

Buskonzept Olten-Gösgen-Gäu

Optimierung Busnetz in den Bezirken Olten, Gösgen und Gäu



Bericht für die Vernehmlassung

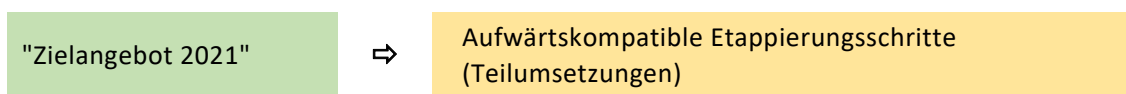
22. Dezember 2016

Auftraggeber	Amt für Verkehr und Tiefbau Rötihof Werkhostrasse 65 4509 Solothurn Luzern	
Begleitgruppe	Dr. Ludwig Dünbier, Abteilungsleiter öffentlicher Verkehr, AVT Kt. Solothurn Daniel Schwarz, Verkehrsplaner, AVT Kt. Solothurn Stefan Gantenbein, Stv. Kantonsingenieur, AVT Kt. Solothurn Lothar Bürgi, Projektleiter Abt. Strassenbau, AVT Kt. Solothurn Daniel Wassmer, Abteilungsleiter Strassenbau, AVT Kt. Solothurn Daniel Zimmermann, Leiter Projektmanagement Kreis II, AVT Kt. Solothurn Amalia Schneider, Raumplanerin, ARP Kt. Solothurn Annette Ramp, Praktikantin, ARP Kt. Solothurn Martin Wey, Stadtpräsident Olten Lorenz Schmid, Leiter Stadtplanung Olten Markus Dietler, Stadtschreiber Olten Willy Dollinger, Gemeindepräsidentenkonferenz Gäu Michel Meier, Geschäftsführer Regionalverein Olten-Gösigen-Gäu Jörg Amsler, Schönenwerd, Präsident Ausschuss Agglomerationspolitik Albert Studer, Gemeindepräsident Hägendorf Gabriela Gaugler, Gemeinderätin Neuendorf Peter Hodel, Gemeindepräsident Schönenwerd Oliver Frei, Projektleiter Sektion öffentlicher Verkehr, Kt. Aargau Rainer Frösch, Leiter Regionalplanung zofingenregio Mathias Grünenfelder, Busbetrieb Aarau (BBA), Direktor Peter Bärtschiger, Busbetrieb Aarau (BBA), Leiter Busbetrieb Toni von Arx, Busbetrieb Olten Gösigen Gäu (BOGG), Direktor Beat Zurfluh, Busbetrieb Olten Gösigen Gäu (BOGG), Leiter Fahrdienst Luigi Abbate, Postauto Nordschweiz, Leiter Planung Dieter Rehmann, SBB, Regionalverkehr Nordwestschweiz Markus Reichenbach, Kontextplan (Auftragnehmer Mobilitätsplan Olten) Judith Bernet, Kontextplan (Auftragnehmer Mobilitätsplan Olten)	
Auftragnehmerin	Bahn + Bus Beratung AG 3B Postfach 564 3000 Bern 14	Tel: 031 / 533 55 33 E-Mail: info@3b-ag.ch Web: www.3b-ag.ch
Projektbearbeiter	Roland Haldemann, dipl. Bauing. ETH, Verkehrsingenieur SVI	
Dok-Name	161222_Buskonzept-OGG_Bericht	

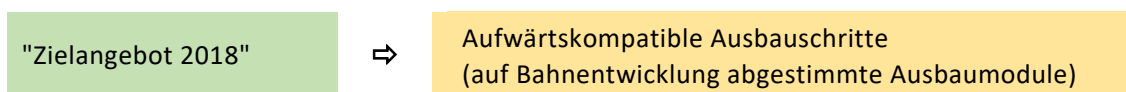
Kurzfassung

Mit der Eröffnung des Eppenbergtunnels im 2021 erfährt das Bahnangebot im Korridor Olten–Niederamt–Aarau kurz- bis mittelfristig markante Verbesserungen. Zwischen Olten und Aarau können die Bahnstationen Dulliken, Däniken und Schönenwerd ab 2021 im Halbstundentakt bedient werden. Nach heutigem Kenntnisstand wird der Halbstundentakt zwischen Olten–Aarau bereits per Fahrplan 2019 eingeführt, wobei Dulliken in den Fahrplanjahren 2019 und 2020 weiterhin nur stündlich bedient werden kann.

Ursprünglicher Inhalt und Hauptaufgabe der vorliegenden Optimierungsstudie ist die Erarbeitung und Konkretisierung eines "Zielangebotes 2021" für das Busnetz im Raum Olten–Gösigen–Gäu, welches alle bestehenden Busangebote einbezieht und aufwärtskompatible Etappierungsschritte aufzeigt:



Die Ergebnisse der Untersuchungen zeigen, dass ein grosses Potenzial für Angebotsoptimierungen im Busnetz besteht, welches unabhängig von den Angebotsentwicklungen auf der Bahn im Korridor Olten–Niederamt–Aarau bereits sehr kurzfristig realisiert werden kann und sinnvolle, aufwärtskompatible Ausbauschritte zulässt:



Sinnvoll wäre, das optimierte Regionalbusangebot in den Teilräumen Gäu und Niederamt als ein Gesamtkonzept umgehend umzusetzen, damit die Kunden so rasch als möglich von den Angebotsverbesserungen profitieren (frühestmöglicher Umsetzungszeitpunkt Fahrplanjahr 2018). Erst wenn die Angebotsverbesserungen in beiden Teilräumen umgesetzt sind, kommen die Netzsynergien voll zum Tragen. Dies betrifft aus Kundensicht zum Beispiel neue und attraktive Durchmesserlinien Gäu–Olten–Niederamt ohne längere Wartezeiten am Bahnhof Olten. Aber auch aus Kostensicht ergeben sich Vorteile durch Effizienzsteigerungen bei der Produktion.

2017 und 2018 werden im Niederamt grosse Strassenbauprogramme umgesetzt (zum Beispiel Sanierung/Neugestaltung Ortsdurchfahrten Obergösigen und Erlinsbach). Die Auswirkungen auf die Betriebsstabilität des Busverkehrs sind nur schwer abschätzbar. Es wäre aber in jedem Falle unzweckmässig, die Busnetze im Gäu und im Niederamt bereits während der umfangreichen Bauarbeiten via Bahnhof Olten miteinander zu verbinden, da sich baustellenbedingte Störungen im Betrieb im Niederamt auch auf die Betriebsstabilität im Gäu auswirken würden.

Es wird deshalb – vorbehaltlich der Finanzierungsmöglichkeiten – folgender Umsetzungsplan für das Regionalbusangebot vorgeschlagen:

⇒	Fahrplan 2018	Umsetzung Optimierungen Gäu
⇒	Fahrplan 2019	Umsetzung Optimierungen Niederamt Phase 1
⇒	Fahrplan 2021	Umsetzung Optimierungen Niederamt Phase 2

Auch die Optimierungen im Stadtbus Olten erfolgen in mehreren Phasen/Etappen bis zur Inbetriebnahme der Nutzungserweiterungen im Sälipark im Zusammenhang mit dem Projekt "Sälipark 2020".

Wichtigste Änderungen und Optimierungen Teilraum Gäu (Fahrplan 2018)

- Klare und verständliche Netzstruktur und neue Regionalbuslinie via ERO und via Olten Südwest
- Stärkung Bahnhof Egerkingen als "ÖV-Drehscheibe"
- Gezielter Angebotsausbau auf nachfragestarken Relationen
- Verbesserung Fernverkehrsanschlüsse in Olten und Oensingen
- Optimierung und Harmonisierung Fahrpläne auf wichtigen Gemeinschaftsstrecken
- Linienast Olten–Aarburg Linie 502 aufgrund massiver Stabilitätsprobleme neu als Radiallinie, neue Durchmesserlinie Dulliken–Olten–Trimbach
- Aufhebung Eil Kurse Egerkingen–Olten aufgrund ungenügender Nachfrage zugunsten halbstündlicher Verbindungen Egerkingen–Oensingen
- Gezielter Angebotsabbau auf nachfrageschwachen Relationen und Linienabschnitten

Wichtigste Änderungen und Optimierungen Teilraum Niederamt Phase 1 (Fahrplan 2019)

- Einführung Viertelstundentakt Olten–Trimbach Rankwog–Lostorf
- Einführung neue Durchmesserlinien Gäu–Olten Bahnhof–Niederamt
- Aufhebung Parallelverkehr Linien 502 und 571 Olten–Trimbach Post bei gleichzeitiger Verbesserung der Erschliessung der Nutzungsgebiete im Korridor Olten–Trimbach Industrie–Rankwog
- Schliessung von Taktlücken auf der Linie 572 Olten–Obergösgen–Niedergösgen–Schönenwerd (Marktvorbereitung "ÖV-Drehscheibe Schönenwerd")
- Nachfragegerechte und kostensparende Auftrennung Linie 517 in zwei Teillinien: Dulliken–Obergösgen und Rohr b. Olten–Lostorf–Mahren
- Gezielter Angebotsabbau auf nachfrageschwachen Relationen und Linienabschnitten (Lostorf Dorf–Lostorf Mineralquelle)
- Aufhebung Samstagsangebot Linie 517 aufgrund geringer Nachfrage und äusserst schlechtem Kosten-Nutzen-Verhältnis (bereits mit Fahrplan 2018)

Wichtigste Änderungen und Optimierungen Teilraum Niederamt Phase 2 (Fahrplan 2021)

- Stärkung Bahnhof Schönenwerd als "ÖV-Drehscheibe"
- Einkürzung Linie 571 Olten–Lostorf–Stüsslingen–Erlinsbach–Niedergösgen auf Linienabschnitt Olten–Lostorf
- Einführung neue Linie Lostorf–Stüsslingen–Erlinsbach–Niedergösgen–Schönenwerd Bahnhof mit halbstündlichen, schlanken S-Bahn-Anschlüssen nach/von Aarau und Olten am Bahnhof Schönenwerd
- Neues Angebotskonzept für Gretzenbach: Halbstündliche Direktverbindungen nach/von Aarau wie heute und neu halbstündliche Verbindung zum Bahnhof Schönenwerd mit schlanken S-Bahn-Anschlüssen nach/von Aarau und Olten

Wichtigste Änderungen und Optimierungen Stadtbus Olten Phase 1 (Fahrplan 2018)

- Aufhebung Linie 504 im Zusammenhang mit der Einführung der neuen Regionalbuslinie Gäu-ERO-Olten Südwest-Olten Bahnhof
- Damit auch Wegfall heutige, stündliche Bedienung Schöngrundquartier in verkehrsschwachen Nebenverkehrszeiten

Wichtigste Änderungen und Optimierungen Stadtbus Olten Phase 2 (Fahrplan 2019)

- Führung Linienast Meierhof Linie 503 via Starrkirch-Wil und Sälipark zum Bahnhof Olten mit Fernverkehrsanschlüssen
- Neuer Linienast Linie 503 Dulliken Zentrum-Lehmgrube-Fustlighalde-Sälistrasse-Olten Bahnhof östlich der Aare

Wichtigste Änderungen und Optimierungen Stadtbus Olten Phase 3 (Inbetriebnahme "Sälipark 2020")

- Umleitung Linienast Dulliken der Regionalbuslinie 502 zwischen Bifangplatz und Postplatz via Sälipark/Fachhochschule

Option Stadtbus Olten (politische Grundsatzentscheide und Umsetzungszeitpunkt offen)

- Erschliessung Schöngrundquartier mit einer separaten, neuen Stadtbus- resp. Quartierbuslinie

Mit den vorgeschlagenen Optimierungen wird das ÖV-Angebot in der Region Olten-Gösgen-Gäu in den nächsten Jahren markant verbessert. Damit die vorhandenen Nachfragepotenziale abgeschöpft werden können und sich die Optimierungen positiv auf den Modal-Split auswirken (höherer ÖV-Anteil), ist ein zuverlässiger und stabiler Betrieb zwingend (zum Beispiel Anschlusssicherheit bei den Umsteigepunkten Bahn-Bus und Bus-Bus).

Dazu braucht es ÖV-Bevorzugungsmassnahmen. Bereits für die Umsetzung der Optimierungen im Gäu, welche für den Fahrplan 2018 vorgesehen sind, ist beispielsweise die seit längerem diskutierte Busspur in Hägendorf zwingende Voraussetzung. Die Einführung der Optimierungen im Niederamt im 2019 und die neuen Durchmesserlinien am Bahnhof Olten bedingen ein mehr oder weniger verlustzeitfreies Fortkommen der Busse auf der Bahnhofbrücke im Zulauf zum Bahnhof Olten. In einem separaten Teilprojekt im Rahmen des Agglomerationsprogramms AareLand 3. Generation wurden die heutige Problematik analysiert und entsprechende Lösungsansätze und Empfehlungen formuliert.

Die neuen Angebots- und Fahrplankonzepte werden im vorliegenden Bericht nicht im Detail beschrieben und dokumentiert. Detailinformationen beispielweise zum Mengengerüst (Anzahl Kurse pro Tag), den Betriebszeiten (erste und letzte Verbindungen), den Umsteigezeiten in den Anschlussknoten etc. können im separaten Beilagedossier nachgelesen werden.

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Zielsetzungen	1
2	Grundlagen und Analysen	2
2.1	Wünsche und Anliegen der Gemeinden.....	2
2.2	Nachfrageanalysen	2
3	Busnetzbildung und wichtigste Angebotsmerkmale	6
3.1	Teilnetz Gäu 2017 → 2018.....	7
3.2	Teilnetz Niederamt 2017 → 2019	13
3.3	Teilnetz Niederamt 2019 → 2021	17
3.4	Stadtbus Olten 2017 → 2018.....	20
3.5	Stadtbus Olten 2018 → 2019.....	22
3.6	Stadtbus Olten 2019 → "Sälipark 2020"	24
4	Angebots- und Fahrplankonzepte	26
5	Massnahmen Infrastruktur	27
5.1	Haltestellen Region (ohne Stadt Olten und Agglomeration)	27
5.2	Haltestellen Stadt Olten und Agglomeration	30
5.3	ÖV-Bevorzugungsmassnahmen.....	32
5.4	Weitere Infrastrukturmassnahmen.....	35
6	Kostenbetrachtungen	36
6.1	Veränderungen Betriebskosten 2017–2019.....	36
6.2	Veränderungen Gemeindebeiträge	37

1 Ausgangslage und Zielsetzungen

Die Stadt Olten hat mit dem Kanton Solothurn einen Mobilitätsplan erarbeitet. Dieser sieht vor, dass der öffentliche Verkehr den Grossteil des generellen Verkehrswachstums in der Region Olten-Gösgen-Gäu übernimmt. Das Bahnangebot soll gestärkt und das Busangebot ausgebaut und verdichtet werden.

Einen wesentlichen Schritt der Weiterentwicklung auf der Schiene stellt der 30-Minuten-Takt Olten–Aarau dar. Nach heutigem Kenntnisstand wird der Halbstundentakt zwischen Olten und Aarau bereits per Fahrplan 2019 eingeführt (stündliche S23 und stündliche S29), wobei Dulliken in den Fahrplanjahren 2019 und 2020 bis zur Eröffnung des Eppenbergtunnels im 2021 nur stündlich von der S26 bedient werden kann.

Da nach heutigem Kenntnisstand darüber hinaus erst ab 2030 substanzielle Angebotsverbesserungen auf der Schiene realisierbar sein werden, muss der Verkehrszuwachs bis zum Zeithorizont 2030 weitgehend über Verbesserungen des Busangebots aufgefangen werden.

Weiter sind die ÖV-Drehscheiben Egerkingen und Schönenwerd in Planung, welche in Kombination mit dem Halbstundentakt auf der Bahn Anpassungen und Optimierungen im bestehenden Busangebot ermöglichen. Zudem ist das künftige Busangebot auf den neuen Busbahnhof Olten (Planung neuer Bahnhofplatz Olten) abzustimmen.

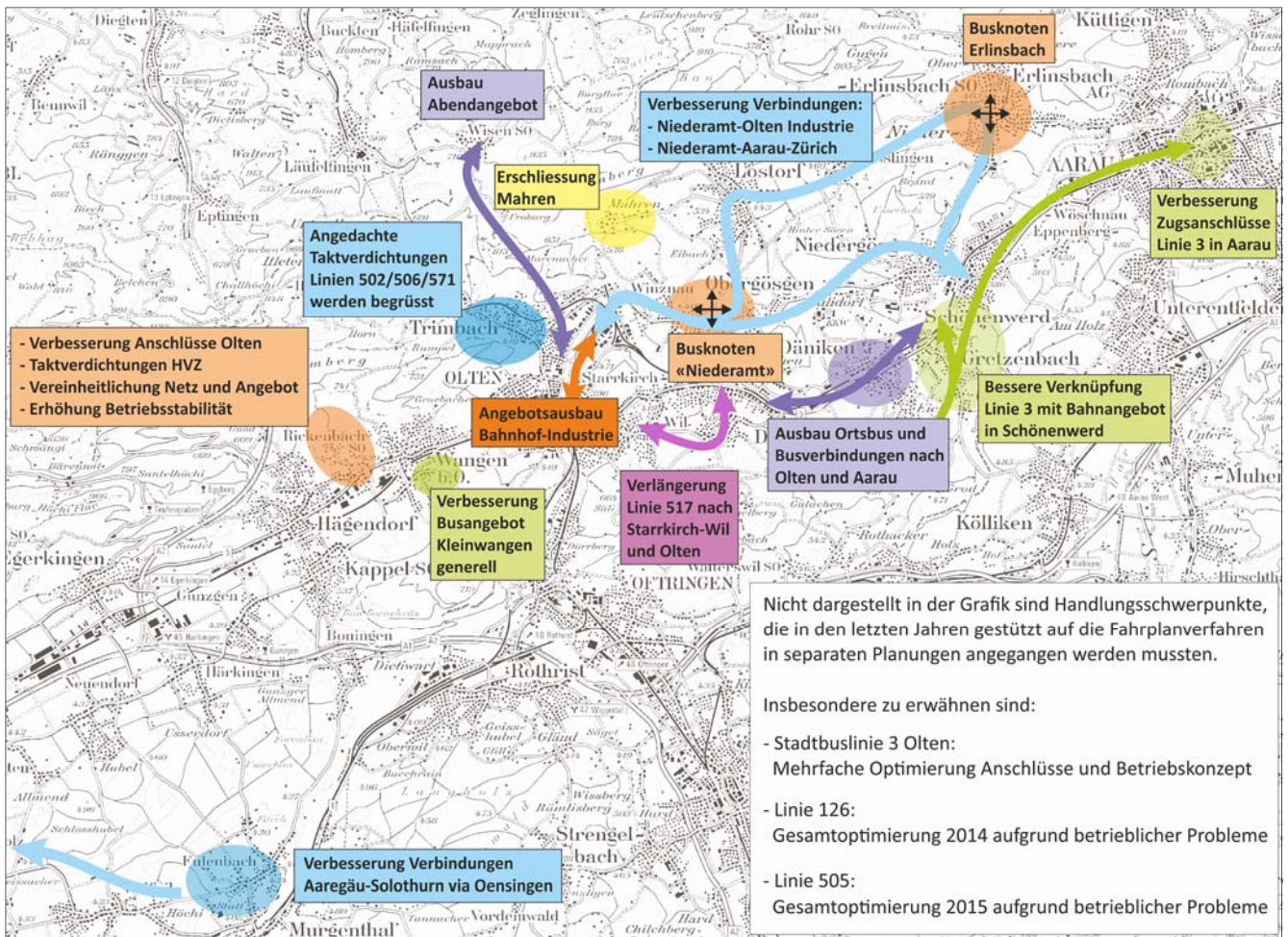
Zielsetzungen der Planungsstudie

- Erfolgskontrolle Buskonzept OGG 2009
- Überprüfung Generelles ÖV-Angebotskonzept 2030 aus dem Mobilitätsplan Olten – Phase 1 aus dem Jahr 2014 hinsichtlich etappenweiser Umsetzung für den Zeithorizont bis zur Inbetriebnahme des Eppenbergtunnels im 2021
- Anpassung und Optimierung Buskonzept Niederamt auf die veränderten Rahmenbedingungen im Bahnangebot mit Inbetriebnahme des Eppenbergtunnels im 2021
- Einbezug der geplanten Umstellung S9 Olten–Läufelfingen–Sissach auf Busbetrieb (Umstellung noch nicht beschlossen)
- Überprüfung der Umsetzungsmöglichkeiten und Realisierungschancen der im Buskonzept OGG 2009 festgehaltenen Optionen
- Beurteilung der Zweckmässigkeit regionaler "Schnellbuslinien" hinsichtlich Linienführung und Haltestellenbedienung
- Berücksichtigung und Einbezug Ergebnisse aus den Planungen zu den "Intermodalen ÖV-Drehscheiben" Egerkingen und Schönenwerd
- Generelle Überprüfung und Beurteilung neue Bushaltestellen
- Bestmögliche Integration des Schülerverkehrs in das reguläre ÖV-Angebot
- Abschätzung der Kostenfolgen für den Kanton bzw. die Kantone und der Folgekosten für die Gemeinden (Gemeindebeiträge)

2 Grundlagen und Analysen

2.1 Wünsche und Anliegen der Gemeinden

Aus den Eingaben im Rahmen der Fahrplanverfahren der letzten Jahre sowie aus einer Gemeindebefragung im Anschluss an die Startsitung der Begleitgruppe Ende Juni 2016 wurden die wichtigsten Wünsche und Anliegen der Gemeinden erfasst:

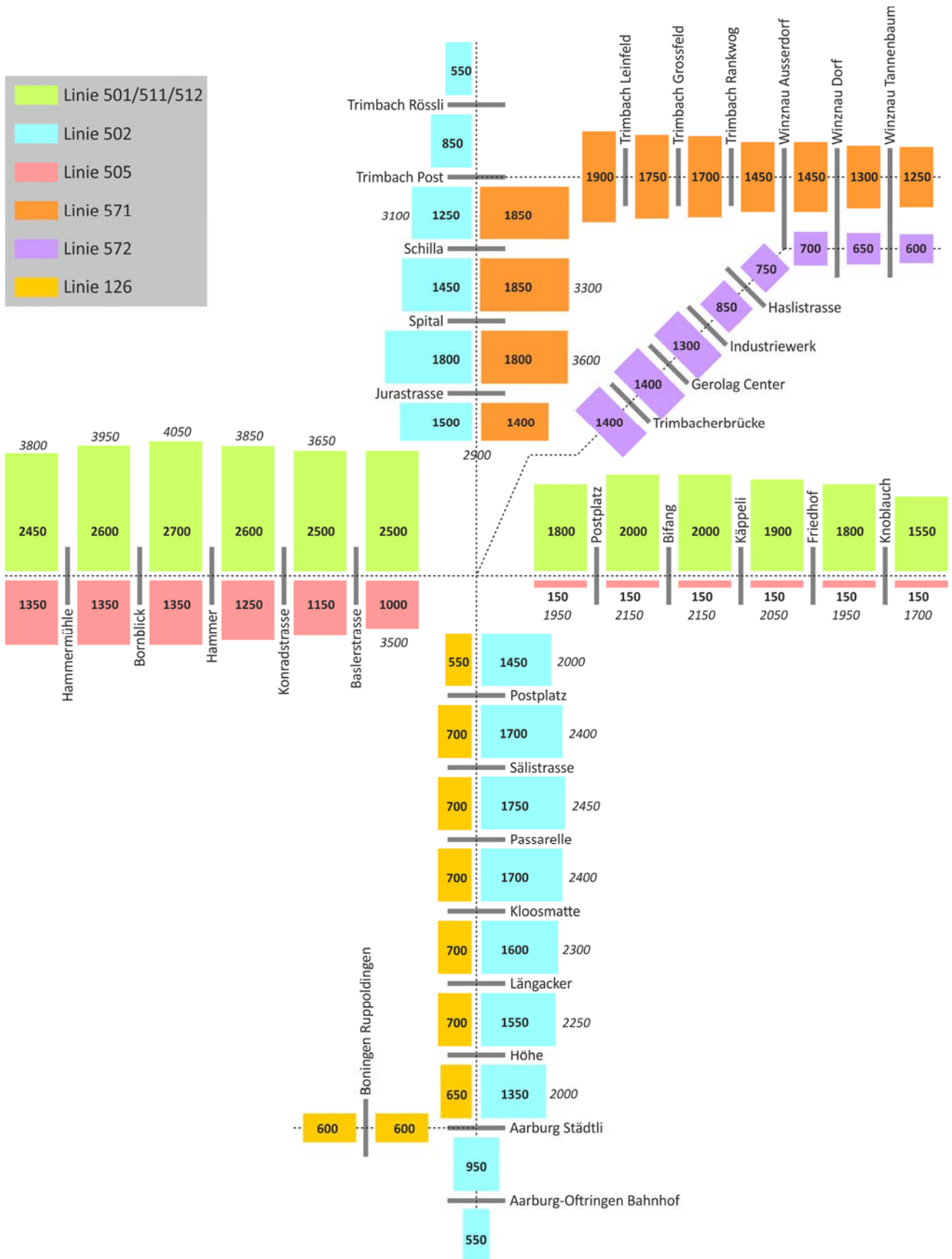


2.2 Nachfrageanalysen

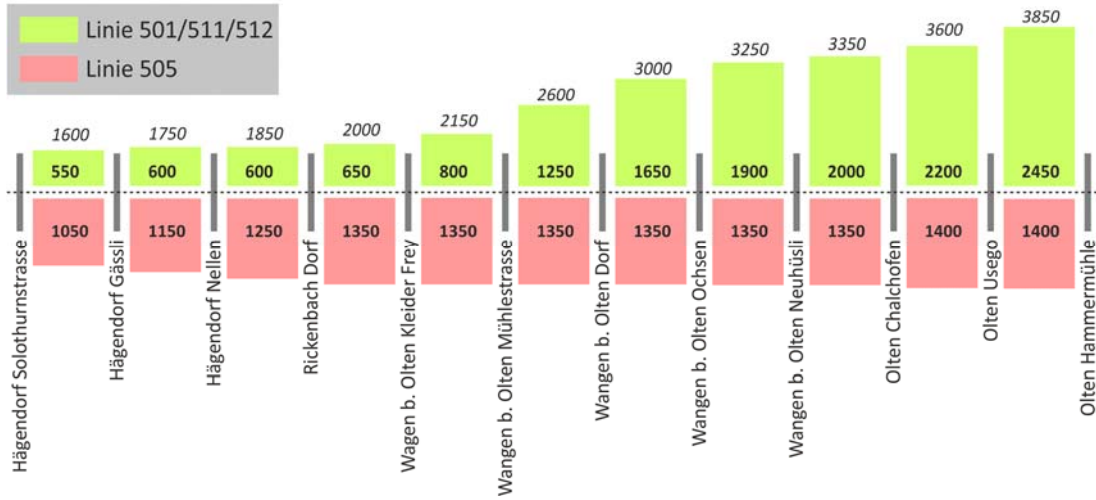
Die Frequenzdaten 2015 der Buslinien im Bearbeitungsperimeter wurden grob analysiert. Im Rahmen der Projektbearbeitung wurden zum Teil detaillierte Auswertungen vorgenommen. Auf die Wiedergabe dieser Detailergebnisse wird im vorliegenden Bericht verzichtet.

Die nachfolgend dargestellten Auswertungen sollen einen Überblick über die Gesamtnachfrage in der Region vermitteln. Aufgrund der Netzbildung und Angebotskonzepte erfolgt die Darstellung der Ergebnisse teilweise korridor- und zum Teil linienspezifisch. Dargestellt in den nachfolgenden Abbildungen sind die Mittelwerte der täglichen Querschnittsbelegungen Montag–Freitag für die regionalen Hauptbuslinien.

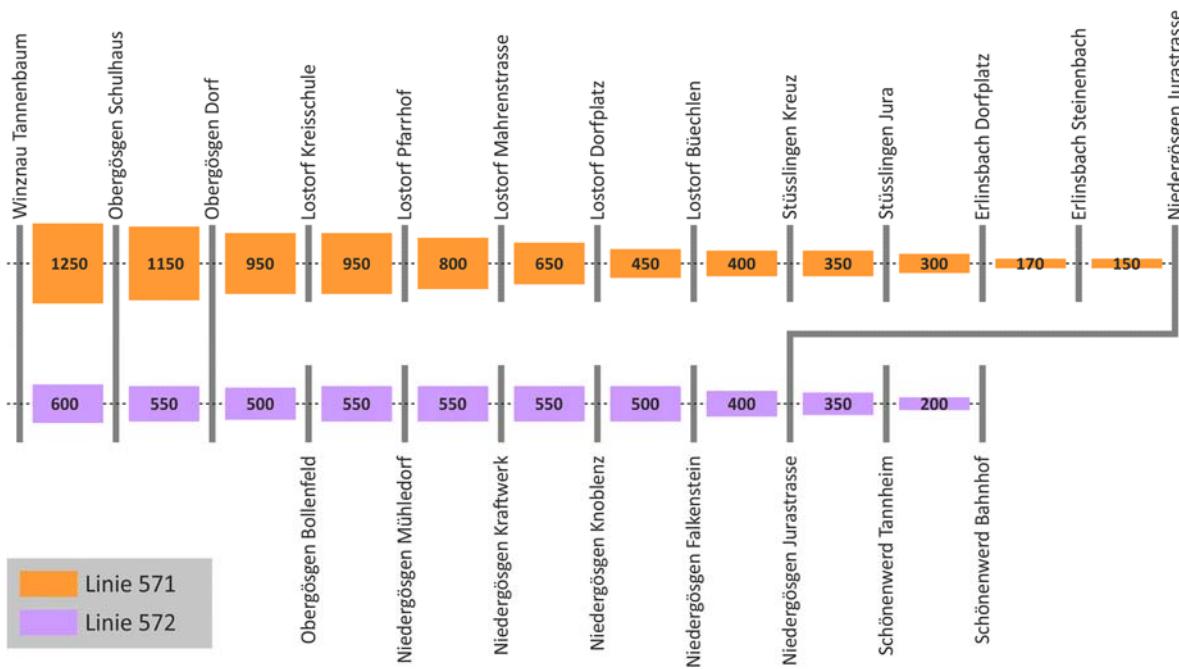
Regionalbuslinien in der Stadt Olten und im Agglomerationsbereich



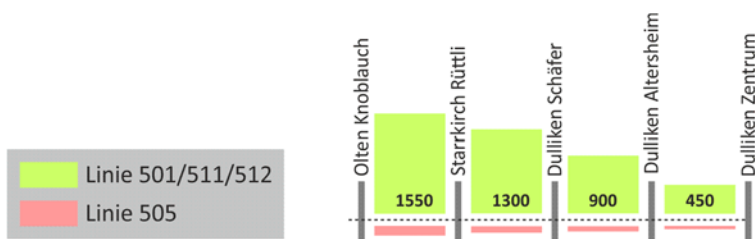
Regionalbuslinien im Korridor Hägendorf–Olten



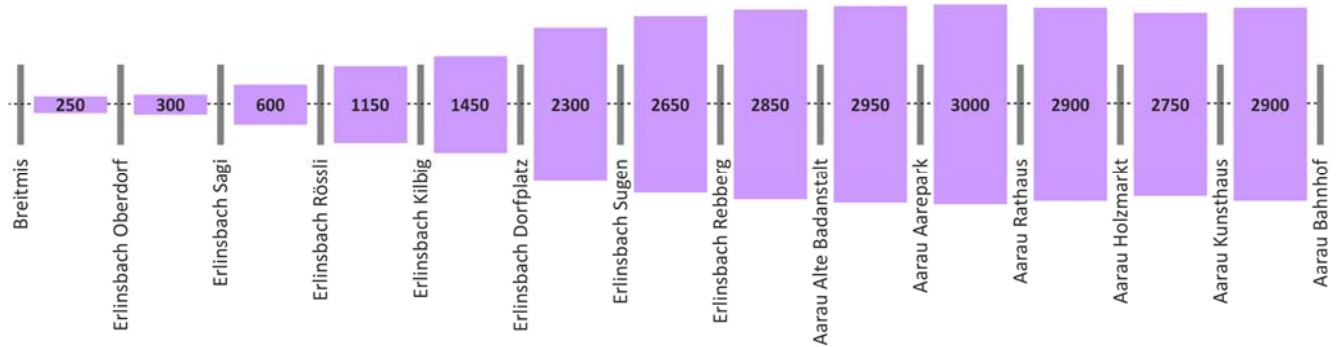
Regionalbuslinien im Korridor Winznau–Obergösgen–Lostorf–Schönenwerd



Regionalbuslinien im Korridor Olten–Dulliken



Regionalbuslinie 202 im Korridor Aarau–Erlinsbach



Regionalbuslinien 203 im Korridor Aarau–Gretzenbach

Wird im Zusammenhang mit den Bereinigungen aus dem Vernehmlassungsverfahren zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt

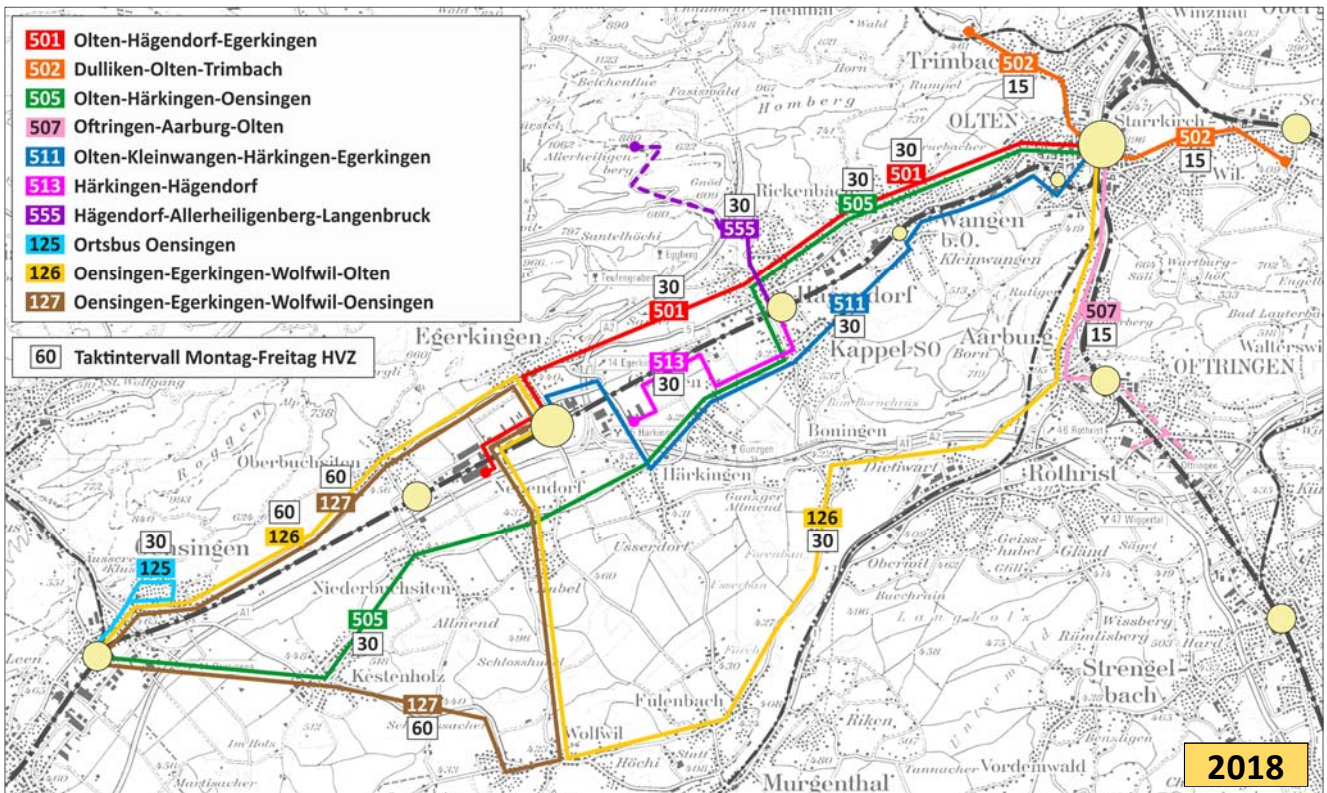
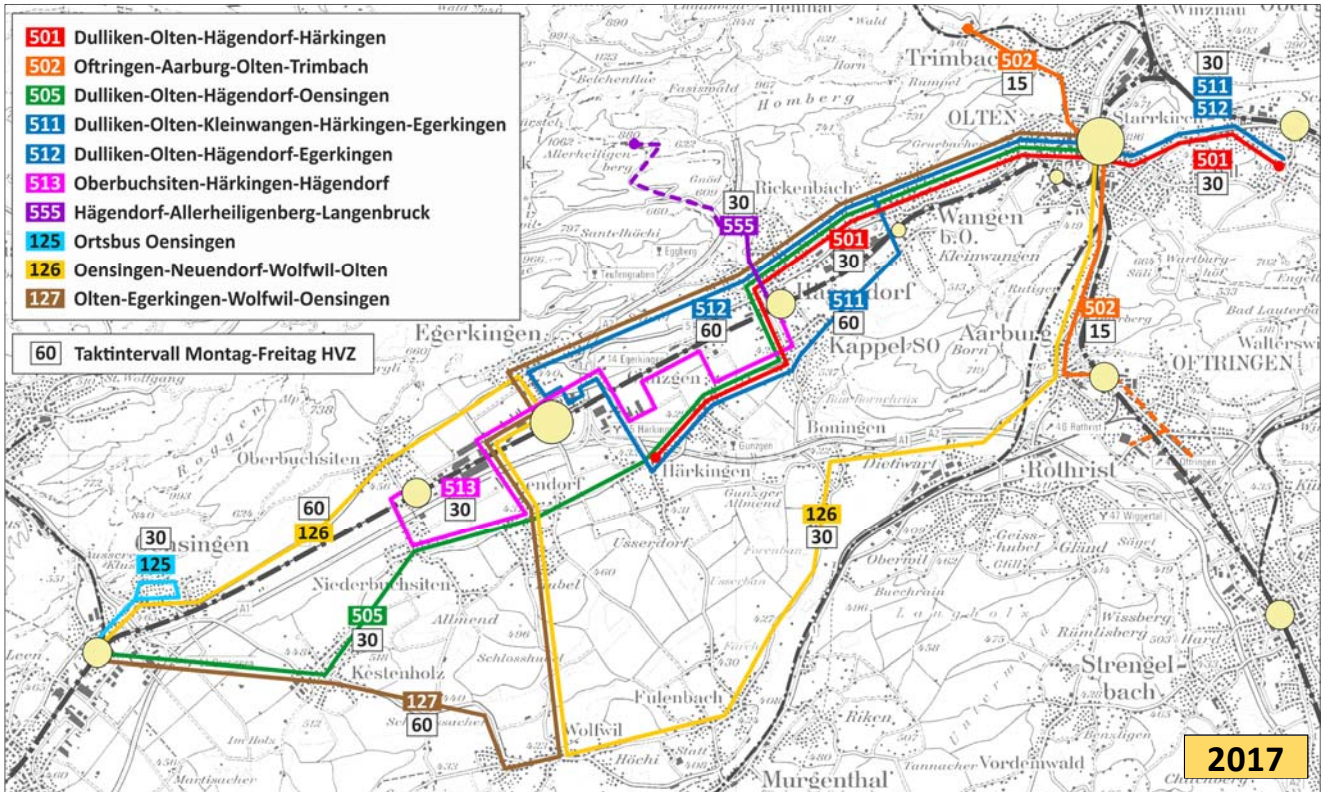
3 Busnetzbildung und wichtigste Angebotsmerkmale

Nachfolgend werden die vorgeschlagenen Netzveränderungen und die wichtigsten Angebotsmerkmale dargestellt und stichwortartig beschrieben.

Aus Übersichtsgründen und aufgrund der vorgeschlagenen Umsetzungshorizonte werden die Teilräume Gäu und Niederamt sowie der Stadtbus Olten separat dargestellt.

Alle Detailinformationen zu den konkreten Angebots- und Betriebskonzepten der einzelnen Netzelemente können in den Fahrplänen im Beilagendossier nachgelesen werden (Betriebszeiten, Taktintervalle, Anschlüsse und Umsteigezeiten etc.).

3.1 Teilnetz Gäu 2017 → 2018



- **Linie 125 (Ortsbus Oensingen)**

Für den Ortsbus Oensingen sind keine Änderungen vorgesehen. Federführend für das Angebot ist zurzeit die Gemeinde Oensingen, die auch die Abgeltungen bezahlt.

- **Linie 126**

Die Linie 126 erfährt keine Veränderungen, solange der Schulstandort Wolfwil der Kreisschule Gäu in Betrieb ist. Mit der absehbaren Zusammenlegung der beiden Schulstandorte Neuendorf und Wolfwil in Neuendorf (bedingt Schulraumerweiterung in Neuendorf) wird das heutige Fahrplanangebot voraussichtlich punktuell angepasst werden müssen.

- **Linie 127**

Die Linie 127 verkehrt ab Egerkingen nicht mehr als Eilbuslinie nach Olten. Die Eilkursverbindung ist gestützt auf die heutige Nachfrage und das übrige ÖV-Angebot im Korridor Egerkingen–Olten nicht gerechtfertigt (Mittelwert Belegung pro Kurs zwischen Egerkingen und Olten 15–20 Personen in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend, maximal 5 Personen am Mittag).

Neu wird die Linie 127 ab Egerkingen Zentrum zum Bahnhof Oensingen geführt. Damit ergibt sich während der Hauptverkehrszeiten der Halbstundentakt auf der Strecke Wolfwil–Neuendorf–Egerkingen–Oberbuchsiten–Oensingen mit halbstündlichen Regionalzugsanschlüssen nach/von Solothurn am Bahnhof Oensingen Nord. Die östlichen Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete sowie das Zentrum von Oensingen werden in den Hauptverkehrszeiten Montag–Freitag deutlich besser erschlossen.

Im Rahmen der Umsetzung wird das Angebot der Linien 126 und 127 am Mittag in Abhängigkeit der Schülertransportbedürfnisse der Kreisschule Gäu noch zu optimieren bzw. aufeinander abzustimmen sein (heute zum Teil Parallelfahrten, nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung).

- **Linie 501**

Die Linie 501 verkehrt in den Hauptverkehrszeiten neu auf der Strecke Olten Bahnhof–Wangen bei Olten–Rickenbach–Hägendorf–Egerkingen Zentrum–Egerkingen Bahnhof–Neuendorf Migros. In den Nebenverkehrszeiten und am Samstag wenden die Kurse in Hägendorf, d. h. der Abschnitt Hägendorf–Egerkingen wird zu diesen Zeiten auf der Strasse nicht bedient.

In Olten werden die Fernverkehrsanschlüsse sichergestellt. Am Bahnhof Egerkingen ergeben sich für Egerkingen Zentrum in den Hauptverkehrszeiten halbstündliche Regionalzugsanschlüsse nach/von Olten.

Mit der halbstündlichen, lastrichtungsabhängigen Linienverlängerung zum Wendeplatz der Migros in Neuendorf werden für die Industriegebiete zwischen Egerkingen Bahnhof und Neuendorf Migros schlanke Regionalzugsanschlüsse nach/von Solothurn am Bahnhof Egerkingen sichergestellt (Kompensation wegfallender Linienabschnitt Oberbuchsiten–Niederbuchsiten–Neuendorf–Egerkingen Linie 513, siehe Linie 513).

- **Linie 505**

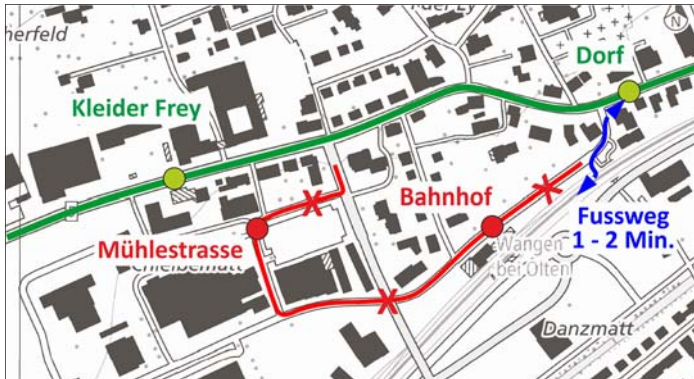
Die heutige Linienführung und das Mengengerüst an allen Wochentagen werden übernommen. Neu kann an allen Haltestellen entlang der ganzen Strecke ein- und ausgestiegen werden.

Der lastrichtungsabhängige Fahrplan von Montag–Samstag tagsüber wird wieder aufgehoben; in Oensingen werden zu diesen Zeiten – wie bis zum Fahrplan 2015 – wieder Fernverkehrsanschlüsse nach/von Solothurn und nach/von Olten gewährleistet.

- **Linien 501 und 505 – Angebot Gemeinschaftsstrecke**

Mit der Überlagerung der Linien 501 und 505 zwischen Olten Bahnhof und Hägendorf Solothurnstrasse resultiert für Wangen bei Olten, Rickenbach und Hägendorf der integrale 15'-Takt nach/von Olten mit Halt an allen Haltestellen zum Ein- und Aussteigen und attraktiven Fernverkehrsanschlüssen am Bahnhof Olten.

- **Linien 501 und 505 – Linienführung in Wangen bei Olten**



Die Linienführungen und die Haltestellenbedienungskonzepte der Linien 501 und 505 in Wangen bei Olten werden vereinheitlicht. Alle Kurse verkehren konsequent auf der Hauptachse und bedienen die Haltestellen Kleider Frey und Dorf. Die Linienführung via Bahnhofplatz und via Mühlestrasse und damit auch die Haltestellen Bahnhof und Mühlestrasse werden aufgehoben.

Die Fusswegdistanz zwischen dem Bahnperron und der Haltestelle Wangen Dorf beträgt rund 1–2 Minuten. Damit sind Umsteigebeziehungen Bahn-Bus mit kurzen Umsteigewegen weiterhin möglich.

- **Linien 511 und 512**

Der heutige Rundkursbetrieb der Linien 511 und 512 wird aufgehoben. Im Berggäu verkehrt neu halbstündlich die Linie 501 (siehe Linie 501).

Im Mittulgäu wird die Linie 511 modifiziert, ausgebaut und gestärkt. Neu verkehren auf der Strecke Olten Bahnhof–Olten Südwest–ERO–Kleinwangen–Kappel–Gunzgen–Härkingen–Egerkingen Bahnhof von Montag–Samstag durchgehend Buskurse im Halbstundentakt. Damit werden auch die Arbeitsplatzschwerpunkte Härkingen Altgraben und Lischmatte attraktiv erschlossen.

Am Bahnhof Olten werden die Fernverkehrsanschlüsse sichergestellt. In Egerkingen ergeben sich halbstündlich schlanke Regionalzugsanschlüsse nach/von Solothurn.

Der Gäupark wird nicht mehr direkt vor dem Haupteingang bedient. Die Erschliessung des Gäuparks erfolgt ab der Bushaltestelle Gäupark Kreisel und ab Egerkingen Bahnhof.

Mit der Führung der Linie 511 in Olten via Olten Südwest kann die heute nur ungenügend frequentierte Stadtbuslinie 504 aufgehoben werden (siehe auch Erläuterungen zum Stadtbus in Kap. 3.4).



- **Linien 505 und 511 – Angebot Gemeinschaftsstrecke**

Mit der Überlagerung der Linien 505 und 511 resultiert für Härkingen, Gunzgen und Kappel tagsüber von Montag–Samstag der integrale Viertelstundentakt nach/von Olten (alternierend via Hägendorf mit der Linie 505 oder via ERO mit der Linie 511).

Nach/von Solothurn wird das Maximum an Verbindungsmöglichkeiten ausgeschöpft: Stündliche Fernverkehrsverbindungen in Oensingen mit der Linie 505 und halbstündliche Regionalzugsverbindungen in Egerkingen mit der Linie 511.

- **Linie 513**

Die Linie 513 wird auf den Abschnitt Hägendorf Bahnhof–Härkingen Briefzentrum eingekürzt und kann mit einem Fahrzeug effizient halbstündlich betrieben werden. Während der heutigen Betriebszeiten werden von Montag–Freitag zwei Mal pro Stunde optimale Regionalzugsanschlüsse in Hägendorf nach/von Olten und nach/von Solothurn sichergestellt. Gegenüber den Direktverbindungen mit den Buslinien 505 und 511 resultieren für Kappel und Gunzgen Unterdorf – trotz Umsteigen am Bahnhof Hägendorf – schnellere Verbindungen nach/von Olten mit gesicherten Fernverkehrsanschlüssen.

Die Industriegebiete zwischen Egerkingen Bahnhof und Neuendorf Migros werden neu in den Hauptverkehrszeiten – als Ersatz für die Aufhebung des Abschnittes Oberbuchsiten–Niederbuchsiten–Neuendorf–Egerkingen der Linie 513 – von der Linie 501 ab (Olten–Hägendorf–) Egerkingen Bahnhof bedient (siehe Linie 501).

- **Linien 126, 127 und 501 – Anschlüsse Egerkingen Zentrum**

Die Linien 126, 127 und 501 haben in Egerkingen Zentrum gegenseitige Anschlüsse. Damit resultieren halbstündliche Busverbindungen mit einem einmaligen Umsteigen in Egerkingen Zentrum auf der Achse Oensingen–Oberbuchsiten–Egerkingen–Hägendorf–Rickenbach–Wangen bei Olten–Olten (Berggäu).

- **Linie 502 / Linienast Olten–Aarburg**

Aufgrund der massiven Stabilitätsprobleme zwischen Olten Bahnhof und Aarburg in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten wird die heutige Durchmesserlinie 502 am Bahnhof Olten aufgetrennt. Der Linienast Olten–Aarburg wird neu als Radiallinie 507 isoliert betrieben. Das Mengengerüst und der Fahrplan zwischen Olten Bahnhof und Aarburg-Oftringen Bahnhof bleiben unverändert.

Das künftige Angebotskonzept für die Weiterführung der (neuen) Linie 507 ab Aarburg-Oftringen Bahnhof Richtung Oftringen–Zofingen ist zur Zeit noch offen. Die diesbezüglichen Fragen sind Gegenstand einer separaten, späteren Planung unter Federführung des Kantons Aargau.

- **Linie 502 (Linienast Olten–Trimbach)**

Das heutige Angebot auf dem Linienast Trimbach–Olten der Linie 502 wird unverändert weitergeführt. Neu wird der Linienast Olten–Trimbach mit dem Linienast Olten–Dulliken der heutigen Linien 501/511/512 durchgebunden. Dadurch entsteht eine kurze Durchmesserlinie mit einer relativ hohen Betriebsstabilität und ähnlich grosser Nachfrage auf den beiden Linienästen.

Nach Eröffnung der Nutzungserweiterungen im Sälipark und nach Abschluss der Strassenraumgestaltungen im Umfeld wird der Linienast Dulliken–Olten zwischen Bifangplatz und Postplatz via Sälipark/Fachhochschule geführt werden (siehe Erläuterungen zum Stadtbus).

- **Linie 555**

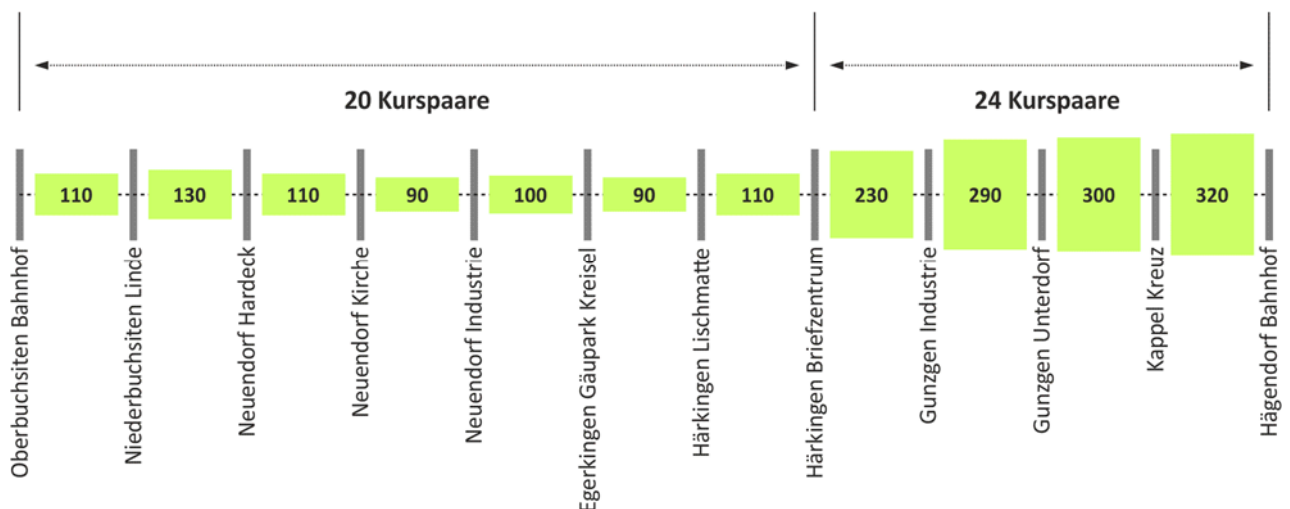
Auf der Linie 555 sind vorerst keine Änderungen vorgesehen. Im Zusammenhang mit der Nutzung der Infrastrukturen auf dem Allerheiligenberg ist vorgesehen, das Angebot kurzfristig an neue Nutzungen und deren Verkehrsbedürfnisse anzupassen.

- **Linie 506**

Das künftige Angebotskonzept der Linie 506 ist Gegenstand der laufenden Diskussionen zur Umstellung der S9 Sissach–Läufelfingen–Olten ("Läufelfingerli") auf Busbetrieb wird in der vorliegenden Untersuchung ausgeklammert.

- **Linie 513 – Erläuterungen zur Einkürzung der Linie auf den Linienabschnitt Hägendorf Bahnhof–Härkingen Briefzentrum**

Die nachfolgende Abbildung zeigt die heutigen Querschnittsbelastungen und das Mengengerüst auf den verschiedenen Linienabschnitten.



Die beiden Linienabschnitte Oberbuchsitzen Bahnhof–Härkingen Briefzentrum und Härkingen Briefzentrum–Hägendorf Bahnhof weisen eine stark unterschiedliche Nachfrage auf. Die Nachfrage auf dem Linienabschnitt Oberbuchsitzen Bahnhof–Härkingen Briefzentrum ist unter Berücksichtigung des Mengengerüsts bescheiden.

Bei der Nachfrage zwischen Oberbuchsitzen Bahnhof und Neuendorf Kirche handelt es gemäss Rücksprache mit den Transportunternehmungen mindestens ca. zur Hälfte um Schülerverkehr aus Oberbuchsitzen zur Kreisschule Gäu. Mit dem Halbstundentakt der Linien 126 und 127 in den Hauptverkehrszeiten zwischen Oberbuchsitzen–Egerkingen–Neuendorf–Wolfwil sind die Schüler aus Oberbuchsitzen nicht mehr auf die Linie 513 angewiesen.

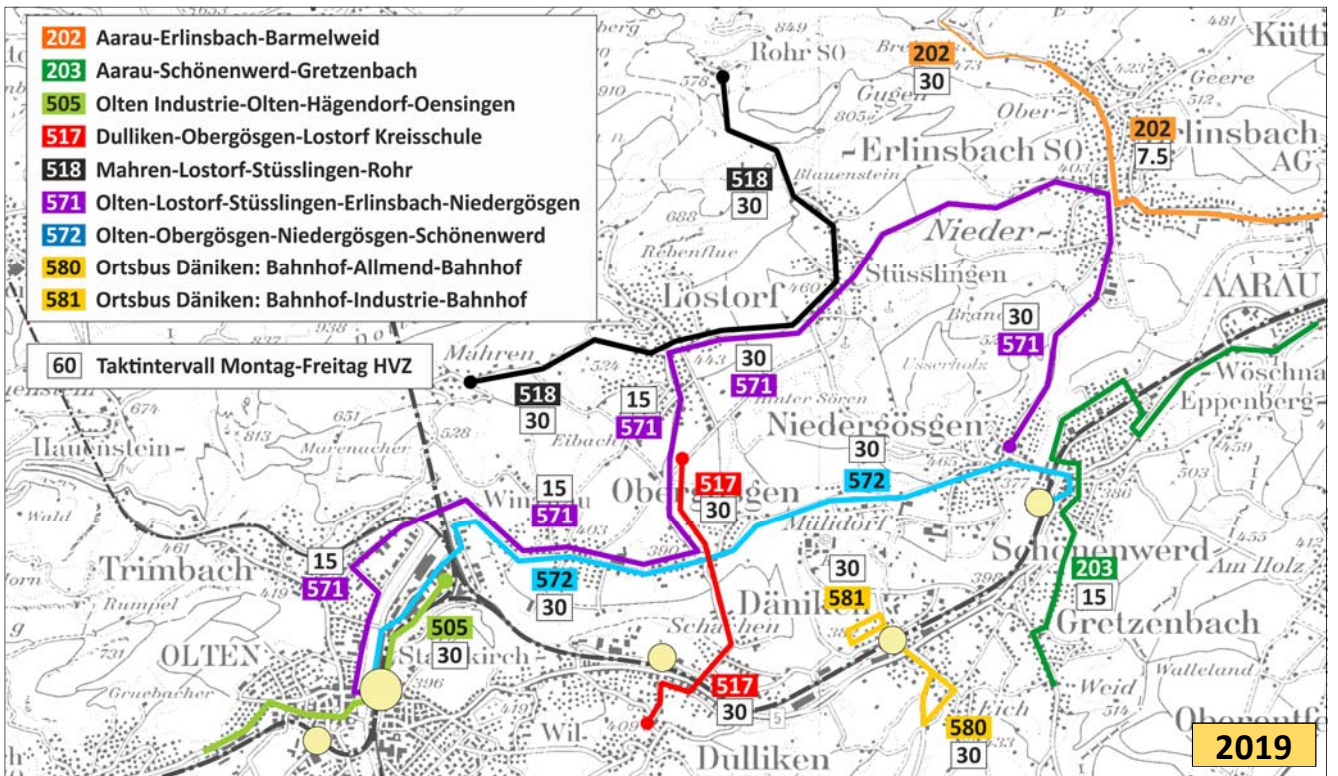
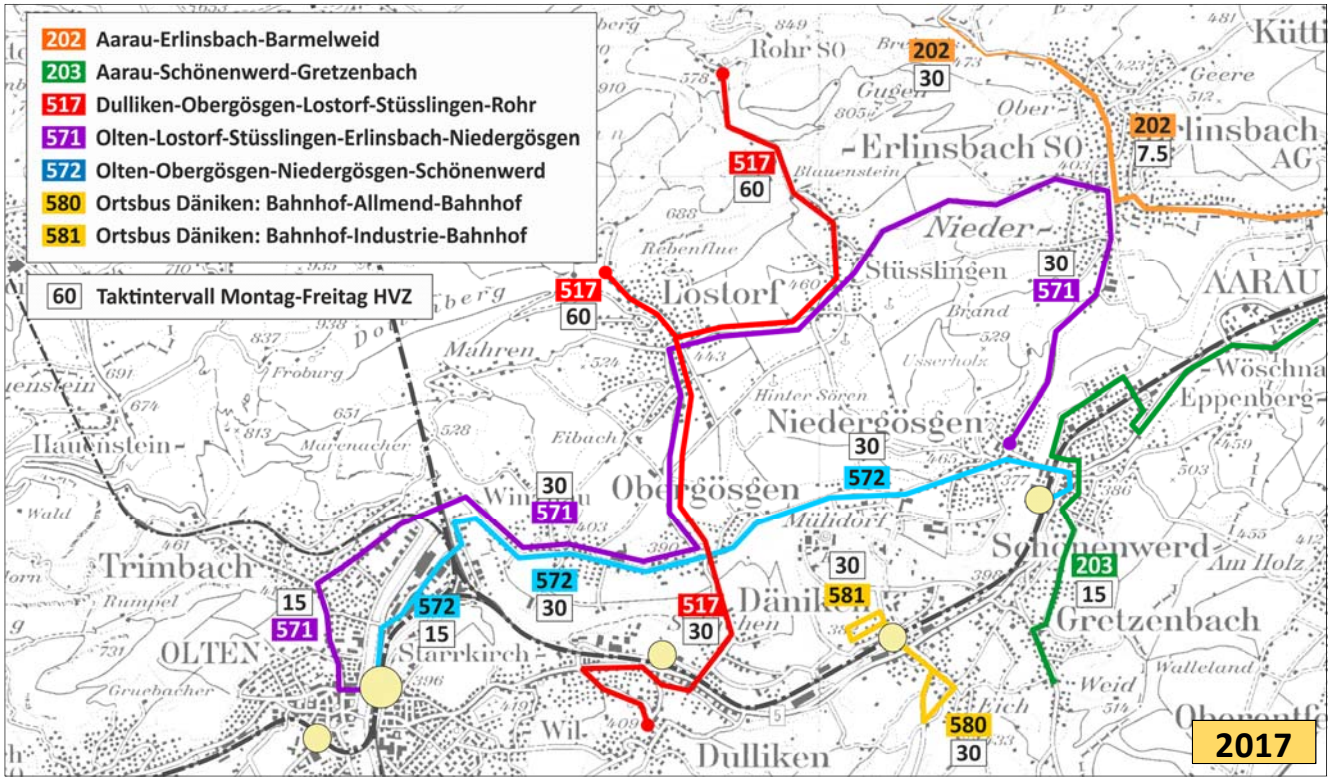
Die beiden Haltestellen Neuendorf Waldeck und Neuendorf Kirche weisen nach/von Richtung Egerkingen–Härkingen bei 20 Kursen pro Richtung insgesamt pro Tag lediglich 8 bis 10 Ein- und Aussteiger auf (im Durchschnitt weniger als 0.5 Person/Kurs).

Mit der neu konzipierten Linie 501 werden die Arbeitsplatzschwerpunkte zwischen Egerkingen Bahnhof und Neuendorf Migros für die Arbeitspendler aus dem Korridor Solothurn–Oensingen attraktiver erschlossen als mit der heutigen Linie 513 (kürzere Reisezeiten dank der Regionalzugsanschlüsse in Egerkingen). Für die Arbeitspendler aus Richtung Olten stellen die Linie 126 und 127 halbstündlich schlanke Regionalzugsanschlüsse in diese Arbeitsplatzschwerpunkte sicher.

Die neu konzipierte Linie 511 erschliesst die Arbeitsplatzschwerpunkte Lischmatte/Altgraben attraktiv sowohl für die Arbeitspendler aus Richtung Olten (Busdirektverbindungen) als auch für die Arbeitspendler aus dem Korridor Solothurn–Oensingen (schlanke Regionalzugsanschlüsse in Egerkingen).

Die vorgeschlagene Einkürzung der Linie 513 auf den Linienabschnitt Hägendorf Bahnhof–Härkingen Briefzentrum ist unter Berücksichtigung der heutigen Nachfragestruktur, der vorgeschlagenen Optimierungen auf den Regionalbuslinien 501 und 511 sowie insbesondere auch unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Aspekte sinnvoll.

3.2 Teilnetz Niederamt 2017 → 2019



- **Linie 571**

Die Linie 571 Olten–Winznau–Obergösgen–Lostorf–Stüsslingen–Erlinsbach–Niedergösgen stellt auch künftig die Rückgratlinie für das Niederamt für die Busverbindungen nach/von Olten dar.

Im Abschnitt Olten Bahnhof–Spital–Trimbach Post wird die Parallelführung mit der Linie 502 aufgehoben. Neu verkehrt die Linie 571 ab Bahnhof Olten via Amthausquai–Quaistrasse–Leinfeldstrasse nach Rankwog/Winznau.

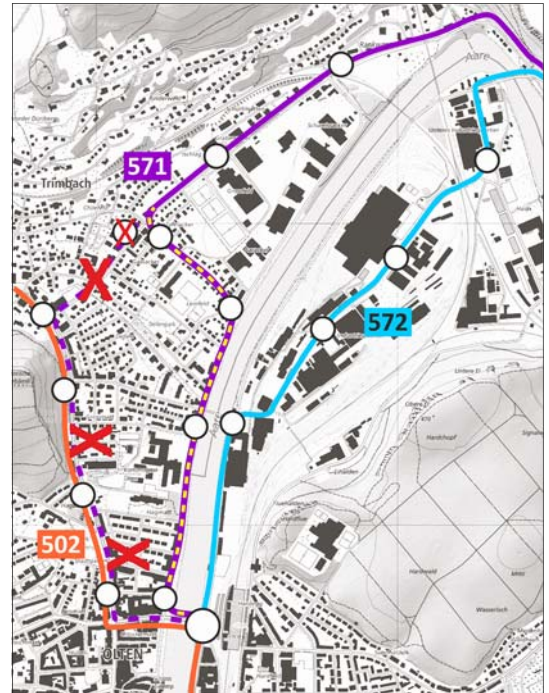
Das Angebot zwischen Olten Bahnhof und Lostorf Dorfplatz wird tagsüber von Montag–Samstag zum integralen Viertelstundentakt verdichtet. Angesichts der Wachstumsprognosen der erschlossenen Siedlungsgebiete und der bereits heute guten Auslastung der Linie 571 ist dieser Angebotsausbau gerechtfertigt.

Die halbstündlich bis nach Niedergösgen verkehrenden Kurse stellen nach wie vor die Fernverkehrsanschlüsse am Bahnhof Olten sicher.

An Sonntagen werden heute einzelne Kurse von Olten her für den touristischen Ausflugsverkehr nach Bad Lostorf und Rohr geführt. Diese Kurse verkehren nicht nach Niedergösgen Jurastrasse. Die Nachfrage nach Bad Lostorf und nach Rohr ist sehr bescheiden:

- Bad Lostorf > 3 Kurse > 1 Aussteiger
- Rohr > 6 Kurse > 9 Aussteiger).

Es wird deshalb vorgeschlagen, ab 2019 alle Kurse konsequent nach Niedergösgen Jurastrasse zu führen und auf die Bedienung von Bad Lostorf und Rohr mit einzelnen Kursen zu verzichten (integraler Halbstundentakt Olten–Lostorf–Stüsslingen–Erlinsbach–Niedergösgen).



- **Linie 572**

Auf den Fahrplan 2019 wird das S-Bahnangebot in Schönenwerd zum Halbstundentakt über den ganzen Tag ausgebaut.

Die Linie 572 erfährt bezüglich Linienführung keine Änderungen, aber Minutenanpassungen im Fahrplan infolge klarer Anschlussprioritäten in Schönenwerd. In Schönenwerd werden künftig halbstündlich schlanke Anschlüsse nach/von Aarau sichergestellt, was zur Folge hat, dass die Anschlussverbindungen nach/von Olten nur noch stündlich klappen.

Von Montag–Freitag werden die Taktlücken am Nachmittag geschlossen. Ab 2019 verkehrt die Linie 572 ausser in der verkehrsschwachen Nebenverkehrszeit am Vormittag integral im Halbstundentakt bis ca. 20 Uhr. Nach 20 Uhr erfolgt die Umstellung auf das heutige Randstundenkonzept (Rundkursbetrieb).

- **Linien 572 und 505 – Bedienung Industrie Olten Bahnhof Nord**

Mit dem Fahrplan 2019 wird die Linie 505 Oensingen–Hägendorf–Olten bis Olten Haslistrasse verlängert. Zusammen mit der Linie 572 ergibt sich für die Arbeitsplatzschwerpunkte vom Montag–Freitag der integrale Viertelstundentakt mit schlanken Fernverkehrsanschlüssen. Auf die heutigen, separaten Verdichtungskurse Olten Bahnhof–Olten Haslistrasse kann künftig verzichtet werden.

- **Linien 571 und 572 – Umsteigebeziehungen Obergösgen**

Mit der Verdichtung der Linie 571 zum integralen Viertelstundentakt ergeben sich in Obergösgen schlanke Umsteigemöglichkeiten von der Linie 571 auf die Linie 572 nach/von den Industriegebiet Olten Bahnhof Nord bei der neu gestalteten Haltestelle Obergösgen Dorf (langjähriger Wunsch der Gemeinde Lostorf).

In Obergösgen ergeben sich auch Umsteigemöglichkeiten mit akzeptablen Umsteigezeiten von der Linie 571 auf die Linie 572 nach/von Schönenwerd Bahnhof mit den weiterführenden Verbindungen nach/von Aarau.

- **Linie 517 – Auftrennung in zwei Teillinien**

Die Linie 517 kann in der heutigen Form aufgrund des schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnissen nicht mehr bestellt werden. Die zahlreichen Anforderungen (Schülertransporte auf verschiedenen Relationen und zu verschiedenen Zeiten, Umsteigemöglichkeiten Bus-Bahn und Bus-Bus etc.) erfordern einen hohen Betriebsmitteleinsatz bei insgesamt geringer Nachfrage bzw. bescheidenen Nachfragepotenzialen.

Es wird deshalb vorgeschlagen, die heutige Linie in zwei kurze Teillinien aufzutrennen. Damit können die verschiedenen Transportbedürfnisse entkoppelt und effizienter und attraktiver abgedeckt werden.

Teillinie Süd – Linie 517

Im südlichen Teil des heutigen Bedienungskorridors der Linie 517 verkehrt ein Fahrzeug nur noch auf der Strecke Dulliken Zentrum–Dulliken Bahnhof–Obergösgen–Lostorf Kreisschule. Zwischen Dulliken Zentrum und Dulliken Bahnhof verkehren die Kurse in beiden Richtungen direkt (Aufhebung Umwegfahrt via Haltestelle Altersheim). Dulliken Lehmgrube kann von der Linie 517 aus betrieblichen Gründen nicht mehr bedient werden. Dulliken Lehmgrube wird ab 2019 vom neuen Linienast Dulliken Zentrum–Lehmgrube–Fustlighalde–Sälistrasse–Olten Bahnhof der optimierten Stadtbuslinie 503 bedient (siehe Kap. 3.5).

Die Linie 517 verkehrt nur noch in den Hauptverkehrszeiten Montag–Freitag mit einem leicht lastrichtungsabhängigen Fahrplan im Halbstundentakt. Am Bahnhof Dulliken ergeben sich stündlich S26-Anschlüsse nach/von Olten und Aarau. Mit dem lastrichtungsabhängigen Fahrplan können in Lastrichtung sehr schlanke Anschlüsse auf die Linie 502 nach/von Olten in Dulliken Zentrum sichergestellt werden. In Obergösgen resultieren Busanschlüsse auf die Linie 572 nach/von Olten und Niedergösgen–Schönenwerd.

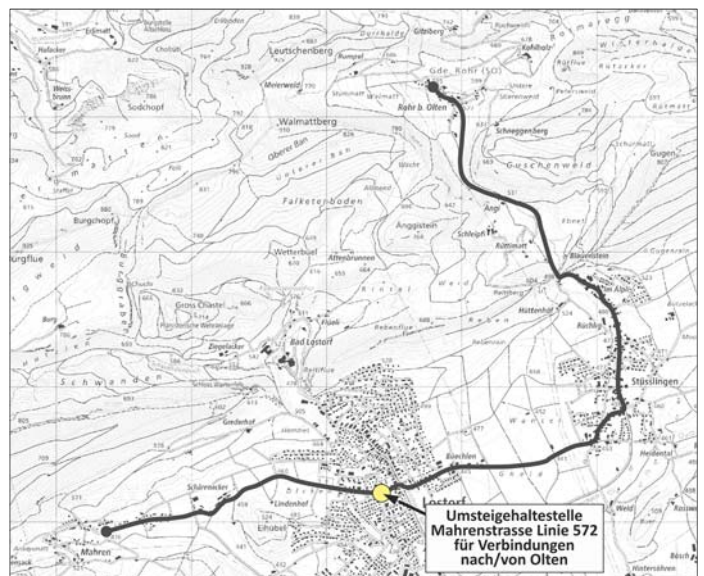
Alle Schülertransporte (Kreisschule Mittulgösgen und Primarschule/Kindergarten Hardmatt) können mindestens in der heutigen Qualität aufrechterhalten werden.

Teillinie Nord – Neue Linie 518 Rohr b. Olten–Lostorf–Mahren (Kleinbuslinie)

Nebenstehende Abbildung zeigt die vorgeschlagene Linienführung der neuen Kleinbuslinie.

Die Linie verkehrt Montag–Freitag in den Hauptverkehrszeiten in einem lastrichtungsabhängigen Halbstundentakt zwischen Rohr und Mahren. Aus betrieblichen Gründen (Fahrzeugumläufe) kann Lostorf Dorfplatz nicht bedient werden.

Mit der Verdichtung der Linie 571 zum integralen Viertelstundenakt können jeweils in Lastrichtung für beide Linienäste Rohr und Mahren bei der Haltestelle Lostorf Mahren-



strasse halbstündlich attraktive Umsteigeverbindungen auf die Linie 571 nach/von Olten sichergestellt werden.

Für Stüsslingen resultiert damit in den Hauptverkehrszeiten der Viertelstundentakt nach/von Olten (zweimal stündlich Linie 571 direkt und zweimal stündlich Linie 518 mit Umsteigen bei der Haltestelle Mahrenstrasse).

Die Schülertransporte Rohr–Stüsslingen können ideal in den Fahrplan integriert werden.

Die Mineralquelle Lostorf kann mit dem vorgeschlagenen Konzept nicht mehr bedient werden. Angesichts der bescheidenen Nachfrage – Haltestellen Mineralquelle und Eintracht zusammen ca. 5 Ein- und 5 Aussteiger pro Tag – kann dieser Kompromiss in Kauf genommen werden. Sollte die Erschliessung der Mineralquelle aus Sicht der Gemeinde Lostorf zwingend sein, ginge dies nur zulasten der Erschliessung von Mahren.

- **Linie 517 – Samstagsangebot**

Die Linie 517 weist heute an Samstagen in beiden Richtungen insgesamt rund 140 Einsteiger auf. Der finanzielle Aufwand (Produktionskosten) für jeden transportierten Fahrgast beträgt rund CHF 10.-

Die stärkste Querschnittsbelastung liegt im Abschnitt Dulliken Bahnhof–Dulliken Bodenacker und beträgt pro Richtung rund 40 Personen bei 13 Kursen pro Richtung.

Die drei Haltestellen Obergösgen Sandacker, Obergösgen Fähre und Dulliken Bodenacker zusammen weisen nach der Hauptrichtung Dulliken Bahnhof/Zentrum täglich insgesamt rund 25–30 Einsteiger auf (zusammen ca. 2 Einsteiger pro Kurs). In der Gegenrichtung steigen bei diesen 3 Haltestellen täglich insgesamt nur gerade rund 20 Personen aus (zusammen ca. 1.5 Aussteiger pro Kurs).

In den Gemeinden Rohr und Stüsslingen besteht de facto samstags keine Nachfrage (Querschnittsbelegung ganzer Tag zwischen Lostorf Dorfplatz und Lostorf Büechlen: 1 bis 2 Personen).

Unter Berücksichtigung der finanziellen Rahmenbedingungen und dem Ziel, die vorgängig aufgezeigten Optimierungs- und Ausbaumassnahmen im Niederamt und im Gäu, welche ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis ausweisen, trotzdem kurzfristig umsetzen zu können, ist der Kanton Solothurn nicht mehr in der Lage, das Samstagsangebot auf der Linie 517 mitzufinanzieren. Dies gilt bereits ab dem Fahrplan 2018.

- **Linien 202 und 203 sowie Linien 580/581 (Ortsbus Däniken)**

Auf diesen Linien sind keine Änderungen vorgesehen.

- **Linien 501 und 572 – Durchbindung Olten Bahnhof**

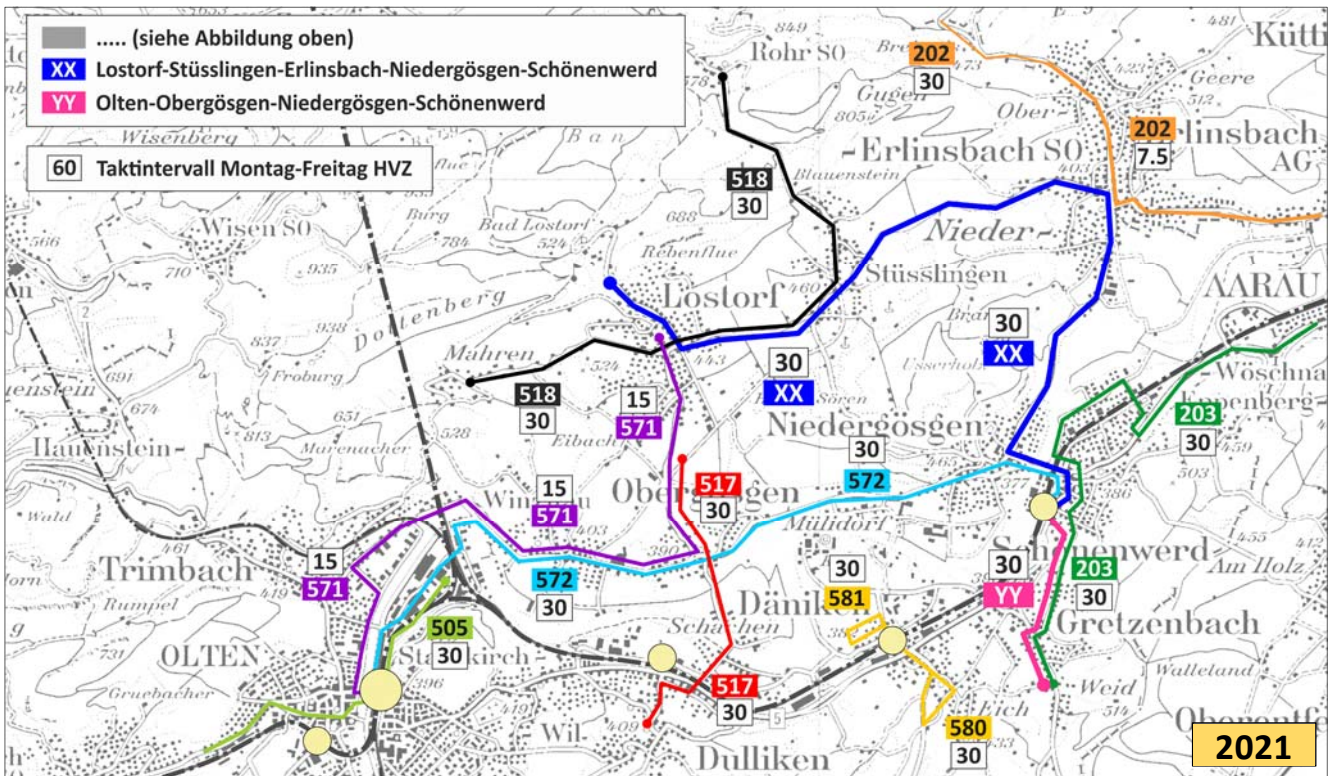
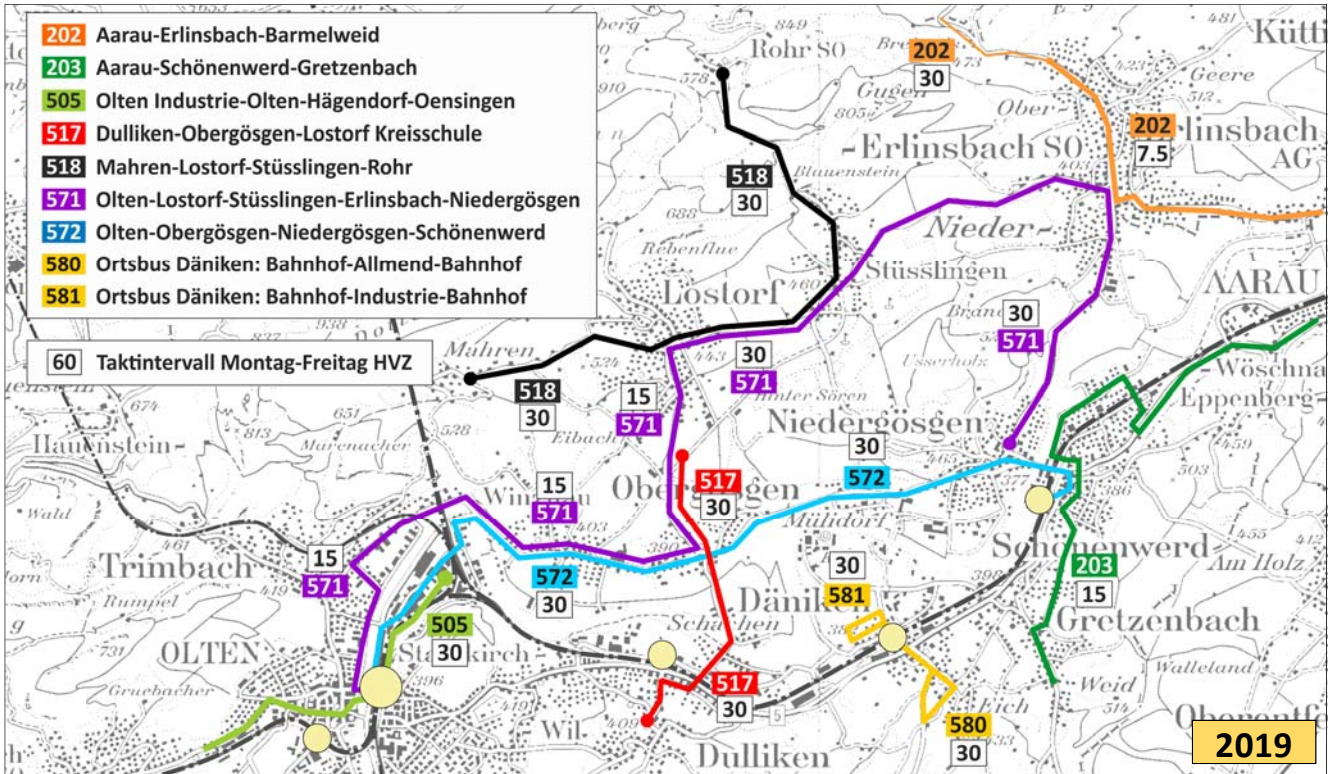
Mit der Umsetzung der Angebotsoptimierungen im Niederamt werden am Bahnhof Olten die Teilnetze Gäu und Niederamt miteinander verbunden. Auf der Achse Egerkingen–Hägendorf–Rickenbach–Wangen–Olten Bahnhof–Olten Industrie Nord–Winznau–Obergösgen–Niedergösgen–Schönenwerd entsteht eine umsteigefreie Direktverbindung ohne längere Wartezeiten am Bahnhof Olten.

Für die Gemeinden im Gäu ergeben sich damit attraktive Direktverbindungen in die Arbeitsplatzschwerpunkte nördlich des Bahnhofs Olten. Niedergösgen, Obergösgen und Winznau wiederum erhalten umsteigefreie Direktverbindungen in die westliche Innenstadt und weiter Richtung Wangen–Hägendorf.

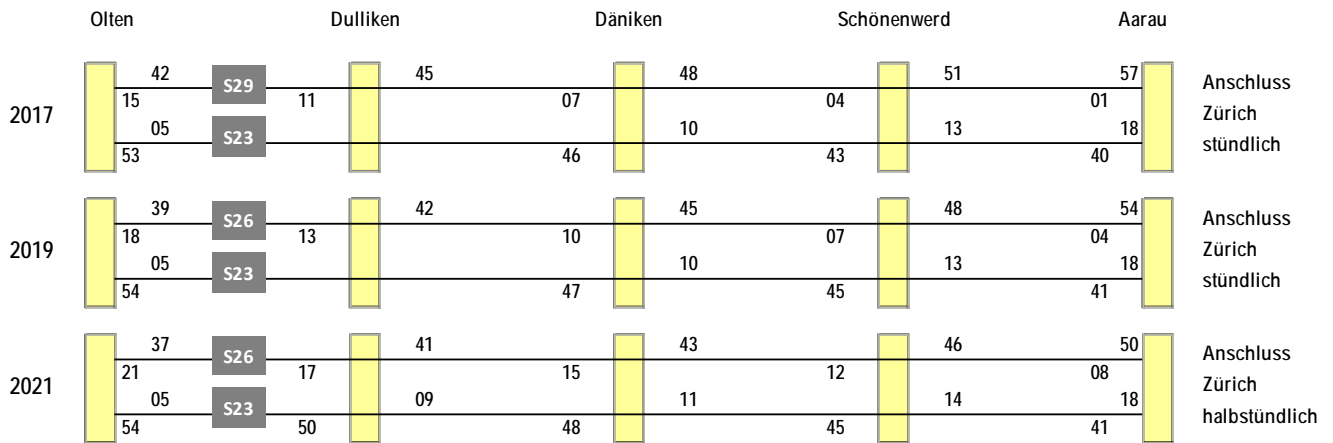
- **Linie 505 – Verlängerung Haslistrasse**

Mit der Umsetzung der Angebotsoptimierungen im Niederamt wird auch die Linie 505 bis zur Haltestelle Olten Haslistrasse verlängert (siehe auch oben Durchbindung Linien 501 und 572). Damit erhalten Hägendorf, Rickenbach und Wangen viertelstündliche Direktverbindungen in die Arbeitsplatzschwerpunkte nördlich des Bahnhofs Olten.

3.3 Teilnetz Niederamt 2019 → 2021



Die nachfolgenden Netzgrafiken zeigen die Fahrlagen der S-Bahn zwischen Olten und Aarau für die Fahrplanjahre 2017, 2019 und 2021 nach heutigem Kenntnisstand:



- 2017 besteht nach wie vor der ausgeprägte Hinketakt (Versatz Olten ab 23'/37' und Aarau ab 21'/39').
- 2019 nähern sich die Fahrlagen an. Es handelt sich aber nach wie vor eher um zwei stündliche Verbindungen, als um einen eigentlichen Halbstundentakt (Versatz Olten ab 26'/34' und Aarau ab 23'/37').
- Nach Eröffnung des Eppenbergtunnels im 2021 kann von einem – wenn auch nicht integralen – Halbstundentakt gesprochen werden (Versatz Olten ab 28'/32' und Aarau ab 27'/33').

Mit dem Fahrplan 2021 ergeben sich somit günstige Voraussetzungen für attraktive Anschlusskonzepte am Bahnhof Schönenwerd für Buslinien, welche entweder im Halbstunden- oder Stundentakt betrieben werden. Ab diesem Zeitpunkt kann Schönenwerd zur "öV-Drehscheibe" aufgewertet werden.

Folgende Linien erfahren mit der Eröffnung des Eppenbergtunnels im 2021 Änderungen:

- **Linie 571**

Die Linie 571 verkehrt nur noch bis Lostorf Dorfplatz. Bezüglich Mengengerüst und Betriebszeiten ergeben sich keine Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2019.

- **Neue Linie Lostorf–Stüsslingen–Erlinsbach–Niedergösgen–Schönenwerd**

Eine neue Buslinie bindet die Gemeinden Lostorf, Stüsslingen und Erlinsbach halbstündlich an den Bahnhof Schönenwerd an. Am Bahnhof Schönenwerd werden halbstündlich schlanke S-Bahn-Anschlüsse nach/von Aarau und Olten sichergestellt.

Für Erlinsbach reduzieren sich die Reisezeiten nach Olten gegenüber der heutigen Busdirektverbindung via Lostorf beispielweise um rund 10 Minuten. Für Stüsslingen ergeben sich mit der neuen Buslinie +/- identische Reisezeiten nach/von Olten wie mit der heutigen Busdirektverbindung. Die Busverbindungen für Stüsslingen nach/von Olten bleiben in den Hauptverkehrszeiten mit einem einmaligen Umsteigen von der Linie 518 auf die Linie 571 bei der Haltestelle Lostorf Mahrenstrasse erhalten.

- **Linie 203**

Die Linie 203 verkehrt nur noch halbstündlich direkt zwischen Aarau und Gretzenbach. Bei der Haltestelle Schönenwerd Tannheim ergeben sich mit kurzen Fusswegdistanzen zum Bahnhof Schönenwerd schlanke

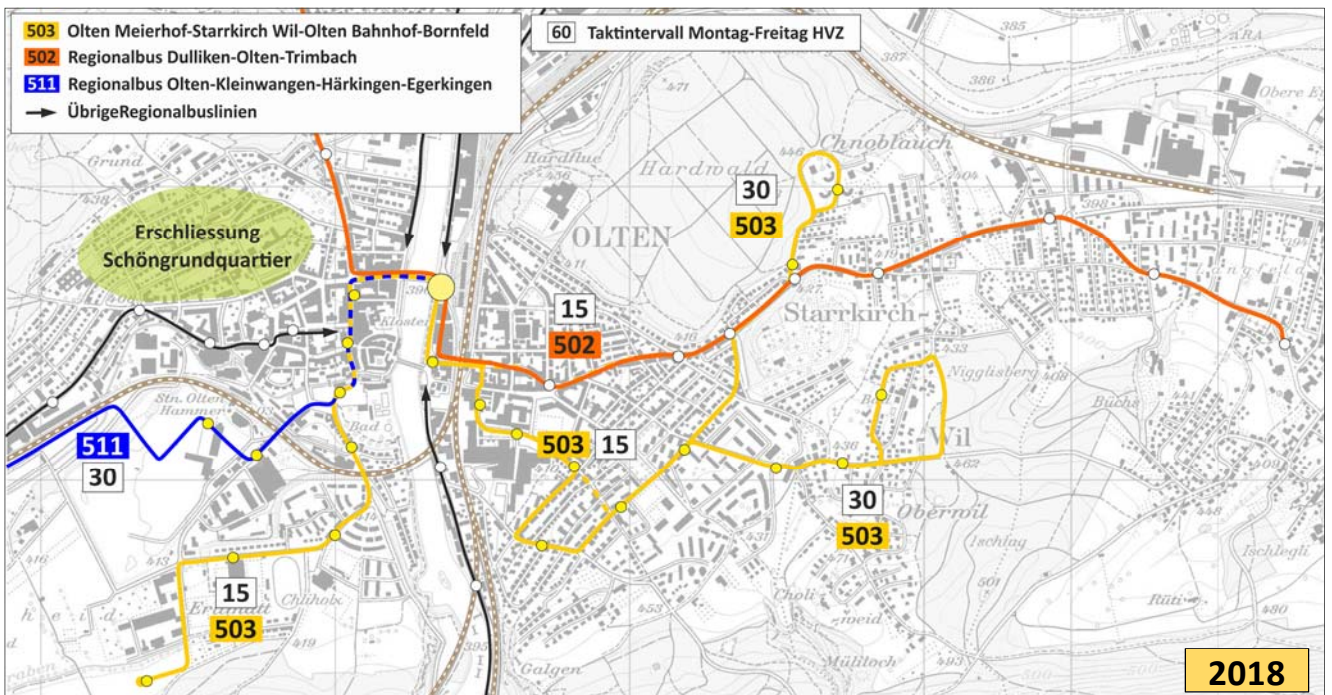
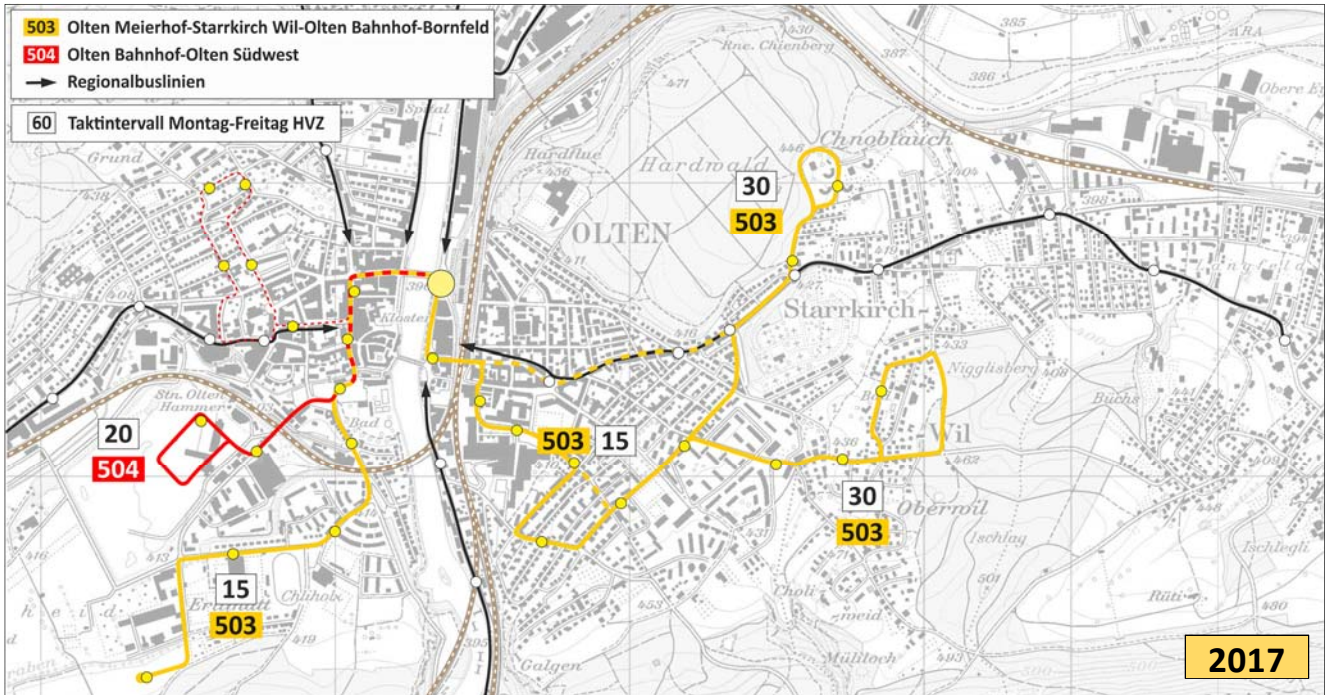
S-Bahn-Anschlüsse für die nördlichen Industriegebiete in Schönenwerd nach/von Olten (siehe Netzgrafik im Beilagedossier).

- **Neue Linie Gretzenbach–Schönenwerd Bahnhof**

Eine neue Buslinie verbindet Gretzenbach mit dem Bahnhof Schönenwerd. Wie die neue Linie aus Lostorf können am Bahnhof Schönenwerd schlanke S-Bahn-Anschlüsse nach/von Aarau und Olten sichergestellt werden.

Für Gretzenbach sind die Reisezeiten nach/von Aarau via Bahnhof Schönenwerd rund 5 Minuten schneller als auf der Busdirektverbindung. Nach/von Olten werden die ÖV-Verbindungen nicht nur leicht schneller, sondern auch komfortabler (Wegfall Fussweg Schönenwerd Zentrum–Schönenwerd Bahnhof).

3.4 Stadtbus Olten 2017 → 2018



- Linie 504 – Ersatz resp. Substitution durch Regionalbuslinie 511

Mit der Führung der neuen Regionalbuslinie 511 via Olten Südwest (siehe Kap. 3.1) wird die nur ungenügend frequentierte Stadtbuslinie 504 substituiert.

Die Stadtbuslinie 504 weist heute täglich insgesamt rund 200 Einsteiger auf. In Olten Südwest steigen täglich rund 90 Personen in die Busse der Linie 504 ein. Rund ein Viertel davon benutzt die zwei Kurse Olten Südwest ab 6.41 und 7.41 Uhr mit den guten Fernverkehrsanschlüssen am Bahnhof Olten um 7 und 8 Uhr. Nach der Morgenspitze ab ca. 8 Uhr wird die Linie 504 aus dem Gebiet Olten Südwest für Fahrten in die Altstadt und/oder zum Bahnhof Olten nur vereinzelt genutzt (1 bis 2 Personen pro Kurs).

Die Nachfrage auf der kurzen Schlaufe ins Schöngrundquartier ist angesichts der geringen Erschliessungswirkung und des zeitlichen Angebotes (7 Rundkurse) mit rund 10 Einsteigern erwartungsgemäss bescheiden.

Der heutige Kostendeckungsgrad der Linie 504 liegt unter 15%. Die Stadt Olten kann den Versuchsbetrieb der Linie 504 aus Kostengründen nicht mehr weiterführen; eine Kreditbewilligung des Stadtrates für eine zeitliche Verlängerung des Versuchsbetriebes kann ausgeschlossen werden. Der Kanton Solothurn wiederum kann sich aufgrund des ungenügenden Erfolgs nicht an der Finanzierung beteiligen. Der Betrieb der Linie 504 wird deshalb per Ende Fahrplanjahr 2017 eingestellt.

Mit der neuen Regionalbuslinie 511 erhält Olten Südwest ein zweckmässiges Ersatzangebot, welches sowohl Vor- als auch Nachteile aufweist. Beispielsweise verkehren stündlich nur noch zwei anstatt drei Kurse. Dafür werden mit beiden Verbindungen Fernverkehrsanschlüsse am Bahnhof Olten sichergestellt, wobei sich die Umsteigezeiten um rund 5 Minuten erhöhen.

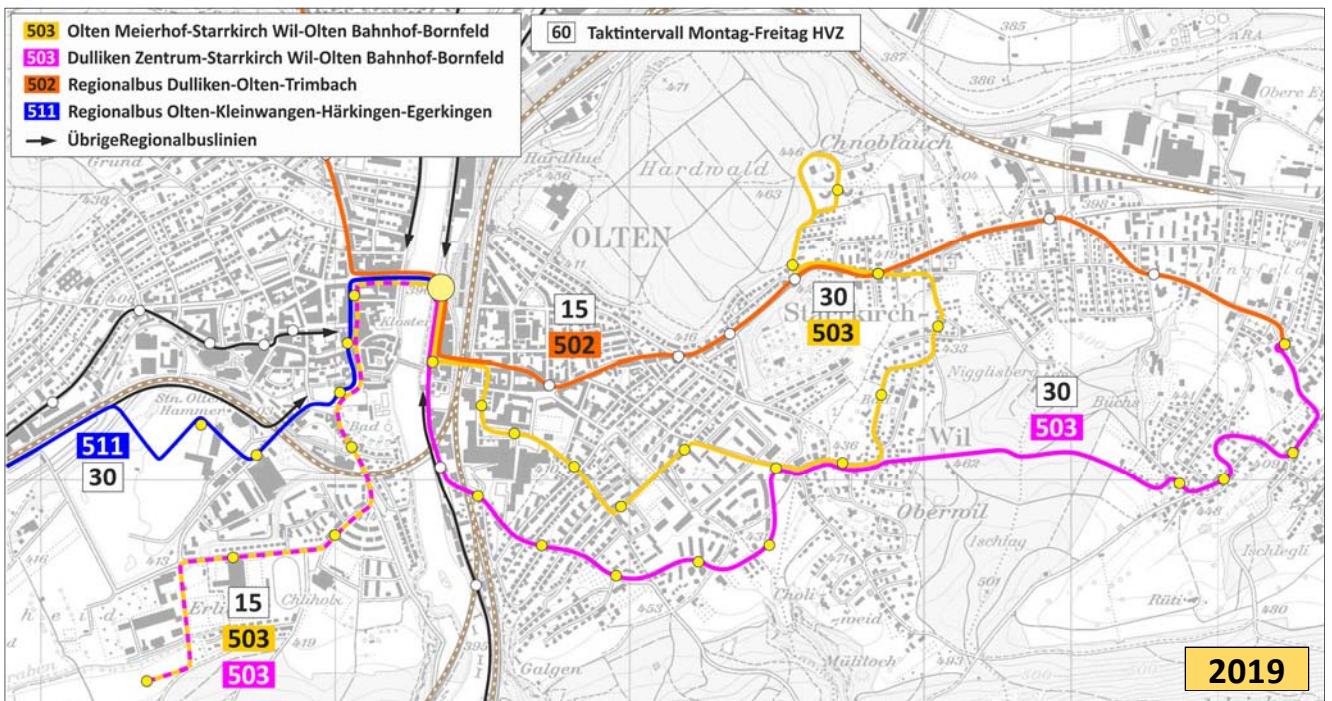
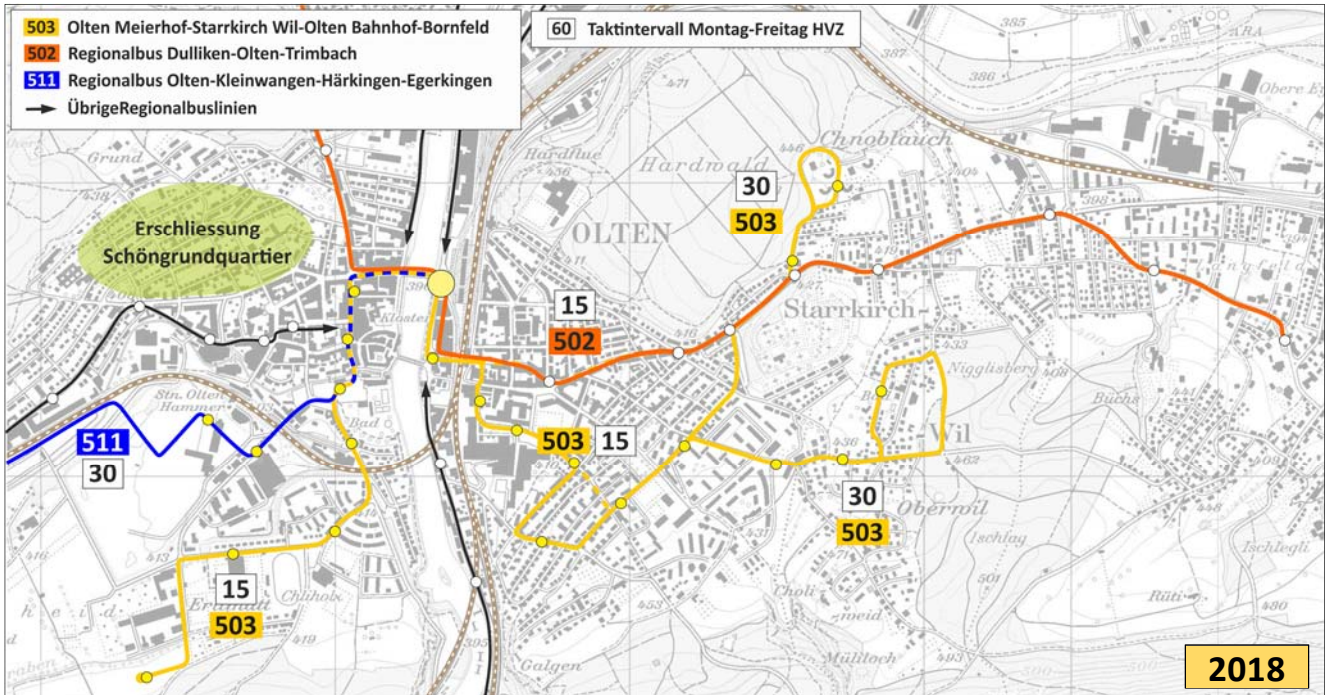
- **Erschliessung Schöngrundquartier**

Mit der Einstellung der Linie 504 verliert das Schöngrundquartier die heutige, stündliche ÖV-Erschliessung in den verkehrsschwachen Nebenverkehrszeiten. Für die Ersatzerschliessung ist ein zusätzliches Fahrzeug erforderlich. Aufgrund der Befahrbarkeit der Strassenzüge und der zu erwartenden Nachfrage ist der Einsatz eines Kleinbusses sinnvoll.

Mit einer gegenüber heute (Linie 504 im Fahrplan 2017) deutlich ausgedehnten Schlaufenfahrt werden sinnvollerweise halbstündlich schlanke Fernverkehrsanschlüsse am Bahnhof Olten sichergestellt. Grundsätzlich könnte das Fahrzeug während den Wartezeiten am Bahnhof auch eine Schlaufe zum Sälipark fahren.

Ob überhaupt und wann das Schöngrundquartier – wie vorgeschlagen – erschlossen werden soll, ist letztlich ein politischer Entscheid der Stadt Olten.

3.5 Stadtbus Olten 2018 → 2019



- **Linie 503**

Der Westast Bornfeld der Line 503 erfährt keine Änderungen. Das heutige Angebot hat sich sehr gut etabliert und die Nachfrage nimmt laufend zu.

Mit einem neuen Linienkonzept östlich der Aare wird die örtliche Erschliessungswirkung der Stadtbuslinie 3 massiv ausgedehnt.



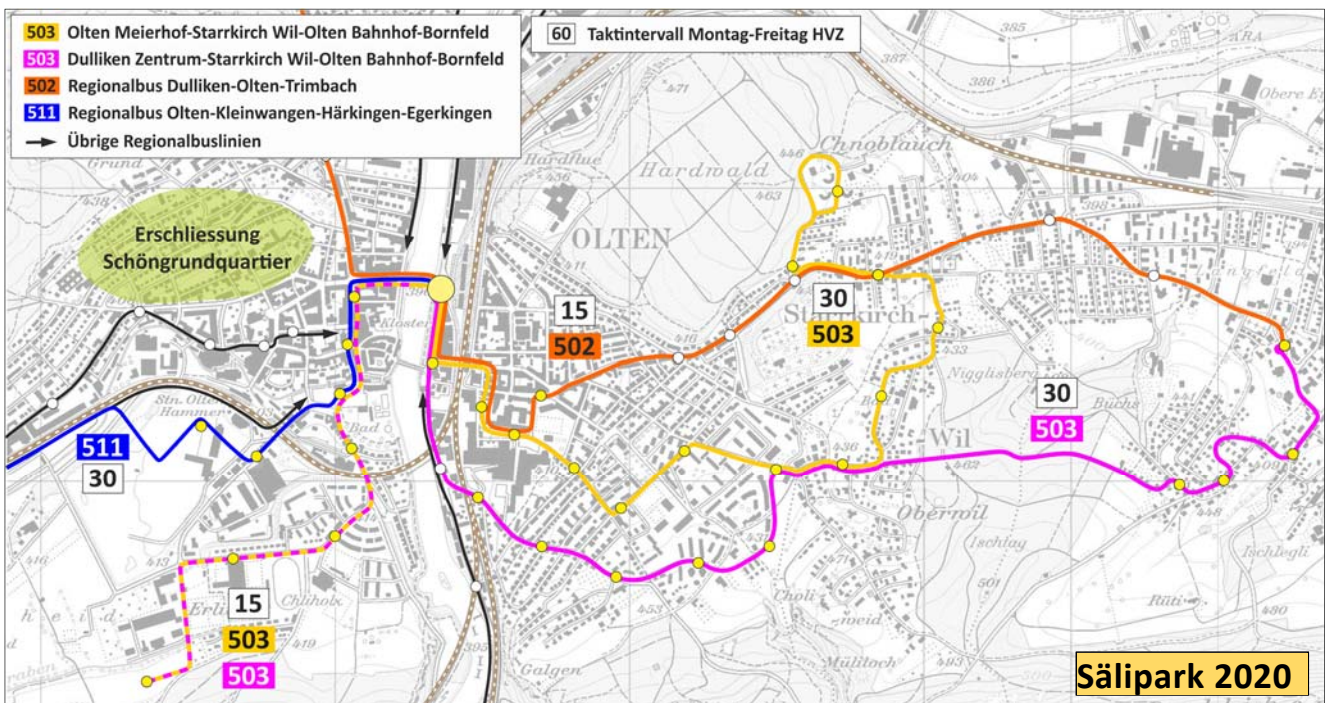
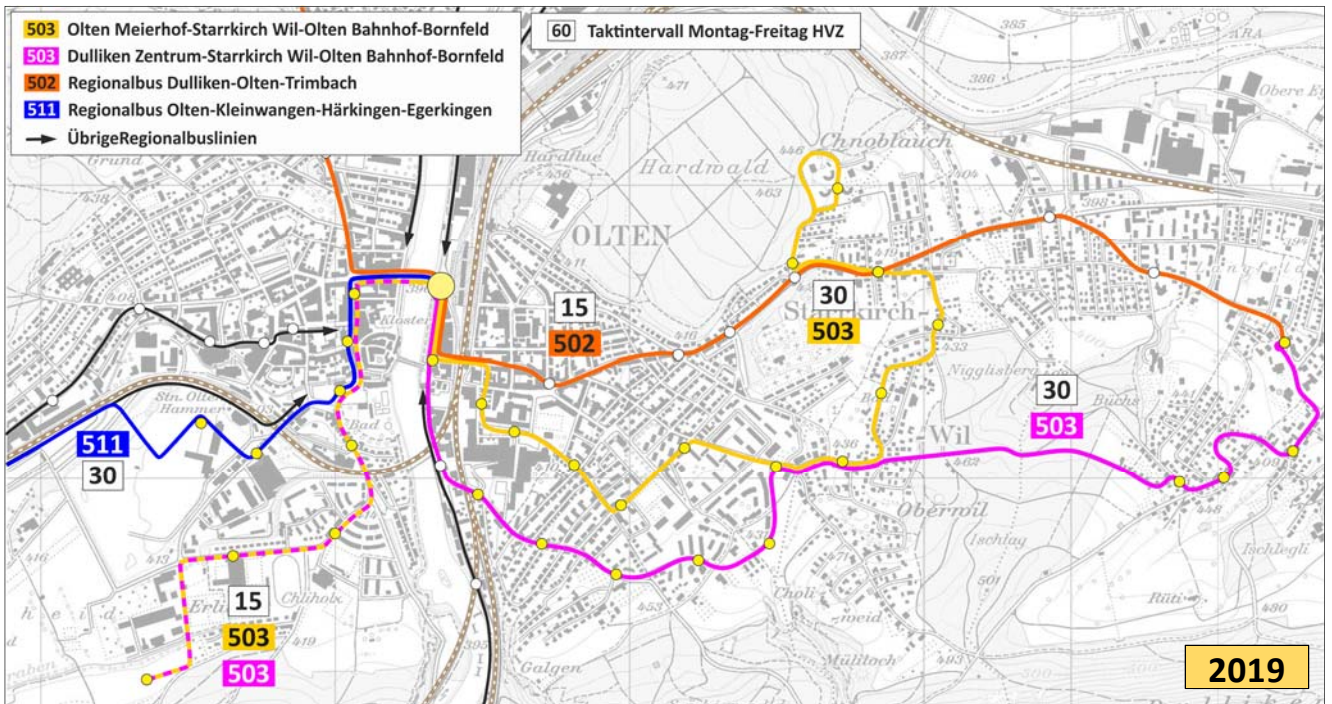
[Darstellung Hektarrasterdaten Einwohner; je intensiver der Farbton, desto höher die Einwohnerdichte]

Der Linienast Meierhof wird neu via Starrkirch-Wil und Sälipark im Halbstundentakt mit Fernverkehrsanschlüssen zum Bahnhof Olten geführt.

Ein neuer Linienast Dulliken Zentrum–Lehmgrube–Fustlighalde–Sälistrasse–Olten Bahnhof (ebenfalls im Halbstundentakt betrieben, aber ohne Fernverkehrsanschlüsse am Bahnhof Olten) erschliesst einerseits zahlreiche, potenzialstarke Nutzungsgebiete in Olten neu mit dem öffentlichen Verkehr. Andererseits wird das Gebiet Lehmgrube in Dulliken in den Stadtbus Olten integriert und die Aufhebung der Bedienung durch die Linie 517 (siehe Kap. 3.2) wird mehr als kompensiert.

Das Mengengerüst und die Betriebszeiten bleiben gegenüber heute unverändert.

3.6 Stadtbus Olten 2019 → "Sälipark 2020"



- **Regionalbuslinie 502**

Wenn alle Erweiterungsarbeiten im Zusammenhang mit dem Projekt "Sälipark 2020" und die Umgebungsgestaltungen abgeschlossen sind, wird die Regionalbuslinie 502 Dulliken–Olten–Trimbach zwischen Bifangplatz und Postplatz via Sälipark–Fachhochschule umgeleitet.

- **Stadtbuslinie 503 und Regionalbuslinie 502 – Erschliessungskonzept Sälipark**

Mit der Stadtbuslinie 503 und der Regionalbuslinie 502 erhalten der Sälipark und die Fachhochschule ein Angebot von 6 Kursen pro Stunde und Richtung.

4 Angebots- und Fahrplankonzepte

Im Beilagedossier sind die Angebots-, Betriebs- und Fahrplankonzepte für die verschiedenen Umsetzungsphasen in Form von Netzgrafiken, grafischen Fahrplänen und Tabellenfahrplänen im Detail dokumentiert.

Abgrenzungen/Einschränkungen zum Beilagedossier

- Für den Zeithorizont 2021 mit der "ÖV-Drehscheibe Schönenwerd" befindet sich im Beilagedossier für das Niederamt nur eine Netzgrafik für die Hauptverkehrszeiten Montag–Freitag. Die Ausarbeitung des Detailprojektes erfolgt erst, wenn die politischen Grundsatzentscheide zur künftigen Netzstruktur und zu den Angebotskonzepten der Buslinien gefällt sind.
- Nicht weiter dargestellt und dokumentiert sind diejenigen Angebote und Linien, welche voraussichtlich in den Fahrplanjahren 2018 und 2019 keine konzeptrelevanten Änderungen erfahren und damit auch keine relevanten Kostenveränderungen auslösen (+/- Kostenneutralität). Es handelt sich um folgende Linien:
 - BBA-Linie 202
Die BBA-Linie 202 liegt in der Planungshoheit des Kantons Aargau. Die vorliegenden Optimierungen sehen keine konzeptionellen Angebotsveränderungen bis 2021 vor. Auch sind von Seiten Kanton Aargau keine entsprechenden Absichten zu allfälligen Angebotsveränderungen bekannt.
 - BBA-Linie 203
Grössere Änderungen auf der Linie 203 stehen wie in Kap. 3.3 dargestellt frühestens ab 2021 im Zusammenhang mit der "ÖV-Drehscheibe" Schönenwerd zur Diskussion.
 - Postautolinien 126 und 127
Die vorgeschlagene Änderung der Linienführung der Linie 127 (Egerkingen–Oensingen anstatt Egerkingen–Olten) führt weder zu grösseren Fahrplananpassungen noch zu relevanten Kostenveränderungen. Die Fahrlagen sind in den Netzgrafiken im Beilagedossier ersichtlich. Auf die Ausarbeitung von Tabellenfahrplänen wurde aber verzichtet.
 - Ortsbus Oensingen (Linie 125) und Ortsbus Däniken (Linien 580 und 581)
Auf diesen Ortsbuslinien ergibt sich im Zusammenhang mit den übergeordneten Konzepten im Gäu und im Niederamt kein unmittelbarer Handlungsbedarf. Der Ortsbus Oensingen wird derzeit durch die Gemeinde Oensingen finanziert ist daher in der Planungshoheit der Gemeinde.
- Das Sonntagsangebot generell ist in den Beilagen nur in Form von Netzgrafiken dargestellt. Es unterscheidet sich künftig nicht grundsätzlich vom Fahrplan 2017 (Anpassung der Fahrplanzeiten im Minutenbereich und andere betriebliche Verknüpfungen möglich). Auch bezüglich Betriebszeiten und Mengengerüst sind keine Änderungen vorgesehen, womit Kostenneutralität vorausgesetzt werden kann.
- Nicht untersucht und dargestellt ist der Linienast Olten–Aarburg der heutigen Linie 502. Die Überprüfung des Angebotes ab Aarburg-Oftringen Bahnhof erfolgt im Rahmen einer späteren, separaten Studie unter Federführung des Kantons Aargau. Im Abschnitt Olten–Aarburg-Oftringen Bahnhof sind grundsätzlich keine Angebotsveränderungen vorgesehen und der isolierte Betrieb als Radiallinie löst keine Zusatzkosten aus.
- Ebenfalls nicht weiter untersucht wurde die Linie 506 Olten–Hauenstein–Wisen. Diese Linie ist Gegenstand der Diskussionen zur Umstellung der S9 Sissach–Läufelfingen–Olten ("Läufelfingerli") auf Busbetrieb.
- Die Darstellung des optimierten Stadtbusangebotes beschränkt sich auf eine Netzgrafik für die Hauptverkehrszeiten Montag–Freitag. Die aufgezeigten Änderungen für die Linie 503 erfordern keinen zusätzlichen Fahrzeugeinsatz, womit auch hier in erster Näherung eine kostenneutrale Umsetzung vorausgesetzt werden kann, wenn am heutigen Mengengerüst und den heutigen Betriebszeiten festgehalten wird.

Nr.	Ort/Haltestelle	Massnahmen / Bemerkungen	Zeitpunkt Umsetzung
1	Oberbuchsiten Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> • Aufhebung • Wird von Linie 513 nicht mehr bedient 	<ul style="list-style-type: none"> • Mit Umsetzung 1. Etappe 2018
2	Neuendorf Schulhaus	<ul style="list-style-type: none"> • Bestehende Haltestelle Schulhaus auf dem Chäsiweg auf Begehren der Gemeinde Neuendorf aufheben (Linien 126 und 127 verkehren konsequent auf der Achse Dorfstrasse–Wolfwilerstrasse und bedienen die Haltestellen Kirche und Hardeck) • Diskutierte Wendeschleife im Bereich Schulhaus für Busbetrieb nicht nötig bzw. mit Nachteilen verbunden, Verzicht auf diskutierte Wendeschleife 	<ul style="list-style-type: none"> • Mit Umsetzung 1. Etappe 2018 • –
3	Egerkingen Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> • Gemäss separater Planung ÖV-Drehscheibe Egerkingen • Aktueller Stand: Total 4 Haltekanten (2+2) • Zeitpunkt Realisierung Definitivum offen • Für Inbetriebnahme 1. Etappe 2018 (Umsetzung Gäu) mindestens 3 Kanten als Provisorium 	<ul style="list-style-type: none"> • Zwingend 1. Etappe 2018 • Mindestens 3 provisorische Kanten
4	Egerkingen Gäupark	<ul style="list-style-type: none"> • Aufhebung • Wird von Linien 511/512 nicht mehr bedient • Erschliessung Gäupark erfolgt konsequent bei der Haltestelle Egerkingen Gäupark Kreisel und ab Egerkingen Bahnhof 	<ul style="list-style-type: none"> • Mit Umsetzung 1. Etappe 2018
5	Härkingen Altgraben und Pfannenstiel	<ul style="list-style-type: none"> • Zusammenlegung auf Egerkingenstrasse oder Pfannenstiel (Eliminierung Umwegfahrten zwecks Betriebsstabilisierung) • Hohe Betriebsstabilität zwischen Härkingen Pflug und Egerkingen Bahnhof im Hinblick auf ÖV-Drehscheibe Egerkingen zwingend (Anschlussgarantien) • Gespräche Kanton und Gemeinde umgehend aufnehmen 	<ul style="list-style-type: none"> • Wünschenswert mit Umsetzung 1. Etappe 2018 • Zwingend mit Umsetzung Zielangebot 2019
6	Härkingen Lischmatte	<ul style="list-style-type: none"> • Aufhebung • Wird von Linie 513 nicht mehr bedient 	<ul style="list-style-type: none"> • Mit Umsetzung 1. Etappe 2018
7	Wangen b. O. Mühlestrasse	<ul style="list-style-type: none"> • Aufhebung • Alle Linien zwischen Hägendorf und Olten verkehren konsequent auf der Dorfstrasse (Solothurnerstrasse) und bedienen die Haltestellen Wangen b. O. Kleider Frey und Wangen b. O. Dorf 	<ul style="list-style-type: none"> • Mit Umsetzung 1. Etappe 2018

Nr.	Ort/Haltestelle	Massnahmen / Bemerkungen	Zeitpunkt Umsetzung
8	Wangen b. O. Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> • Aufhebung (siehe Wangen b. O. Mühlestrasse) • Beachte: Fusswegdistanz von der Bushaltestelle Wangen Dorf zum SBB-Perron ~ 130 bis 140 Meter (1 bis 2 Minuten) 	<ul style="list-style-type: none"> • Mit Umsetzung 1. Etappe 2018
9	Dulliken Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> • Verlegung heutige Haltestelle in Fahrtrichtung Obergösigen aus der Bahnhofstrasse auf die Bodenackerstrasse (beidseitige Haltestelle auf der Bodenackerstrasse) • Kurse Linie 517 verkehren neu in beiden Richtungen direkt zwischen Haltestelle Bahnhof und Wendepplatz Dulliken Zentrum 	<ul style="list-style-type: none"> • Zwingend mit Umsetzung Zielangebot 2019
10	Obergösigen Dorf	<ul style="list-style-type: none"> • Komplette Neugestaltung im Rahmen Gesamtprojekt "Sanierung Ortsdurchfahrt" • Beidseitige Haltestelle für Linien 571 und 572 auf der Oltnerstrasse (Bereich heutige Haltestelle stadteinwärts) • Beidseitige Haltestelle für Linie 517 auf der Losterferstrasse 	<ul style="list-style-type: none"> • Abschluss Sanierung Ortsdurchfahrt und Inbetriebnahme neue Haltestellen zwingend für Umsetzung Zielangebot 2019
11	Lostorf Kreisschule	<ul style="list-style-type: none"> • Linie 517 endet mit Zielangebot 2019 beim BOGG-Depot • Heutige Haltekanten auf der Losterferstrasse können nicht bedient werden • Zusätzliche Haltestelle im Bereich BOGG-Depot bzw. auf der Industriestrasse und Sicherstellung Fusswegverbindung zur Kreisschule 	<ul style="list-style-type: none"> • Zwingend mit Umsetzung Zielangebot 2019
12	Lostorf Mahrenstrasse	<ul style="list-style-type: none"> • Zusätzliche Haltekante für Buslinie 518 auf der Mahrenstrasse in Richtung Mahren • In Richtung Stüsslingen–Rohr kann Haltestelle der Linie 571 benutzt werden 	<ul style="list-style-type: none"> • Zwingend mit Umsetzung Zielangebot 2019
13	Mahren	<ul style="list-style-type: none"> • Bereitstellung einer geeigneten Wendemöglichkeit ohne längere Umwegfahrten (verfügbare Fahrzeiten aufgrund Fahrzeugumläufen und Busanschlüssen Linie 571 begrenzt) 	<ul style="list-style-type: none"> • Zwingend mit Umsetzung Zielangebot 2019
14	Lostorf Eintracht und Mineralquelle	<ul style="list-style-type: none"> • Aufhebung • Wird von Linie 517 nicht mehr bedient • Wiederinbetriebnahme u. a. abhängig von Entwicklung Bad Lostorf 	<ul style="list-style-type: none"> • Mit Umsetzung Zielangebot 2019

Nr.	Ort/Haltestelle	Massnahmen / Bemerkungen	Zeitpunkt Umsetzung
101	Trimbach Leinfeld	<ul style="list-style-type: none"> • Verlegung bestehende Haltestelle Linie 571 von Winznauerstrasse in Leinfeldstrasse 	<ul style="list-style-type: none"> • Mit Umsetzung Zielangebot 2019
102	Trimbach Fähre	<ul style="list-style-type: none"> • Eventuell Optimierung Lage im Hinblick auf Erschliessung Spital 	<ul style="list-style-type: none"> • Optional mit Umsetzung Zielangebot 2019
103	Trimbach Brückenstrasse	<ul style="list-style-type: none"> • Aufhebung, wird von Linie 506 nicht mehr bedient 	<ul style="list-style-type: none"> • Mit Umsetzung Zielangebot 2019
104	Olten Amthausquai	<ul style="list-style-type: none"> • Ergänzung mit zusätzlicher Haltekante Fahrtrichtung Bahnhof Olten 	<ul style="list-style-type: none"> • Mit Umsetzung Zielangebot 2019
105	Olten Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> • Bushaltestelle auf der Gösgerstrasse aareseitig mit Möglichkeit für Zeitausgleich • Direkte Ausfahrt als Rechtsabbieger auf die Bahnhofbrücke 	<ul style="list-style-type: none"> • Zwingend mit Umsetzung Zielangebot 2019
106	Olten Bifangplatz	<ul style="list-style-type: none"> • Neue beidseitige Haltestelle für Umleitung Linie 502 Dulliken–Olten via Sälipark • Zeitpunkt Realisierung offen 	<ul style="list-style-type: none"> • Mit Inbetriebnahme Nutzungserweiterung Sälipark • Zwingend für Umleitung Linie 502
107	Olten Neu (Sälistrasse)	<ul style="list-style-type: none"> • Neue beidseitige Haltestelle auf der Sälistrasse mit optimalen Zugangsmöglichkeiten zum Sälipark von Süden her 	<ul style="list-style-type: none"> • Mit Inbetriebnahme Nutzungserweiterung Sälipark
108	Olten Neu (Fustlihalde)	<ul style="list-style-type: none"> • Neue beidseitige Haltestelle auf der Sälistrasse im Bereich Einmündung Fustlihalde 	<ul style="list-style-type: none"> • Mit Inbetriebnahme Nutzungserweiterung Sälipark
109	Olten Neu (Höhenstrasse West)	<ul style="list-style-type: none"> • Neue beidseitige Haltestelle auf der Höhenstrasse West im Bereich Einmündung Fustligweg 	<ul style="list-style-type: none"> • Mit Inbetriebnahme Nutzungserweiterung Sälipark
110	Olten Neu (Höhenstrasse Ost)	<ul style="list-style-type: none"> • Neue beidseitige Haltestelle auf der Höhenstrasse Ost im Bereich Einmündung Fustligweg 	<ul style="list-style-type: none"> • Mit Inbetriebnahme Nutzungserweiterung Sälipark
111	Starrkich-Wil Gemeindezent- rum	<ul style="list-style-type: none"> • Ergänzung mit zusätzlicher Haltekante Fahrtrichtung Olten Meierhof • Eventuell Anordnung auf Schulstrasse 	<ul style="list-style-type: none"> • Mit Inbetriebnahme Nutzungserweiterung Sälipark
112	Starrkirch- Wil Neu (Niggliberg- strasse)	<ul style="list-style-type: none"> • Neue beidseitige Haltestelle auf der Nigglibergstrasse • Machbarkeit und Lage zusammen mit Gemeinde im Detail zu prüfen 	<ul style="list-style-type: none"> • Mit Inbetriebnahme Nutzungserweiterung Sälipark

Nr.	Ort/Haltestelle	Massnahmen / Bemerkungen	Zeitpunkt Umsetzung
113	Olten Neu (Knoblauchweg)	<ul style="list-style-type: none"> Einseitige Haltestelle auf dem Knoblauchweg für Linie 503 (Umsteiger von Linie 502 Richtung Meierhof) 	<ul style="list-style-type: none"> Mit Inbetriebnahme Nutzungserweiterung Sälipark
114	Olten Südwest	<ul style="list-style-type: none"> Umgestaltung bestehende einseitige Haltestelle auf beidseitige Haltestelle 	<ul style="list-style-type: none"> Mit Umsetzung 1. Etappe 2018
115	Olten Bahnhofplatz	<ul style="list-style-type: none"> Komplette Neugestaltung und Umbau Bahnhofplatz Olten (NBO) 	<ul style="list-style-type: none"> Offen

5.3 ÖV-Bevorzugungsmassnahmen

Siehe auch Abbildungen in Kap. 6.1 und 6.2

- A Busspur Hägendorf**

Zu den Busbevorzugungsmassnahmen im Raum Hägendorf wurde im 2016 eine separate Studie durchgeführt.¹ Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die Empfehlungen:



[Umweltspur Oltenstrasse auf dem nördlichen Trottoir zwischen den Haltestellen "Nellen" und "Gässli"]

¹ ÖV-Bevorzugung Region Olten, Kurzbericht zu Bevorzugungsmassnahmen im Raum Hägendorf
Bahn + Bus Beratung AG 3B, Bern, 1. November 2016



[Lichtsignalregelung in der Kreiselzufahrt Industriestrasse Ost]

Begründungen und Erläuterungen können der erwähnten Studie entnommen werden.

⇒ Realisierung bis Dezember 2017

- **B Oltnerstrasse (Aarburg)**

In einem separaten Teilprojekt im Rahmen des Agglomerationsprogramms AareLand 3. Generation wurde in der zentrumsnahen Agglomeration von Olten die ÖV-Bevorzugung auf der Strasse untersucht.² Dabei hat sich gezeigt, dass auf der Oltnerstrasse zwischen Olten und Aarburg der Busbetrieb massiv beeinträchtigt ist.

Auf entsprechende Lösungsansätze und Diskussionen zwischen den Kantonen Solothurn und Aargau wird an dieser Stelle nicht weiter eingegangen, da der Linienast Olten–Aarburg der heutigen Linie 502 (neu Linie 507) im Sinne einer Sofortmassnahme per Fahrplan 2018 als Radiallinie betrieben werden soll. Die entsprechenden ÖV-Bevorzugungsmassnahmen sollen im Rahmen der späteren, separaten Studie zum ÖV im Korridor Olten–Wiggertal unter Federführung des Kantons Aargau weiter behandelt und konkretisiert werden.

⇒ Realisierungszeitpunkt offen

- **C Lichtsignalanlage Einmündung Mittelgäustrasse–Entlastungsstrasse ERO West (Kleinwangen)**

Die Busse erfahren bei der Einmündung der Mittelgäustrasse in die Entlastungsstrasse ERO West – insbesondere in den Hauptverkehrszeiten – grosse Zeitverluste. Damit die Linie 511 in Egerkingen ab 2018 die schlanken Regionalzugsanschlüsse nach/von Solothurn gewährleisten kann, muss diese Einmündung mit einer entsprechenden ÖV-Bevorzugung geregelt werden. Die Einrichtung einer Lichtsignalanlage als Dunkelanlage kann nach einer ersten Einschätzung ohne grössere Probleme und ohne grossen Aufwand eingerichtet werden.

⇒ Realisierung bis Dezember 2017

² Agglomerationsprogramm AareLand 3. Generation, ÖV-Bevorzugung / Busspuren Olten, Kurzbericht Bahn + Bus Beratung AG 3B, Bern, Juli 2016

- **D Bahnhofbrücke–Bahnhof–Postplatz (Olten)**

Dieser kritische Bereich wurde in der oben erwähnten Studie ebenfalls untersucht und ist inhaltlich Gegenstand verschiedener, übergeordneter Planungen.

Zitat Empfehlungen aus dem Bericht Agglomerationsprogramm AareLand 3. Generation, ÖV-Bevorzugung / Busspuren Olten, Bahn + Bus Beratung AG 3B, Bern, Juli 2016:

Ab dem Nordportal der Bahnhofbrücke (ab Höhe Amthausquai) bis Postplatz braucht es eine durchgehende Busspur, um die Verlustzeiten für die Buslinien in der Abend-HVZ zu minimieren.

Sofern es mit Verkehrsmanagement-Massnahmen gelingen sollte, die MIV-Verkehrsbelastung im Bereich Olten Bahnhof–Postplatz deutlich zu reduzieren und die Abflüsse nach den Knoten Postplatz (Richtung Aarburg und Dulliken) als auch Sälistrasse (Richtung Aarburg und ERO) behinderungsfrei auszugestalten mit ausreichend langen Freiräumen, könnte voraussichtlich auf die Busspur verzichtet werden.

In absehbaren Zeiträumen ist jedoch nicht davon auszugehen, dass solche Verhältnisse durch VM-Massnahmen im Raum Olten und Infrastrukturausbauten seitens Kanton Aargau geschaffen werden.

Eine Busspur zwischen Postplatz und Olten Bahnhof braucht es aus Sicht der ÖV-Bevorzugung nicht, wenn sich in der Zufahrt zum Bahnhof die MIV-Belastungen nicht erhöhen und die Leistungsfähigkeit der LSA Bahnhofplatz für den Bahnhofquai im heutigen Rahmen erhalten bleibt.

Unter den aktuellen Gegebenheiten ist es sogar so, dass eine Fahrspur im Knotenzulauf zum Bahnhofplatz aufgehoben werden könnte und der ÖV immer noch unbehindert zum Bahnhof gelangen würde. Ob mit einer Fahrspur weniger auch der notwendige Platz gewonnen werden könnte für eine notwendige Busspur in der Gegenrichtung, müsste vertieft untersucht werden (Führung Fahrstreifen, Anpassung Knoten Bahnhof und Postplatz, Leistungsfähigkeit).

⇒ Realisierung erster Massnahmenpakete zur Gewährleistung einer hohen Betriebsstabilität der neuen Durchmesserlinien Gäu–Niederamt bis Dezember 2018

- **E Einmündung Cementweg–Entlastungsstrasse ERO (Olten)**

Mit der Führung der Linie 511 durch Olten Südwest muss die bestehende Lichtsignalanlage am Knoten Cementweg–ERO in Olten mit einer ÖV-Bevorzugung nachgerüstet werden, sodass die Busse der Linie 511 in Richtung Kleinwangen–Egerkingen mehr oder weniger verlustzeitfrei links in die ERO einmünden können.

⇒ Realisierung bis Dezember 2017

- **F ÖV-Bevorzugung Einmündung Dorfstrasse–Aarauerstrasse (Starrkirch-Wil)**

Im Rahmen der weiteren Planungsschritte zum Stadtbus Olten ist näher abzuklären, ob diese Massnahme zwingend erforderlich ist. Die Einrichtung einer Dunkelanlage sollte nach einer ersten Einschätzung ohne grössere Probleme und ohne grossen Aufwand möglich sein.

⇒ Wenn erforderlich, Realisierung bis Dezember 2018

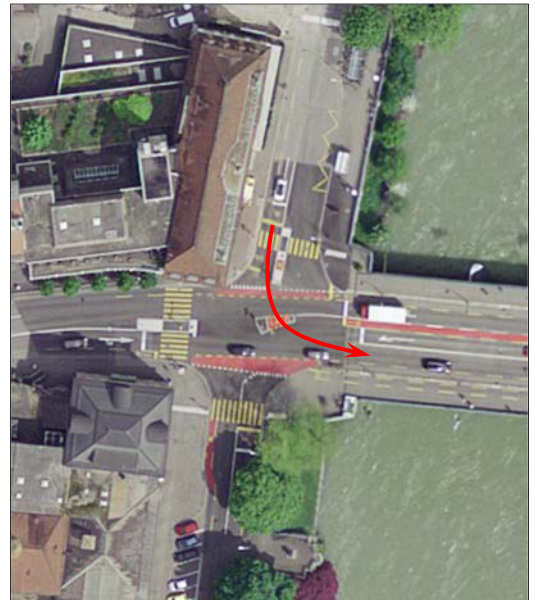
5.4 Weitere Infrastrukturmassnahmen

Siehe auch Abbildung in Kap. 6.2

- **A1 Linksabbieger Amthausquai–Bahnhofbrücke (Olten)**

Für die neue Linienführung der Linie 571 muss für die Busse die Möglichkeit für ein geregeltes, sicheres und möglichst zeitverlustfreies Linksabbiegen aus dem Amthausquai auf die Bahnhofbrücke geschaffen werden.

⇒ Realisierung bis Dezember 2018



- **A2 Befahrbarkeit Höhenstrasse (Olten)**

Die Durchfahrt durch die Höhenstrasse ist heute baulich unterbunden. Für die Umsetzung des neuen Linienkonzeptes der Stadtbuslinie 503 muss die Durchfahrt für Busse ermöglicht werden.

⇒ Realisierung bis Dezember 2018



6 Kostenbetrachtungen

6.1 Veränderungen Betriebskosten 2017–2019

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Veränderungen bei den Betriebskosten zwischen 2017 und 2019. Basis für die Abschätzung ist ein Vergleich der Nettofahplanstunden 2017 gemäss aktuellem Fahrplan und den Nettofahplanstunden 2018 und 2019 gemäss vorliegendem Konzept (siehe Fahrpläne im Beilagendossier).

Relevant für die Besteller sind nicht die Betriebskosten, sondern die Abgeltungen (Betriebskosten, die nicht durch Erlöse gedeckt sind). Auf eine Schätzung der Erlöse wurde im Rahmen dieser Studie verzichtet. Es kann davon ausgegangen werden, dass durch die Attraktivitätssteigerung die Erlöse mindestens im bisherigen Ausmass erhalten bleiben.

Abgrenzungen

Folgende Linien und Angebote sind bei der Abschätzung/Bilanz nicht berücksichtigt, weil bis 2019 keine relevanten Konzeptänderungen vorgesehen sind, welche grössere Kostenveränderungen zur Folge haben und deshalb weitgehend Kostenneutralität vorausgesetzt werden kann:

- Regionalbuslinie 126 Oensingen–Neuendorf–Wolfwil–Olten
- Regionalbuslinie 202 Aarau–Erlinsbach–Barmelweid
- Regionalbuslinie 203 Aarau–Schönenwerd–Gretzenbach
- Regionalbuslinie 502 Oftringen–Aarburg–Olten–Trimbach / Linienast Oftringen–Aarburg–Olten
- Regionalbuslinie 555 Hägendorf–Allerheiligenberg–Langenbruck
- Stadtbuslinie 503 Olten Meierhof–Starrkirch–Wil–Olten Bahnhof–Bornfeld
- Ortsbuslinien 125 (Oensingen) und 580/581 (Däniken)
- Sonntagsangebot generell

Folgende Linien und Angebote sind bei der Abschätzung/Bilanz nicht berücksichtigt, weil sie Gegenstand anderer Projekte und Planungsstudien sind und inhaltlich keinen Zusammenhang mit den vorliegenden Optimierungsvorschlägen aufweisen:

- Regionalbuslinie 506 Olten–Hauenstein–Wisen

Folgende Linien und Angebote erfahren zwar grosse Veränderungen, sind aber bei der Abschätzung/Bilanz nicht berücksichtigt, weil sie ohne Mitfinanzierung durch den Kanton Solothurn und den Bund bestellt werden:

- Stadtbuslinie 504 Olten Bahnhof–Olten Südwest

Folgende Linien und Angebote sind bei der Abschätzung/Bilanz nicht berücksichtigt, weil sie Optionen darstellen und gegebenenfalls zumindest bei der Betriebsaufnahme ohne Mitfinanzierung durch den Kanton Solothurn und den Bund bestellt werden müssen:

- Erschliessung Schöngrundquartier Olten

Ebenfalls nicht berücksichtigt bei der Kostenschätzung sind alle Leistungen im Zusammenhang mit allfälligen, kapazitätsbedingten Verstärkungsleistungen und Pikett-Einsätzen für Interventionsszenarien.

Bilanz Betriebskosten Etappe 1 – Umsetzung Optimierungen Gäu 2018

Wochentag	Betriebskosten 2017-2018
Montag-Freitag	+ 130'000
Samstag	+/- kostenneutral
Sonntag	+/- kostenneutral
Total	+ 130'000

Bilanz Betriebskosten Etappe 2 – Umsetzung Optimierungen Niederamt 2019

Wochentag	Betriebskosten 2017-2019	Betriebskosten 2018-2019
Montag-Freitag	+ 80'000	- 50'000
Samstag	+ 80'000	+ 80'000
Sonntag	+/- kostenneutral	+/- kostenneutral
Total	+ 160'000	+ 30'000

6.2 Veränderungen Gemeindebeiträge

Die Auswirkungen auf die Kostenbeiträge der Gemeinden – soweit sie direkt durch die im vorliegenden Bericht vorgeschlagenen Angebotsoptimierungen verursacht sind – werden im Kostenverteilmodell berechnet und in einem separaten Zusatzbericht der Vernehmlassung beigefügt.