitenbach–Erschwil	30'-Takt durchgehend	GB	Zwingen von/nach Basel (S3), von/nach Laufen mit längerer Wartezeit Breitenbach von/nach Laufen (111) mit längerer Wartezeit.	Breitenbach–Erschwil in HVZ durch Linie 113 überlagert.
116	Roggenburg–Kleinlützel–Huggerwald	60' / EK / --	KB	Kleinlützel von/nach Laufen (112)	Kleinbus-Linie mit Grundangebot.
117	Nunningen–Himmelried–Grellingen	30' / 60' / 60'	SB	Grellingen von/nach Basel und Laufen (S3) Nunningen von/nach Liestal und Laufen (111)	
118	Laufen–Liesberg–Riederwald	30' / 60' / 60'	SB	Laufen von/nach Basel (S3), Delémont (IR/IC) und auf die Buslinien 112, 114	
119	Laufen–Zwingen Strengfeld–Nenzlingen–Grellingen	30' / 60' / 60'	SB	Laufen von/nach Basel (IC/IR) Grellingen von/nach Basel und Laufen (S3)	
130	Balsthal–Ramiswil	30' / 30' / 60'	SB	Balsthal von/nach Oensingen (OeBB), im Grundtakt weiter nach Zürich, im 30'-Takt auch nach Solothurn.	Mo-Fr durchgehender 30-Minuten-Takt möglich (keine Lücken Passwang)
	Ramiswil–Passwang–Erschwil–Breitenbach–Laufen	-- / 60' / --	GB	Laufen von/nach Basel (IC/RE)	Verlängerung der Linie 130: - Mo-Fr 4 Kurse pro Tag mit Umstieg in Ramiswil

					- Sa/So Stunden- takt mit Gelenk- bus
--	--	--	--	--	---

Ein Linienplan über das gesamte Gebiet ist in Beilage 9 zu finden. Die folgenden Unterkapitel zeigen die Konzeptstruktur über die einzelnen Korridore / Linien auf.

3.4 Details: Konzept Laufen West

Die folgende Grafik (Auszug aus Beilage 9) zeigt das Linienkonzept in den Gebieten westlich von Laufen auf:

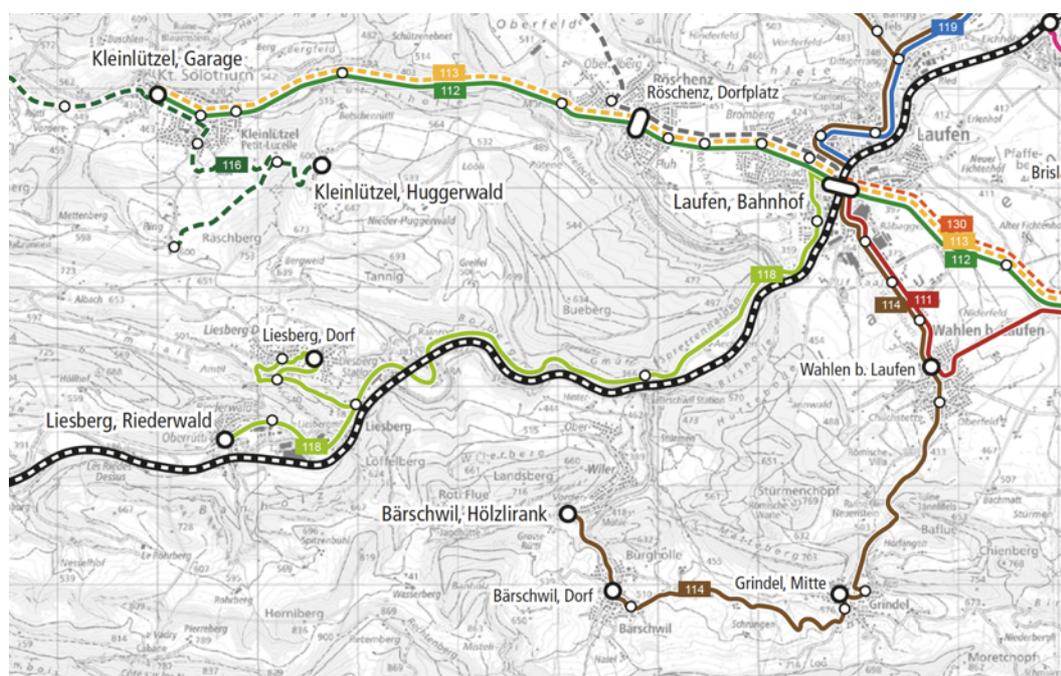


Abbildung 15: Konzeptdetails westlich von Laufen.

Grundsätzlich fahren alle Linien ab Laufen westwärts ab dem Knoten 15/45, das heisst mit Anschluss von/nach Basel mit S3 und von/nach Biel mit IC. Damit kann dem insbesondere aus diesem Teil des Perimeters geäusserte Wunsch nach besseren Anschlüssen von/nach Delémont entsprochen werden.

Die Linie 112 wird von/nach Breitenbach (–Nunningen in HVZ) durchgebunden, die Linie 114 von/nach Dittingen–Blauen–Zwingen, womit interessante Direktverbindungen über das Zentrum hinaus entstehen.

Die Linie 112 fährt täglich im Halbstundentakt (mit Ausdünnung zum Stundentakt Sa/So frühmorgens sowie täglich ab 21 Uhr). Die Linien 114 und 118 fahren stündlich und werden in der Hauptverkehrszeit zum Halbstundentakt verdichtet.

Ebenfalls in der Hauptverkehrszeit fährt die Linie 113, welche zwischen Kleinlützel, Laufen und Breitenbach die Linie 112 zum Viertelstundentakt verdichtet und weiterfährt nach Erschwil und (stündlich) Beinwil.

Die Anbindung von Roggenburg, Ederswiler und Huggerwald wird neu nur noch in den Hauptverkehrszeiten (bzw. 6x pro Tag am Samstag und Sonntag) mit Kleinbus eingeplant (Liniennummer neu 116). Damit können auf den Linien 112 und 113 immer Gelenkbusse eingesetzt werden.

3.5 Details: Konzept Lüsseltal / March

Die folgende Grafik (Auszug aus Beilage 9) zeigt das Linienkonzept rund um Breitenbach auf:

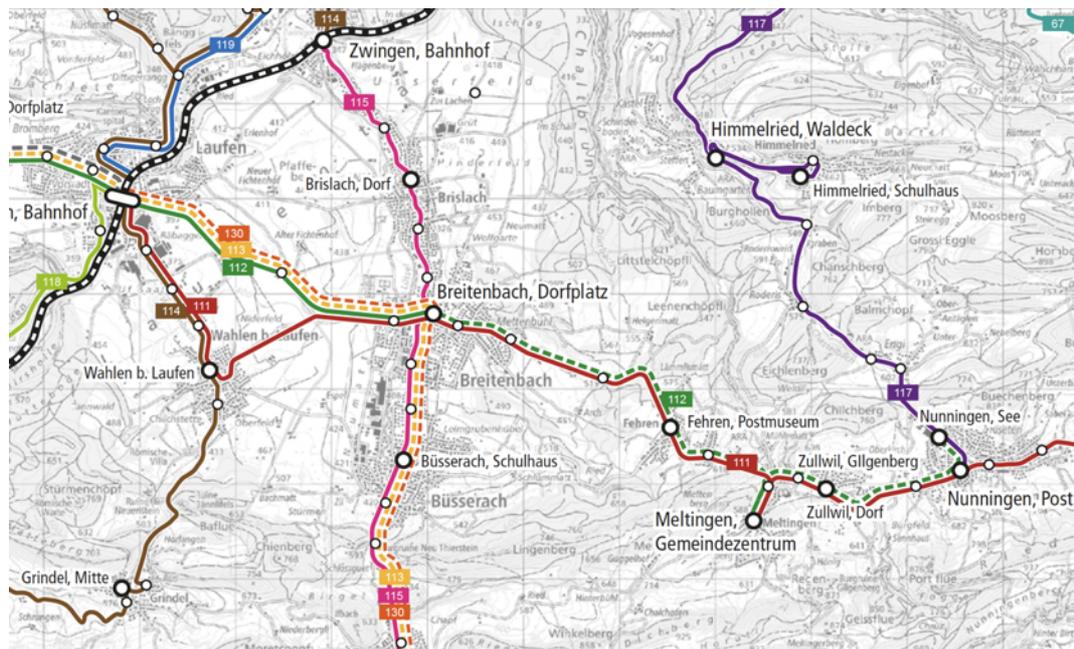


Abbildung 16: Konzeptdetails im Raum Breitenbach.

Kernelemente des Konzeptes in diesem Gebiet sind die Linien 111 Laufen–Nunningen(–Liestal) und 115 Zwingen–Erschwil. Beide Linien verkehren von Montag bis Sonntag durchwegs im Halbstundentakt und stellen so die Grunderschliessung dieses relativ dicht besiedelten Gebietes sicher. Die Linie 111 führt neu ab Laufen über Wahlen nach Breitenbach, um die Erschliessung in diesem Korridor zu verbessern; als direkte Verbindung Laufen–Breitenbach steht die Linie 112 zur Verfügung, welche um 15 Minuten versetzt fährt und so einen ganztägigen Viertelstundentakt (mit Lücken in Randstunden) gewährleistet.

In der Hauptverkehrszeit wird das Angebot zusätzlich verstärkt:

- Die Linie 112 fährt dann weiter bis Nunningen, was für den ganzen Korridor Laufen–Nunningen den Viertelstundentakt ergibt.
- Die zusätzliche Linie 113 führt ab Kleinlützel im Halbstundentakt über Laufen, Breitenbach und Büsserach nach Erschwil sowie stündlich weiter nach Beinwil. Damit wird das Lüsseltal zu diesen Zeiten wieder direkt an Laufen angebunden.

- Durch Eckanschluss der Linien 112 und 113 in Breitenbach ergibt sich auch eine gute Anschlussverbindung Nunningen–Breitenbach–Erschwil, welche für Pendler interessant ist.
- An Wochenenden (und 4x von Montag bis Freitag) nutzt die Linie Balsthal–Passwang–Laufen die Fahrlage der Linie 113, womit die Direktverbindung aus dem Lüsseltal nach Laufen auf den IC nach Basel auch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten angeboten wird.

Mit diesen Verdichtungen soll eine bessere Verteilung der Nachfrage erzielt werden und der ÖV gleichzeitig in diesem potentialstarken Gebiet weiter gefördert werden.

3.6 Detail: Korridor Birstal

Die folgende Grafik (Auszug aus Beilage 9) zeigt das Linienkonzept im Birstal zwischen Laufen und Grellingen auf:

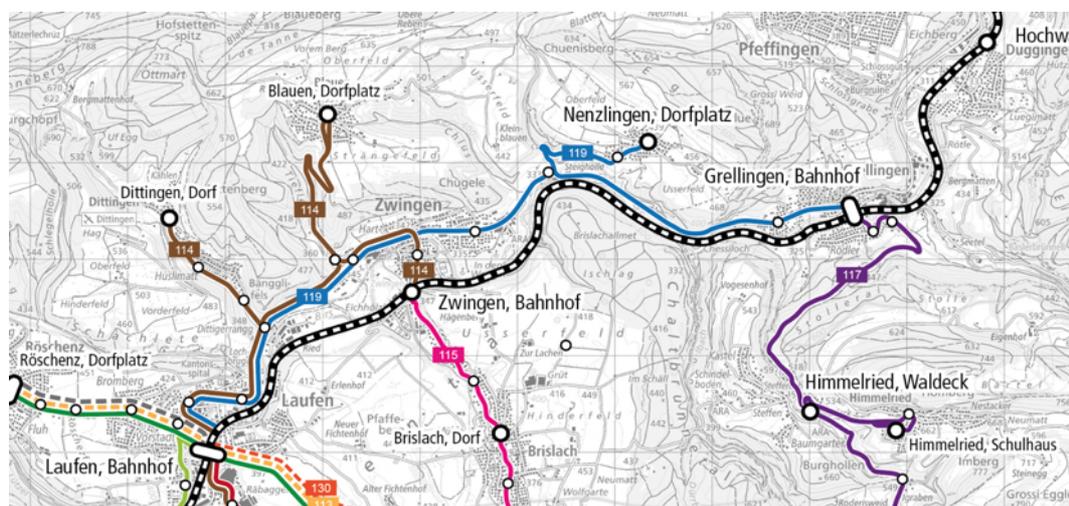


Abbildung 17: Konzeptdetails im Raum Birstal zwischen Laufen und Grellingen.

Das aktuelle Konzept der Linie 119 zwischen Laufen und Nenzlingen hat sich im Grundsatz bewährt. Allerdings ist dieses aufgrund der neuen SBB-Fahrzeiten nicht mehr möglich und muss überarbeitet werden.

Da sich ohne Erhöhung des Fahrzeugeinsatzes das heutige Angebotsniveau nicht mehr aufrechterhalten lässt, wird eine komplette Neukonzeption durchgeführt mit dem Ziel, zusätzliche Nutzergruppen für den Bus zu gewinnen:

- Die Linie 114 führt ab Bärschwil und Laufen über Dittingen und Blauen nach Zwingen. Sie stellt sowohl in Laufen als auch in Zwingen Anschluss an die S-Bahn von und nach Basel her, wobei in Zwingen eine längere Wartezeit resultiert. Da die Abfahrten in Dittingen und Blauen je Richtung um ca. 30 Minuten verschoben sind, ergibt sich ein Halbstundentakt abwechselnd über Laufen und Zwingen nach Basel.

- Die Linie 119 führt neu von Laufen direkt nach Zwingen Strengfeld, Nenzlingen und Grellingen. Die Linie wird in Laufen an den IC von/nach Basel, in Grellingen an die S3 in beide Richtungen angebunden. So resultiert für Nenzlingen ebenfalls ein Halbstundentakt von und nach Basel mit wechselndem Reiseweg. Zwingen Strengfeld kann neu halbstündlich rasch von und nach Laufen angebunden werden, ebenso werden in Grellingen zusätzliche Potentiale erschlossen.

Durch diese Kombination können in Spitzenzeiten das Stedtli und die Industriezone Ried im Viertelstundentakt an den Knoten Laufen angebunden werden.

Ebenfalls systematisiert wird das Angebot im Bereich Himmelried, indem die Linie 117 nun ganztags denselben Reiseweg via Dorf fährt. Die Anbindung von Ennetbach mittels Kleinbus wird im Linienverkehr nicht weitergeführt – dies, weil sich gezeigt hat, dass die Frequenzen ausserhalb des Schülerverkehrs keinen Linienverkehr rechtfertigen. Ein weiterer Betrieb scheidet ausserdem an den Kriterien des Bundesamtes für Verkehr.

3.7 Detail: Dorneckberg

Die folgende Grafik (Auszug aus Beilage 9) zeigt das Linienkonzept im Dorneckberg auf:

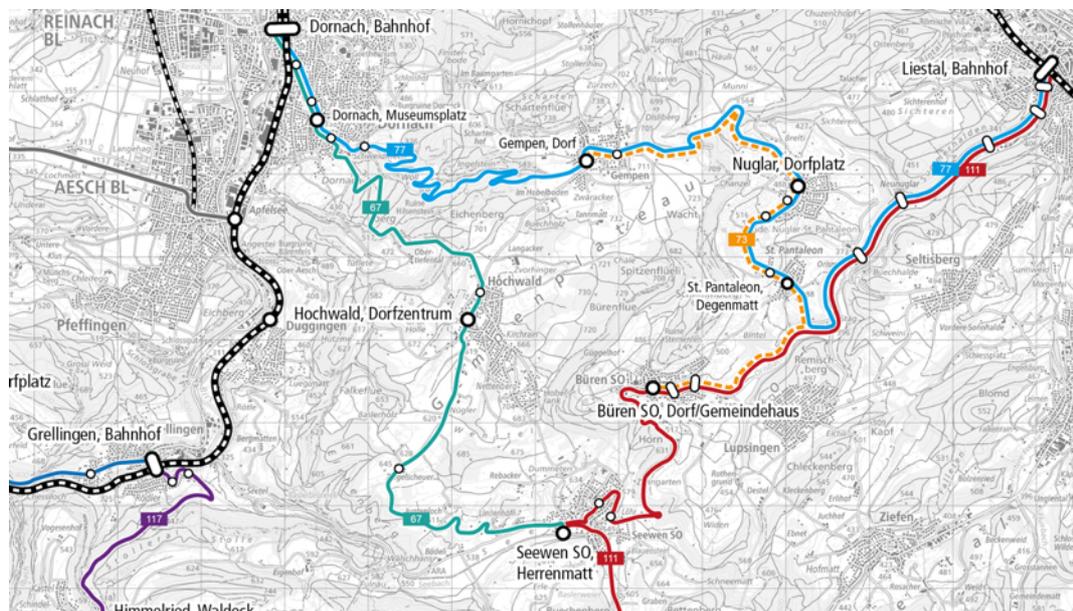


Abbildung 18: Konzeptdetails im Raum Dorneckberg.

In diesem Gebiet werden die Linien komplett neu organisiert:

- Die Linie 67 fährt nicht mehr über Gempfen, und bedient somit den Abschnitt Dornach–Hochwald–Seewen. Durch die Beschleunigung kann Seewen gleichwertig mit der bisherigen Linie 116 an Basel angebunden werden, weshalb die im übrigen schlecht ausgelastete Linie 116 gestrichen wird. Im Knoten Seewen bestehen Anschlüsse zwischen der Linie 67 und der Linie 111 in beide Richtungen.

- Die Bedienung von Gempfen wird durch die neue Linie 77 übernommen, welche halbstündlich von Dornach über Gempfen, Nuglar und St. Pantaleon nach Liestal fährt. Sie ersetzt somit auch die bisherige Linie 73. Die Linie wird in Lastrichtung optimiert, damit morgens schlanke Anschlüsse nach und abends von Basel bestehen. Eine Verbesserung der Anschluss-Situation bringt der S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Aesch Ende 2028.
- Die Linie 73 stellt die Anbindung von Gempfen, Nuglar und St. Pantaleon an den Schulstandort Büren SO sicher. Die Linie fährt nur von Montag bis Freitag an Schultagen, ist aber als reguläre Buslinie auch durch Dritte nutzbar.

Die Linien 67 und 77, ebenso wie die Linie 111, fahren täglich im Halbstundentakt, mit Ausnahme der frühen Morgenstunden am Samstag und Sonntag sowie täglich ab 21 Uhr (Stundentakt). Damit kann das Angebot in diesen Korridoren deutlich verbessert werden.

3.8 Detail: Bus-Knoten Laufen

Am Bahnhof Laufen wird ein komplett neues Fahrplankonzept eingeführt, welches Anschlüsse zwischen zahlreichen Buslinien und somit zahlreiche regionale ÖV-Verbindungen mit schlankem Anschluss (oder umsteigefrei) ermöglicht. Dies basiert auf folgendem Grundprinzip:

- Die Züge kreuzen in Laufen ungefähr zu den Minuten xx.05–xx.07 und xx.35–xx.37 (IR Delémont–Basel und S3 Basel–Laufen), sowie xx.20–xx.21 und xx.50–xx.51 (S3 Laufen–Basel und IR Basel–Delémont).
- Die Bus-Ankünfte und -Abfahrten liegen jeweils dazwischen: xx.27–29 und 57–59 mit Anschluss von/nach Basel mit Fernverkehr sowie xx.12–xx.14 und xx.42–xx.44 mit Anschluss von/nach Basel mit S3 sowie von/nach Delémont (siehe folgende Grafik):



Abbildung 19: Anschlussknoten Laufen als „Anschluss-Uhr“ dargestellt. Lesebeispiel: Zur Minute 05 kommt der IC Biel–Basel in Laufen an und verlässt den Bahnhof zur Minute 07 wieder, wenn die S-Bahn Olten–Laufen in Laufen angekommen ist.

Durch dieses System verlängern sich die Umsteigezeiten Bahn–Bus auf 7-8 Minuten (S-Bahn) bzw. 9-10 Minuten (IC). Dafür resultieren zahlreiche Vorteile:

- Die Bahnanschlüsse werden stabiler – auch bei Verspätungen von bis zu 5 Minuten können die Züge noch erreicht werden, und umgekehrt können die Busse entsprechende Bahn-Verspätungen abwarten, ohne die pünktliche Ankunft in Gegenrichtung zu gefährden.
- Es können Anschlüsse zwischen den verschiedenen Buslinien angeboten werden. So entstehen neu durchgehende Reiseketten:
 - Umsteigefrei zwischen Kleinlützel und Breitenbach, Bärschwil, Grindel, Wahlen, Dittingen und Blauen (inkl. Industriezonen Ried und Wahlenstrasse), in der Hauptverkehrszeit zudem durchgehend zwischen Kleinlützel, Röschenz, Büsserach, Erschwil und Nunningen.
 - Mit schlankem Anschluss im Knoten 14/44 zwischen Bärschwil, Grindel, Wahlen, Liesberg, Röschenz, Kleinlützel, Blauen, Dittingen und Breitenbach (in HVZ auch bis Nunningen).
 - Mit schlankem Anschluss im Knoten 29/59 zwischen Liestal, Nunningen, der March, Breitenbach, Wahlen, Laufen, Zwingen, Nenzlingen (und in HVZ auch Büsserach, Erschwil, Beinwil, Röschenz und Kleinlützel).

Dies ist auch für den Ortsverkehr rund um Laufen von Vorteil, wo zahlreiche neue Direktverbindungen entstehen (siehe folgendes Kapitel).

3.9 Schülerverkehr

Die Beförderung von Schülern erfolgt in der Regel im Linienverkehr und im Taktfahrplan; die Kantone bitten die Schulen, nach Möglichkeit die Schulzeiten so zu legen, dass diese mit dem Taktfahrplan korrespondieren und die für den Schülerverkehr benötigten Kapazitäten im Rahmen der Vernehmlassung zu kommunizieren. Im Fall von „Mehrfach-Belegungen“ von Kursen durch verschiedene Schulen ist eine Staffelung sinnvoll:

- Absprache zwischen Kanti Laufen sowie Sek-Standorten in Laufen, Breitenbach und Gilgenberg sinnvoll
- Absprache zwischen Kantonsschule Liestal und Sek-Standort Büren

Zusätzlich zu den bereits existierenden Schülertransporten ausserhalb des ÖV sind folgende **Abweichungen vom oben formulierten Prinzip** eingeplant.

Die Beförderung der **Schüler innerhalb von Himmelried** soll zukünftig durch einen Schulbus erfolgen, da sich gezeigt hat, dass auch mit dem Angebotsausbau 2022 keine wesentliche Nachfragesteigerung abgesehen vom Schülerverkehr stattgefunden hat. Das Bundesamt für Verkehr wird dieses Angebot deshalb nicht mehr mitbestellen. Mit einem Schulbus kann hier flexibler auf die Nachfrage und geänderte Anforderungen reagiert werden.

Die Beförderung der Schüler **ab Gempen und Nuglar-St. Pantaleon nach Büren** und zurück erfolgt durch die neue Buslinie 73, welche zu den übrigen Linienangeboten überlagert, aber weiterhin als Linienverkehr angeboten wird. Optional sind hier auch zusätzliche Kurse für den (geringen) Pendlerverkehr denkbar.

Im Abschnitt **Roggenburg–Kleinlützel–Huggerwald** wird zukünftig durchgehend mit Kleinbus geplant; so kann der nachfragestarke Abschnitt Laufen–Röschenz–Kleinlützel durchgehend mit Gelenkbus bedient werden. Grundsätzlich sind Anpassungen am Grundtakt nach Huggerwald und Roggenburg zwecks Schülerbeförderung möglich, sofern mit dem eingesetzten Fahrzeug die Bedürfnisse beider Gemeinden abgedeckt werden können. Andernfalls muss auf dem Ast Kleinlützel–Huggerwald ein Schulbus-Angebot ausserhalb des ÖV geschaffen werden, da die Potentiale und Nutzerzahlen für den Einsatz eines eigenen Fahrzeuges deutlich zu gering sind.

3.10 Nachtangebote

Die Auswirkungen auf die Nachtlinien (Betrieb Fr/Sa und Sa/So) wurden bisher noch nicht näher untersucht. Die Berücksichtigung des Nachtangebots in den Fahrplänen erfolgt in einer späteren Phase nach Abschluss der Mitwirkung zum Konzeptvorschlag. Grundsätzlich darf davon ausgegangen werden, dass die heutige Angebotsqualität aufrecht erhalten bleibt.

3.11 Bedienung Seewen Musikautomaten

Das Museum für Musikautomaten finanziert heute mit einem finanziellen Beitrag die direkte Bedienung der Haltestelle Seewen SO, Musikautomaten mit Kursen der Linien 67 und 116. Die Nachfrage an dieser Haltestelle ist am Wochenende relevant, Mo-Fr hingegen wenig bedeutend.

Mit dem neuen Konzept ist eine Bedienung der Haltestelle mit den vorhandenen ÖV-Linien nicht mehr möglich. Die Haltestelle Zelgli (Linie 111) befindet sich in einer zumutbaren Distanz von rund 400 Metern von dem Museum. Um die Qualität zu verbessern, besteht für das Museum die Möglichkeit, zum Beispiel am Wochenende einen Shuttlebetrieb mit Kleinbus zwischen Seewen Herrenmatt und Museum zu finanzieren (halbstündliche Verbindungen mit sehr guten Anschlüssen von/nach Liestal, Dornach-Arlesheim sowie Laufen - Breitenbach).

3.12 Betriebsaufwand

Die Anzahl der gesamthaft eingesetzten Fahrzeuge bleibt mit dem vorliegenden Konzept in der Hauptverkehrszeit auf dem heutigen Niveau (+ 2 Fahrzeuge, wobei davon ausgegangen werden darf, dass tendenziell weniger Beiwagen als heute nötig sind). Der Anstieg ist hingegen in den Nebenverkehrszeiten deutlich:

Linien-Nr.	Fahrzeugbedarf 2023 (ohne reine Beiwagen)			Fahrzeugbedarf Konzept (ohne reine Beiwagen)			Differenz	Bemerkungen
	HVZ	NVZ	RVZ	HVZ	NVZ	RVZ		
67	2	1.5	1	2	2	1	= -0.5 =	Teilverlagerung auf Linie 77
73	2	0.5	0.5	1	-	-	-1 -0.5 -0.5	Teilverlagerung auf Linie 77
77	-	-	-	3	3	1.5	+3 +3 +1.5	Neue Linie (Teilersatz 67 und 73)
111	6	3.5	2.5	5	5	2.5	-1 +1.5 =	Leistungen z.T. neu auf Linie 112.
112	4	1	1	3	2	1	-1 +1 =	Leistungen z.T. von 111 / auf 113 und 116.
113	-	-	-	3	-	-	+3 = =	Neue Linie (nur HVZ)
114	2	1	0.5	4	2	2	+2 +1 +1.5	Leistungen z.T. von Linie 119
115	5	3	3	2	2	2	-3 -1 -1	Leistungen z.T. auf Linie 112 und 130.
116 alt	1	0.5	-	-	-	-	-1 -0.5 =	Wegfall Linie.
116 neu	-	-	-	1	1	-	+1 +1 =	Leistungen von Linie 112.
117	3	1	1	2	1	1	-1 = =	Wegfall Erschliessung Ennetbach.
118	2	1	0.5	2	1	1	= = +0.5	Neu eigenständiges Angebot in RVZ.
119	2	1	1	2	1	1	= = =	Teil-Leistungen neu auf Linie 114.
130	-	-	-	1	2	1	+1 +2 +1	Leistungen südlich Passwang ex Linie 115.
SUMME	29	14	11	31	22	14	+2 +8 +3	

Gründe für den Anstieg des Fahrzeugbedarfes sind insbesondere:

- Der durchgehende Halbstundentakt in Nebenverkehrszeiten für den ganzen Dorneckberg sowie für das Lützelal,
- Die neue Direktverbindung Gempen–Liestal,
- Die Neukonzeption des Angebotes an der heutigen Linie 119, welche neu ganztags 2 statt 1 Fahrzeug erfordert, dafür aber für viele Ziele (etwa für die Reisekette von allen drei Dörfern nach Basel) den Halbstundentakt mit abwechselndem Reiseweg über Laufen bzw. Grellingen/Zwingen ermöglicht,
- Der Viertelstunden- (anstatt 20-Minuten-)Takt in der HVZ für den Korridor Laufen–Nunningen,
- Die Wiedereinführung von Direktverbindungen zwischen Laufen und Erschwil.

3.13 Infrastrukturbedarf

Die konzeptionellen Anpassungen bedingen verschiedentlich Infrastrukturbedarf, welcher in der folgenden Liste zusammengetragen ist.

Gemeinde	Massnahme	Grund	Bemerkung
Bärschwil	WC-Anlage Wiler	Kurz-Pause für Fahrpersonal neu an Endpunkt Wiler statt in Laufen.	Kann auch über Schlüssel zugänglich sein. Bei Nicht-Umsetzung ggf. längere Standzeit (und somit Umsteigezeit) in Laufen erforderlich.
Bärschwil, Grindel	Ausweichstellen Bärschwil-Grindelstrasse.	Aufgrund neuer Taktlage Kreuzung Linie 114 zwischen Bärschwil und Grindel.	Die Lage der aktuell einzigen Ausweichstelle ist für den planmässigen Betrieb nicht optimal, sie bedingt Absprache über Funk sowie ggf. längere Wartezeiten für den Kurs Richtung Bärschwil. Im Rahmen der geplanten Strassensanierung sind zusätzliche Ausweichstellen anzustreben (Prüfung der optimalen Standorte mit Postauto).
Beinwil	WC-Anlage Neuhüsli	Kurz-Pause für Fahrpersonal neu an Endpunkt Neuhüsli statt in Laufen.	Kann auch über Schlüssel zugänglich sein. Bei Nicht-Umsetzung ggf. längere Wartezeit in Laufen od. Breitenbach.
Breitenbach, Wahlen	Ausbau Breitenbachweg.	Neu halbstündliche Buslinie (Gelenkbus) auf dieser Verbindung.	Bereits geplant, sollte nach aktuellem Wissensstand bis Umsetzung Buskonzept erfüllt sein.
Dornach	Ausbau Hochwaldstrasse	Regelmässiges Befahren durch Linienbusse.	Kritisch ist in erster Linie die erste Kehre (unterhalb Haus-Nr. 22) bzw. die Sichtweite in dieser Kehre.

Gemeinde	Massnahme	Grund	Bemerkung
Gempen	2 neue Haltestellen „Dorf“ (Hauptstrasse) und „Schulhaus“ (Liestalerstrasse), davon 1 mit Möglichkeit zum Abwarten von Standzeiten.	Neue Linienführung nach Liestal statt Hochwald, Bedienung bestehende Haltestelle „Dorf“ ist wegen Kreuzung der beiden Kurse ungünstig und aufgrund der Fahrzeitverlängerung heikel.	Erhalt bestehende Wendeschleufe ggf. für Schülerkurse erforderlich (zu prüfen nach Vernehmlassung).
Grellingen	Bedarfs-Lichtsignalanlage bei der Einfahrt auf A18 Richtung Zwingen	Neue Buslinie 119 kann nur stabil betrieben werden, wenn keine übermässige Wartezeit entsteht.	Bereits mit ASTRA in Planung aufgrund Bahnersatz Laufental während Bauphase.
Grellingen	1-2 Haltestellen an Linie Richtung Nenzlingen (vorgeschlagene Lage vgl. Beilage 9).	Neue Linie Ermöglicht zusätzliche Nachfrage.	Aufgrund Fahrplanstabilität als Fahrbahnhaltestellen zu erstellen.
Liestal	Erhalt der provisorischen Haltestelle „Bahnhof Süd“.	Bessere Anschluss-Situation insbes. Für Linie 111.	Haltestelle in Gegenrichtung bringt gemäss SBB-Fahrplankonzept 2026+ keine wesentliche Verbesserung. Bei Nicht-Umsetzung kein Anschluss von Linie 111 auf IR 37 nach Basel (Weiterfahrt mit S-Bahn).
Nunningen	Erhalt einer genügenden Haltestelle „Nunningen Dorf“: Wendemöglichkeit für Busse aus Grellingen sowie Kante für je 1 Standard- und Gelenkbus in beide Richtungen.	Anschlüsse zwischen Linien 111 und 117 sowie Wenden der Linie 117.	Falls Wendemöglichkeit direkt bei Hst. Post vorhanden, reicht in 1 Fahrtrichtung eine einzelne Kante für Gelenkbus aus. Wenden der Linie 112 sowie von Kurskursen der Linie 111 (soweit nicht mit 117 verknüpft) kann auf best. Wendeschleufe im Bereich See erfolgen (Infrastruktur ist zu sichern!) Aktuelle Infrastruktur ausreichend, aber nicht gesichert.

Die Kapazitäten der Bushöfe wurden mit dem vorliegenden Konzept überprüft und sollten grundsätzlich ausreichend sein:

Bushof	Linien	Max. Kanten (Fahrplan)	Bemerkung
Breitenbach	111, 112, 113, 115	2-3	Mit 2 Kanten stabiler Betrieb möglich, aber ggf. ohne fixe Kanten-Zuordnung. Mit 3 Kanten kundenfreundliche Zuteilung möglich.
Dornach	67, 77	1	Bei Planbetrieb 1 Kante für beide Linien ausreichend. Allfällige Beiwagen beachten!
Grellingen	117, 119	2	Bisher durch Linie 116 benötigte Kante neu durch Linie 119 belegt.
Laufen	111, 112, 113, 114, 118, 119	Knoten 00/30: 4 Knoten 15/45: 6 (inkl. L. 68)	Davon 3 für Gelenkbus.
Liestal	77, 111	2	Analog aktueller Fahrplan
Seewen	67, 111	3	Aktuelle Infrastruktur ausreichend.
Zwingen	115, 118	2	Kante von Linie 118 kann für Beiwagen Linie 115 mitbenutzt werden.

Im Rahmen des noch nicht überall abgeschlossenen BehiG-Ausbaus der Bushöfe sind diese Grundsätze zu berücksichtigen. Dort, wo bereits Projekte bestehen, sollten diese gemäss aktuellem Wissensstand des Projektteams ausreichend dimensioniert sein.

Wegfall von Haltestellen:

Folgende Haltestellen fallen mit dem neuen Konzept weg:

- Linie 73: Nuglar Neumatt (vorbehaltlich Nachtangebot), Gempen Sonnhalde (wird durch neue Haltestelle Gempen Schulhaus ersetzt), Gempen Steinacker
- Linie 116: Seewen Bödeli, Seewen Seetalhöhe, Duggingen Seewenstrasse

4. Optionale Möglichkeiten

4.1 Erschliessung Oberwiler (Bärschwil)

Erschliessung Oberwiler (Bärschwil): Die Standzeit an der Endhaltestelle Hölzlirank ermöglicht eine Weiterführung der Buslinie 114 bis Oberwiler. Dies bedingt allerdings die Umsetzung entsprechender Infrastrukturen:

- Befahrbarkeit des entsprechenden Abschnittes für Standardbus (unter Beachtung der Verkehrs- und Wintersicherheit)
- Gesetzeskonforme Wendemöglichkeit (ohne Rückwärtsfahrt!) und Möglichkeit zum Abwarten der Standzeit.
- WC für Chauffeure.

Die Linienverlängerung kann auch zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

4.2 Haltestelle Zwingen Dorf (Linie 119)

Die Linie 119 fährt in der aktuellen Planung am Dorf Zwingen „vorbei“. Mit einer zusätzlichen Haltestelle könnten zusätzliche Potentiale abgeholt werden. Aufgrund der topographischen Verhältnisse ist allerdings keine einfache Lösung zu erwarten, zumal aus Sicht Fahrplanstabilität eine Fahrbahnhaltestelle zwingend wäre. Trotzdem wird angeregt, eine entsprechende Haltestelle zeitnah zu prüfen.

5. Auswirkungen für Gemeinden

5.1 Allgemeine Vor- und Nachteile

Das Buskonzept Laufental–Dorneckberg bringt folgende allgemeinen Vorteile:

- Einfaches Liniennetz dank Systematisierung von Takten, Anschlüssen, Betriebszeiten und Randstundenangeboten.
- Bessere Pünktlichkeit durch erhöhte Fahrzeitreserven, bessere Fahrzeitverteilung und längere Umsteigezeiten.
- Bessere Kapazitätsverteilung in stark belasteten Abschnitten dank Viertelstundentakten oder neuen Linienführungen.
- Generell häufigere Fahrten (mit einzelnen Ausnahmen in sehr dünn besiedelten Gebieten des Perimeters).
- Zusätzliche Fahrtmöglichkeiten durch optimalen zeitlichen Abgleich der einzelnen Linien.
- Neue Tangential- und Direktverbindungen zur Entlastung bestehender Reisewege.

Die gewählte Konzeption kann einzelne Nachteile nicht vermeiden, welche teilweise direkt mit den Vorteilen zusammenhängen:

- Längere Gesamtreisezeiten aufgrund von mehr Reserven, längeren Umsteigezeiten und geänderten Fahrzeiten der SBB (und somit als direkte Folge von Systematisierung und Stabilisierung).
- Weniger Möglichkeiten zur minutengenauen Anpassung an die Schulbedürfnisse (insbesondere rund um die Knoten).
- Wegfall einzelner Verbindungen in Randgebieten mit ungenügenden Nachfragezahlen.

Die genauen Auswirkungen auf die jeweilige Gemeinde können Sie den folgenden Unterkapiteln entnehmen.

5.2 Gemeinde Balsthal

Die wesentlichen Änderungen, Vor- und Nachteile werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Angebotsänderungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Linie 115 fährt neu nur noch zwischen Erschwil und Zwingen. - Die Bedienung des Guldentals wird über die (reaktivierte) Linie 130 sichergestellt. Die Linie fährt von Mo-Fr halbstündlich zwischen Balsthal und Ramiswil (4x täglich weiter via Passwang nach Laufen), Sa-So stündlich zwischen Balsthal und Laufen mit Anschluss an den IC von/nach Basel. (In Randzeiten täglich stündlich zwischen Balsthal und Ramiswil). 	
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> - Wiedereinführung der direkten Anbindung von/nach Laufen. - Mo-Fr tagsüber durchgehender Halbstundentakt zwischen Balsthal und Ramiswil möglich (heute wegen der Passwang-Kurse nicht sichergestellt) 	Keine wesentlichen Nachteile.

5.3 Gemeinde Bärschwil

Die wesentlichen Änderungen, Vor- und Nachteile werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Angebotsänderungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Linie 114 (Bärschwil–Laufen) fährt ab Laufen neu weiter via Dittingen und Blauen nach Zwingen. Die Linie fährt während der ganzen Woche ganztags stündlich, in der Hauptverkehrszeit wird ein Halbstundentakt angeboten. Die Linie bedient in Laufen die S3 von/nach Basel und den IC von/nach Delémont–Biel. 	
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Systematik und Fahrplanstabilität. - Zahlreiche neue Anschlussverbindungen in Laufen, z.B. nach Röschenz und Breitenbach. Stedtli und Industriezone Ried sind direkt erreichbar. 	Keine wesentlichen Nachteile.
Infrastrukturen (vgl. Kapitel 3.13)	
<ul style="list-style-type: none"> - Optional: Schaffung der Möglichkeit einer Bedienung von Oberwiler, wenn gewünscht. (Bedingt vollständige Infrastruktur inkl. Wendepplatz und WC). 	

5.4 Gemeinde Beinwil

Die wesentlichen Änderungen, Vor- und Nachteile werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Angebotsänderungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Linie 115 fährt neu nur noch zwischen Erschwil und Zwingen. - In der Hauptverkehrszeit fährt die neue Linie 113 im Stundentakt von Beinwil über Erschwil, Büsserach, Breitenbach, Laufen und Röschenz nach Kleinlützel. Die Linie bietet in Laufen Anschluss an den IC von/nach Basel. In Breitenbach besteht schlanker Anschluss in Richtung Nunningen. - Am Wochenende wird die Fahrlage der Linie 113 stündlich durch die Linie 130 (Laufen–Beinwil–Passwang–Balsthal) übernommen (Mo-Fr 4 tägliche Fahrten). 	
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> - Wiedereinführung der Direktverbindung von/nach Laufen in der Hauptverkehrszeit (und am Wochenende) inkl. Anschluss an den IC von/nach Basel. - Verbesserung der regionalen Anschlussverbindungen in der Hauptverkehrszeit in Richtung Nunningen. - Verbesserung der Fahrplanstabilität. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wegfall der direkten Anschlüsse an die S3 in Zwingen und somit verlängerte Reisezeiten ins Birseck.

5.5 Gemeinde Blauen

Die wesentlichen Änderungen, Vor- und Nachteile werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Angebotsänderungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Die bisherige Linie 119 wird aufgespaltet. Dittingen und Blauen werden neu durch die verlängerte Linie 114 (Bärschwil–Laufen–Dittingen–Blauen–Zwingen) bedient. Die Linie verkehrt ganztags stündlich (Hauptverkehrszeit halbstündlich) und bindet in Laufen die S3 von/nach Basel und den IC von/nach Delémont–Biel sowie in Zwingen mit etwas längerer Wartezeit die S3 von/nach Basel an. 	
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Systematik: Die Linie fährt ganztags in beide Richtungen den gleichen Fahrweg und bietet die gleichen Anschlüsse. - Neue Verbindungen dank besserer Fahrplanlage: Ins Birseck und nach Basel besteht ganztags ein Halbstundentakt, wobei abwechselnd über Laufen und Zwingen gefahren wird. - In Laufen bestehen neue Anschlüsse nach Breitenbach, Liesberg, Röschenz und Kleinlützel. Das Industriegebiet Wahlenstrasse ist umsteigefrei erreichbar. 	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrzeitverlängerung von/nach Basel aufgrund der Anbindung an S-Bahn anstatt IC (dafür verbesserte Anbindung der Arbeitsplätze und Freizeitanlagen im Birseck).

5.6 Gemeinde Breitenbach

Die wesentlichen Änderungen, Vor- und Nachteile werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Angebotsänderungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Linie 111 wird neu täglich von Betriebsbeginn bis Betriebsschluss halbstündlich bedient und verkehrt zwischen Breitenbach und Laufen via Wahlen. Verlängerung ab Nunningen nach Liestal ebenfalls halbstündlich, in Randstunden (Sa/So frühmorgens, täglich ab ca. 21 Uhr) weiterhin stündlicher Betrieb. In Laufen besteht Anschluss an den IC von/nach Basel. In Nunningen besteht Anschluss an die Linie 117 nach Grellingen. In Seewen besteht Anschluss an die Linie 67 nach Dornach. In Liestal bestehen Anschlüsse an den IC6/61 von/nach Bern, die S3 von/nach Basel und Olten sowie (nur in Richtung Basel) an den IR37. - Die Linie 112 (Kleinlützel–Laufen) wird halbstündlich bis Breitenbach verlängert (stündlicher Betrieb Sa/So frühmorgens und täglich ab 21 Uhr). Sie bietet in Laufen Anschluss an die S3 von/nach Basel und an den IC von/nach Delémont–Biel. In der Hauptverkehrszeit wird die Linie halbstündlich nach Nunningen See verlängert. - Die neue Linie 113 (Kleinlützel–Laufen–Breitenbach–Erschwil–Beinwil) fährt nur in der Hauptverkehrszeit. Sie verdichtet die Linie 112 zum Viertelstundentakt und bietet eine Direktverbindung Erschwil–Laufen. In Nebenverkehrszeiten (Mo-Fr 4x täglich, Sa/So stündlich) verkehrt in dieser Fahrlage die Linie 130 ab Balsthal bis Laufen. - Die Linie 115 (Erschwil–Breitenbach–Zwingen) fährt wie gewohnt von früh bis spät halbstündlich und bindet in Zwingen die Züge von/nach Basel an. Wegen Wegfall der S-Bahn-Zusatzzüge fallen auch die Zusatzkurse weg. Stark ausgelastete Kurse werden weiterhin doppelt geführt. 	
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> - Angebotsausbau von/nach Laufen und Nunningen (durchgehender Halbstundentakt während der ganzen Woche), dadurch Erreichbarkeit aller Züge in Laufen und Zwingen. - Neue Direktverbindungen nach Wahlen, Röschenz und Kleinlützel, zahlreiche Anschlussverbindungen an Buslinien in Laufen, z.B. zur Industriezone Ried und nach Liesberg–Riederwald. - Bessere Nachfrageverteilung in der Hauptverkehrszeit durch bis zu 6 Kurse von und nach Laufen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Durch Wegfall der S-Bahn-Zusatzzüge in Zwingen ggf. stärkere Belastung der Stammkurse Linie 115.

5.7 Gemeinde Bretzwil

Die wesentlichen Änderungen, Vor- und Nachteile werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Angebotsänderungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Linie 111 wird neu täglich halbstündlich bedient, in Randstunden (Sa/So frühmorgens, täglich ab ca. 21 Uhr) weiterhin stündlich. In Liestal bestehen Anschlüsse an den IC6/61 von/nach Bern, die S3 von/nach Basel und Olten sowie (nur in Richtung Basel) an den IR37. In Laufen besteht Anschluss an den IC von/nach Basel. In Seewen besteht Anschluss an die Linie 67 nach Dornach. 	
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> - Deutlicher Ausbau des Halbstundentaktes von und nach Liestal und Laufen. - Verbesserung der Fahrplanstabilität im Knoten Seewen dank Anpassungen an der Linie 67. 	Keine wesentlichen Nachteile.

5.8 Gemeinde Brislach

Die wesentlichen Änderungen, Vor- und Nachteile werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Angebotsänderungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Linie 115 (Erschwil–Breitenbach–Zwingen) fährt wie gewohnt von früh bis spät halbstündlich und bindet in Zwingen die Züge von/nach Basel an. In Breitenbach bestehen Anschlüsse von und nach Wahlen und Laufen mit der Linie 111. Wegen Wegfall der S-Bahn-Zusatzzüge fallen auch die Zusatzkurse weg. Stark ausgelastete Kurse werden weiterhin doppelt geführt. 	
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Fahrplanstabilität. - Entkopplung der Linie 115 von der Passwang-Bedienung, dadurch Erhöhung der Kapazitäten am Wochenende. 	<ul style="list-style-type: none"> - Verlängerung der Reisezeit von/nach Laufen wegen Verschiebung der Zugskreuzung von Zwingen nach Grellingen.

5.9 Gemeinde Büren

Die wesentlichen Änderungen, Vor- und Nachteile werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Angebotsänderungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Linie 73 führt an Schultagen ab Gempfen über Nuglar und St. Pantaleon nach Büren und ist auf die Schulzeiten abgestimmt (auch für übrige Nutzergruppen benutzbar). - Die Linie 111 wird neu täglich halbstündlich bedient, in Randstunden (Sa/So frühmorgens, täglich ab ca. 21 Uhr) weiterhin stündlich. In Liestal bestehen Anschlüsse an den IC6/61 von/nach Bern, die S3 von/nach Basel und Olten sowie (nur in Richtung Basel) an den IR37. In Seewen besteht Anschluss an die Linie 67 über Hochwald nach Dornach. 	
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> - Deutlicher Ausbau des Halbstundentaktes von und nach Liestal, Laufen und Dornach (mit Umsteigen auf die Linie 67). - Systematische Anschlüsse in Liestal. - Verbesserung der Fahrplanstabilität auf der Linie 111 und somit auch auf der Anschlussverbindung ins Dorneck. 	Keine wesentlichen Nachteile

5.10 Gemeinde Büsserach

Die wesentlichen Änderungen, Vor- und Nachteile werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Angebotsänderungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Linie 115 (Erschwil–Breitenbach–Zwingen) fährt wie gewohnt von früh bis spät halbstündlich und bindet in Zwingen die Züge von/nach Basel an. In Breitenbach bestehen Anschlüsse von und nach Wahlen und Laufen mit der Linie 111. Wegen Wegfall der S-Bahn-Zusatzzüge fallen auch die Zusatzkurse weg. Stark ausgelastete Kurse werden weiterhin doppelt geführt. - In der Hauptverkehrszeit fährt die neue Linie 113 im Halbstundentakt von Beinwil über Erschwil, Büsserach, Breitenbach, Laufen und Röschenz nach Kleinlützel. Die Linie bietet in Laufen Anschluss an den IC von/nach Basel. In Breitenbach besteht schlanker Anschluss in Richtung Nunningen. - Am Wochenende wird die Fahrplage der Linie 113 stündlich durch die Linie 130 (Laufen–Beinwil–Passwang–Balsthal) übernommen (Mo-Fr 4 tägliche Fahrten). 	
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> - Neue Direktverbindung von/nach Laufen in der Hauptverkehrszeit (und stündlich am Wochenende) inkl. Anschluss an den IC von/nach Basel. - Verbesserung der regionalen Anschlüsse nach Wahlen, zu den Arbeitsplatzgebieten an der Wahlenstrasse in Laufen und in der HVZ in Richtung Nunningen. - Neue Direktverbindung durch das Zentrum von Laufen nach Röschenz und Kleinlützel, zudem neue Anschlussverbindung ins Industriegebiet Ried. - Verbesserung der Fahrplanstabilität. - Entkopplung der Linie 115 von der Passwang-Bedienung, dadurch Erhöhung der Kapazitäten am Wochenende. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ausserhalb der Betriebszeit Linie 113 etwas längere Reisezeiten von/nach Laufen wegen Umweg via Wahlen bzw. Wegfall der direkten Anschlüsse via Zwingen–S3 (die S3 kreuzt neu in Grellingen statt Zwingen).

5.11 Gemeinde Dittingen

Die wesentlichen Änderungen, Vor- und Nachteile werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Angebotsänderungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Die bisherige Linie 119 wird aufgespaltet. Dittingen und Blauen werden neu durch die verlängerte Linie 114 (Bärschwil–Laufen–Dittingen–Blauen–Zwingen) bedient. Die Linie verkehrt ganztags stündlich (Hauptverkehrszeit halbstündlich) und bindet in Laufen die S3 von/nach Basel und den IC von/nach Delémont–Biel sowie in Zwingen mit etwas längerer Wartezeit die S3 von/nach Basel an. - Die Linie 119 fährt neu stündlich zwischen Laufen, Zwingen Strengenfeld, Nenzlingen und Grellingen. Der Bahnhof Zwingen wird nicht mehr bedient. In Laufen wird der IC von/nach Basel angebunden, in Grellingen die S3 in beide Richtungen. In Hauptverkehrszeiten fährt die Linie halbstündlich. 	
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Systematik: Die Linie fährt ganztags in beide Richtungen den gleichen Fahrweg und bietet die gleichen Anschlüsse. - Neue Verbindungen dank besserer Fahrplanlage: Ins Birseck und nach Basel besteht ganztags ein Halbstundentakt, wobei abwechselnd über Laufen und Zwingen gefahren wird. - In Laufen bestehen neue Anschlüsse nach Breitenbach, Liesberg, Röschenz und Kleinlützel. Das Industriegebiet Wahlenstrasse ist umsteigefrei erreichbar. - Die Dittinger Industriezone Ried wird dank der geänderten Linie 119 auch ab zahlreichen weiteren Gebieten und ab dem IC von/nach Basel direkt angebunden. 	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrzeitverlängerung von/nach Basel aufgrund der Anbindung an S-Bahn anstatt IC (dafür verbesserte Anbindung der Arbeitsplätze und Freizeitanlagen im Birseck).

5.12 Gemeinde Dornach

Die wesentlichen Änderungen, Vor- und Nachteile werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Angebotsänderungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Linie 67 fährt neu direkt nach Hochwald und weiter nach Seewen. Die Linie wird neu täglich halbstündlich bedient, in Randstunden (Sa/So frühmorgens, täglich ab ca. 21 Uhr) weiterhin stündlich. - Die neue Linie 77 fährt ab Dornach über Gempfen, Nuglar und St. Pantaleon nach Liestal. Am Vormittag bestehen schlanke Anschlüsse auf die S3 nach Basel (längere Wartezeit ab Basel nach Gempfen), am Nachmittag schlanke Anschlüsse ab Basel. Die Linie wird täglich halbstündlich bedient, in Randstunden (Sa/So frühmorgens, täglich ab ca. 21 Uhr) weiterhin stündlich. 	
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> - Halbstündliche Bedienung des Korridors Bahnhof–Jugendmusikschule (dank Überlagerung der Linien 67 und 77 teilweise auch in Randstunden). - Erhöhte Kapazitäten in Lastrichtung dank verdoppeltem Linienangebot. - Raschere Verbindung von/nach Liestal bzw. den Arbeitsplatzgebieten im Oristal. 	<ul style="list-style-type: none"> - Regelmässiges Befahren der Hochwaldstrasse durch Linienbusse.

5.13 Gemeinde Ederswiler

Die wesentlichen Änderungen, Vor- und Nachteile werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Angebotsänderungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Linie 112 fährt neu täglich halbstündlich (Sa/So frühmorgens und täglich ab 21 Uhr stündlich) zwischen Kleinlützel, Röschenz, Laufen und Breitenbach. In Laufen besteht Anschluss von/nach Basel (S3) und Delémont–Biel (IC). In der Hauptverkehrszeit fahren die Busse weiter bis/ab Nunningen See. - Die Linie 116 übernimmt die Bedienung von Huggerwald und Roggenburg/Ederswiler. Sie fährt in der Hauptverkehrszeit stündlich und bietet Anschlüsse in Kleinlützel an die Linie 112 von/nach Laufen. Am Wochenende werden je 6 Verbindungen nach Huggerwald und Roggenburg angeboten. - Das Angebot von mobiJU wird im Rahmen dieses Konzeptes nicht angepasst. 	
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> - Systematische stündliche Anbindung in der Hauptverkehrszeit mit stabiler Fahrzeit. 	<ul style="list-style-type: none"> - Es muss stets in Kleinlützel umgestiegen werden, da die Linien 112 und 113 mit Gelenkbussen betrieben werden.

5.14 Gemeinde Erschwil

Die wesentlichen Änderungen, Vor- und Nachteile werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Angebotsänderungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Linie 115 (Erschwil–Breitenbach–Zwingen) fährt wie gewohnt von früh bis spät halbstündlich und bindet in Zwingen die Züge von/nach Basel an. In Breitenbach bestehen Anschlüsse von und nach Wahlen und Laufen mit der Linie 111. Wegen Wegfall der S-Bahn-Zusatzzüge fallen auch die Zusatzkurse weg. Stark ausgelastete Kurse werden weiterhin doppelt geführt. - In der Hauptverkehrszeit fährt die neue Linie 113 im Halbstundentakt von Beinwil über Erschwil, Büsserach, Breitenbach, Laufen und Röschenz nach Kleinlützel. Die Linie bietet in Laufen Anschluss an den IC von/nach Basel. In Breitenbach besteht schlanker Anschluss in Richtung Nunningen. - Am Wochenende wird die Fahrplage der Linie 113 stündlich durch die Linie 130 (Laufen–Beinwil–Passwang–Balsthal) übernommen (Mo-Fr 4 tägliche Fahrten). 	
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> - Neue Direktverbindung von/nach Laufen in der Hauptverkehrszeit (und stündlich am Wochenende) inkl. Anschluss an den IC von/nach Basel. - Verbesserung der regionalen Anschlüsse nach Wahlen, zu den Arbeitsplatzgebieten an der Wahlenstrasse in Laufen und in der HVZ in Richtung Nunningen. - Neue Direktverbindung durch das Zentrum von Laufen nach Röschenz und Kleinlützel, zudem neue Anschlussverbindung ins Industriegebiet Ried. - Verbesserung der Fahrplanstabilität. - Entkopplung der Linie 115 von der Passwang-Bedienung, dadurch Erhöhung der Kapazitäten am Wochenende. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ausserhalb der Betriebszeit Linie 113 etwas längere Reisezeiten von/nach Laufen wegen Umweg via Wahlen bzw. Wegfall der direkten Anschlüsse via Zwingen–S3 (die S3 kreuzt neu in Grellingen statt Zwingen).

5.15 Gemeinde Fehren

Die wesentlichen Änderungen, Vor- und Nachteile werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Angebotsänderungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Linie 111 wird neu täglich von Betriebsbeginn bis Betriebsschluss halbstündlich bedient und verkehrt zwischen Breitenbach und Laufen via Wahlen. Verlängerung ab Nunningen nach Liestal ebenfalls halbstündlich, in Randstunden (Sa/So frühmorgens, täglich ab ca. 21 Uhr) weiterhin stündlicher Betrieb. In Laufen besteht Anschluss an den IC von/nach Basel. In Nunningen besteht Anschluss an die Linie 117 nach Grellingen. In Seewen besteht Anschluss an die Linie 67 nach Dornach. In Liestal bestehen Anschlüsse an den IC6/61 von/nach Bern, die S3 von/nach Basel und Olten sowie (nur in Richtung Basel) an den IR37. - Die Linie 112 (Kleinlützel–Laufen–Breitenbach) wird in der Hauptverkehrszeit halbstündlich bis Nunningen See verlängert und verdichtet die Linie 111 zum Viertelstundentakt. Sie bietet in Laufen Anschluss an die S3 nach Basel und den IC nach Delémont–Biel sowie an zahlreiche weitere Buslinien. In Breitenbach wird die Linie 113 nach Erschwil erreicht. 	
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> - Angebotsausbau von/nach Laufen und Nunningen (durchgehender Halbstundentakt während der ganzen Woche, Viertelstundentakt in der Hauptverkehrszeit) und Liestal (ausgebauter Halbstundentakt). - Durchbindung bis Nunningen See in Hauptverkehrszeit. - Neue halbstündlich stabile Eckverbindung nach Büsserach und Erschwil in der Hauptverkehrszeit. - Zahlreiche Anschlussverbindungen an Buslinien in Laufen, z.B. zur Industriezone Ried und nach Röschenz. - Bessere Nachfrageverteilung in der Hauptverkehrszeit. 	<ul style="list-style-type: none"> - Leichte Verlängerung der Reisezeit ins Birseck durch verlängerte Umsteige- und Reservezeiten.

5.16 Gemeinde Gempen

Die wesentlichen Änderungen, Vor- und Nachteile werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Angebotsänderungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Linie 67 fährt neu ab Dornach direkt nach Hochwald und weiter nach Seewen und bedient Gempen nicht mehr. - Die neue Linie 77 fährt von Dornach über Gempen, Nuglar und St. Pantaleon nach Liestal. Die Linie bietet in Dornach morgens schlanke Anschlüsse nach Basel, nachmittags und abends von Basel; in Gegenrichtung ist die Wartezeit jeweils länger. In Liestal bestehen stets schlanke Anschlüsse von/nach Basel (je nach Tageszeit unterschiedliche Verbindungen), zusätzlich auch von und nach Olten und Zürich. - Der Schülerverkehr nach Büren wird mit der neuen Linie 73 (Gempen–Nuglar–St. Pantaleon–Büren) abgedeckt. 	
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> - Deutlicher Ausbau des Halbstundentaktes. - Verbesserung der Fahrplanstabilität. - Neue, rasche Verbindung von und nach Liestal. 	<ul style="list-style-type: none"> - Morgens und abends unterschiedliche Anschlüsse in Liestal und Dornach (in Gegenlastrichtung Fahrt Basel–Gempen via Tram 10 anstatt S-Bahn schneller).
Infrastrukturen (vgl. Kapitel 3.13)	
<ul style="list-style-type: none"> - Neue Situation Bushaltestellen im Dorf mit Möglichkeit zum Abwarten von Standzeiten. 	

5.17 Gemeinde Grellingen

Die wesentlichen Änderungen, Vor- und Nachteile werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Angebotsänderungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Linie 116 (Grellingen–Seewen) wird aufgehoben, Seewen wird neu an Dornach angebunden. - Die Linie 117 (Grellingen–Nunningen) wird dank Zugskreuzung in Grellingen neu in beide Richtungen (Laufen und Basel) angebunden. Das Mengengerüst bleibt in etwa unverändert. - Die neue Linie 119 fährt von Laufen direkt nach Zwingen Strengenfeld, Nenzlingen und Grellingen. Sie bindet in Laufen den IC von/nach Basel und in Grellingen die S3 von/nach Basel an. Die Linie fährt ganztags stündlich, in der Hauptverkehrszeit halbstündlich. Es besteht die Möglichkeit, mittels neuer Haltestelle auch das Gebiet Wacht an den ÖV anzubinden. 	
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Systematik: Beide Buslinien binden die S3 in beide Richtungen an. - Neuerschliessung Gebiet Wacht. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wegfall der Verbindung nach Seewen (– Liestal/Hochwald).
Infrastrukturen (vgl. Kapitel 3.13)	
<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung von 1-2 zusätzlichen Haltestellen an der neu bis Grellingen führenden Linie 119. 	

5.18 Gemeinde Grindel

Die wesentlichen Änderungen, Vor- und Nachteile werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Angebotsänderungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Linie 114 (Bärschwil–Laufen) fährt ab Laufen neu weiter via Dittingen und Blauen nach Zwingen. Die Linie fährt während der ganzen Woche ganztags stündlich, in der Hauptverkehrszeit wird ein Halbstundentakt angeboten. Die Linie bedient in Laufen die S3 von/nach Basel und den IC von/nach Delémont–Biel. 	
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Systematik und Fahrplanstabilität. - Zahlreiche neue Anschlussverbindungen in Laufen, z.B. nach Röschenz und Breitenbach. Stedtli und Industriezone Ried sind direkt erreichbar. 	Keine wesentlichen Nachteile.

5.19 Gemeinde Himmelried

Die wesentlichen Änderungen, Vor- und Nachteile werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Angebotsänderungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Linie 117 (Grellingen–Nunningen) wird dank Zugskreuzung in Grellingen neu in beide Richtungen (Laufen und Basel) angebunden. Das Mengengerüst bleibt in etwa unverändert. In Nunningen bestehen weiterhin Anschlüsse von/nach Seewen–Liestal und Breitenbach–Laufen. - Die Kleinbuskurse der Linie 117 werden nicht mehr dem Linienverkehr zugerechnet. Es wird ein Schulbus-Verkehr eingerichtet. 	
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> - Neue Anschlussverbindung über Grellingen nach Laufen. - Stabilisierung der Anschlussverbindungen in Richtung Liestal in Nunningen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wegfall der öV-Anbindung Ennetbach aufgrund der sehr geringen Nachfrage ausserhalb des Schülerverkehrs.

5.20 Gemeinde Hochwald

Die wesentlichen Änderungen, Vor- und Nachteile werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Angebotsänderungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Linie 67 fährt neu ab Dornach direkt nach Hochwald und weiter nach Seewen. Die Linie wird neu täglich halbstündlich bedient, in Randstunden (Sa/So frühmorgens, täglich ab ca. 21 Uhr) weiterhin stündlich. In Seewen bestehen Anschlüsse sowohl nach Liestal als auch nach Nunningen–Laufen. 	
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> - Deutlicher Ausbau des Halbstundentaktes. - Raschere und komfortablere Verbindung von/nach Dornach mit besserer Anschluss-Sicherheit. - Schlanke halbstündliche Verbindungen über Seewen nach Laufen und Liestal (und so auch zum Schulstandort Büren). 	<ul style="list-style-type: none"> - Wegfall der Verbindung von/nach Gempen.

5.21 Gemeinde Kleinlützel

Die wesentlichen Änderungen, Vor- und Nachteile werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Angebotsänderungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Linie 112 fährt neu täglich halbstündlich (Sa/So frühmorgens und täglich ab 21 Uhr stündlich) zwischen Kleinlützel, Röschenz, Laufen und Breitenbach. In Laufen besteht Anschluss von/nach Basel (S3) und Delémont–Biel (IC). In der Hauptverkehrszeit fahren die Busse weiter bis/ab Nunningen See. - Die neue Linie 113 (Kleinlützel–Laufen–Breitenbach–Erschwil–Beinwil) fährt nur in der Hauptverkehrszeit. Sie verdichtet die Linie 112 zum Viertelstundentakt und bietet Anschluss an den IC von/nach Basel. - Die Linie 116 übernimmt die Bedienung von Huggerwald und Roggenburg. Sie fährt in der Hauptverkehrszeit stündlich und bietet Anschlüsse in Kleinlützel an die Linie 112 von/nach Laufen. Am Wochenende werden je 6 Verbindungen nach Huggerwald und Roggenburg angeboten. 	
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> - Angebotsausbau von/nach Laufen (Halbstundentakt täglich, 15-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit). - Neue Direktverbindungen nach Breitenbach, in der Hauptverkehrszeit auch nach Nunningen und Erschwil–Beinwil. - Zahlreiche Anschlussverbindungen an Buslinien in Laufen, z.B. zur Industriezone Ried, nach Liesberg–Riederwald und nach Wahlen. - Bessere Nachfrageverteilung in der Hauptverkehrszeit. 	<ul style="list-style-type: none"> - Reduzierte Anbindung von Huggerwald im Takt (ggf. Anpassung an Schulen abzustimmen mit Roggenburg).

5.22 Stadt Laufen

Die wesentlichen Änderungen, Vor- und Nachteile werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Angebotsänderungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Buslinien werden neu in zwei Knoten angeordnet: <ul style="list-style-type: none"> - Zur vollen und halben Stunde nach Wahlen–Breitenbach–Nunningen–Liestal (Linie 111) und Zwingen–Nenzlingen–Grellingen (Linie 119), zusätzlich in HVZ nach Röschenz–Kleinfützel und Büsserach–Erschwil–Beinwil (Linie 113). - Zu den Viertelstunden nach Breitenbach, Röschenz, Kleinfützel (Linie 112), Wahlen, Grindel, Bärschwil, Dittingen und Blauen (Linie 114) und Liesberg (Linie 118). - Alle Buslinien fahren mindestens stündlich, nach Röschenz, Kleinfützel und in Richtung Breitenbach–Nunningen mehrheitlich halbstündlich. In der Hauptverkehrszeit verkehren alle Buslinien ab Laufen halbstündlich. - Am Wochenende bestehen stündlich direkte Verbindungen über den Passwang nach Balsthal. 	
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> - Deutlicher Angebotsausbau in alle Richtungen – Verbesserte Erreichbarkeit des Zentrumsortes. - Neue Busknoten ermöglichen gute innerorts-Verbindungen, etwa von der Wahlenstrasse ins Stedli. - Stabilere Umsteigezeiten führen zu einer verbesserten Anschlussstabilität. 	Keine wesentlichen Nachteile.

5.23 Gemeinde Liesberg

Die wesentlichen Änderungen, Vor- und Nachteile werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Angebotsänderungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Linie 118 (Laufen–Riederwald) wird systematisiert. Die Linie verkehrt von Montag bis Sonntag ganztags stündlich mit Anschluss an die S3 von/nach Basel und den IC von/nach Delémont–Biel. Das Dorf Liesberg wird stets in beide Richtungen bedient. In der Hauptverkehrszeit wird ein Halbstundentakt angeboten. 	
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> - Systematisierung des Angebotes: Ganztags gleiche Fahrwege und Anschlüsse, ausreichende Fahr- und Wendezeiten. - Verbesserte Anbindung in Richtung Delémont. - Durch neuen Anschlussknoten in Laufen zahlreiche schlanke Anschlussverbindungen in alle Richtungen. 	Keine wesentlichen Nachteile.

5.24 Stadt Liestal

Die wesentlichen Änderungen, Vor- und Nachteile werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Angebotsänderungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Linie 73 in ihrer heutigen Form wird durch die Linie 77 ersetzt. Diese fährt ab Dornach über Gempfen, Nuglar und St. Pantaleon nach Liestal. In Liestal bestehen schlanke Anschlüsse von/nach Basel (mit S3) und Olten (mit S3 oder IC6/61). Die Linie wird täglich halbstündlich bedient, in Randstunden (Sa/So frühmorgens, täglich ab ca. 21 Uhr) weiterhin stündlich. - Die Linie 111 wird neu täglich halbstündlich bedient, in Randstunden (Sa/So frühmorgens, täglich ab ca. 21 Uhr) weiterhin stündlich. In Liestal bestehen Anschlüsse an den IC6/61 von/nach Bern, die S3 von/nach Basel und Olten sowie (nur in Richtung Basel) an den IR37. 	
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> - Ausbau des Halbstundentaktes im Oristal und weiter Richtung Dorneckberg und Laufental (Verbesserung Erreichbarkeit Kantonshauptort). - Staffelung der Buslinien 67 und 111 ganztags zu einem stark hinkenden 15-Minuten-Takt mit teilweise unterschiedlichen Bahnanschlüssen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Es werden durchgehend 2 Haltekanten am Bahnhof benötigt.
Infrastrukturen (vgl. Kapitel 3.13)	
<ul style="list-style-type: none"> - 2 Kanten am Bushof notwendig. 	

5.25 Gemeinde Meltingen

Die wesentlichen Änderungen, Vor- und Nachteile werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Angebotsänderungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Linie 111 wird neu täglich von Betriebsbeginn bis Betriebsschluss halbstündlich bedient und verkehrt zwischen Breitenbach und Laufen via Wahlen. Verlängerung ab Nunningen nach Liestal ebenfalls halbstündlich, in Randstunden (Sa/So frühmorgens, täglich ab ca. 21 Uhr) weiterhin stündlicher Betrieb. In Laufen besteht Anschluss an den IC von/nach Basel. In Nunningen besteht Anschluss an die Linie 117 nach Grellingen. In Seewen besteht Anschluss an die Linie 67 nach Dornach. In Liestal bestehen Anschlüsse an den IC6/61 von/nach Bern, die S3 von/nach Basel und Olten sowie (nur in Richtung Basel) an den IR37. - Die Linie 112 (Kleinlützel–Laufen–Breitenbach) wird in der Hauptverkehrszeit halbstündlich bis Nunningen See verlängert und verdichtet die Linie 111 zum Viertelstundentakt. Sie bietet in Laufen Anschluss an die S3 nach Basel und den IC nach Delémont–Biel sowie an zahlreiche weitere Buslinien. In Breitenbach wird die Linie 113 nach Erschwil erreicht. 	
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> - Angebotsausbau von/nach Laufen und Nunningen (durchgehender Halbstundentakt während der ganzen Woche, Viertelstundentakt in der Hauptverkehrszeit) und Liestal (ausgebauter Halbstundentakt). - Durchbindung bis Nunningen See in Hauptverkehrszeit. - Neue halbstündlich stabile Eckverbindung nach Büsserach und Erschwil in der Hauptverkehrszeit. - Zahlreiche Anschlussverbindungen an Buslinien in Laufen, z.B. zur Industriezone Ried und nach Röschenz. - Bessere Nachfrageverteilung in der Hauptverkehrszeit. 	<ul style="list-style-type: none"> - Leichte Verlängerung der Reisezeit ins Birseck durch verlängerte Umsteige- und Reservezeiten.

5.26 Gemeinde Mümliswil–Ramiswil

Die wesentlichen Änderungen, Vor- und Nachteile werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Angebotsänderungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Linie 115 fährt neu nur noch zwischen Erschwil und Zwingen. - Die Bedienung des Guldentals wird über die (reaktivierte) Linie 130 sichergestellt. Die Linie fährt von Mo-Fr halbstündlich zwischen Balsthal und Ramiswil (4x täglich weiter via Passwang nach Laufen), Sa-So stündlich zwischen Balsthal und Laufen mit Anschluss an den IC von/nach Basel. (In Randzeiten täglich stündlich zwischen Balsthal und Ramiswil). Der Grundtakt ist auf die Verbindung von/nach Zürich ausgerichtet (gemäss definitiver Variante Buskonzept Thal). 	
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> - Mo-Fr tagsüber durchgehender Halbstundentakt zwischen Balsthal und Ramiswil möglich (heute wegen der Passwang-Kurse nicht sichergestellt) - Stabilisierung der Fahrzeiten. - Wiedereinführung der direkten Anbindung von Laufen. 	Keine wesentlichen Nachteile.

5.27 Gemeinde Nenzlingen

Die wesentlichen Änderungen, Vor- und Nachteile werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Angebotsänderungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Die bisherige Linie 119 wird aufgespaltet. Blauen und Dittingen werden neu durch die Linie 114 bedient. - Die neue Linie 119 fährt von Laufen direkt nach Zwingen Strengfeld, Nenzlingen und Grellingen. Sie bindet in Laufen den IC von/nach Basel und in Grellingen die S3 von/nach Basel an. Die Linie fährt ganztags stündlich, in der Hauptverkehrszeit halbstündlich. 	
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Systematik: Die Linie fährt ganztags in beide Richtungen den gleichen Fahrweg und bietet die gleichen Anschlüsse. - Neue Verbindungen dank besserer Fahrplanlage: Nach Basel besteht ganztags ein hinkender Halbstundentakt, wobei abwechselnd über Laufen und Grellingen gefahren wird. 	<ul style="list-style-type: none"> - Der Bahnhof Zwingen (und somit auch - das Schulhaus) wird nicht mehr direkt angebunden.

<ul style="list-style-type: none"> - In Laufen bestehen neue Anschlüsse nach Wahlen, Breitenbach, in der Hauptverkehrszeit zusätzlich Richtung Röschenz, Kleinlützel, Büsserach und Erschwil. 	
--	--

5.28 Gemeinde Nuglar–St. Pantaleon

Die wesentlichen Änderungen, Vor- und Nachteile werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Angebotsänderungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Linie 73 führt als Schulbus-Linie von Gempen über Nuglar und St. Pantaleon nach Büren SO mit auf die Schule abgestimmten Fahrzeiten. - Die neue Linie 77 fährt ab Dornach über Gempen, Nuglar und St. Pantaleon nach Liestal. In Liestal bestehen stets schlanke Anschlüsse von/nach Basel (je nach Tageszeit unterschiedliche Verbindungen), zusätzlich auch von und nach Olten und Zürich. In Dornach bestehen morgens schlanke Anschlüsse nach Basel, nachmittags und abends von Basel; in Gegenrichtung ist die Wartezeit jeweils länger. 	
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> - Halbstündliche Verbindungen von/nach Liestal und weiter nach Basel mit Ausnahme der Randstunden. - Neue Direktverbindung (mit Wartezeit in Gempen je nach Tageszeit) ins Birseck bzw. zur Sonnhalde Gempen. - Ganztags gleicher Fahrweg ohne Richtungswechsel und Rundkurse. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wegfall der schnellsten Verbindungen Nuglar–Liestal (die Linie 77 führt aus geographischen Gründen immer via St. Pantaleon) und somit der Haltestelle Neumatt. - Wegfall der Verbindungen von/nach Büren ausserhalb der Schulzeiten. - Morgens und abends unterschiedliche Anschlüsse in Liestal und Dornach.
Infrastrukturen (vgl. Kapitel 3.13)	

5.29 Gemeinde Nunningen

Die wesentlichen Änderungen, Vor- und Nachteile werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Angebotsänderungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Linie 111 wird neu täglich halbstündlich bedient und verkehrt zwischen Breitenbach und Laufen via Wahlen. In Randstunden (Sa/So frühmorgens, täglich ab ca. 21 Uhr) im Abschnitt Nunningen–Liestal weiterhin stündlicher Betrieb. In Liestal bestehen Anschlüsse an den IC6/61 von/nach Bern, die S3 von/nach Basel und Olten sowie (nur in Richtung Basel) an den IR37. In Laufen besteht Anschluss an den IC von/nach Basel. In Seewen besteht Anschluss an die Linie 67 nach Dornach. - Die Linie 112 (Kleinlützel–Laufen–Breitenbach) wird in der Hauptverkehrszeit halbstündlich bis Nunningen See verlängert und verdichtet die Linie 111 zum Viertelstundentakt. Sie bietet in Laufen Anschluss an die S3 nach Basel und den IC nach Delémont–Biel sowie an zahlreiche weitere Buslinien. In Breitenbach wird die Linie 113 nach Erschwil erreicht. - Das Angebot der Linie 117 wird an die neue Anschluss-Situation in Grellingen angepasst (mit Anschlüssen neu auch nach Zwingen–Laufen dank Zugskreuzung der S3). Das Mengengerüst wird in Randstunden leicht ausgebaut. 	
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> - Angebotsausbau von/nach Laufen (durchgehender Halbstundentakt während der ganzen Woche, Viertelstundentakt in der Hauptverkehrszeit) und Liestal (ausgebauter Halbstundentakt). - Direktanbindung Nunningen See–Laufen in Hauptverkehrszeit. - Neue halbstündlich stabile Eckverbindung nach Büsserach und Erschwil in der Hauptverkehrszeit. - Zahlreiche Anschlussverbindungen an Buslinien in Laufen, z.B. zur Industriezone Ried und nach Röschenz. - Bessere Nachfrageverteilung in der Hauptverkehrszeit. 	Keine wesentlichen Nachteile.
Infrastrukturen (vgl. Kapitel 3.13)	
<ul style="list-style-type: none"> - Überprüfung der Wende- und Standmöglichkeiten im Bereich Haltestelle Post sowie See. 	

5.30 Gemeinde Roggenburg

Die wesentlichen Änderungen, Vor- und Nachteile werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Angebotsänderungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Linie 112 fährt neu täglich halbstündlich (Sa/So frühmorgens und täglich ab 21 Uhr stündlich) zwischen Kleinlützel, Röschenz, Laufen und Breitenbach. In Laufen besteht Anschluss von/nach Basel (S3) und Delémont–Biel (IC). In der Hauptverkehrszeit fahren die Busse weiter bis/ab Nunningen See. - Die Linie 116 übernimmt die Bedienung von Huggerwald und Roggenburg. Sie fährt in der Hauptverkehrszeit stündlich und bietet Anschlüsse in Kleinlützel an die Linie 112 von/nach Laufen. Am Wochenende werden je 6 Verbindungen nach Huggerwald und Roggenburg angeboten. - Das Angebot von mobiJU wird im Rahmen dieses Konzeptes nicht angepasst. 	
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> - Systematische stündliche Anbindung in der Hauptverkehrszeit mit stabiler Fahrzeit. 	<ul style="list-style-type: none"> - Es muss stets in Kleinlützel umgestiegen werden, da die Linien 112 und 113 mit Gelenkbussen betrieben werden.

5.31 Gemeinde Röschenz

Die wesentlichen Änderungen, Vor- und Nachteile werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Angebotsänderungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Linie 112 fährt neu täglich halbstündlich (Sa/So frühmorgens und täglich ab 21 Uhr stündlich) zwischen Kleinlützel, Röschenz, Laufen und Breitenbach. In Laufen besteht Anschluss von/nach Basel (S3) und Delémont–Biel (IC). In der Hauptverkehrszeit fahren die Busse weiter bis/ab Nunningen See. - Die neue Linie 113 (Kleinlützel–Laufen–Breitenbach–Erschwil–Beinwil) fährt nur in der Hauptverkehrszeit. Sie verdichtet die Linie 112 zum Viertelstundentakt und bietet Anschluss an den IC von/nach Basel. - Die Linie 69 (Challpass) bleibt im Rahmen dieses Konzeptes unverändert. 	
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> - Angebotsausbau von/nach Laufen (Halbstundentakt täglich, 15-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit). - Neue Direktverbindungen nach Breitenbach, in der Hauptverkehrszeit auch nach Nunningen und Erschwil–Beinwil. - Zahlreiche Anschlussverbindungen an Buslinien in Laufen, z.B. zur Industriezone Ried, nach Liesberg–Riederwald und nach Wahlen. - Bessere Nachfrageverteilung in der Hauptverkehrszeit. 	Keine wesentlichen Nachteile.

5.32 Gemeinde Seewen

Die wesentlichen Änderungen, Vor- und Nachteile werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Angebotsänderungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Linie 67 fährt neu ab Dornach direkt nach Hochwald und weiter nach Seewen. Die Linie wird neu täglich halbstündlich bedient, in Randstunden (Sa/So frühmorgens, täglich ab ca. 21 Uhr) weiterhin stündlich. In Seewen bestehen Anschlüsse sowohl nach Liestal als auch nach Nunningen–Laufen. - Die Linie 111 wird neu täglich halbstündlich bedient, in Randstunden (Sa/So frühmorgens, täglich ab ca. 21 Uhr) weiterhin stündlich. In Liestal bestehen Anschlüsse an den IC6/61 von/nach Bern, die S3 von/nach Basel und Olten sowie (nur in Richtung Basel) an den IR37. - Die bisherige Buslinie 116 nach Grellingen fällt weg. 	
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> - Halbstündlich gleicher Reiseweg von/nach dem Birseck und Basel. - Deutlicher Ausbau des Halbstundentaktes von und nach Liestal und Laufen. - Verbesserung der Fahrplanstabilität auf allen betroffenen Linien. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wegfall der Direktverbindung von/nach Grellingen (Ersatz durch ungefähr gleich schnelle Verbindung via Hochwald–Dornach mit besserer Fahrplanstabilität). - Wegfall der Direkt-Anbindung des Musikautomaten-Museums. Der Fussweg von 400 Metern ist angesichts der sehr beschränkten Nachfrage zumutbar. (Eine direkte Anbindung würde ein zusätzliches Fahrzeug bedingen).

5.33 Gemeinde Wahlen bei Laufen

Die wesentlichen Änderungen, Vor- und Nachteile werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Angebotsänderungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Linie 111 Laufen–Breitenbach–Nunningen–Liestal wird neu täglich von Betriebsbeginn bis Betriebsschluss halbstündlich bedient (Ausnahme: Nunningen–Liestal in Randstunden nur stündlich) und verkehrt zwischen Breitenbach und Laufen via Wahlen. Die Linie bindet in Laufen den IC von/nach Basel an. - Die Linie 114 (Bärschwil–Laufen) fährt ab Laufen neu weiter via Dittingen und Blauen nach Zwingen. Die Linie fährt während der ganzen Woche ganztags stündlich, in der Hauptverkehrszeit wird ein Halbstundentakt angeboten. Die Linie bedient in Laufen die S3 von/nach Basel und den IC von/nach Delémont–Biel. 	
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> - Deutlicher Angebotsausbau für Wahlen mit 3 stündlichen Kursen ganztags und 15-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit. - Neue Direktverbindung nach Breitenbach und weiter in Richtung Nunningen–Liestal. - Zahlreiche neue Anschlussverbindungen in Laufen, z.B. nach Röschenz und Zwingen Strengenfeld. Stedtli und Industriezone Ried sind umsteigefrei erreichbar. - Verbesserte Anschlussverbindungen nach Brislach und Erschwil. 	Keine wesentlichen Nachteile.

5.34 Gemeinde Zullwil

Die wesentlichen Änderungen, Vor- und Nachteile werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Angebotsänderungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Linie 111 wird neu täglich von Betriebsbeginn bis Betriebsschluss halbstündlich bedient und verkehrt zwischen Breitenbach und Laufen via Wahlen. Verlängerung ab Nunningen nach Liestal ebenfalls halbstündlich, in Randstunden (Sa/So frühmorgens, täglich ab ca. 21 Uhr) weiterhin stündlicher Betrieb. In Laufen besteht Anschluss an den IC von/nach Basel. In Nunningen besteht Anschluss an die Linie 117 nach Grellingen. In Seewen besteht Anschluss an die Linie 67 nach Dornach. In Liestal bestehen Anschlüsse an den IC6/61 von/nach Bern, die S3 von/nach Basel und Olten sowie (nur in Richtung Basel) an den IR37. - Die Linie 112 (Kleinlützel–Laufen–Breitenbach) wird in der Hauptverkehrszeit halbstündlich bis Nunningen See verlängert und verdichtet die Linie 111 zum Viertelstundentakt. Sie bietet in Laufen Anschluss an die S3 nach Basel und den IC nach Delémont–Biel sowie an zahlreiche weitere Buslinien. In Breitenbach wird die Linie 113 nach Erschwil erreicht. 	
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> - Angebotsausbau von/nach Laufen und Nunningen (durchgehender Halbstundentakt während der ganzen Woche, Viertelstundentakt in der Hauptverkehrszeit) und Liestal (ausgebauter Halbstundentakt). - Durchbindung bis Nunningen See in Hauptverkehrszeit. - Neue halbstündlich stabile Eckverbindung nach Büsserach und Erschwil in der Hauptverkehrszeit. - Zahlreiche Anschlussverbindungen an Buslinien in Laufen, z.B. zur Industriezone Ried und nach Röschenz. - Bessere Nachfrageverteilung in der Hauptverkehrszeit. 	<ul style="list-style-type: none"> - Leichte Verlängerung der Reisezeit ins Birseck durch verlängerte Umsteige- und Reservezeiten.

5.35 Gemeinde Zwingen

Die wesentlichen Änderungen, Vor- und Nachteile werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Angebotsänderungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Linie 114 übernimmt von der Linie 119 die Bedienung von Dittingen und Blauen. Sie bietet in Zwingen stündlich Anschluss an die S3 von/nach Basel (mit verlängerter Übergangszeit aus Umlaufgründen). In der HVZ wird die Linie halbstündlich bedient. - Die Linie 115 (Erschwil–Breitenbach–Zwingen) fährt wie gewohnt von früh bis spät halbstündlich und bindet in Zwingen die Züge von/nach Basel an. Wegen Wegfall der S-Bahn-Zusatzzüge fallen auch die Zusatzkurse weg. Stark ausgelastete Kurse werden weiterhin doppelt geführt. - Die Linie 119 fährt neu stündlich zwischen Laufen, Zwingen Strengenfeld, Nenzlingen und Grellingen. Der Bahnhof Zwingen wird nicht mehr bedient. In Laufen wird der IC von/nach Basel angebunden, in Grellingen die S3 in beide Richtungen. In Hauptverkehrszeiten fährt die Linie halbstündlich. 	
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> - Direktanbindung des Ortsteils Strengenfeld von und nach dem Bahnhof Laufen mit IC-Anschluss. - Anbindung des Schulhauses an den Bahnhof in beide Richtungen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wegfall der Anbindung Strengenfeld-Bahnhof Zwingen zugunsten einer systematischen Anbindung an Laufen.

5.36 Gemeindebeiträge

Im Kanton Solothurn tragen die Einwohnergemeinden gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr (BGS 732.1) einen Anteil von 37% der ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs (nach Abzug allfälliger Beiträge des Bundes, von Nachbarkantonen oder Dritten). Die Verteilung auf die Einwohnergemeinden erfolgt zu 30 % nach der Anzahl Einwohnern und zu 70 % nach dem Angebot des öffentlichen Verkehrs (nach Verkehrsmittel gewichtete Haltestellenabfahrten). Die Gemeinden im Kanton Basel-Landschaft partizipieren nicht direkt an den Kosten des Kantons für den öffentlichen Verkehr.

6. Umsetzung

Das Buskonzept Laufental–Dorneckberg wird auf die Einführung des neuen Fahrplankonzeptes der SBB (Dezember 2025) umgesetzt. Da dieser Termin innerhalb der zweijährigen Fahrplanperiode 25/26 liegt, ist das Angebot bis Sommer 2024 zu bestellen.

Der vorliegende Bericht wird im Anschluss an die Verkehrskonferenz vom 27. Juni 2023 den Gemeinden und Schulen zur Vernehmlassung vorgelegt. Die Frist dauert bis 31. August 2022.

Im Anschluss erfolgt die Auswertung der Vernehmlassung; bei entsprechendem Bedarf wird das Projektteam anschliessend bilateral oder in Gruppen Gespräche führen, um Verbesserungspotential auszuloten.

Ein definitives Buskonzept muss bis Oktober 2023 vorliegen, damit die Resultate Eingang in die entsprechenden politischen Beratungen finden kann.

Rapperswil-Jona, 28. Juni 2023

2197 / jos, sg

Anhang

Liniennetz 2023 (generalisiert, ohne Einzelkurse)	Beilage	1
Netzgrafik Ist-Zustand, Mo-Fr HVZ morgens	Beilage	2a
Netzgrafik Ist-Zustand, Mo-Fr HVZ abends	Beilage	2b
Netzgrafik Ist-Zustand, Mo-Fr tagsüber	Beilage	2c
Netzgrafik Ist-Zustand, Sa/So tagsüber	Beilage	2d
Netzgrafik Ist-Zustand, Spätabends	Beilage	2e
Frequenzen 2022	Beilage	3
Abdeckung (Güteklassen) und Lücken	Beilage	4
Struktur Einwohner/Arbeitsplätze	Beilage	5
Pendlerströme 2018	Beilage	6
Schülerströme 2022/2023	Beilage	7
Netzgrafik Konzept 2026, Mo-Fr HVZ und tagsüber	Beilage	8a
Netzgrafik Konzept 2026, Sa/So tagsüber	Beilage	8b
Netzgrafik Konzept 2026, Randstunden	Beilage	8c
Liniennetz Konzept, generalisiert (ohne Einzelkurse)	Beilage	9
Tabellenfahrpläne über alle Linien	Beilage	10