

ÖV-Konzept PostAuto-Linien 126 und 127 Auswertung der Mitwirkung



Inhalt

1. ÖV-Konzept PostAuto-Linien 126 und 127: Ausgangslage für die Mitwirkung	3
2. Durchführung der Mitwirkung	5
3. Mitwirkungseingaben	6
3.1. Eingaben Gemeinden.....	7
3.2. Regionalverbände / Organisationen	13
3.3. Eingaben Verwaltung Bund	14
3.4. Eingaben Transportunternehmen.....	15
4. Fazit.....	16
5. Verworfenen Varianten für die öV-Verbindung zwischen Wolfwil und Olten	16
5.1. Weiterführung Status quo.....	16
5.2. Linienführung via Gäustrasse (ERO) nach Olten	17
5.3. Anschluss der Linie in Murgenthal.....	17
5.4. Anschluss der Linie 127 in Hägendorf anstatt Aarburg-Oftringen.....	17
5.5. Anschluss in Aarburg-Oftringen auf die S29 anstatt S23	17
6. Evaluation und Weiterentwicklung des Angebots.....	18
7. Weiteres Vorgehen	19

Abkürzungsverzeichnis

AVT: Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn

BOGG: Busbetrieb Olten Gösgen Gäu

ERO: Entlastung Region Olten

IR: InterRegio

MIV: Motorisierter Individualverkehr

SBB: Schweizerische Bundesbahnen

STEP: Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur

SuS: Schülerinnen und Schüler

TU: Transportunternehmen

Dokumentinformationen

Version: 17. Mai 2021

Ersteller: Daniel Schwarz, Amt für Verkehr und Tiefbau

Foto auf dem Titelbild © Wyss Reisen AG Boningen

1. ÖV-Konzept PostAuto-Linien 126 und 127: Ausgangslage für die Mitwirkung

2019 wurde das Busangebot im Gäu grundlegend umgestaltet. Die Änderungen haben sich grundsätzlich sehr bewährt. Bei den PostAuto-Linien 126 und 127 bestehen allerdings weiterhin erhebliche Mängel. Diese Mängel (insbesondere regelmässige grosse Verspätungen mit Anschlussbrüchen, aber auch komplizierte Fahrpläne) reduzieren die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs wesentlich und sind nicht weiter tragbar.

Eine Begleitgruppe mit allen betroffenen Gemeinden hat die Erarbeitung eines Konzepts begleitet, das einen wirtschaftlichen Betrieb ermöglicht und gleichzeitig die gesetzten Angebotsziele erfüllt. Das Konzept sieht Folgendes vor:

- Die Linie 126 führt von Oberbuchsiten über Egerkingen und Neuendorf nach Wolfwil. Tagsüber ist ein durchgehender Halbstundentakt geplant. Der Linienabschnitt zwischen Oensingen und Oberbuchsiten entfällt, in Oberbuchsiten kann auf die Regionalzüge der SBB umgestiegen werden. Die Betriebszeit wird gegenüber heute erweitert und die Busse sollen auch abends nach 20 Uhr sowie an Sonntagen verkehren (im Stundentakt).
- Die Linie 127 führt von Oensingen über Wolfwil und Boningen nach Aarburg-Oftringen. In Oensingen werden die Haltestellen Post und Bauamt bedient, womit der Wegfall der Linie 126 kompensiert wird. In Aarburg-Oftringen besteht ein Anschluss auf die S-Bahn nach Olten, der staugefährdete Linienabschnitt zwischen Aarburg und Olten entfällt. Damit kann auf der ganzen Buslinie ein stabiler und zuverlässiger Betrieb gewährleistet werden. Von Montag bis Freitag ist auch hier tagsüber ein Halbstundentakt geplant. Am Wochenende und abends beschränkt sich der Betrieb auf den Abschnitt Wolfwil – Boningen – Aarburg-Oftringen.

Die Anschlüsse zwischen Bahn und Bus sind gesichert. Mit dem wirtschaftlicheren Betrieb kann für die Agglomerationsgemeinde Boningen sowie für Fulenbach und Wolfwil als letzte Gemeinden im Gäu tagsüber ein durchgehender Halbstundentakt eingeführt werden. Die halbstündlichen Anschlüsse in Oensingen tragen zudem der grossen Qualität von Oensingen als Fernverkehrsbahnhof und öV-Knoten Rechnung.

Die Schulbedürfnisse werden weiterhin gut abgedeckt. Wie heute ist der Einsatz von zusätzlichen Bussen nötig – einerseits aus Kapazitätsgründen, andererseits zu einer besseren Abstimmung von Stundenplan und Fahrplan. Das vorliegende Konzept beinhaltet einen Vorschlag zur Anpassung der Schulzeiten der Kreisschule Gäu (Standorte Neuendorf und Wolfwil), mit dem die Wartezeiten für die Schülerinnen und Schüler optimiert werden können und eine gegenüber heute weniger knappe Mittagspause resultiert. Auch bei der Sekundarstufe in Olten (Schulhaus Froheim) ist eine Anpassung der Schulzeiten in diesem Sinne geplant.

Mit der neuen Konzeption können alle von diesen Linien bedienten Gemeinden im Gäu von den Vorteilen profitieren. Im Konzeptbericht wird ausserdem eine mögliche Weiterentwicklung des Angebots aufgezeigt, dies in Abhängigkeit von übergeordneten Veränderungen (Schulstandorte und Bahnfahrplan).

Für das Konzept wurden konkrete Fahrplanentwürfe erarbeitet. Diese sind nicht abschliessend. Änderungen können sich bei der betrieblichen Umsetzung des Konzeptes bei PostAuto oder im Fahrplanverfahren ergeben.

Nach der vorliegenden Planung soll das Konzept auf den Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2021 umgesetzt werden.

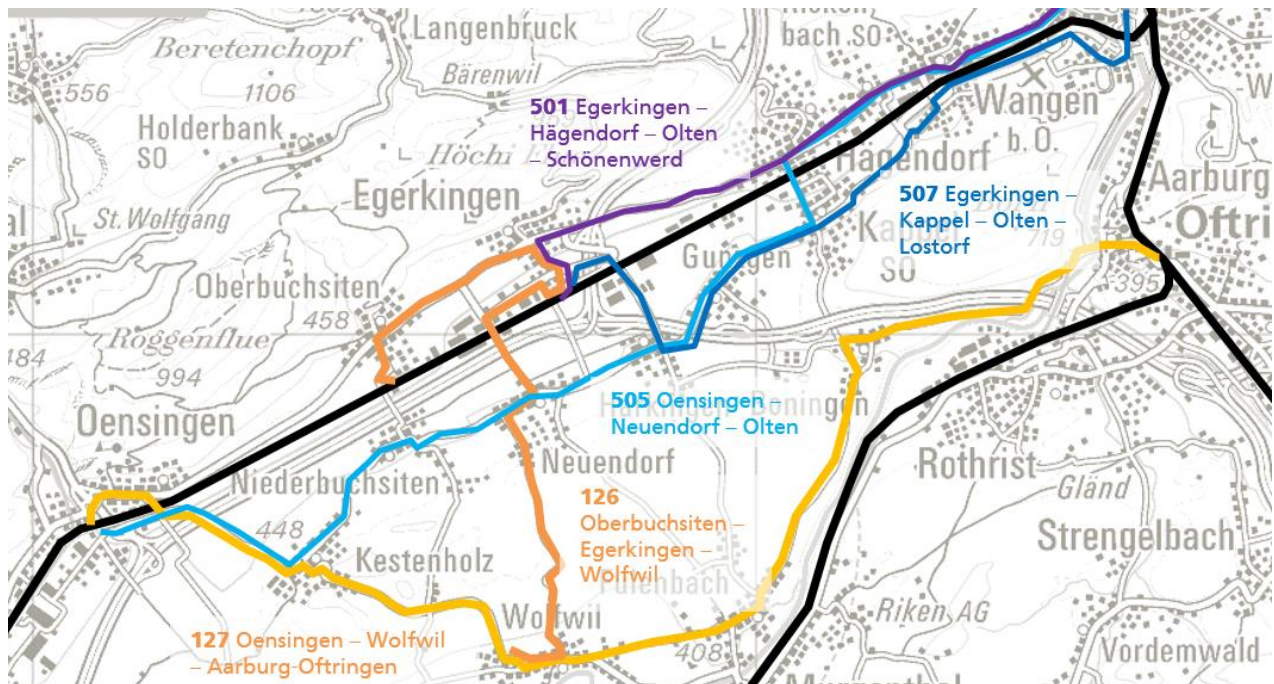


Abbildung 1: vorgesehene ÖV-Liniennetz 2022 im Gäu (ohne Darstellung der Linien 513 Hägendorf – Härkingen Lischmatte und 555 Hägendorf – Allerheiligenberg)

2. Durchführung der Mitwirkung

Die Mitwirkung bei den betroffenen Gemeinden, Schulen, Interessensverbänden sowie Transportunternehmen fand vom 24. Februar 2021 bis zum 12. April 2021 statt. Die folgende *Tabelle 1* zeigt eine Übersicht über die eingeladenen Institutionen.

Tabelle 1: Übersicht Adressaten der Mitwirkung

Kategorie	Anzahl	Übersicht Eingeladene
Einwohnergemeinden	14	<ul style="list-style-type: none"> – Aarburg – Boningen – Egerkingen – Fulenbach – Härkingen – Hägendorf – Kestenholz – Kappel – Neuendorf – Niederbuchsiten – Oberbuchsiten – Oensingen – Olten – Wolfwil
Schulen	2	<ul style="list-style-type: none"> – Zweckverband Kreisschule Gäu – Kreisschule Bechburg, Oensingen
Regionalverbände / Organisationen	4	<ul style="list-style-type: none"> – Regionalverein Olten Gösgen Gäu (OGG) – Verein Gemeindepräsidentenkonferenz Gäu (GPG) – Regionalverband zofingenregio – VCS Sektion Solothurn
Verwaltung	2	<ul style="list-style-type: none"> – Bundesamt für Verkehr, Sektion Personenverkehr – Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt
Transportunternehmen	4	<ul style="list-style-type: none"> – Aargau Verkehr AG (AVA) – Busbetrieb Olten Gösgen Gäu (BOGG) – PostAuto Nord – SBB
Betriebe	1	<ul style="list-style-type: none"> – Migros-Verteilbetrieb Neuendorf AG

Auf die Durchführung eines separaten Informationsanlasses wurde verzichtet.

3. Mitwirkungseingaben

Im Rahmen der Mitwirkung gingen insgesamt 17 Eingaben ein, was einem Rücklauf von knapp 63 % entspricht. Abbildung 2 gibt einen Überblick über die empfangenen Stellungnahmen nach Teilnehmerkategorie.

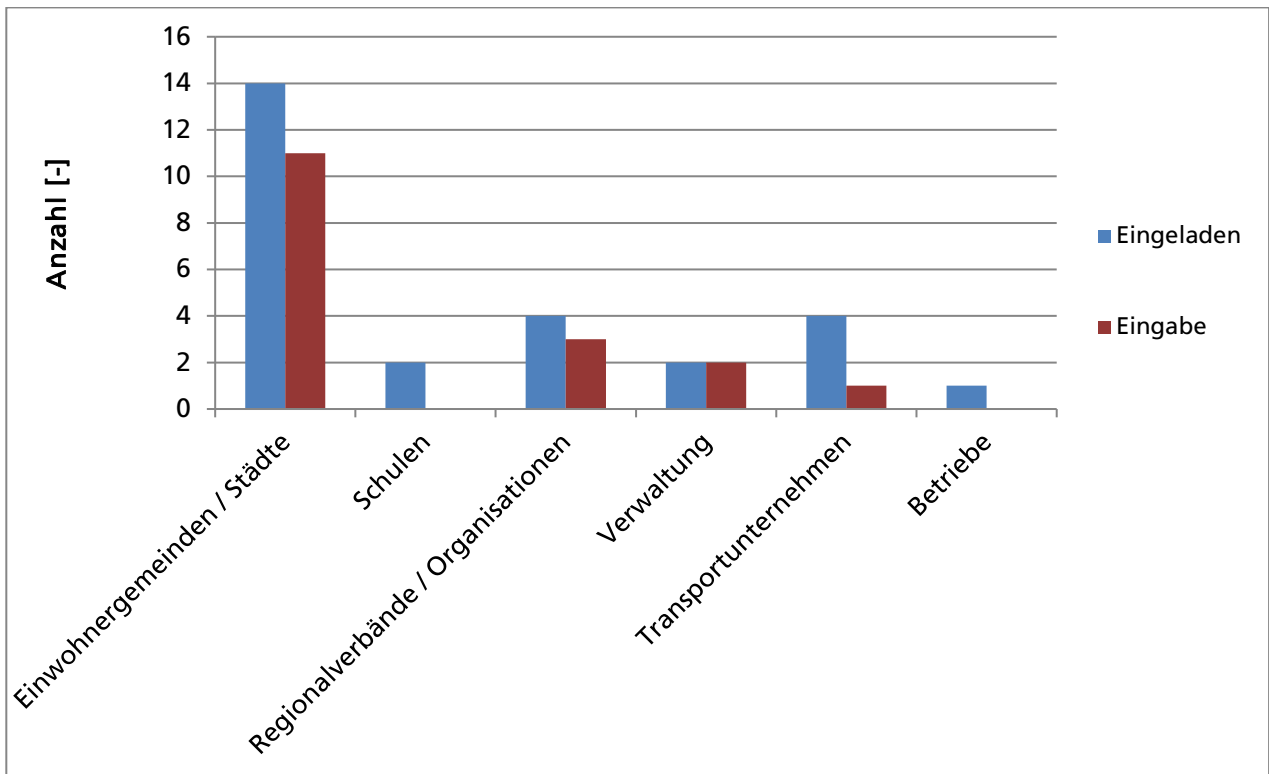


Abbildung 2: Übersicht der eingegangenen schriftlichen Stellungnahmen

Die angeschriebenen Einwohnergemeinden haben mit Ausnahme von Härkingen, Hägendorf und Kappel alle eine schriftliche Mitwirkungseingabe zum Buskonzept eingereicht.

Bei den übrigen Kategorien haben einige Körperschaften auf eine Rückmeldung verzichtet.

Die nachfolgenden Kapitel 3.1 bis 3.4 geben die eingegangenen Mitwirkungsbeiträge sowie die Rückmeldungen AVT im Detail wieder.

3.1. Eingaben Gemeinden

Aarburg

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Nach wie vor bin ich der festen Überzeugung, dass unser Bahnhof Aarburg-Oftringen als Endhaltestelle für die Buslinie 127 bestens geeignet ist und die Umsteigemöglichkeiten attraktive Verbindungen bieten.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Boningen

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Der Gemeinderat Boningen nimmt gerne zu Ihrem Vorschlag wie folgt Stellung und bittet Sie, diese in das Mitwirkungsverfahren einzubringen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Änderung der Verbindung via Umsteigeknotenpunkt Aarburg ist für Boningen unattraktiv. ➤ Der neue Fahrplan ist am Morgen für die SuS des Frohheim Schulhaus gut, für diejenigen der Kantonsschule suboptimal, da die Schule erst 40 Minuten nach Ankunft in Olten beginnt. ➤ Die Busfahrzeiten über den Mittag verunmöglichen es den Boninger SuS, dass sie zu Hause zu Mittag essen können (Olten ab: 12.16h, Boningen an: 12.37h), danach würde der Bus wieder um 12.44h fahren. ➤ Der vorgeschlagene Fahrplan wäre eine massive Verschlechterung des aktuellen Angebots und die SuS müssten in Olten zu Mittag essen (kein Kantinenangebot im Schulhaus Frohheim). ➤ Besser wäre, wenn die bestehenden Zeiten in etwa beibehalten werden könnten: <ul style="list-style-type: none"> • Olten ab: 12.05h, Boningen an: 12.24h • Boningen ab: 13.03h, Olten an: 13.30h ➤ Die Zusätzlich anfallenden Kosten von etwa 22.2% belasten den Finanzhaushalt von Boningen. ➤ Es ist zu befürchten, dass mehr Einwohner von Boningen den Individualverkehr nutzen werden, da der öffentliche Verkehr zusehends unattraktiv wird. Deshalb ist es von grosser Wichtigkeit, die ÖV-Verbindungen weiterhin attraktiv zu gestalten. ➤ Als eine sehr prüfungswerte Option erscheint dem Rat eine Kursführung bis Aarburg Städtli und dann direkt Olten Bahnhof. 	<p>Diese negative Wahrnehmung ist nachvollziehbar als erste Reaktion, aber dagegen sprechen Erfahrungen andernorts mit solchen Konzeptänderungen auf vergleichbaren Buslinien.</p> <p>Die Bemerkung trifft zu. Die Änderungen haben am Morgen für die SuS der Sekundarstufe (rund 20 SuS) eine Verbesserung zur Folge, für die Kantonsschule (rund 5 SuS) eine Verschlechterung.</p> <p>Besten Dank für den Hinweis. Das Konzept muss in diesem Punkt nachgebessert werden, damit für die SuS der Sekundarstufe I eine Heimkehr über Mittag möglich bleibt.</p> <p>Die Problematik wurde inzwischen mit der Gemeinde Boningen und der Sekundarschule besprochen. Es zeichnet sich eine Lösung ab, mit der sich eine gegenüber heute bessere Lösung ergibt (in Aussicht gestellte Verschiebung der Schulzeit um 5 Minuten am Vormittag)</p> <p>Der höhere Gemeindebeitrag hat einen entsprechenden Gegenwert (Halbstundentakt).</p> <p>Das Ziel des Konzeptes ist eine Attraktivierung des ÖV mit verlässlichen und häufigen Verbindungen. Die Erfüllung dieses Ziels wird von PostAuto und AVT überwacht (die Fahrgastzahlen werden kontinuierlich erhoben und ausgewertet).</p> <p>Dieser Vorschlag löst das Problem zwischen Olten und Aarburg nicht und erlaubt keine durchgehende Linie nach Oensingen (Fahrplanstabilität Olten – Aarburg sowie sehr hohe Mehrkosten).</p>

Egerkingen

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Der Gemeinderat von Egerkingen befasste sich an seiner Sitzung vom 31. März 2021 mit dem betreffenden Geschäft. Für Egerkingen bedeutet das neue Konzept eine wirkliche Verbesserung des Angebots, profitiert die Gemeinde doch von rund 127 zusätzlichen Haltestellenabfahrten pro Woche. Entsprechend begrüsst der Gemeinderat die geplanten Neuerungen.</p> <p>Bezüglich der damit einhergehenden zusätzlichen Kosten von jährlich rund CHF 27'500.— appelliert er jedoch an den Kanton/die PostAuto AG, abhängig von der tatsächlichen Nutzung die Kosten für die Gemeinde zu reduzieren oder aber ab 2023 bereits erste Kürzungen des Angebots vorzunehmen.</p> <p>Dem Gemeinderat ist es zudem ein Anliegen, dass langfristig der Fokus auf eine Verbesserung der Ost-West-Verbindungen gelegt wird (z.B. Fulenbach - Härkingen - Egerkingen oder Boningen - Kappel - Hägendorf).</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>AVT und PostAuto werden die Entwicklung der Fahrgastzahlen aufmerksam verfolgen.</p> <p>Entsprechende Querverbindungen werden im Rahmen der Weiterentwicklung des Buskonzepts evaluiert.</p>

Fulenbach

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Anlässlich der Gemeinderatsitzungen vom 25. November 2020, 21. Januar und 14. März 2021 wurde das Geschäft «Buskonzept PostAuto-Linien 126 und 127» traktandiert und behandelt. Der Rat hat sich eingehend mit den Unterlagen befasst und ist zu folgendem Schluss gekommen: Fulenbach hält an den unten aufgeführten Punkten fest — diese sollen ins Mitwirkungsverfahren aufgenommen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Änderung der Verbindung via Umsteigeknotenpunkt Aarburg wird als sehr unattraktiv wahrgenommen und entsprechend negativ kommentiert. ➤ Die neue Konzeption resp. die in Aussicht gestellten schnellere Verbindungen nach Olten werden grundsätzlich stark bezweifelt. ➤ Die Rush-Hour mit der Umsteigeproblematik in Aarburg erscheint als sehr problematisch. Insbesondere das Gedränge aller öV-Nutzer an den Haltestellen wird mit grossen Zweifeln behaftet. ➤ Generell würde begrüsst die Linie in Stosszeiten weiterhin via Boningen fahren zu lassen. ➤ Es wird befürchtet, dass bei den S 23-Abfahrten keine Rücksicht auf allfällige Bus-Verspätungen genommen wird, was eine weitere Verschlechterung bedeutet. ➤ Die Variante der S 29 erscheint sinnvoller, da diese im Halbstundentakt verkehrt. 	<p>Diese negative Wahrnehmung ist nachvollziehbar als erste Reaktion, aber dagegen sprechen Erfahrungen andernorts mit solchen Konzeptänderungen auf vergleichbaren Buslinien. siehe Begründung im Planungsbericht</p> <p>Der Bahnhof Aarburg-Oftringen weist hinsichtlich des Umsteigevorgangs sehr gute Voraussetzungen vor.</p> <p>Kenntnisnahme, entspricht dem Konzeptvorschlag.</p> <p>Busverspätungen sind nicht zu erwarten, da keine kritischen Strassenabschnitte befahren werden.</p> <p>Die S23 verkehrt ebenfalls im Halbstundentakt.</p>

<ul style="list-style-type: none"> ➤ Der Rat schliesst sich ebenfalls vollumfänglich den vorliegenden Rückmeldungen der Gemeinde Wolfwil an. Die, von Wolfwil aufgeführten, Beurteilungen entsprechen den Wahrnehmungen des Fulenbacher Rates. Die geografische Lage der beiden Gemeinden erfordert eine attraktive öV-Anbindung, da sonst noch mehr Personen auf die privaten PWs umgestiegen werden. ➤ Der Rat appelliert daran, die öV-Verbindungen für Fulenbach attraktiv zu halten. ➤ Als Option erscheint dem Rat eine Kursführung via Hägendorf (eine Variante Fulenbach — Bahnhof Hägendorf — Bahnhof Olten) sehr prüfenswert. 	<p>Siehe Rückmeldung auf die Eingabe der Gemeinde Wolfwil.</p> <p>Ziel des Konzeptes ist eine Attraktivierung der ÖV-Verbindungen. Eine entsprechende Verbindung wurde geprüft und verworfen, da mit deutlichen Nachteilen verbunden (siehe Kapitel 5).</p>
--	---

Kestenholz

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Der Gemeinderat Kestenholz hat an seiner Sitzung vom 15. März 2021 das Konzept beraten und nimmt dazu gerne Stellung.</p> <p>Der Gemeinderat nimmt den Ausbau der Linie 127 mit Freude zur Kenntnis und begrüsst diesen. Mit dem geplanten Halbstundentakt von Montag bis Freitag wird die ÖV-Erschliessung der Gemeinde Kestenholz, vorallem für das Gebiet Rain, ausgebaut. Bedauert wird einzig, dass der Betrieb am Wochenende und am späteren Abend nicht angeboten wird.</p> <p>Suboptimal sind zudem die geplanten Abfahrtszeiten ab Kestenholz Richtung Oensingen im Zusammenspiel mit dem jetzigen Fahrplan der Linie 505 (Abfahrt Linie 505: 00 und 30, geplante Abfahrt Linie 127: 59/31).</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die beinahe gleichzeitigen Abfahrten der Linien 127 und 505 an der Haltestelle «Dörfli» ergeben sich durch die Bündelung der Bahnanschlüsse in Oensingen. Immerhin ist damit auch eine gleichwertige Erschliessung der beiden Haltestellen «Rain» und «Kastanienbaum» sichergestellt.</p>

Neuendorf

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Der Gemeinderat Neuendorf hat das Konzept Post-Auto-Linien 126 und 127 durchgesehen und keine Veranlassung zur Einreichung einer Stellungnahme festgestellt.</p> <p>Der Gemeinderat hat anlässlich seiner Sitzung vom 14.04.2021 unter Würdigung der erfreulich guten Nutzung dieses provisorischen Angebots beschlossen, die Bushaltestelle Neuendorf Weiher in ein Definitivum zu überführen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme. Die Haltestelle wird beibehalten und erfährt mit dem ausgebauten Fahrplan eine weitere Aufwertung.</p>

Niederbuchsiten

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Wir sind eingeladen bis zum 12. April 2021 Stellung zum Konzept PostAuto Linien 126 und 127 im Gäu 2022 zu nehmen. Bereits im Oktober und November 2020 haben wir Stellung bezogen. Besten Dank für das persönliche Gespräch vom 23. März um unsere Anliegen nochmals anbringen zu können und Möglichkeiten mit ihnen zu diskutieren.</p> <p>Die Gemeinde Niederbuchsiten zeigt sich mit dem Gesamtergebnis der Begleitgruppe und des Konzepts enttäuscht, da nicht auf die mehrfach hingewiesene Notwendigkeit der Anbindung unserer Allmend an den ÖV bzw. die Nord—Süd Verbindung durch Niederbuchsiten bereits heute konkret eingegangen werden konnte. Das vorliegende Konzept Fahrplan 2022 bringt für unsere Gemeinde keine Verbesserung.</p> <p>Auf das Fahrplanjahr 2026 ist eine Anpassung der Fahrlage bei den Regionalzügen in Olten geplant. Dies hat Auswirkungen auf den Busfahrplan der Linie 126 und eine Verlängerung der Linie Wolfwil nach Niederbuchsiten Allmend — Oberbuchsiten — Egerkingen und umgekehrt wird möglich.</p> <p>Mit einem neuen Linienabschnitt würde sich die Realisierung von zwei neuen Haltestellen aufdrängen. Einerseits im Bereich Niederbuchsiten Allmend und andererseits im Bereich Niederbuchsiten Neumatt.</p> <p>Niederbuchsiten hätte sich bereits ab 2022 ein separates Projekt Nord-Süd Verbindung gewünscht. Dieses würde im Einklang mit der angestrebten Reduktion im Individualverkehr sowie diversen Entwicklungsprojekten (AllGäu, AareLand) stehen.</p> <p>Wir fordern, dass die Verlängerung der PostAuto Linie 126 von Wolfwil nach Niederbuchsiten Allmend — Niederbuchsiten Neumatt — Oberbuchsiten — Egerkingen und umgekehrt nicht nur geprüft und möglich ist, sondern verbindlich in das Konzept Post-Auto Linie 126 und 127 Fahrplan 2026 aufgenommen wird.</p> <p>Wenn bereits zuvor die Möglichkeit besteht die Buslinie ins Konzept aufzunehmen, sind wir gerne für Gespräche zur Umsetzung bereit.</p> <p>Weiter erwarten wir vom Kanton Solothurn die Prüfung anderer zukunftsgerichteter Konzepte im ÖV. So bieten bereits heute andere Kantone und Gemeinden den „on demand Service“ als flexible, effiziente, kostengünstige und nachhaltige Transportvariante an.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Wir bestätigen diese Aussage.</p> <p>Wir bestätigen diese Aussage.</p> <p>Kenntnisnahme. Die 2022 bestehende Fahrplan-konstellation erlaubt eine sinnvolle Umsetzung leider noch nicht.</p> <p>Kenntnisnahme. Die vorgeschlagene Verbindung wird auf 2026 angestrebt. Eine verbindliche Zusicherung ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich, da übergeordnete Randbedingungen (Finanzierung, Fahrgastentwicklung) abgewartet werden müssen.</p> <p>Das AVT hält die Entwicklung im Auge und wird bei einer entsprechenden Gelegenheit aktiv.</p> <p>Der Kanton Solothurn beobachtet die Entwicklung laufend und hat auch bereits Erfahrungen mit «On-demand-Services» (z.B. Rufbus). Solche Angebote bieten sich vor allem bei einer dispersen oder eher schwachen Nachfrage an.</p>

Oberbuchsiten

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Wir teilen Ihnen mit, dass der Gemeinderat Oberbuchsiten mit den Änderungen im Zusammenhang mit den PostAuto-Linien 126 und 127 im Gäu 2022 einverstanden ist. Wir beantragen keine weiteren Anpassungen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Oensingen

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Unsere Eingabe ist als Ergänzung zur bereits erfolgten Stellungnahme vom 26. Januar 2021 zu verstehen, wo wir insbesondere auf die Wichtigkeit der Bedienung der Haltestellen "Bauamt" und "Post" hingewiesen haben. Wir nehmen erfreut zur Kenntnis, dass dieses Anliegen zu einem grossen Teil nun Berücksichtigung fand und eine Erschliessung des Ostteils von Oensingen weiterhin gewährleistet ist.</p> <p>Die Verlegung der Haltestelle Bauamt auf die Kestenholzstrasse begrüssen wir, da damit ein besserer Verkehrsfluss erreicht und für ÖV-Benutzende die Sicherheit erhöht wird. Die genaue Lage sowie weitere Massnahmen diesbezüglich sind zwingend eng mit uns als Gemeinde Oensingen abzusprechen.</p> <p>Aufgrund der Änderungen der Buslinien ist eine Betrachtung sicherzustellen, dass die Bedienung der Haltestelle Kreisschule weiterhin auf die Stundenpläne der Kreisschule Bechburg abgestimmt ist.</p> <p>Stellungnahme vom 26. Januar 2021: <i>Bei den Buslinien im Gäu zeigt sich ein gemischtes Bild. Die Linie 127 (neue Nummerierung) mit den vorgeschlagenen Änderungen (Verlängerung Fulenbach sowie stärker am Abend und Morgen bedient) ist für den Gemeinderat nachvollziehbar, und er ist damit einverstanden.</i></p> <p><i>Die Linie 128 (neue Nummerierung) wird in der vorliegenden Variante klar abgelehnt. Die Anbindung an den Bahnhof Oensingen ist aus zahlreichen Gründen absolut zwingend. Erstens ist die Linie für die Gemeinde Oensingen sowohl in der lokalen wie auch in der regionalen Erschliessung zentral. Zweitens weist dieser Kurs mit über 100 Ein- und Aussteigern eine vergleichsweise sehr hohe Auslastung auf, die die Mehrkosten längstens rechtfertigen. Infolge des anhaltenden Wachstums der Gemeinde Oensingen steigt der Bedarf an öffentlicher Mobilität weiter an, und die Auslastung dürfte sich ebenso erhöhen. Ein Leistungsabbau bei einer solchen Ausgangslage ist nicht hinnehmbar und wenig sinnvoll.</i></p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Vorschlag lässt sich nicht kurzfristig auf Dezember 2021 umsetzen. Die Abt. Strassenbau nimmt sich dem Projekt nach dem definitiven Umsetzungsentscheid an.</p> <p>Die Kreisschule Bechburg ist zur Mitwirkung eingeladen worden, hat aber keine Stellungnahme eingereicht. Aufgrund der von PostAuto bisher erhobenen Frequenzen hat die Linie 127 für die Schülerinnen und Schüler aus Kestenholz nur eine marginale Bedeutung.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p><i>Entsprechend den Rückmeldungen der Gemeinden wurden die Vorschläge grundlegend überarbeitet. Für die beiden Haltestellen «Oensingen, Post» und «Oensingen, Bauamt» ist Mo-Fr ein halbstündliches Angebot über den ganzen Tag geplant. Dies mit der Linie 127, die nach Kestenholz – Wolfwil – Aarburg-Oftringen weiterverkehrt.</i></p>

<p><i>Der Ortsbus in der heutigen Form kann diese Anbindung und Erschliessung nicht ersetzen. Er baut in seiner Konzeption auch auf den bestehenden Buslinien auf und ergänzt diese. Entsprechend würde ein Ausbau des Ortsbusses unumgänglich. Dies ist jedoch mit hohen Mehrkosten verbunden, deren Wirtschaftlichkeit deutlich unter jener der Beibehaltung der Linie 128 mit Anbindung an den Bahnhof Oensingen liegt.</i></p> <p><i>Ausserdem ist in der übergeordneten Systematik die Stärkung der ÖV-Drehscheibe Oensingen mit dem Anschluss Fernverkehr und der weiteren Bahnlinien zu berücksichtigen. Auch aus dieser Optik ist eine Weiterführung der Linie 128 zum Bahnhof Oensingen zwingend, und ein Leistungsabbau wäre gerade hier besonders unverständlich</i></p>	<p><i>Der Beurteilung wird zugestimmt. Der Ortsbus Oensingen soll in diesem Jahr grundsätzlich überprüft und optimiert werden, in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Oensingen.</i></p> <p><i>Die neu durchgehend halbstündlich verkehrende Linie 127 wird in Oensingen auf die IC-Züge ausgerichtet. Damit ergeben sich auch gute Anschlüsse zur OeBB und asm.</i></p>
---	--

Olten

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Die Stadt Olten steht hinter dem neuen Buskonzept, mit dem u.a. auch die Fahrplanstabilität sichergestellt wird.</p> <p>Grundsätzlich bleibt festzuhalten, dass Fahrplanänderungen nicht dazu führen dürfen, dass sich das Mobilitätsverhalten verändert, d.h. Personen vom ÖV wieder vermehrt auf den MIV umsteigen, womit das Strassennetz im urbanen Gebiet zusätzlich belastet wird. Ein entsprechendes Monitoring könnte dazu Aufschluss geben und allfällige Konzeptanpassungen notwendig machen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Das Ziel des neuen Konzepts ist eine Attraktivierung des ÖV und eine Steigerung der Nutzung. AVT und PostAuto werden die Entwicklung der Fahrgastzahlen aufmerksam verfolgen, dies auch vor dem Hintergrund einer Weiterentwicklung des Konzepts.</p>

Wolfwil

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Der Gemeinderat der Einwohnergemeinde Wolfwil geht davon aus, dass die Würfel bereits gefallen sind. Trotzdem nehmen wir an der Mitwirkung zum Konzept PostAuto-Linien 126 und 127 im Gäu teil und äussern einmal mehr unseren Unmut dazu.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Grundsätzlich ist ein direkter Anschluss an Olten mit dem Postauto nicht ersetzbar. Keine der von Ihnen vorgeschlagenen Lösung ist nur annähernd gleichwertig. – Ein Umsteigen in Oensingen oder Aarburg um nach Olten zu gelangen, ist vor allem für nicht mobile Personen sehr beschwerlich und stressig. – Die Anschlüsse an den Bahnhöfen Aarburg und Oensingen sind nicht garantiert. 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Heute besteht zwar eine Direktfahrt, die Qualität ist allerdings sehr schlecht (Fahrplan und Anschlüsse können nicht eingehalten werden)</p> <p>Die Übergangszeiten sind ausreichend bemessen und die Bahnhöfe in Oensingen und Aarburg-Oftringen bieten auch baulich gute Voraussetzungen an.</p> <p>Bei der Erarbeitung des Konzepts standen stabile Anschlüsse im Vordergrund. PostAuto sichert die Anschlüsse standardmässig.</p>

<ul style="list-style-type: none"> – Fahrten über Oensingen sind zudem teurer. – Sollte es absolut unmöglich sein, Olten direkt anzufahren, müsste mindestens die Linie vom Bahnhof Aarburg-Oftringen nach Oensingen auch am Wochenende und bis Mitternacht befahren werden. – Dass es unter der Woche ab 20.00 Uhr sowie am Samstag/Sonntag keine Verbindungen nach Oensingen gibt, ist nicht akzeptabel. – Zu überprüfen ist auch, ob die IC-Haltestelle in Oensingen auf Dauer bestehen bleibt. Nach unserem Wissen war schon mehrmals die Rede davon, dass IC-Züge dort vermehrt ohne Halt durchfahren. – Ebenfalls sehr wichtig für die Wolfwiler Bevölkerung ist eine direkte Verbindung nach Neuendorf — Gäupark — Bahnhof Egerkingen. Auch diese Verbindung sollte zwingend von Mo - So, zu Stosszeiten im Halbstundentakt, möglich sein. 	<p>Die Fahrt von Wolfwil nach Olten ist via Oensingen 70 Rappen teurer als via Aarburg oder Egerkingen (Basis Halbtax-Abo).</p> <p>Eine weitere Ausdehnung der Betriebszeit der Linie 127 zwischen Wolfwil und Oensingen kann zu einem späteren Zeitpunkt in Erwägung gezogen werden, wenn sich die Fahrgastzahlen positiv entwickeln. Die geplante Erweiterung des Fahrplanangebots von heute 9 auf neu 29 Fahrten betrachten wir als sehr grosszügig.</p> <p>Siehe vorangehende Begründung. Die Anbindung via Aarburg und Olten bleibt auch abends und am Wochenende erhalten. Heute existieren nach 20.00 Uhr sowie sonntags einzig Verbindungen via Aarburg – Olten. Mit dem neuen Konzept werden in diesen Zeiten zusätzlich Verbindungen via Neuendorf – Egerkingen angeboten.</p> <p>Der Fernverkehrshalt in Oensingen ist auch auf längere Zeit hinaus gesichert. Mittel- bis längerfristig sieht die Planung von SBB und Bund vor, den stündlichen IC-Zug durch einen halbstündlichen IR-Zug zu ersetzen.</p> <p>Der geplante Ausbau auf der Linie 126 (ohne Schülerkurse) von heute rund 20 auf 32 Fahrten betrachten wir als grosszügig. Im Gegensatz zu heute sieht das Konzept neu auch Verbindungen abends nach 20 Uhr sowie sonntags vor.</p>
--	--

3.2. Regionalverbände / Organisationen

Regionalverein Olten Gösgen Gäu (OGG)

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Der Regionalverein Olten-Gösgen-Gäu steht hinter dem ÖV-Konzept und bedankt sich auch, für die direkte Mitwirkung in der Arbeitsgruppe.</p> <p>Da unsere Verbandsgemeinden im Fokus stehen, wollen wir inhaltlich auf detaillierte Äusserungen verzichten und danken Ihnen, wenn Sie die Stellungnahmen der betroffenen Gemeinden im Mitwirkungsverfahren berücksichtigen und genügend gewichten.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Regionalverband zofingenregio

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Die Haltung der Gemeinde Aarburg wird vollumfänglich gestützt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

VCS Sektion Solothurn

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Der VCS dankt dem Amt für seine Bemühungen das Angebot des öffentlichen Verkehrs im Kanton Solothurn stetig zu verbessern. Bei der Durchsicht konnten wir viele positive Neuerungen erkennen, insbesondere die Anpassungen zur Beseitigung verschiedener gravierender Mängel im bestehenden Angebot begrüßen wir sehr.</p> <p>Besonders positiv aufgefallen sind uns:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Halbstundentakt und Anschlüsse Bus/Bahn die besser funktionieren als heute. Dies ist sicher der wichtigste Punkt. Möchte man die EinwohnerInnen dieser Region auf den ÖV bringen, resp. behalten, muss halbstündlich ein Anschluss vorhanden sein. ➤ Dass nun teilweise in Oberbuchsiten und Aarburg-Oftringen umgestiegen werden muss, kann mit den guten Verbindungen in die grösseren Orte/Städte der Region relativiert werden. ➤ Dass gleichzeitig mit dieser Anpassung auch Optimierungen im Fahrzeugeinsatz erreicht werden kann, welcher für die zusätzlich benötigten Fahrzeuge für zusätzliche Kurse für den Halbstundentakt benötigt werden, ist sehr erfreulich. ➤ Positive Rückmeldungen haben wir insbesondere auch für die neuen Anschlüsse an den RV/FV in Oensingen erhalten. Zudem wird es als positiv beurteilt, dass es für die Linien 126/127 in Oensingen nur noch einen Abfahrtspunkt geben soll, da es dort des Öfftern passiert, dass die Kunden an der falschen Haltestelle warten. <p>Aus unserer Sicht, kann so aber wirklich eine grosse Verbesserung erreicht werden und wir bedanken uns für Ihre geschätzte Arbeit.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Aussage bei der isolierten Betrachtung der PostAuto-Linien 126 / 127 korrekt. Die BOGG-Linie 505 hingegen behält ihren Abfahrtsort auf der Südseite des Bahnhofs bei.</p>

3.3. Eingaben Verwaltung Bund

Bundesamt für Verkehr, Sektion Personenverkehr

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Aus unserer Sicht sind folgende Punkte wichtig:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Covid-Krise könnte länger dauern als gedacht. Im Verpflichtungskredit sind aktuell keine zusätzlichen Mittel vorgesehen. ➤ Priorität hat die Finanzierung der bestehenden Angebote. Wenn seitens Bund danach noch Mittel vorhanden sind, besteht die Möglichkeit der Mitfinanzierung von Angebotsausbauten. ➤ Wenn dies nicht der Fall ist, müssen Angebotsausbauten temporär durch die Kantone finanziert werden. Die Verantwortung bei Buslinien liegt primär bei den Kantonen. 	<p>Kenntnisnahme</p>

<p>➤ Die Offerten 2022/2023 sind daher auf dem bestehenden Angebot zu erstellen und Ausbauten sind als Optionen auszuweisen.</p> <p>➤ Wir empfehlen, die Entwicklung der Nachfrage beim Entscheid über Ausbauten zu berücksichtigen und tendenziell Ausbauten zu verschieben.</p> <p>➤ Wir werden bei Vorliegen der Offerte prüfen, ob die Kriterien im regulären Bestellverfahren erfüllt werden.</p>	
--	--

Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Aus Sicht AG haben wir uns bezüglich allfälliger Infrastruktur (BehiG) am Bahnhof Aarburg-Oftringen bereits eingebracht.</p> <p>Stellungnahme vom November 2020:</p> <p><i>Mit dem vorliegenden Fahrplan und daraus abgeleitet die Belegung der Standplätze am Bahnhof Aarburg-Oftringen, erachten wir das Konzept als grundsätzlich möglich.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Der Kanton SO, resp. PostAuto verständigen BOGG, Bus Zofingen sowie die Gemeinde Aarburg über das neue Konzept.</i> • <i>Allenfalls sind mögliche Fragestellungen anhand eines gemeinsamen Augenscheins zu klären (TU's).</i> • <i>PostAuto ist zuständig für die Signalisation der Haltestelle(n) - wird die Haltestelle Aarburg Stadtgarten bedient? - allenfalls mit Unterstützung des Bauamts der Gemeinde Aarburg.</i> • <i>Die Abteilung Verkehr, Sektion öV, ist über den weiteren Verlauf zu informieren.</i> 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Information ist sichergestellt.</p> <p>Dies ist bei Bedarf zwischen den beteiligten Unternehmungen zu vereinbaren.</p> <p>Ja, die Bedienung der Haltestelle Aarburg Stadtgarten ist sinnvoll und vorgesehen.</p> <p>Die Information ist sichergestellt.</p>

3.4. Eingaben Transportunternehmen

Aargau Verkehr AG (AVA)

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Der einzige Berührungspunkt mit dem Liniennetz der AVA ist am Bahnhof Aarburg-Oftringen, wo die PostAuto-Linie 127 (Oensingen - Aarburg-Oftringen) neu startet/endet, genau gleich wie die AVA-Linie 1 (Zofingen – Aarburg – Oftringen). Wie Sie in Kapitel 4.1 schreiben, können die beiden im Halbstundentakt verkehrenden Linien in der heutigen / aktuell geplanten Fahrlage am Bahnhof Aarburg-Oftringen weitgehend ohne Konflikte eine gemeinsame Haltekante nutzen. Wir machen darauf aufmerksam, dass dies bei einer allfälligen künftigen Veränderung der Fahrlage oder einer Taktverdichtung allenfalls nicht mehr möglich sein wird und der Bau einer zusätzlichen / dritten Haltekante am Bahnhof Aarburg-Oftringen nötig würde.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

4. Fazit

Das Buskonzept für die Linien 126 und 127 wird in der Mitwirkung im Allgemeinen eher positiv beurteilt. Die Ziele können erreicht werden und die Angebotsverbesserungen werden begrüsst. Die damit verbundenen Mehraufwände bei der Kostenbeteiligung einzelner Gemeinden werden akzeptiert.

Auf Kritik stösst insbesondere das vorgesehene Umsteigen in Aarburg-Oftringen bei den Gemeinden Boningen, Fulenbach und Wolfwil. Mit diesen drei Gemeinden hat am 20. April 2021 eine klärende Besprechung stattgefunden. Es wurde unter anderem vereinbart, die verworfenen Varianten besser zu dokumentieren. Dies wird im Kapitel 5 dieses Berichts aufgezeigt.

Das Konzept beinhaltet auch die Anpassung der Schulzeiten bei der Kreisschule Gäu (Schulstandorte Neuendorf und Wolfwil). Die Mitwirkung hat gezeigt, dass eine Anpassung der Schulzeiten auch am Schulstandort Olten Frohheim (Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufe in Boningen) sinnvoll wäre. Entsprechende Abklärungen sind eingeleitet. Voraussichtlich kann dem Antrag entsprochen werden, womit sich eine bedeutende Verbesserung der Situation ergibt.

Dem Wunsch der Gemeinde Niederbuchsiten nach einer Querverbindung Wolfwil – Niederbuchsiten – Oberbuchsiten – Egerkingen mit einer Erschliessung des Gebiets Allmend kann auf 2022 noch nicht entsprochen werden. Fahrplantechnische Gründe sind die Ursache, dass diese Erweiterung voraussichtlich erst im Dezember 2025 erfolgen kann.

Ebenso ist in der Mitwirkung der Wunsch geäussert worden, die Verbindungen auf der Relation Wolfwil – Oensingen auch abends und sonntags anzubieten. Eine über das Konzept 2022 hinausgehende Angebotserweiterung ist zu einem späteren Zeitpunkt anhand einer Evaluation/Erfolgskontrolle zu beurteilen. Die auch von weiteren Gemeinden angeregte Evaluation nach der Konzeptführung wird im Kapitel 6 näher behandelt.

Das Buskonzept der Linien 126 und 127 kann somit weitgehend wie im Konzeptbericht aufgeführt umgesetzt werden. Die nötigen politischen Entscheide werden im Kapitel 7 beschrieben.

5. Verworfenne Varianten für die öV-Verbindung zwischen Wolfwil und Olten

Das Brechen der umsteigefreien Verbindung Wolfwil – Boningen – Olten am Bahnhof Aarburg-Oftringen mit einem Umsteigen auf die Züge der S23 wird in der Mitwirkung kritisiert.

Nachfolgend werden die weiteren evaluierten Alternativen aufgeführt, mit einer kurzen Erläuterung, wieso diese verworfen wurden.

5.1. Weiterführung Status quo

Die unveränderte Weiterführung des heutigen Zustandes kann nicht in Betracht gezogen werden, da die Unzuverlässigkeit des Betriebs zu gross ist (mittlere Verspätung stadtauswärts in der Abendspitze rund 15 Minuten). Diese Situation

- verhindert den durchgehenden Halbstundentakt, ohne dass der Betriebsaufwand sprunghaft ansteigt (Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs mit Fahrpersonal). Selbst der kostenintensive Einsatz eines weiteren Fahrzeuges würde nichts an dem unzuverlässigen Betrieb ändern, bei dem die Gewährleistung eines Taktfahrplans mit Anschlüssen an das übergeordnete Netz nicht mehr möglich ist.
- verhindert eine Weiterführung der Linie in Richtung Kestenholz – Oensingen, verbunden mit dem von den Gemeinden geforderten Ausbau dieser Achse (in Oensingen müssen die Anschlüsse an die Bahnlinien gewährleistet sein)
- verhindert eine Anschlusssicherung in Wolfwil zur Linie 126 von / nach Neuendorf – Egerkingen – Oberbuchsiten. Die Schülerinnen und Schüler aus Fulenbach sowie Pendelnde hätten dadurch keine sinnvolle ÖV-Verbindung in Richtung Neuendorf (Standort der Kreisschule) und Mittelgäu (Arbeitsplätze).

5.2. Linienführung via Gäustrasse (ERO) nach Olten

Diese Variante wurde aus den folgenden Gründen nicht weiterverfolgt:

- Der Halbstundentakt braucht drei Fahrzeuge.
- Die Haltestellen Boningen, Kreuzplatz und Ruppoldingen können nicht mehr bedient werden
- Aarburg ist nicht mehr umsteigefrei erreichbar
- Auch die Gäustrasse ist teilweise überlastet (Stau)
- Lässt eine Weiterführung der Linie in Richtung Kestenholz – Oensingen, verbunden mit dem von den Gemeinden gewünschten Ausbau dieser Achse nicht zu (in Oensingen müssen die Anschlüsse an die Bahnlinien gewährleistet sein).

5.3. Anschluss der Linie in Murgenthal

Ebenfalls wurde geprüft, ob Wolfwil und Fülenbach mit einer Buslinie mit der Bahnstation Murgenthal verbunden werden könnten. Diese Anbindung hätte die Vorteile, dass Murgenthal einerseits sehr nah liegt (bei Verbindungen mit Umsteigen sind kurze Bus- und lange Bahnstrecken attraktiver als umgekehrt), andererseits könnte sie auch einen Beitrag leisten zur Erreichbarkeit von Langenthal und Bern (die in der Pendlerstatistik relevante Reiseziele sind).

Aus mehreren Gründen musste diese Idee fallen gelassen werden:

- Es existiert kein Aareübergang, der für ein ÖV-Fahrzeug mit genügenden Kapazitäten passierbar ist. Für einen Betrieb mit Kleinbus ist die Nachfrage zu gross.
- Mit nur einer Linie können von der Bahnstation Murgenthal her die Siedlungsgebiete von Wolfwil als auch von Fülenbach nicht befriedigend abgedeckt werden.
- Auch mit einer entsprechenden Konzeption ergibt sich kein Lösungsbeitrag für Boningen, das gleichwohl von einer Buslinie bedient werden muss.
- In Murgenthal würden sich dieselben Anschlüsse auf die S23 ergeben, wie dies in Aarburg-Oftringen der Fall ist – es könnten aber nicht alle Gemeinden mit einer solchen Buslinie angebunden werden.
- Ein Billett/Abo nach Olten würde teurer (Reise via Murgenthal mit zusätzlicher Zone A-Welle).

5.4. Anschluss der Linie 127 in Hägendorf anstatt Aarburg-Oftringen

Nebst dem Bahnanschluss in Aarburg-Oftringen wurde auch ein Bahnanschluss in Hägendorf detailliert geprüft. Die folgenden Argumente sprechen klar für einen Anschluss in Aarburg-Oftringen und nicht in Hägendorf

- Die vorläufig bessere bauliche Situation beim Umsteigen (Busperrons + Rampen anstatt Treppen).
- Die Bahnstation liegt in Aarburg-Oftringen zentral mit weiteren Nutzungen und Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe anstatt im Wohnquartier wie in Hägendorf.
- Vorhandene Kapazität der S-Bahn (S23), im Gegensatz zum stark ausgelasteten Regionalzug zwischen Hägendorf und Olten.
- Mehr Züge in Aarburg-Oftringen (4 anstatt 2 Züge pro Stunde und Richtung) als in Hägendorf.
- Kein Bestrafen der Nutzer im bereits jetzt bedienten Korridor der Linie 126 via Aarburg.
- Die Nutzung der sanierten Bushaltestelle Boningen Kreuzplatz bleibt weiterhin möglich.
- Für Wolfwil ergäbe sich mit Umsteigen in Hägendorf kein Mehrwert, da bereits die Linie 126 in Egerkingen an denselben Zug anschliesst.

5.5. Anschluss in Aarburg-Oftringen auf die S29 anstatt S23

Beim Umsteigen in Aarburg-Oftringen werden für den Anschluss an die S-Bahn nach Olten die Verbindungen mit der S23 gegenüber denjenigen mit der S29 vorgezogen. Dies aus den folgenden Gründen:

- Stabilerer Betrieb der S23.
- Ausreichende Kapazität, die Sitzplätze gewährleistet.

- Keine Konflikte bei der Busperronbenutzung mit anderen Buslinien am Bahnhof Aarburg-Oftringen.
- Nur beim Anschluss S23 ist die Durchbindung der Linie 127 von/nach Oensingen gewährleistet.
- Viertelstundentakt Wolfwil – Olten in Kombination mit der Linie 126 (alternierend via Egerkingen oder via Aarburg-Oftringen)

Abends nach 20 Uhr, wenn die Linie 127 auf den Abschnitt Wolfwil – Aarburg-Oftringen beschränkt wird, erfolgt jedoch der Anschluss an die S 29. Diese Linie weist in Olten etwas bessere Fernverkehrsanschlüsse auf, insbesondere von/nach Bern.

6. Evaluation und Weiterentwicklung des Angebots

Mehrere Eingaben beziehen sich auf die nötige Evaluation nach der Konzept Einführung und die Weiterentwicklung des Angebots.

Bereits die Konzept Einführung muss von den Transportunternehmungen kommunikativ gut vorbereitet und begleitet werden. Wie bei jedem grossen Fahrplanwechsel verdienen einige Punkte nach der Umstellung besonders hohe Aufmerksamkeit, wie z.B. Auslastung/Überlastung von Kursen (Kapazitätsengpässe), Überprüfung der Fahrzeitprofile, Anschlusssicherung, Eingehen auf Kundenreaktionen.

PostAuto erhebt kontinuierlich die Nachfrage auf den Kursen. Daher kann nach einiger Zeit Betriebs erfahrung auch eine Erfolgskontrolle des neuen Angebots vorgenommen werden. Der Fahrplan kann somit in den kommenden Jahren auf die Nachfrage angepasst werden.

Einige mittelfristige betriebliche Anpassungen sind im Konzeptbericht bereits aufgeführt:

- Veränderte Führung der Linie 126 in Neuendorf (Kapitel 4.4)
- Führung der Linie 126 in Egerkingen via Gäupark (Kapitel 4.7)
- Allenfalls angepasste Führung der Linie 127 in Oensingen (Kapitel 4.9)
- Anpassung der Schulkurse mit der Standortkonzentration der Kreisschule Gäu (Kapitel 5.2)
- Verbesserung der Anschlüsse in Aarburg-Oftringen (Kapitel 5.3)
- Erweiterung der Liniennetzes Oberbuchsiten – Niederbuchsiten – Allmend – Wolfwil (Kapitel 5.4)

Diese Aufzählung ist nicht abschliessend. Weitere Änderungen sind vorstellbar und müssen beurteilt werden, sobald sie aktuell werden. Beispielsweise wäre auch eine Erweiterung des Liniennetzes mit einer zusätzlichen Nord-Süd-Verbindung (Boningen – Kappel – Hägendorf) vorstellbar.

Mittels einer Erfolgskontrolle sind auch weitere mögliche Angebotsanpassungen zu evaluieren, die in der Mitwirkung zum Teil aufgeführt werden:

- Halbstundentakt Linie 126 und/oder 127 an Samstagen
- Abendangebot Linie 127 zwischen Wolfwil und Oensingen
- Sonntagsangebot Linie 127 zwischen Wolfwil und Oensingen

Bei ungenügender oder fehlender Auslastung muss umgekehrt auch eine Reduktion des Angebots in Betracht gezogen werden.

Übergeordnete Veränderungen können mittel- und langfristig einen Einfluss auf die Weiterentwicklung der Fahrplankonzepte haben. Als Beispiele werden hier aufgeführt:

- Einführung halbstündlicher Fernverkehrszug (IR) Solothurn – Oensingen – Egerkingen – Olten – Aarau – Zürich – St. Gallen (STEP Ausbauschnitt 2035)
- Neuer Aareübergang Murgenthal.

7. Weiteres Vorgehen

Tabelle 2 zeigt die wichtigsten Schritte bis zur Umsetzung des Buskonzepts Gäu samt Terminen.

Tabelle 2: Terminplan Weiteres Vorgehen Buskonzept Linien 126 und 127

Schritt	Termin
Fahrplanverfahren Fahrplan 2022	26. Mai – 13. Juni 2021
Kt. SO: Behandlung Globalbudget öV 2022/23 durch den Kantonsrat	Juni/Juli 2021
Realisierung aller zwingenden Infrastrukturen	12. Dezember 2021
Fahrplanwechsel / Anpassung Schulzeiten	12. Dezember 2021

Ende Mai wird im Rahmen des Fahrplanverfahrens Gelegenheit bestehen, sich zu den auf Stufe Umsetzung konkretisierten Fahrplänen zu äussern.

Im Kanton Solothurn entscheidet der Kantonsrat voraussichtlich im Juni/Juli 2021 über das Globalbudget öffentlicher Verkehr 2022-2023. Das Globalbudget ist noch plafoniert auf dem Niveau von 2015. Der Regierungsrat beantragt eine Aufhebung dieser Plafonierung.

Für die Umsetzung des Buskonzepts gibt es keine neuen Infrastrukturen, die zwingend bereits vor der Einführung zur Verfügung stehen müssen. Allenfalls sind provisorische Lösungen bereitzustellen.

Die folgende Tabelle 3 zeigt die im Perimeter der Linien 126 / 127 anstehenden Infrastrukturen zusammen mit den Zuständigkeiten und einem möglichen Realisierungstermin (entsprechend dem Kapitel 4 im Bericht für die Mitwirkung vom 24. Februar 2021).

Tabelle 3: Übersicht Infrastrukturen

Infrastrukturelement	Massnahme	Zuständigkeit			Zwingend für Umsetzung Buskonzept		Termin
		Kanton	Gemeinde	Post-Auto	Ja	Nein	
Haltestelle «Aarburg-Oftingen, Bahnhof» sowie «Aarburg, Stadtgarten»	Signalisation (in Absprache mit SBB, Kt. AG und Gemeinde Aarburg)			X	X		12. Dezember 2021
Haltekante «Wolfwil, Oberdorf»	Haltekante in Fahrrichtung Wolfwil Zentrum und Fulenbach	X			(X)		12. Dezember 2021 (betriebliche Lösung am Standort Busgarage als Provisorium akzeptabel)
Haltestelle «Neuendorf, Weier»	Bestätigung für Beibehalt der Haltestelle ist im Rahmen der Mitwirkung erfolgt.	X	X			X	12. Dezember 2021
Haltestelle «Neuendorf, Schule»	Neue Linienführung und Haltestelle im Zusammenhang mit dem Bauprojekt der Schule		(X)			X	Voraussichtlich 2023
Haltestelle «Neuendorf, Migros»	Aufhebung der Haltestelle (in Absprache mit Migros Verteilbetrieb)			X	X		12. Dezember 2021
Bahnhof Egerkingen	ÖV-Drehscheibe (in Zusammenarbeit mit SBB und Kanton)		X			X	2022 - 2023

ÖV-Konzept PostAuto-Linien 126 und 127 – Auswertung der Mitwirkung

Linienführung Egerkingen via Gäupark	Neue Strassenverbindung für Bus und Langsamverkehr in Zusammenarbeit mit Gäupark	X	X			X	2024 - 2027
Haltestelle «Oberbuchsiten, Rainacker»	Zusätzliche Haltestelle im Zusammenhang mit der geplanten Überbauung Rainacker	X				X	offen
Haltestelle «Oensingen Bauamt» / Buspriorisierung	Überprüfung Lage der Halteketten sowie Buspriorisierung	X				X	offen
Oensingen Bahnhof	Signalisation (in Absprache mit SBB)			X	X		12. Dezember 2021
Neue Haltestelle «Niederbuchsiten, Allmend»	Im Zusammenhang mit neuem Linienstück Wolfwil – Niederbuchsiten - Oberbuchsiten	X			X (2026)	X (2022)	Voraussichtlich Dez. 2025
Neue Haltestelle «Niederbuchsiten, Neumatt»	Im Zusammenhang mit neuem Linienstück Wolfwil – Niederbuchsiten - Oberbuchsiten	X			X (2026)	X (2022)	Voraussichtlich Dez. 2025