

Buskonzept Thal 2024

Auswertung der Mitwirkung



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

Inhalt

1.	Buskonzept Thal 2024.....	3
1.1.	Ausgangslage und Zielsetzung	3
1.2.	Übersicht über die Angebotsveränderungen.....	4
1.3.	Zielerreichung.....	5
2.	Durchführung der Mitwirkung	6
3.	Mitwirkungseingaben	7
3.1.	Eingaben Einwohnergemeinden.....	8
3.2.	Eingaben Verbände.....	19
3.3.	Eingaben Verwaltung Bund / Kantone.....	21
3.4.	Eingaben Transportunternehmen.....	22
4.	Konzeptanpassungen	24
4.1.	Taktlage Linie 94	24
4.2.	Option zur Anschlussoptimierung Thalbrücke.....	25
5.	Fazit.....	26
6.	Weiteres Vorgehen	27

Abkürzungsverzeichnis

AVT	Amt für Verkehr und Tiefbau
BE	Kanton Bern
BFS	Bundesamt für Statistik
BL	Kanton Basel-Landschaft
HVZ	Hauptverkehrszeit
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVZ	Nebenverkehrszeit
OeBB	Oensingen Balsthal Bahn
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SO	Kanton Solothurn
TU	Transportunternehmen

Dokumentinformationen

Version: 21. September 2021

Ersteller: Pascal Stebler, Amt für Verkehr und Tiefbau

Foto auf Titelblatt: © Jonas Schaufelberger

1. Buskonzept Thal 2024

1.1. Ausgangslage und Zielsetzung

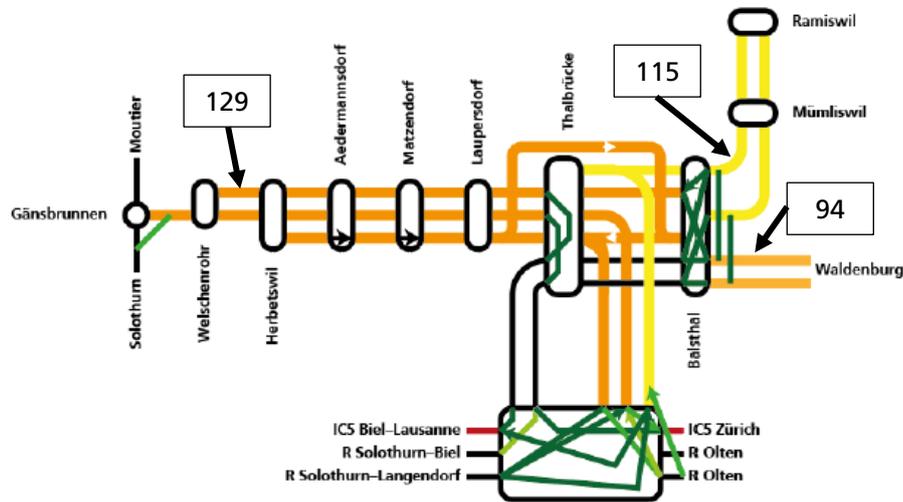
Voraussichtlich zwischen März 2023 und Dezember 2024 wird der Weissensteintunnel saniert. Diese Arbeiten bilden die Grundlage für den Weiterbetrieb der Bahnlinie zwischen Solothurn und Moutier. Nach der Wiedereröffnung soll ein attraktiveres Angebot eingeführt werden, das nicht zuletzt der Region Thal dient. Speziell zu erwähnen sind dabei zusätzliche Züge zwischen Solothurn und Gänsbrunnen, welche den Fahrplan in den Hauptverkehrszeiten montags bis freitags zu einem annähernden Halbstundentakt verdichten. Auch die Waldenburgerbahn (Liestal – Waldenburg) wird mittels Totalsperre saniert resp. auf Meterspur umgebaut. Die Wiedereröffnung dieser Strecke ist bereits im Dezember 2022 geplant, was ebenfalls die Region Thal zumindest indirekt betrifft. Die Anpassungen beim Bahnfahrplan sowie der Umstand, dass die letzte Gesamtüberprüfung des Busangebots im Thal bereits längere Zeit zurückliegt (2003), bieten Anlass, die betroffenen Buslinien 94 (Balsthal – Waldenburg), 115 (Zwingen – Erschwil – Ramiswil – Balsthal - Oensingen) und 129 (Oensingen – Balsthal – Gänsbrunnen) zu überarbeiten und an die heutigen Bedürfnisse anzupassen. Konkret wurden die folgenden, übergeordneten Ziele für das neue Angebotskonzept festgelegt:

- Nachfragerechtes, an die heutigen Bedürfnisse angepasstes Angebot auf den betroffenen Buslinien
- Aufrechterhalten der Schülertransportverbindungen in der heutigen Qualität
- Optimale Anbindung an die verbesserten Bahnangebote
- Gute Merkbarkeit des Angebots
- Klare Aufgabenteilung zwischen der OeBB und den Buslinien im Abschnitt Oensingen – Balsthal

Das Buskonzept wurde zwischen Mai und Dezember 2020 durch das Planungsbüro asa, Rapperswil-Jona, erarbeitet. Die Planung wurde von einer Arbeitsgruppe bestehend aus Vertreter/-innen der direkt betroffenen Gemeinden und Transportunternehmen unter Leitung des AVT begleitet.

1.2. Übersicht über die Angebotsveränderungen

Liniennetz 2020



Liniennetz 2024

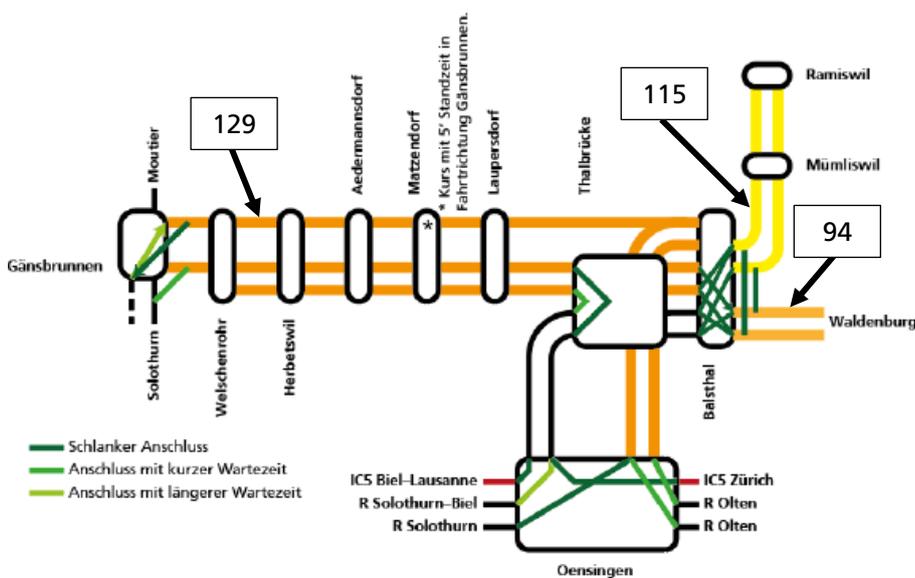


Abbildung 1: Vergleich Liniennetz 2020 – 2024 (HVZ Morgen)

Die wichtigsten Änderungen werden nachfolgend aufgelistet:

Linie 94:

- Keine konzeptionellen Änderungen
- Einzelne Anpassungen an den Tagesfahrplänen

Linie 115:

- Systematisierung des Angebots über den Passwang
- Verzicht auf den Linienabschnitt Oensingen – Balsthal (neues Angebot, siehe Linie 129)
- Neuer Frühkurs Ramiswil – Balsthal von Montag bis Freitag
- Verbesserung Abendangebot zwischen Erschwil und Zwingen
- Abbau schwach genutzter Kurse zwischen Ramiswil und Balsthal am Wochenende

Linie 129:

- Verlängerung der Kurse Oensingen – Herbetswil bis Gänsbrunnen zur Anbindung der zusätzlichen Züge Solothurn - Gänsbrunnen
- Neues Angebot zwischen Oensingen und Balsthal mit Anschlüssen auf die Regionalzüge in Oensingen
- Verzicht auf zeitgleiche Fahrten zur OeBB zwischen Oensingen und Balsthal
- Neuer Frühkurs Welschenrohr – Balsthal von Montag bis Freitag
- Abbau schwach genutzter Kurse zwischen Welschenrohr und Balsthal an Samstagen

1.3. Zielerreichung

Tabelle 1: Zielerreichung Buskonzept Thal

Ziel	Zielerreichung
Nachfragegerechtes Angebot auf den betroffenen Linien	☑
Aufrechterhalten der Schülertransportverbindungen	☑
Gute Anbindung an die verbesserten Bahnangebote	☑
Gute Merkbarkeit des Angebots	☑
Klare Aufgabenteilung Bus/Bahn zwischen Oensingen und Balsthal	☑

Das Buskonzept Thal 2024 erfüllt gemäss Tabelle 1 die gestellten Zielsetzungen. Durch gezielten *Ausbau in nachfragestarken Zeiten/Abschnitten* bei *Abbau wenig genutzter Verbindungen*, kann das Angebot an die heutigen Bedürfnisse angepasst werden.

Die *Schülertransportverbindungen* für die Kreisschule Thal, diverse Primarschulen sowie die Sekundarschule Waldenburgertal können aufrechterhalten werden.

Ein Kernpunkt des neuen Buskonzepts ist die *optimale Anbindung an das verbesserte Bahnangebot* zwischen Solothurn und Gänsbrunnen. Für die Gemeinden im westlichen Teil des Dünnerthals – insbesondere Welschenrohr-Gänsbrunnen und Herbetswil – ermöglichen Fahrten durch den Weissensteintunnel sehr attraktive Reisezeiten nach Solothurn. Hier konnte eine gute Lösung gefunden werden, welche zusätzlich ermöglicht, Welschenrohr-Gänsbrunnen besser mit dem Gäu zu vernetzen – ein Ziel für viele Arbeitnehmende aus der Region. Das optimierte Busangebot nach Gänsbrunnen wird die Nachfrage auf der Bahnlinie zwischen Solothurn und Moutier erhöhen und ermöglicht es, die Vorteile der sanierten Bahnstrecke vollumfänglich zu nutzen.

Die *Merkbarkeit des Angebots* wird gegenüber heute verbessert. Auf allen Linien konnten die Fahrpläne vereinfacht und systematisiert werden. Auf der Linie 129 bleiben einzelne Taktabweichungen zu Gunsten des Schülerverkehrs bestehen. Im Abschnitt Matzendorf – Gänsbrunnen besteht zudem ein lastrichtungsabhängiges Angebot zur Anbindung der Zusatzzüge.

Positiv für die *Systematisierung* ist insbesondere das überarbeitete Angebot *zwischen Oensingen und Balsthal*. Statt der wenig systematischen Parallelfahrten zur OeBB werden neu Mo.-Fr. tagsüber stündlich Fahrten zwischen Oensingen und Balsthal mit Anschlüssen zu den Regionalzügen von/nach Olten angeboten. In der Hauptverkehrszeit wird das Angebot Balsthal - Oensingen durch die Fahrten ab/nach Gänsbrunnen sogar zu einem ungefähren Viertelstundentakt verdichtet. Der neue Fahrplan bringt auch in diesem Abschnitt für die Fahrgäste einen deutlichen Mehrwert.

2. Durchführung der Mitwirkung

Die Mitwirkung bei den betroffenen Gemeinden, Schulen, Interessensverbänden sowie Transportunternehmen fand vom 11. Januar bis zum 1. März 2021 statt. Die folgende Tabelle 2 zeigt eine Übersicht über die eingeladenen Institutionen.

Tabelle 2: Übersicht Adressaten der Mitwirkung

Kategorie	Anzahl	Übersicht Eingeladene
Einwohnergemeinden (BL & SO)	17	<ul style="list-style-type: none"> – Gemeinde Aedermannsdorf – Einwohnergemeinde Balsthal – Gemeinde Beinwil – Einwohnergemeinde Breitenbach – Gemeinde Brislach – Einwohnergemeinde Büsserach – Einwohnergemeinde Erschwil – Gemeinde Herbetswil – Gemeinde Holderbank – Einwohnergemeinde Langenbruck – Einwohnergemeinde Laupersdorf – Gemeinde Matzendorf – Einwohnergemeinde Mümliswil-Ramiswil – Einwohnergemeinde Oensingen – Einwohnergemeinde Waldenburg – Gemeinde Welschenrohr-Gänsbrunnen – Gemeinde Zwingen
Schulen	2	<ul style="list-style-type: none"> – KSTh Kreisschule Thal – Sekundarschule Waldenburgertal
Verbände	2	<ul style="list-style-type: none"> – Region Thal – VCS Sektion Solothurn
Verwaltung Bund & Kantone	3	<ul style="list-style-type: none"> – Bundesamt für Verkehr, Sektion Personenverkehr – Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton BL, Amt für Raumplanung, Abteilung öffentlicher Verkehr – Kanton BE, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination
Transportunternehmen / Unternehmen Bahninfrastruktur	4	<ul style="list-style-type: none"> – BLS Netz – OeBB – PostAuto Nord – SBB

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

3. Mitwirkungseingaben

Im Rahmen der Mitwirkung gingen insgesamt 14 Eingaben ein, was einem Rücklauf von etwa 50 % entspricht. Abbildung 2 gibt einen Überblick über die empfangenen Stellungnahmen nach Teilnehmerkategorie.

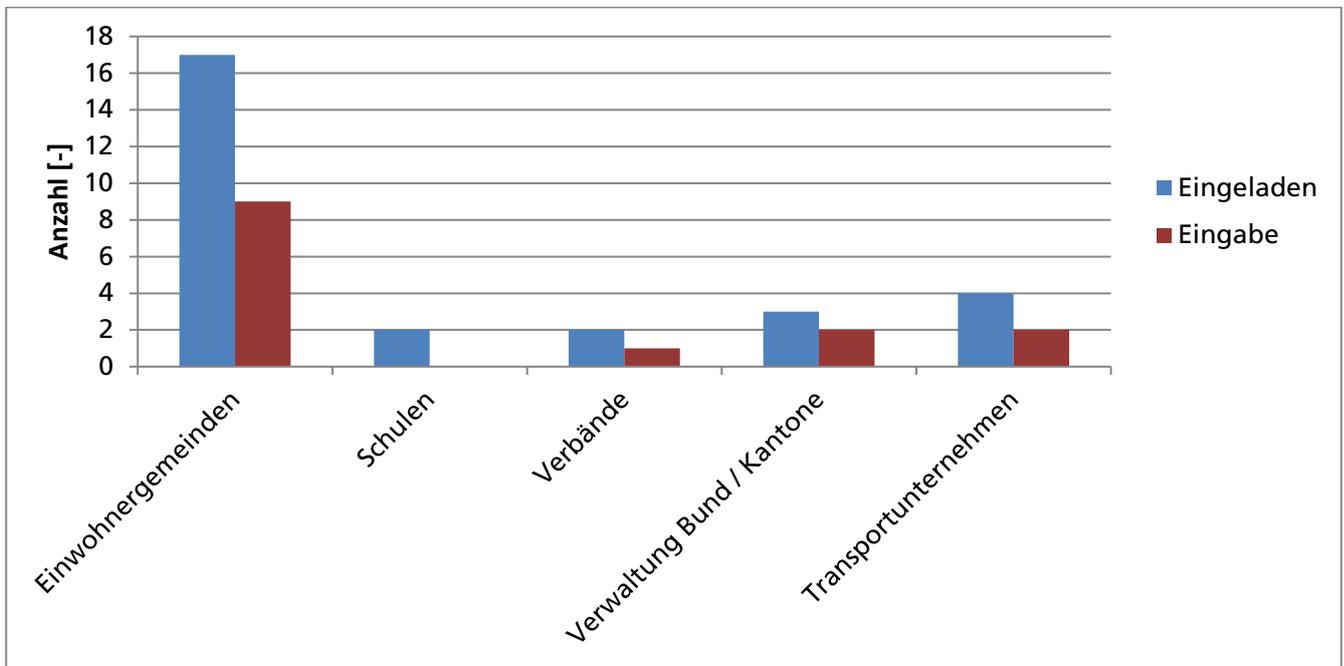


Abbildung 2: Übersicht eingegangene Stellungnahmen

Von den eingeladenen Gemeinden gingen insgesamt neun Stellungnahmen – bei 17 angeschriebenen Gemeinden - ein. Dabei ist zu berücksichtigen, dass einzelne Gemeinden auf die Eingabe einer eigenen Stellungnahme verzichtet haben, da ihre Anliegen in der Stellungnahme des Ausschusses Mobilität der Region Thal berücksichtigt worden sind. Weiter sind diverse Gemeinden – insbesondere nördlich des Passwangs – nur von geringfügigen Änderungen des Angebots betroffen. Bei den übrigen Kategorien gingen nur einzelne Stellungnahmen ein. Von den angeschriebenen Schulen hat keine eine Eingabe gemacht.

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

3.1. Eingaben Einwohnergemeinden

Büsserach

Eingabe	Rückmeldung AVT
Der Gemeinderat stimmt dem Buskonzept Thal 2024 zu. Auf eine Stellungnahme seitens der Gemeinde Büsserach wird verzichtet.	Kenntnisnahme.

Herbetswil

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Ausgangslage</p> <p>Das vorliegende Buskonzept 2023 verspricht auf den ersten Blick einige Verbesserungen. So entsteht zwischen Balsthal und Oensingen zur Hauptverkehrszeit (HVZ) ein Viertelstundentakt, Doppelspurigkeiten zwischen Postauto und OeBB werden abgebaut und auf der Pendlerstrecke Dünnerthal-Gänsbrunnen-Solothurn entstehen neue zusätzliche Verbindungen zur HVZ.</p> <p>Das wohl grösste Manko am aktuellen Buskonzept wird indes aber nicht ausgebessert. Im Gegenteil: Der Reiseweg aus dem Dünnerthal nach Olten und somit in die Zentren Zürich, Basel, Bern und Luzern werden gar erschwert. Der neu eingeführte Viertelstundentakt Balsthal-Oensingen wird auf Kosten eines zusätzlichen Umstiegs auf der Thalbrücke für Reisende aus dem Dünnerthal realisiert. Der bisherige direkte Thaler Zubringer zum IC5 nach Zürich/St. Gallen mit einmaligem Umsteigen in Oensingen wird also gekappt.</p>	<p>Der heutige Fahrplan mit einer zeitlichen Parallelführung der Buslinie 129 (und 115) zur OeBB weist diverse Mängel auf und kann deshalb nicht mehr in dieser Form weitergeführt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Im Sinne eines effizienten Ressourceneinsatzes ist ein Parallelverkehr verschiedener Angebote des öffentlichen Verkehrs nur zweckmässig, wenn dadurch ein deutlicher Mehrwert (beispielsweise zusätzliche Anschlüsse) entsteht. Dies ist im Falle einer zeitgleichen Fahrt nicht gegeben. – Der heutige Fahrplan bietet diverse Reiseketten nur in einer Richtung an. So werden in Richtung Oensingen Anschlüsse zum IC 5 (Olten – Zürich) und zur asm nach Solothurn und Langenthal angeboten. Auf der Rückfahrt werden hingegen Anschlüsse vom Regionalzug aus Wangen a. A. – Solothurn abgenommen. – Die Fahrten Richtung Gänsbrunnen bieten weder für das Dünnerthal noch für Balsthal ein attraktives Angebot. In Balsthal kann der Bahnhof nicht bedient werden und auf Grund des langen Aufenthalts an der Thalbrücke sind durchgehende Fahrten Oensingen – Dünnerthal nicht möglich. – Die Verbindung zwischen Balsthal, Bahnhof und dem Dünnerthal ist bei den Fahrten nach Oensingen nicht möglich. <p>Die Verbindungen zum IC 5 nach Olten – Zürich werden mit Umsteigen an der Thalbrücke weiterhin in guter Qualität angeboten. Im Rahmen der Besprechung der Mitwirkungseingaben vom 28. Juni 2021 hat die Gemeinde verlangt, die Kurse 05.58 und 06.58 ab Gänsbrunnen weiterhin ab Thalbrücke direkt</p>

Ein weiteres Manko entsteht beim Zubringer zum IC5 in Richtung Solothurn-Biel-Lausanne. Hier wurde der Postautokurs um drei Minuten vorgezogen, was zu einer entsprechenden Reisezeitverlängerung führt. Die Pendlerinnen und Pendler aus dem Dünnerthal warten satte 9 Minuten auf der Thalbrücke. Somit wurde auch diese Reisekette abgewertet. Für das Dünnerthal ist das Buskonzept 2023 in dieser Form somit nicht tragbar und entspricht nicht den Erwartungen der Gemeinden und deren öV-Nutzern.

Verdeutlicht wird das mit Blick auf zwei Kernanliegen der Thaler Pendlerinnen und Pendler:

Fahrzeiten Dünnerthal-Oensingen

Die Überarbeitung des Buskonzepts hatte zum Ziel, dass der öffentliche Nahverkehr in unserer Region attraktiver und effizienter hätte werden sollen. Besonders bei der Betrachtung der Fahrzeiten aus dem Dünnerthal nach Oensingen wird klar, dass dies deutlich verfehlt wurde:

Gemeinde	Buskonzept 2023 (Mindestfahrzeit)	Auto
Laupersdorf	16min	9min
Matzendorf	19min	11min
Aedermannsdorf	25min	13min
Herbetswil	29min	14min
Welschenrohr	35min	18min

Die langen Fahrzeiten sind aber nur das eine Problem. Endgültig auf das Auto getrieben, werden die Pendlerinnen und Pendler, wenn sie sich der Anschlusssituationen in Oensingen bewusst werden.

nach Oensingen zu führen. Eine Weiterführung der Kurse nach Oensingen hätte folgende Konsequenzen: Für die Fahrten 6.47 und 7.47 ab Balsthal, Bahnhof nach Oensingen sowie 6.59 und 7.59 in der Gegenrichtung würde kein Fahrzeug mehr zur Verfügung stehen. Um diese Kurse zu fahren, müsste entsprechend ein zusätzlicher Bus samt Fahrer eingesetzt werden. Dies würde jährlich Kosten von ca. CHF 75'000 verursachen. Den Kosten steht ein marginaler Nutzen gegenüber, da damit einzig eine Parallelfahrt zur Bahn finanziert würde. Zusätzliche Fahrgäste und entsprechend zusätzliche Erlöse sind kaum zu erwarten. Ein solches Angebot kann durch den Kanton nicht bestellt werden.

Die um 3' vorgezogene Abfahrt in Fahrtrichtung Balsthal dient dazu, in Balsthal schlanke Anschlüsse zur Linie 115 anzubieten, welche ansonsten knapp verpasst werden. Damit kann dem Wunsch nach verbesserten Thal-internen Verbindungen entsprochen werden, der im Rahmen des nationalen Fahrplanverfahrens von verschiedenen Seiten geäussert wurde. In die Gegenrichtung verringern sich hingegen die Übergangszeiten von der OeBB auf die fraglichen Kurse der Linie 129. Im Fahrplan 2021 beträgt die Wartezeit an der Thalbrücke 8'. Im Buskonzept sind 6' vorgesehen. Eine Verkürzung der Wartezeiten in beiden Richtungen ist nur auf Kosten der Anschlüsse zu den Buslinien 94 und 115 sowie der Verbindung zum Bahnhof Balsthal möglich. Die entsprechende Option wird im Kapitel 4.2 beschrieben.

Die Fahrzeiten des strassengebundenen ÖV sind in ländlichen Regionen mit einem hohen Anteil an Ausserortsstrecken kaum auf das Niveau des MIV zu bringen. Die Durchschnittsgeschwindigkeit des MIV ist hier sehr hoch (bis zu 50 km/h) während die Durchschnittsgeschwindigkeit des öffentlichen Verkehrs durch die Bedienung diverser Haltestellen relativ niedrig (25-30 km/h) bleibt. Auch bei Direktfahrten nach Oensingen würden deutliche Unterschiede bei der Reisezeit bestehen.

Anschlussituation in Oensingen

Das Buskonzept 2023 sieht vor, dass mit dem Stammkurs aus dem Thal der IC5 in Richtung Olten-Zürich/St. Gallen erreicht wird. Dies ist bereits heute der Fall. Mit dem Ergänzungskurs zur anderen halben Stunde wird der IC5 in Richtung Solothurn-Biel-Lausanne erreicht. Der dritte Kurs – also der Zusatzkurs zur HVZ – erschliesst das Thal an die Regionalzüge zur halben Stunde in Richtung Olten und Solothurn. Für Reisende nach Olten und die Zentren Zürich, Basel, Bern und Luzern entsteht hier aber kein Mehrwert, da der Bahnhof Olten zur vollen Stunde erreicht wird, also praktisch gleichzeitig mit dem bereits erschlossenen IC5.

Reisende ab Balsthal profitieren von einem eigenen Zusatzkurs, welcher Oensingen zur vollen Stunde erreicht. Trotz mehrfach geäussertem Wunsch durch die Gemeinde Herbetswil, wurden die Thaler Gemeinden aber nicht an diesen Kurs angeschlossen. Bei Betrachtung der untenstehenden Ankunftszeiten in Olten fällt auf, dass das Thal faktisch nur im Studentakt an den Bahnknoten Olten angeschlossen ist.

Verbindungen nach Oensingen ab dem Dünnerthal:

	OeBB	HVZ-Kurs	OeBB	Zusatzkurs Balsthal*
Oensingen an	xx:10	xx:24	xx:40	xx:58
Oensingen ab	--	xx:32	xx:46	xx:06
Olten an	--	xx:50	xx:57	xx:24

* Keine Anbindung der Thaler Gemeinden an diese Verbindung.

Bedeutung eines Halbstundentaktes nach Olten für das Dünnerthal

Der Naturpark Thal unterstreicht gerne seine Nähe zu den grossen Zentren. Potenzielle neue Einwohner werden mit der Feststellung angezogen, dass der Park im Dreieck Zürich/Basel/Bern liege. Bereits heute entspricht dies aber zumindest öV-technisch nicht der Wahrheit. Wer mit dem öV zur Arbeit in die Zentren gelangen möchte, zieht besser nicht in den Naturpark. Auch mit dem neuen Buskonzept fehlt es an effizienten, schnellen Verbindungen und vor allem Flexibilität. Die Tatsache, dass das Thal aus den Zentren nur stündlich erreichbar ist, schreckt die überzeugten öV-Nutzer definitiv ab. Sie werden ihren Lebensmittelpunkt kaum in den Naturpark verlegen.

Wer nicht auf den öV angewiesen ist, greift auf das Auto zurück. Ortskundige kennen da aber das Problem nur zu gut: Der Stau in der Klus. Tagtäglich von Montag bis Freitag zu den Abendstunden. Es ist ein Armutszeugnis unseres regionalen Nahverkehrs, dass trotz der Stausituation, Pendler in die Zentren lieber im Stau stehen, als dass sie den Bus oder die OeBB nutzen. Die geplante Verkehrsanbindung Thal wird das Problem zwar entschlacken. Bis zur vollständigen Inbetriebnahme dauert es aber noch seine Zeit.

In Oensingen werden Fernverkehrsverbindungen nach Solothurn – Lausanne und Olten – Zürich jeweils stündlich angeboten. Zusätzlich verkehrt die asm ungefähr zur selben Zeit nach Solothurn (via Niederbipp – Wiedlisbach) und nach Langenthal (jeweils halbstündlich). Ebenfalls zu dieser Zeit fahren die Busangebote in Richtung Kestenholz – Neuendorf (Linie 505) sowie zukünftig auch die Linie 127 nach Kestenholz – Wolfwil – Aarburg ab. Die Regionalzüge zwischen Solothurn und Olten verkehren ca. 15' versetzt zu diesen Angeboten ebenfalls im Halbstundentakt. Das vorgesehene Angebot schafft für das Dünnerthal in der HVZ Anschlüsse zu sämtlichen Bahn- und Busangeboten ausser zu den Regionalzügen nach Solothurn und Olten, welche Oensingen zur vollen Stunde bedienen. Die Anschlussituation kann als gut bezeichnet werden.

Um sämtliche Anschlüsse, inkl. dem geforderten Anschluss von/nach Olten mit Abfahrt xx.06 bzw. Ankunft xx.52 in Oensingen anbieten zu können, müssten vier Buskurse pro Stunde bis/ab dem Dünnerthal verkehren. Dies ist auf Grund der vorhandenen Nachfrage resp. dem Fahrgastpotenzial nicht opportun. Die vorgesehenen drei Kurse pro Stunde und Richtung stellen das Maximum dar. Die Nachfrage zwischen Balsthal und Oensingen ist deutlich höher als ins Dünnerthal weshalb auf dieser Strecke vier Kurse pro Stunde und Richtung angeboten werden können. Für den geforderten Anschluss müsste somit ein anderes Angebot wegfallen. Dabei müssten Anpassungen am Kurs, welcher die Anschlüsse in Oensingen zur halben Stunde bedient, vorgenommen werden. Die Kurse mit Anschluss von und zur OeBB an der Thalbrücke, welche wiederum in Oensingen Anschlüsse zum Fernverkehr, zur asm und den Buslinien vermitteln, müssen beibehalten werden. Sie bilden die Grundlage für das Angebot des öffentlichen Verkehrs im Thal, die Anschlüsse zu den Regionalzügen stellen ein zusätzliches Angebot dar und können diese Verbindungen nicht ersetzen. Eine Verschieben des bestehenden Kurses mit Regio-Anschluss um 30' hätte allerdings folgende Nachteile:

- Die Synergien mit der Anbindung der Zusatzzüge ab Gänsbrunnen würden wegfallen. Dafür müsste ein separates Angebot geschaffen werden. Der Einsatz eines Fahrzeugs ausschliesslich für die Bedienung dieser Zusatzzüge steht in einem schlechten Verhältnis zum erwarteten Fahrgastaufkommen. Es ist absehbar, dass solche Fahrten längerfristig nicht aufrechterhalten werden könnten.
- Der Viertelstundentakt Balsthal – Oensingen könnte nur mit massiv höheren Kosten

<p>Bereits Abhilfe schafft das Buskonzept für die Gemeinde Balsthal. Hier entsteht ein sauberer Viertelstundentakt nach Oensingen zur HVZ. Somit ermöglicht es den Pendlern, effizient, schnell und vor allem flexibel in die Zentren und zurück zu gelangen. Dass das Dünnerthal bei einer zumindest halbstündlichen Anbindung an den Knoten Olten aussenvor gelassen wird, kann durch die betroffenen Gemeinden nicht einfach so hingenommen werden. Die Gemeinden haben ein starkes Interesse an einer nachhaltigen und gesunden Entwicklung der Region. Mit dem vorliegenden Buskonzept 2023 gelingt der Region aber nicht ein Schritt nach vorne, sondern es zementiert den Status quo.</p>	<p>(zusätzliches Fahrzeug) angeboten werden. Durch die Nutzung der Stillstandszeit der Linie 129 in Balsthal kann dieser im Vorschlag sehr effizient produziert werden. Zur anderen halben Stunde steht dafür kein Fahrzeug zur Verfügung.</p> <p>Bezüglich der erwähnten Verbindungen nach Basel, Bern, Luzern und Zürich ist festzuhalten, dass die Vorteile einer zusätzlichen Verbindung nach Olten nur teilweise zum Tragen kommen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Nach Bern bestehen mit dem Konzept ab Herbetswil drei Verbindungen mit ähnlicher Reisezeit (knapp 90') pro Stunde in der HVZ. Dabei bestehen zwei Verbindungen via Gänsbrunnen – Solothurn und eine via Oensingen – Olten (Regionalzug ab Oensingen zur halben Stunde). Das Angebot auf dieser Relation ist als gut zu bezeichnen. Eine Anbindung des Regionalzugs ab Oensingen zur vollen Stunde würde hier lediglich die Verbindung zur anderen halben Stunde ersetzen und kaum Mehrwert schaffen. Berücksichtigt man den Umstand, dass die Anbindung der Zusatzzüge ab Gänsbrunnen ebenfalls mit Anbindung in Oensingen zur halben Stunde gekoppelt ist, würde sogar eine Verbindung mit ggü. der Verbindung via Oensingen leicht kürzeren Reisezeiten entfallen. – Nach Zürich könnte eine zusätzliche Verbindung geschaffen werden. Allerdings ist diese ungefähr 20' langsamer als die bestehende Verbindung mit dem IC 5 ab Oensingen. Die Ankünfte / Abfahrten in Herbetswil lägen relativ nahe beieinander (ca. 15' versetzt). Somit würde in den meisten Fällen eher die Verbindung mit dem IC 5 gewählt. – Nach Basel könnte eine zweite stündliche Verbindung geschaffen werden. Diese wäre knapp 10' langsamer als die Verbindung mit dem IC 5. Die nahe beieinanderliegenden Ankünfte/Abfahrten in Herbetswil bestehen auch hier. – Nach Luzern würde eine leicht bessere Verbindung geschaffen, als heute und gemäss Konzept vorhanden. Die Reisezeit könnte um ca. 5' reduziert werden. Die Ankunft und Abfahrt in Luzern würde nahe bei der bestehenden Verbindung liegen.
<p>Ausblick und Forderungen</p> <p>Das Buskonzept im Thal wird erstmals seit dem Jahr 2003 überarbeitet. Das bietet die einmalige Chance, das Konzept nach den Bedürfnissen der Pendlerinnen</p>	<p>Fazit: Für einzelne Ziele könnte eine zusätzliche Verbindung geschaffen werden. Die Reisezeiten sind aber wenig attraktiv. Dies hängt zum Einen damit zusammen, dass für Verbindungen über das Gäu hinaus, der Regionalzug ab Oensingen kaum konkurrenzfähig ist, zum Anderen bestehen teilweise ab Olten zur vollen und zur halben Stunde</p>

<p>und Pendler auszurichten. Dass nun aber mit der Zentrumsanbindung ein Kernanliegen der Thaler Pendlerinnen und Pendler nicht berücksichtigt wird, ist unverständlich und für die Dünnerthaler Gemeinden nicht tragbar.</p> <p>In der bereits angelaufenen medialen Berichterstattung wird das Konzept als grossen Gewinn für das Thal gefeiert. Es ist aber Fakt, dass einzig und alleine die Gemeinde Balsthal von den Verbesserungen profitiert, während alle anderen Gemeinden Verschlechterungen in Kauf nehmen müssen. Die bereits angelaufene mediale Berichterstattung erweckt nun den Eindruck, dass Gemeinden westlich von Balsthal nur in die zweite Reihe gehören. Die Wünsche der Region wurden zwar aufgenommen, umgesetzt wurden aber primär jene der Gemeinde Balsthal. Es kann nicht sein, dass andere Gemeinden damit getröstet werden, dass sie heute über ein verhältnismässig gut ausgebautes Busnetz verfügen.</p> <p>Damit auch das gesamte Dünnerthal vom Buskonzept profitieren kann, müssen folgende Forderungen umgesetzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Halbstündliche Anbindung der Dünnerthaler Gemeinden an den Knoten Olten – Kein Angebotsverzicht aufgrund von üppigen Fahrzeitreserven (z.B. morgens in der Klus) – Gleichbehandlung aller Thaler Gemeinden – Stärkere Berücksichtigung der Lastrichtung zugunsten besserem Angebot <p>Bereits eingebrachte grundlegende Verbesserungsvorschläge wurden bisher nicht umgesetzt. Entweder weil Postauto die Fahrzeitreserven bemängelte, die Finanzierbarkeit nicht möglich war oder das vorgeschlagene Konzept zu wenig systematisiert war (zu viele Taktverschiebungen, unterschiedliche Abfahrtszeiten je Stunde).</p> <p>Die Gemeinden sind sich bewusst: Die Anbindung an die Züge der SBB in Oensingen sind nicht ganz einfach. Die Regionalzüge zur halben Stunde in Oensingen sind durch die Busse besser anzubinden als jene zur vollen Stunde. Dies aufgrund der Fahrplanlage. Es stellt sich hier aber die Frage, welche Priorisierung man vornimmt. Während der Regio nach Solothurn auch mit der OeBB (ab xx:18 Uhr) über einen Anschluss innerhalb von 15 Minuten verfügt, fehlt in Richtung Olten ein vergleichbarer Anschluss gänzlich.</p> <p>Aus Sicht der Gemeinde Herbetswil ist daher eine halbstündliche Anbindung an den Knoten Olten höher zu gewichten als ein noch schlanker Anschluss an den Regionalzug in Richtung Solothurn. Während in Richtung Olten auch gleich die Zentren Zürich, Bern, Basel und Luzern angebunden werden, handelt</p>	<p>unterschiedliche Angebote bezüglich Reisezeit. Einzig bei der Verbindung nach Luzern könnte eine etwas bessere Situation geschaffen werden, da sich hier die unterschiedlichen Angebote zur vollen und zur halben Stunde in Olten günstig auswirken. Für die Relation Dünnerthal – Luzern ist aber auch bei einem verbesserten Angebot lediglich von einer geringen Nachfrage auszugehen.</p> <p>Die vorgesehene Verbindung ab dem Dünnerthal mit Anschluss in Oensingen zur halben Stunde bietet für den Hauptzweck – die Verbindung vom Dünnerthal ins Gäu – ein gutes Angebot. Für Fahrten über das Gäu hinaus sind Verbindungen mit dem Regionalzug ab Oensingen generell wenig attraktiv. Ein Abtausch der Fahrlagen der beiden Kurse mit Regio-Anschluss ist angesichts der oben aufgeführten Nachteile beim Angebot nach Gänsbrunnen sowie zwischen Oensingen und Balsthal auch aus Sicht der Verbindungen zu den Zentren nicht zweckmässig.</p> <p>Gemäss der obigen Ausführungen ist eine halbstündliche Anbindung an den Knoten Olten momentan nicht machbar. Mit der Angebotsentwicklung der Bahn ab Oensingen werden sich voraussichtlich neue Möglichkeiten ergeben, das Anliegen umzusetzen.</p>
--	---

<p>es sich in Richtung Solothurn einzig um die Haltestellen Wangen a/A, Deitingen und Luterbach-Attisholz. Niederbipp und Solothurn werden mit der asm bzw. aus dem Thal auch via Weissenstein erreicht.</p>	
--	--

Langenbruck

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Obwohl sich das Konzept mehrheitlich aufs Thal bezieht, sind die vorgeschlagenen Massnahmen für die Linie 94 für Langenbruck von einschneidender Bedeutung und wir nehmen zu den wichtigsten Änderungen wie folgt Stellung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Wir begrüssen den zusätzlichen Kurs nachmittags während der Wochentage, damit wird eine Lücke geschlossen. – Der Verzicht auf den Schülerkurs am Mittag ab Oberdorf führt zu einer Wartezeit der SchülerInnen und damit zu einer weiteren Verkürzung der schon kurzen Mittagspause, was wir sehr bedauern würden. – Der Ausfall des ersten Kurses am Sonntag ist zwar schade, entspricht aber offenbar nur einem kleinen Bedürfnis. – Der Wegfall des Anschlusses nach Welschenrohr ist nachvollziehbar, obwohl mit den neuen Anschlussverbindungen in Gänsbrunnen ab 2024 diese Durchbindung auch für Langenbruck attraktiver würde. – Die Verschiebung des Grundtakts um 30 Minuten hat gravierende negative Auswirkungen für Langenbruck (und Holderbank) und wird von Langenbruck abgelehnt: <ul style="list-style-type: none"> ○ Beträchtliche Verlängerung der 	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Heute erfolgt die Ankunft der SchülerInnen in Langenbruck, Dorf um 12.01 Uhr. Die Rückfahrt erfolgt um 13.15 Uhr. Mit der vorgeschlagenen Integration des Schülerkurses in den Takt erfolgt die Ankunft in Langenbruck neu um 12.12 Uhr. Die Rückfahrt bleibt unverändert. Im Kanton BL wird mit dem Grundsatz geplant, dass zwischen Ankunftszeit und Abfahrtszeit der öV-Verbindungen am Mittag nicht weniger als 45 Minuten liegen sollen. Dies ist im vorliegenden Fall klar erfüllt und die Mittagspause wird daher als ausreichend lang betrachtet. Auf Grund der Vorteile, die die Integration des Schülerkurses in den Takt bietet (Anschlüsse in Waldenburg und Balsthal können neu gewährleistet werden, geringerer Aufwand Fahrzeugeinsatz) wird an der Anpassung festgehalten.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Es entfallen keine Anschlüsse von/nach Welschenrohr, sofern auf die Option (Wenden Thalbrücke bei der Linie 129) gemäss Kapitel 4.2 dieses Berichts verzichtet wird. Zur vollen Stunde sind die Anschlüsse in Balsthal weiterhin in beiden Richtungen gewährleistet. Zur halben Stunde funktioniert der Anschluss nur in Richtung Welschenrohr – Langenbruck (ebenfalls wie heute). Falls die Option zum Wenden der Linie 129 an der Thalbrücke umgesetzt würde, wären zur vollen Stunde in Balsthal keine Anschlüsse zwischen den Linien 94 und 129 mehr möglich. Anschlüsse auf die zusätzlichen Kurse von und nach Gänsbrunnen sind auf Grund der übergeordneten Rahmenbedingungen (Anschlüsse Balsthal, Waldenburg und Gänsbrunnen) generell nicht möglich.</p> <p>Die Änderung der Taktlage hätte mit sich gebracht, dass auch spät abends keine Taktabweichungen mehr nötig gewesen wären. Zusätzlich hätte die Ausrichtung auf den IC 61 von/nach Olten – Bern und</p>

Matzendorf

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Der Gemeinderat begrüsst ausserordentlich die Absichten eines verbesserten Konzepts für den öffentlichen Verkehr im Thal.</p> <p>Zum Konzept haben wir folgende Anmerkungen: Insbesondere die Feststellung, dass die Stichfahrten nach Matzendorf für die Erreichung der Potentiale weiterhin sinnvoll sind, erachten wir als sehr aussagekräftig. Ebenfalls ist die Aufrechterhaltung der Schülertransportverbindungen für das Thal von eminenter Bedeutung.</p> <p>Ein neuer Frühkurs für die Anbindung an den IC 5 ab Oensingen Richtung Zürich ist zu begrüssen.</p> <p>Es muss jedoch festgehalten werden, dass das Konzept für die Bevölkerung von Matzendorf verkehrstechnisch keine nennenswerten Vorteile bringt und dazu noch sehr hohe Zusatzkosten für unsere Gemeinde auslöst. Der Gemeinderat ist nicht bereit diese Kosten zu tragen.</p> <p>Im Weiteren stellen wir in Frage, ob das Konzept für die frühen Kurse nach Oensingen – das heisst auf den Schnellzug nach Olten/Zürich funktioniert. Es ist davon auszugehen, dass durch die hohe Belastung dieser Kurse (es werden hierfür ja auch Gelenkbusse eingesetzt) und das hohe Verkehrsaufkommen, die Umsteigezeit bei der Haltestelle Thalbrücke nicht ausreicht. Somit wäre das Konzept für die Pendler in diese Richtung sogar eine Verschlechterung der Situation.</p> <p>Auch der Wegfall von Busverbindungen am Samstag ist für ein touristisches Gebiet, wie es der Naturpark Thal auch sein möchte, ein negatives Signal.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Das Konzept bringt für Matzendorf diverse Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Durchgehender Halbstundentakt am Nachmittag Mo.-Fr. – Neuer Frühkurs nach Balsthal Mo.-Fr. – Neue Verbindungen von/nach Solothurn via Gänsbrunnen in der HVZ. – Verbesserte Erschliessung der Gebiete nördlich und südlich der Thalstrasse durch Bedienung der Haltestelle Mühle in beiden Richtungen. <p>Diese Verbesserungen bedeuten diverse zusätzliche Haltestellenabfahrten für Matzendorf, was eine entsprechend höhere Gemeindebeteiligung im Sinne der Kostenverteil-Verordnung (BGS 732.21) mit sich bringt.</p> <p>Die durchschnittliche Ankunftsverspätung der fraglichen Kurse an der Haltestelle Thalbrücke beträgt heute im Mittel 2-3'. Die Übergangszeit bis zur Abfahrt der OeBB Richtung Oensingen beträgt im Konzept im Minimum 6'. Die Anschlüsse können damit gewährleistet werden. Anschlussbrüche sind nicht zu erwarten.</p> <p>Die wegfallenden Kurse verkehren am frühen Morgen und über den Mittag. Sie weisen für den touristischen Verkehr nur eine sehr geringe Bedeutung auf. Eine Taktverdichtung zu diesen Zeiten an Samstagen entspricht nicht mehr dem heutigen Mobilitätsverhalten. Die Auslastung ist gering (durschnittlich 3.6 Personen im am stärksten belasteten Teilstück) und die Kosten für die Fahrten sind hoch, da dafür ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden muss. Die Verdichtungskurse können unter diesen Voraussetzungen nicht aufrechterhalten werden.</p> <p>Die Mitwirkungsingabe wurde am 28. Juni 2021 mit der Gemeinde Matzendorf besprochen. Im Anschluss</p>

	<p>an diese Besprechung hat die Gemeinde in Erwägung gezogen, Anpassungen bei der Haltestellenbedienung zu beantragen. Unter anderem ging es dabei um eine Aufhebung der Haltestelle «Unterdorf».</p> <p>Ein Entscheid dazu wurde bislang nicht gefällt. Anpassungen an der Haltestellenbedienung stehen nicht im direkten Zusammenhang mit dem Buskonzept und können unabhängig davon realisiert werden. Das Buskonzept bietet die Möglichkeit, alle Haltestellen in Matzendorf in beiden Richtungen zu bedienen. Voraussetzung für eine Haltestellenaufhebung wäre die Zustimmung des Bau- und Justizdepartements im Sinne von § 6 Abs. 5 der Kostenverteil-Verordnung.</p> <p>Des weiteren hält die Gemeinde erneut fest, dass die Gemeindebeiträge (bereits heute) als zu hoch erachtet werden. Die Gemeindebeiträge stellen eine gebundene Ausgabe in Abhängigkeit des Angebots und der Anzahl Einwohner einer Gemeinde dar. Über das Buskonzept kann lediglich das Angebot beeinflusst werden. Anpassungen am Angebot – beispielsweise Matzendorf mit einzelnen Fahrten nicht zu bedienen – wurden mit der Gemeinde besprochen. Die Gemeinde sieht solche Massnahmen als nicht zielführend an. Die Frage nach der Höhe der Gemeindebeiträge ist genereller Natur (unabhängig des Buskonzepts) und zielt auf die Bestimmungen der entsprechenden Verordnung. Eine Behandlung dieses Themas im Rahmen der vorliegenden Mitwirkung ist nicht möglich.</p>
--	--

Mümliswil-Ramiswil

Eingabe	Rückmeldung AVT
Der Gemeinderat hat das Buskonzept behandelt. Er hat dieses positiv aufgenommen und hat keine weiteren Änderungswünsche/-vorschläge.	<p>Kenntnisnahme.</p> <p><i>Anmerkung: Die Stellungnahme wurde via Ausschuss Mobilität Region Thal eingereicht. Die Behandlung der Mitwirkungsangabe dieses Gremiums findet sich in Kapitel 3.2.</i></p>

Oensingen

Eingabe	Rückmeldung AVT
Die Anpassungen beim Buskonzept Thal sind für Oensingen unbestritten. Die frühmorgendliche, bessere Anbindung des Thals an den Bahnhof Oensingen wird positiv zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme.

Waldenburg

Eingabe	Rückmeldung AVT
Der Gemeinderat Waldenburg hat das Geschäft an seiner Sitzung vom 25.01.2021 geprüft und dabei beschlossen, keine Mitwirkungsangabe einzureichen.	Kenntnisnahme.

Welschenrohr-Gänsbrunnen

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Allgemein</p> <p>Das zu beurteilende Buskonzept 2023 weist einige Verbesserungen auf. So entsteht zwischen Oensingen und Balsthal zur Hauptverkehrszeit (HVZ) ein Viertelstundentakt, Doppelspurigkeiten zwischen Postauto und OeBBB werden abgebaut und auf der Pendlerstrecke Dünnerthal – Gänsbrunnen – Solothurn entstehen neue zusätzliche Verbindungen zur HVZ.</p> <p>Wir begrüßen die verbesserte Anbindung an die Züge in Gänsbrunnen nach Solothurn. Allerdings bedauern wir sehr, dass der Anschluss in Gänsbrunnen Richtung Moutier nicht gewährleistet werden kann. Es ist klar, dass derzeit wenig Pendler auf dieser Strecke zu verzeichnen sind, da kein Postautoanschluss in Gänsbrunnen Richtung Moutier gewährleistet ist, fahren die Pendler Richtung Grenchen/Biel und Basel mit dem Auto direkt zum Bahnhof Moutier.</p> <p>Das Auslassen der Dorfkerne Aedermannsdorf / Matzendorf wurde verworfen, weil damit das Potential von Aedermannsdorf nicht ausgeschöpft werde. Aus unserer Sicht wird damit eine Chance vergeben, die Reisezeiten zu verkürzen. Somit ist ein Hauptanliegen der hinteren Thaler Gemeinden leider nicht erfüllt. Die Reisezeiten werden mit dem neuen Buskonzept tendenziell länger als beim bisherigen. Das schmälert unsere Attraktivität als Wohnort enorm und gibt kaum Anreiz vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die Zugsabfahrten nach Solothurn und Moutier in Gänsbrunnen liegen ungünstig zueinander. Nach Solothurn verkehren Züge um xx.06 und xx.31. Nach Moutier verkehren die Züge um xx.50. Bei den Zugsankünften verhält es sich ähnlich. Um Anschlüsse nach Moutier anbieten zu können, ohne die Anschlüsse von/nach Solothurn deutlich zu verschlechtern, müssten pro Stunde und Richtung drei Buskurse zwischen Welschenrohr und Gänsbrunnen geführt werden. Gemäss der neusten Pendlerstatistik des BFS¹ (2018) könnten von einer Verbindung Dünnerthal – Moutier maximal 40 Pendler (inkl. Autopendler) profitieren, Schülerverkehr ist auf dieser Relation nicht vorhanden und die Bedeutung für den Freizeitverkehr wird ebenfalls als nicht sehr hoch eingeschätzt. Angesichts des tiefen Fahrgastpotenzials ist eine Anbindung mittels zusätzlicher Buskurse nicht angemessen.</p> <p>«Eilkurse» zwischen Gänsbrunnen und Balsthal ohne Bedienung der Dorfkerne von Aedermannsdorf und Matzendorf werden aus verschiedenen Gründen als nicht zweckmässig angesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Aedermannsdorf und Matzendorf können nicht mehr von Verbindungen via Gänsbrunnen profitieren. Dies schmälert die Nachfrage auf der Bahnlinie Solothurn – Moutier. Angesichts der ohnehin eher tiefen Auslastung ist dies unbedingt zu vermeiden. – Eilkurse mit Anschluss nach Solothurn in Oensingen (analog zum Angebot während der Tunnelsperre) konkurrenzieren das Angebot zwischen Solothurn und Moutier

¹ Bundesamt für Statistik, 2020, Pendlermobilität: Gemeindematrix 2018

<p>Schülertransporte</p> <p>Der Schulbus von Gänsbrunnen nach Welschenrohr um 13.32 Uhr fällt weg. Da aktuell die Schülerzahlen klein sind, können wir damit leben, dass das Amt für Verkehr nach privaten Lösungen sucht. Sollten die Schülerzahlen wieder steigen, müsste der Schulkurs wieder eingeführt werden.</p> <p>Wochenende / Feiertage</p> <p>Die Kurse am Wochenende und an den Feiertagen werden auf den Stundentakt reduziert. Aus finanzieller Sicht ist diese Massnahme zu begrüssen. Allerdings wird der neue Fahrplan dazu führen, dass die Besucher des Naturparks Thal nicht mit dem ÖV sondern mit dem Auto anreisen werden. Dadurch wird das Parkplatzproblem an den Hotspots verschärft.</p>	<p>stark, da die Reise nach Solothurn via Oensingen attraktiver wird.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Schülertransporte: Für Schülertransporte zwischen Welschenrohr/Herbetswil und Matzendorf sowie zwischen Aedermannsdorf und Herbetswil wären neben dem Eilkurs weiterhin mindestens zwischen Welschenrohr und Balsthal Kurse mit Halt an allen Stationen nötig. – Auch für Aedermannsdorf und Matzendorf müssen Verbindungen nach Balsthal mit OeBB-Anschluss verkehren, diese würden praktisch zeitgleich wie die Eilkurse fahren. <p>Fazit: Eilkurse können das Angebot mit Halt an allen Stationen nicht ersetzen und es käme zu einem Parallelverkehr verschiedener Buskurse. Das Fahrgastpotenzial ist dafür nicht ausreichend. Im Sinne eines effizienten Einsatzes der Ressourcen sind praktisch zeitgleich verkehrende Fahrten zwischen Welschenrohr und Balsthal abzulehnen.</p> <p>Zu den Reisezeiten mit dem neuen Buskonzept ist festzuhalten, dass für Welschenrohr einige Verbesserungen resultieren. So wird in der HVZ neu eine zweite schnelle Verbindung nach Solothurn angeboten. Verlängerungen der Reisezeiten auf einzelnen Relationen bewegen sich lediglich im Bereich von 1'-3' und sind auf leichte Anpassungen bei den Fahrzeiten der Buslinie 129 zurückzuführen. Nähere Informationen sind in Kapitel 4.4.1 des Berichts für die Mitwirkung zu finden. Siehe auch Rückmeldung zur Stellungnahme der Gemeinde Herbetswil. Zusätzlich ist das Kapitel 4.2 zur Option einer Optimierung der Anschlüsse auf die OeBB an der Thalbrücke zu beachten.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Es entfallen lediglich an Samstagen einzelne Kurse. An Sonn-/Feiertagen besteht bereits heute ein durchgehender Stundentakt ohne Verdichtungen. Die wegfallenden Kurse verkehren am frühen Morgen und über den Mittag. Sie weisen für den touristischen Verkehr nur eine sehr geringe Bedeutung auf. Eine Taktverdichtung zu diesen Zeiten an Samstagen entspricht nicht mehr dem heutigen Mobilitätsverhalten. Die Auslastung ist gering (durchschnittlich 3.6 Personen im am stärksten belasteten Teilstück) und die Kosten für die Fahrten sind hoch, da dafür ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden muss. Die Verdichtungskurse können nicht aufrechterhalten werden.</p>
---	---

<p>Oensingen, aber auch die strassenseitigen Projekte sein. Der Entscheid, ob die Verkehrsanbindung Thal realisiert wird oder nicht, wird einen sehr grossen Einfluss auf die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs haben. Wir sehen daher, dass die Mobilität als gesamtes für die Region in einer Erweiterung und Ergänzung der Mobilitätsstudie Thal von 2012 neu beurteilt werden muss. Wir werden hierzu ein Gesuch für einen Studienauftrag platzieren.</p> <p>Bei der Mitwirkung der Thaler Gemeinden wurden ein paar Punkte festgestellt, welche wir als Ausschuss Mobilität ebenfalls einbringen wollen.</p> <p>Wir beantragen, dass folgenden Punkte nochmals im Konzept 2024 überprüft werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Direkte Busse der Linie 129 am Morgen aus dem Dünnerthal nach Oensingen in der Hauptverkehrszeit. Die Lösung könnte ein Zusatzwagen direkt nach Oensingen ein paar Minuten früher als die reguläre Verbindung nach Balsthal sein, damit der Anschluss auf dem IC 5, Oensingen ab 06.45 in Richtung Olten, auf alle Fälle sichergestellt werden kann. – Auch der Anschluss des Buses aus dem Thal mit Anschluss um 07.04 in der Thalbrücke ist heute je nach Verkehrslage bereits kritisch. Weitere Massnahmen sollten geprüft werden. – Die neuen Busverbindungen mit Ankunft um xx.58 in Oensingen bringen für die öV Benutzer ab Balsthal einen markanten Mehrwert. Wünschenswert wäre hier auch die Benutzer aus dem Dünner- und Guldenthal besser anzubinden. Wir bitten um nochmalige Prüfung. – Im Ersatzfahrplan während der Sperrung des Weissensteintunnels sind zusätzliche Schnellbusverbindungen vorgesehen. Die Erfahrungen mit diesen Verbindungen sind aufzunehmen und allenfalls als weiteren Schritt zur Verbesserung des öV im Thal beizubehalten. 	<p>Die Verspätungssituation auf der Linie 129 wurde durch PostAuto analysiert. Die fraglichen Kurse treffen heute im Mittel mit einer Verspätung von 2-3' an der Haltestelle Thalbrücke ein. Die Übergangszeit zur OeBB beträgt 6' bzw. 9'. Die Anschlüsse können somit auch in der HVZ gewährleistet werden.</p> <p>Eine Anbindung weiterer Gemeinden an die Verbindung Balsthal – Oensingen – Balsthal mit Ankunft/Abfahrt xx.58/xx.59 in Oensingen wäre mit massiven Mehrkosten (zusätzliches Fahrzeug) und/oder dem Abbau anderer Leistungen verbunden. Die Korridore ins Dünnerthal und ins Guldenthal weisen mit dem vorgeschlagenen Konzept ein angemessenes Angebot auf. Siehe auch Rückmeldung zur Stellungnahme der Gemeinde Herbetswil in Kapitel 3.1.</p> <p>Die Eilcourse Gänsbrunnen – Thalbrücke mit Anschluss an die Fernverkehrszüge Richtung Solothurn – Lausanne in Oensingen dienen während der Tunnelsperre dazu, für Gänsbrunnen, Welschenrohr und Herbetswil akzeptable Verbindungen nach Solothurn zu schaffen. Nach Wiedereröffnung des Weissensteintunnels würde ein solches Angebot die Bahnlinie Solothurn – Moutier stark konkurrenzieren. Zu Schnellbusverbindungen im Allgemeinen siehe auch Rückmeldung zur Stellungnahme der Gemeinde Welschenrohr in Kapitel 3.1.</p>
---	---

3.3. Eingaben Verwaltung Bund / Kantone

BAV 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 Einführung des Gesamtkonzeptes ist gleichzeitig mit der Wiedereröffnung des Weissenstein-Tunnels und der umgespurten Waldenburgerbahn im Dezember 2023 geplant. Einzelne Elemente sollen davon unabhängig bereits per Dezember 2021 umgesetzt werden. Die Offerten 2022/2023 sind daher auf dem bestehenden Angebot zu erstellen und Ausbauten sind als Optionen auszuweisen. – Wir empfehlen, die Entwicklung der Nachfrage beim Entscheid über Ausbauten zu berücksichtigen und tendenziell Ausbauten zu verschieben. – Wir werden bei Vorliegen der Offerte prüfen, ob die Kriterien im regulären Bestellverfahren erfüllt werden. 	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme. Wir machen in diesem Zusammenhang darauf aufmerksam, dass die Massnahmen zur verbesserten Anbindung des Bahnhofs Gänsbrunnen insbesondere der Nachfragesteigerung auf der Bahnstrecke Solothurn – Moutier dienen und so dazu beitragen, den Kostendeckungsgrad auf dieser Linie zu erhöhen.</p> <p>Kenntnisnahme. Ausbauten werden in der Offertanfrage an die TU als Option gekennzeichnet.</p> <p>Um auf der Bahnlinie Solothurn – Moutier langfristig einen ausreichenden Kostendeckungsgrad sicherzustellen, ist es zentral, nach der Wiedereröffnung des Weissensteintunnels ein attraktives Angebot bereitzustellen. Um die zusätzlichen Züge zwischen Solothurn und Gänsbrunnen ins öV-Netz integrieren zu können, sind die zusätzlichen Buskurse von und nach Gänsbrunnen auf die Wiedereröffnung des Tunnels zu terminieren.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>

Kanton Bern

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Der Kanton Bern ist vom Buskonzept Thal nur am Rand betroffen - der Bahnhof Gänsbrunnen liegt auf Berner Gebiet. Die Buslinie 129 wird sowohl heute wie auch in Zukunft ohne Beteiligung des Kantons Bern finanziert. Insofern haben wir keine Bemerkungen.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

3.4. Eingaben Transportunternehmen

PostAuto Nord

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Linie 94 Durchgehender Halbstundentakt auch am Morgen (drei zusätzliche Kurspaare). Während dem Bahnersatz Waldenburgerbahn (>1.5 Jahre) wird es auf der Linie 94 einen durchgehenden Halbstundenakt geben. Dieser sollte mit der Eröffnung der neuen Waldenburgerbahn aus Kundensicht nicht wieder abgebaut werden. Unserer Meinung nach sollte wo immer möglich sowie finanziell und von der Nachfrage her vertretbar von Montag bis Freitag bis 20 Uhr ein durchgehender Halbstundentakt angeboten werden, als zeitgemässes ÖV-Angebot. Dies ist hier der Fall, der Halbstundentakt könnte auf der Linie 94 sehr effizient ganztags angeboten werden. Weiter entspricht die Beibehaltung des durchgehenden Halbstundentakts auch dem Wunsch des Mitbestellers Kanton BL.</p> <p>Linie 129 Die Linie 129 sollte unserer Meinung nach auch am Samstag bis Oensingen geführt werden, damit der Anschluss an den Regionalzug Richtung Gäu und Olten auch am Samstag hergestellt werden kann. So könnte die Relation Balsthal – Olten auch samstags zweimal pro Stunde angeboten werden. Potential sehen wir hier insbesondere für den Einkaufs- (Gäu Park) und Freizeitverkehr. Da für dieses Angebot hauptsächlich die Standzeit in Balsthal genutzt werden könnte, könnte dies kostengünstig realisiert werden.</p> <p>Bericht für die Mitwirkung Der Bericht ist aus unserer Sicht korrekt und gut. Wir freuen uns, wenn das Konzept realisiert werden kann. Uns sind lediglich einzelne Details aufgefallen: Kapitel 4.7: Es steht, dass die Linien 124, 125 und 131 weiterhin «im heutigen Fahrplan verkehren können». Das ist nicht falsch, wegen dem neuen Buskonzept Thal müssen die Linien nicht angepasst werden. Wie mit dem AVT besprochen, sollten diese Linien – insbesondere der Ortsbus Oensingen – jedoch aus anderweitigen Gründen (neues Konzept Gäu, mässige Nutzung) gleichwohl überprüft werden. Eventuell sollte man das im Bericht erwähnen, damit nicht der Eindruck entsteht, es bleibe hier alles beim Alten. Kapitel 5.2 (Kapazitäten und Gelenkbuseinsätze): Das trifft natürlich zu. Es ist schwierig, die künftige Nachfrageverteilung auf der Linie 129 vorherzusehen. Wir empfehlen, hier noch die zusätzliche Unsicherheit durch Covid-19 zu erwähnen. Es ist nicht bekannt, wie schnell sich die Fahrgastzahlen wieder erholen. Eventuell muss man die Situation nach Einführung des</p>	<p>Auf Grund der heutigen Nachfrage, welche auch im Vergleich mit den anderen Linien im Thal (115, 129) eher tief ist, ist aus unserer Sicht ein durchgehender Halbstundentakt auf der Linie 94 nicht angemessen. Der Kanton Solothurn hält am Mengengerüst gemäss Beilage 6 des Berichts für die Mitwirkung fest. Bei einer Steigerung der Nachfrage kann die Situation neu beurteilt werden.</p> <p>Ein Busangebot zwischen Oensingen und Balsthal an Samstagen ist aus Gründen der Konkurrenzierung der OeBB nicht opportun. Es besteht lediglich Mo.-Fr. eine ausreichende Nachfrage, um zusätzlich zur Bahn, Buskurse auf der Strecke zu führen. Siehe auch Mitwirkungseingabe der SBB.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme. Die Überprüfung erfolgt ausserhalb des Projekts Buskonzept Thal. Der Bericht stellt den Stand vor der Mitwirkung dar und wird nicht angepasst.</p> <p>Die Festlegung der Gefässgrösse kann gestützt auf die Betriebserfahrungen durch PostAuto erfolgen.</p>

neuen Angebots noch länger beobachten, bevor über Gefässgrössenanpassungen entschieden werden kann.	
---	--

SBB

Eingabe	Rückmeldung AVT
<p>Von Seiten SBB unterstützen wir das neue Buskonzept – insbesondere die Anschlüsse auf die zusätzlichen Züge Solothurn-Gänsbrunnen.</p> <p>Es ist wichtig, ein gutes Gleichgewicht zwischen Oensingen und Balsthal anzustreben, damit die Buslinie 129 die OeBB nicht zu stark konkurriert/kannibalisiert.</p> <p>Gleichzeitig sehen wir die bessere Anbindung des Thals an die Regionalzüge Olten-Solothurn-Biel/Bienne positiv.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme. Mit der Beschränkung der Buskurse Balsthal – Oensingen mit Regio-Anschluss auf Montag bis Freitag (tagsüber) ist aus unserer Sicht keine übermässige Konkurrenzierung gegeben.</p>

4. Konzeptanpassungen

4.1. Taktlage Linie 94

Für die Linie 94 Balsthal – Waldenburg wurden zwei Fahrplanvarianten erarbeitet und in die Mitwirkung gegeben. Die erste Variante – im Bericht für die Mitwirkung als Basisvariante bezeichnet – sieht vor, den Grundtakt (die Taktlage, welche in Zeiten mit Stundentakt gefahren wird) wie heute beizubehalten. Damit ergeben sich bei Verbindungen via Balsthal und Oensingen gute Anschlüsse von und zum IC 5 nach Olten und Zürich. Zur Fernverkehrsverbindung nach Solothurn – Lausanne ergeben sich hingegen keine Anschlüsse. In Liestal sind Anschlüsse von und zum IR 27 Basel – Liestal – Olten – Luzern vorhanden. Da dieser Zug spät abends nicht verkehrt, ist bei der Basisvariante ein Taktwechsel nötig, um den IR 37 Basel – Liestal – Aarau – Zürich abzunehmen, welcher bis Betriebsschluss verkehrt. Die zweite Variante sieht vor, den Grundtakt um 30 Minuten zu verschieben. Dadurch entfällt der Taktwechsel am späten Abend. Gleichzeitig verschlechtern sich die Anschlüsse von/nach Olten – Zürich in Oensingen, neu wären allerdings Anschlüsse auf den Fernverkehr nach Solothurn – Lausanne möglich. In Liestal ergeben sich durch die Verschiebung neue Anschlüsse zum IC 61 Basel – Olten – Bern – Interlaken/Brig.

Auf Grund der eingegangenen Stellungnahmen in der Mitwirkung, soll die Basisvariante umgesetzt werden. Die Abfahrtszeiten des Grundtakts sowie der Verdichtungskurse (Halbstudentakt) sind in der nachfolgenden Abbildung 3 aufgelistet.

Fahrtrichtung Balsthal – Waldenburg

<i>R von Oensingen an</i>	<i>xx.27</i>	<i>xx.57</i>
Balsthal, Bahnhof ab	xx.32	xx.02
Holderbank, Dorfplatz ab	xx.38	xx.08
Langenbruck, Dorf an	xx.45	xx.15
Langenbruck, Dorf ab	xx.50	xx.20
Waldenburg, Bahnhof an	xx.01	xx.31
<i>S19 nach Liestal ab</i>	<i>xx.06</i>	<i>xx.36</i>

Fahrtrichtung Waldenburg - Balsthal

<i>S19 von Liestal an</i>	<i>xx.59</i>	<i>xx.29</i>
Waldenburg, Bahnhof ab	xx.03	xx.33
Langenbruck, Dorf an	xx.12	xx.42
Langenbruck, Dorf ab	xx.15	xx.45
Holderbank, Dorfplatz ab	xx.19	xx.49
Balsthal, Bahnhof an	xx.28	xx.58
<i>R nach Oensingen ab</i>	<i>xx.32</i>	<i>xx.02</i>

Grundtakt
Verdichtung zum Halbstudentakt

Abbildung 3: Musterfahrplan Linie 94

Die dargestellten Abfahrtszeiten können im Rahmen der Umsetzung noch leicht angepasst werden. Insbesondere ist zu beachten, dass eine frühere Abfahrt in Balsthal Richtung Waldenburg möglich ist, um die Übergangszeiten von der OeBB auf die Linie 94 zu verkürzen. Dies geht allerdings mit einer nochmals verlängerten Aufenthaltszeit in Langenbruck Dorf einher.

4.2. Option zur Anschlussoptimierung Thalbrücke

Im Rahmen der Mitwirkung wurde bemängelt, dass sich die Umsteigezeiten an der Haltestelle Thalbrücke bei einem Teil der Fahrten der Linie 129 gegenüber heute verlängern. Konkret geht es um die Fahrten Welschenrohr – Balsthal, welche via OeBB in Oensingen Anschluss auf die IC 5 nach Solothurn – Lausanne vermitteln. Die Situation wird in Abbildung 4 illustriert.

Fahrtrichtung Welschenrohr - Balsthal			Fahrtrichtung Balsthal - Welschenrohr		
	2021	Konzept		2021	Konzept
Welschenrohr, Zentrum ab	xx.35	xx.32	Linie 115 von Ramiswil an	xx.58	xx.58
Herbetswil, Dorf ab	xx.41	xx.38	Linie 94 von Waldenburg an	xx.58	xx.58
Aedermannsdorf, Dorfplatz ab	xx.45	xx.42	Balsthal, Bahnhof ab	xx.01	xx.59
Matzendorf, Schulen ab	xx.50	xx.46	R von Oensingen an	xx.55	xx.55
Laupersdorf, Dorf ab	xx.54	xx.51	Balsthal, Thalbrücke ab	xx.03	xx.01
Balsthal, Thalbrücke an	xx.58	xx.55	Laupersdorf, Dorf an	xx.08	xx.06
R nach Oensingen ab	xx.04	xx.04	Matzendorf, Schulen an	xx.12	xx.10
Balsthal, Bahnhof an	xx.01	xx.58	Aedermannsdorf, Dorfplatz an	xx.17	xx.15
Linie 115 nach Ramiswil ab	-	xx.59	Herbetswil, Dorf an	xx.21	xx.19
Linie 94 nach Waldenburg ab	xx.02	xx.02	Welschenrohr, Zentrum an	xx.27	xx.25

Abbildung 4: Vergleich Anschlüsse Thalbrücke Linie 129 Heutiger Fahrplan und Konzeptvorschlag

Wie der Abbildung zu entnehmen ist, verlängern sich die Übergangszeiten von der Linie 129 auf die OeBB beim Konzeptvorschlag um 3' auf neu 9'. In der Gegenrichtung verkürzt sich hingegen die Wartezeit um 2' auf neu 6'.

Um in beiden Fahrtrichtungen möglichst schlanke Bahnanschlüsse anbieten zu können, müsste die Linie 129 bei den fraglichen Kursen an der Haltestelle Thalbrücke wenden. Denn die Zeit welche benötigt wird, um zum Bahnhof Balsthal und zurück zu fahren wirkt sich ungünstig auf die Wartezeiten an der Thalbrücke aus. Ein möglicher Fahrplan ist in Abbildung 5 dargestellt.

Fahrtrichtung Welschenrohr - Balsthal		Fahrtrichtung Balsthal - Welschenrohr	
Welschenrohr, Zentrum ab	xx.35	Linie 115 von Ramiswil an	-
Herbetswil, Dorf ab	xx.41	Linie 94 von Waldenburg an	-
Aedermannsdorf, Dorfplatz ab	xx.45	Balsthal, Bahnhof ab	-
Matzendorf, Schulen ab	xx.50	R von Oensingen an	xx.55
Laupersdorf, Dorf ab	xx.54	Balsthal, Thalbrücke ab	xx.59
Balsthal, Thalbrücke an	xx.58	Laupersdorf, Dorf an	xx.04
R nach Oensingen ab	xx.04	Matzendorf, Schulen an	xx.08
Balsthal, Bahnhof an	-	Aedermannsdorf, Dorfplatz an	xx.13
Linie 115 nach Ramiswil ab	-	Herbetswil, Dorf an	xx.17
Linie 94 nach Waldenburg ab	-	Welschenrohr, Zentrum an	xx.23

Abbildung 5: Anschlüsse Thalbrücke Linie 129 mit Wenden Thalbrücke

Bei einer Wende der Buskurse an der Thalbrücke könnten Umsteigezeiten von 6' vom Bus auf den Zug und 4' vom Zug auf den Bus angeboten werden. Ein Abwarten verspäteter Züge wäre theoretisch bis zu ca. 10' möglich. Nachteil dieser Lösung ist der Verlust sämtlicher Anschlüsse an die Buslinien 94 und 115. Diese Anschlüsse sind auch mit den übrigen Fahrten der Linie 129 nicht gewährleistet. Zusätzlich entfällt bei den betroffenen Kursen die Möglichkeit, zum Bahnhof und ins Zentrum von Balsthal reisen zu können.

Eine Diskussion im Ausschuss Mobilität der Region Thal am 29. Juni 2021 hat keine eindeutige Präferenz für oder gegen die Option ergeben. Bis zur Umsetzung des Buskonzepts Thal werden die Vor- und Nachteile weiter analysiert, um einen Entscheid treffen zu können.

5. Fazit

Die vorgeschlagenen Anpassungen am Angebot der Buslinien 94, 115 und 129 stossen mehrheitlich auf Zustimmung. Insbesondere die verbesserte Einbindung der Bahnlinie Solothurn – Moutier sowie die neuen Frühkurse auf den Linien 115 und 129 werden positiv beurteilt. Bei der Linie 94 konnte auf Grund der Resultate der Mitwirkung ein Entscheid bezüglich der umzusetzenden Variante getroffen werden. Es hat sich gezeigt, dass der heutige Fahrplan der Linie 94 nach wie vor als zweckmässig erachtet wird und keine konzeptionellen Anpassungen nötig sind.

Die Gemeinden Herbetswil, Matzendorf und Welschenrohr-Gänsbrunnen haben sich bezüglich der Massnahmen auf der Linie 129 kritisch geäussert. Der Nutzen wurde angesichts der erhöhten Gemeindebeiträge als nicht ausreichend betrachtet. Insbesondere wurden Verbesserungen bei den Verbindungen nach Oensingen und Olten gefordert. Dazu wurde neben einer verbesserten Anbindung des Dünnerthals an die Regionalzüge in Oensingen auch die Idee von Eilkursen auf der Linie 129 eingebracht.

In einem Gespräch mit den drei Gemeinden sowie dem Ausschuss Mobilität Region Thal wurden die Mitwirkungseingaben besprochen und aufgezeigt, dass das vorgeschlagene Konzept diverse Vorteile für die Gemeinden entlang der Linie 129 bringt. Die geforderten Verbesserungen hinsichtlich der Anbindung an Olten sind auf Grund der Rahmenbedingungen beim Bahnfahrplan in Oensingen kurzfristig nicht umsetzbar, sie werden aber bei zukünftigen Planungen erneut geprüft. Eine ebenfalls von den Gemeinden vorgeschlagene Optimierung der Anschlüsse an der Thalbrücke muss bis zur Umsetzung noch vertieft geprüft werden.

Auf Grund der Verzögerung der Sanierung des Weissensteintunnels kann das Buskonzept erst zum Fahrplan 2025 vollständig umgesetzt werden. Aktuell ist vorgesehen, dass zum Fahrplan 2026 Anpassungen am Bahnfahrplan zwischen Solothurn und Olten in Kraft treten. Die Regionalzüge sollen in einem exakten Halbstundentakt und bei allen Fahrten durchgehend zwischen Olten und Biel verkehren. Dies wird Anpassungen bei den Abfahrtszeiten in Oensingen mit sich bringen. Die Aufwärtskompatibilität des Buskonzepts mit diesen Änderungen ist bei der Umsetzung sicherzustellen. Verzögerungen bei diesem Angebotsschritt sind allerdings möglich: Voraussetzung für die durchgehende Führung aller Regionalzüge ist, dass einzelne Güterzüge statt via Oensingen via Wanzwil verkehren. Dafür ist ein eisenbahnrechtliches Plangenehmigungsverfahren notwendig, wobei Einsprachen nicht ausgeschlossen sind.

Das Buskonzept Thal wird somit mit Ausnahme der in Kapitel 4 beschriebenen Anpassungen gemäss dem Bericht für die Mitwirkung umgesetzt. Die Schritte bis zur vollständigen Inbetriebnahme sind im nächsten Kapitel aufgelistet.

Weiteres Vorgehen

Tabelle 3 zeigt die wichtigsten Schritte bis zur vollständigen Umsetzung des Buskonzepts Thal im Dezember 2024 samt Terminen.

Tabelle 3: Terminplan weiteres Vorgehen Buskonzept Thal

Schritt	Termin
Fahrplanverfahren Fahrplan 2022	Mai –Juni 2021
Behandlung Globalbudget öV 2022/23 durch den Kantonsrat	September 2021
Umsetzung vorgezogener Massnahmen auf den Linien 115 und 129	Dezember 2021
Fahrplanverfahren Fahrplan 2023	Mai –Juni 2022
Bauphase Waldenburgerbahn	April 2021 – Dezember 2022
Umsetzung Buskonzept auf der Linie 94	Dezember 2022
Fahrplanverfahren Fahrplan 2024	Mai –Juni 2023
Behandlung Globalbudget öV 2024/25 durch den Kantonsrat	Juni 2023
Umsetzung Buskonzept auf der Linie 115 + zusätzliche Massnahmen Linie 129	Dezember 2023
Fahrplanverfahren Fahrplan 2025	Mai –Juni 2024
Bauphase Weissensteintunnel	vs. März 2023 – Dezember 2024
Vollständige Umsetzung Buskonzept auf der Linie 129	Dezember 2024

Die Umsetzung der vorgeschlagenen Angebotsanpassungen hängt bei diversen Elementen von der Realisierung der beiden Bahnprojekte Sanierung Waldenburgerbahn und Weissensteintunnel ab. Mit der Verzögerung bei der Sanierung des Weissensteintunnels ist daher eine Etappierung über mehrere Jahre für die Einführung des Buskonzepts vorgesehen. Die einzelnen Angebotsschritte sind in der nachfolgenden Tabelle 4 zusammengestellt und anschliessend beschrieben.

Tabelle 4: Terminplan Umsetzung

Angebotsschritt	Umsetzung per Fahrplanjahr			
	2022	2023	2024	2025
Linie 94				
Vollständige Umsetzung Buskonzept				
Linie 115				
Wochenendangebot gemäss Buskonzept				
Frühkurs Ramiswil – Balsthal Mo.-Fr.				
Schliessen Taktlücke Abendangebot Balsthal – Oensingen				
Halbstundentakt Erschwil – Zwingen an Sonntagen				
Verlängerung Betriebszeit Erschwil – Zwingen am Abend				
Vollständige Umsetzung Buskonzept				
Linie 129				
Wochenendangebot gemäss Buskonzept				
Frühkurs Welschenrohr – Balsthal Mo.-Fr.				
Optimierung Angebot am Mittag Mo.-Fr.				
Schliessen Taktlücken Balsthal – Welschenrohr am Nachmittag Mo.-Fr.				
Angebot Balsthal – Oensingen gemäss Buskonzept				
Vollständige Umsetzung Buskonzept (Anbindung Zusatzzüge Gänsbrunnen)				

Wie der Tabelle zu entnehmen ist, können bereits per Fahrplan 2022 diverse Elemente auf den Linien 115 und 129 umgesetzt werden. Neben der Umsetzung des Buskonzepts am Wochenende (Verzicht auf schwach genutzte Verdichtungskurse, ganzjährig gleicher Fahrplan über den Passwang) sollen auch Mo.-Fr. Optimierungen vorgenommen werden. Dabei sind insbesondere die neuen Frühkurse ab Welschenrohr und Ramiswil zu nennen. Auf der Linie 115 nördlich des Passwangs ist geplant, die Betriebszeit am Abend leicht zu verlängern und an Sonntagen tagsüber einen Halbstundentakt zwischen Erschwil und Zwingen anzubieten.

Die Linie 94 verkehrt im Jahr 2022 weiterhin nach einem Spezialfahrplan (durchgehender Halbstundentakt, Fahrten bis/ab Liestal), da die Sanierung der Waldenburgerbahn noch im Gange sein wird. Mit Abschluss der Bauarbeiten kann das Buskonzept auf dieser Linie per Fahrplan 2023 vollständig umgesetzt werden.

Zum Fahrplan 2024 folgen weitere Schritte auf den Linien 115 und 129. Bei der Linie 115 erfolgt die vollständige Umsetzung des Buskonzepts und auf der Linie 129 werden die Taktlücken am Nachmittag Mo.-Fr. geschlossen. Zusätzlich wird das neue Angebot zwischen Balsthal und Oensingen

(Stundentakt mit Anschluss auf Regionalzüge) umgesetzt. Einzig die Verlängerung der Kurse Oensingen – Herbetswil bis/ab Gänsbrunnen kann erst ein Jahr später mit der Wiedereröffnung des Weissensteintunnels erfolgen.

Jeweils von Mai bis Juni vor Umsetzung eines Angebotsschritts wird im Rahmen des nationalen Fahrplanverfahrens die Gelegenheit bestehen, sich zu den bis auf Stufe Umsetzung konkretisierten Fahrplänen zu äussern.

Der Kantonsrat hat im September 2021 über das Globalbudget öffentlicher Verkehr 2022/23 entschieden und die Plafonierung auf dem Niveau 2015 aufgehoben. Dieser Entscheid ist eine Voraussetzung, um das vorgesehene Konzept umzusetzen. Der Entscheid für das Globalbudget für die Jahre 2024 und 2025 erfolgt im Juni 2023.