

Rötihof, Werkhofstrasse 65
4509 Solothurn
www.avt.so.ch

Kanton Solothurn
Amt für Verkehr und Tiefbau

Fahrplanjahr 2026

Auswertung Fahrplanverfahren 2025

Bericht über die Mitwirkung

Stand 9. September 2025

Inhalt

1	Einleitung.....	1
1.1	Allgemeines zum Fahrplanverfahren (Termine und Information).....	1
1.2	Inhalt und Gegenstand des Fahrplanverfahrens.....	1
2	Vorgehen und Inhalt des Vernehmlassungsberichtes.....	2
2.1	Bearbeitung und Prozess.....	2
2.2	Dokumentation und Darstellung der Ergebnisse	2
3	Quantitative Auswertung der Eingaben	3
4	Übersicht über die Änderungen	4
4.1	Bahn.....	4
4.2	Bus	5

Anhang

Liste aller Fahrplaneingaben mit Beurteilungsergebnissen, Stellungnahmen Transportunternehmen und Entscheiden Kanton Solothurn

Abkürzungen

ASM	Aare Seeland mobil AG
AVA	Aargau Verkehr AG
AVT	Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn
BBA	Busbetrieb Aarau
BGU	Busbetrieb Grenchen und Umgebung AG
BLS	BLS AG
BLT	Baselland Transport AG
BOGG	Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG
BSG	Bielersee-Schiffahrts-Gesellschaft AG
BSU	Busbetrieb Solothurn und Umgebung AG
PAG	PostAuto Schweiz AG, Region Nordschweiz
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn AG
SBB FV	Schweizerische Bundesbahnen, Fernverkehr
SBB RV	Schweizerische Bundesbahnen, Regionalverkehr
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
SWAG	Seilbahn Weissenstein AG
TU	Transportunternehmen

1 Einleitung

1.1 Allgemeines zum Fahrplanverfahren (Termine und Information)

Das Mitwirkungsverfahren zum Fahrplan 2026 fand vom 23. Mai bis zum 9. Juni 2025 statt. Innerhalb dieser Frist konnten Stellungnahmen abgegeben werden, direkt auf der Webseite www.öv-info.ch oder unter der Adresse fahrplanentwurf@bd.so.ch.

Anfang Mai 2025 informierte das Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn (AVT) mit einem Brief (E-Mail-Versand) Gemeinden, Schulen und Verbände über die geplanten Angebotsveränderungen und die Teilnahmemöglichkeit am Mitwirkungsverfahren. Die SBB wie auch der Kanton Solothurn publizierten am 21. Mai 2025 eine entsprechende Medienmitteilung zu den Änderungen mit einem Hinweis auf das Fahrplanverfahren.

1.2 Inhalt und Gegenstand des Fahrplanverfahrens

- Gegenstand des Fahrplanverfahrens sind effektive Fahrplanfragen.
Beispielsweise geht es darum, herauszufinden, ob infolge Fahrplananpassungen auf der Linie X wichtige Anschlüsse zur Linie Y verloren gehen oder ob durch Anpassungen ungünstige Angebotslücken entstehen.
- Nicht Gegenstand des Fahrplanverfahrens sind konzeptionelle Fragen sowie Fragen zur Infrastruktur, zum Rollmaterial oder zu den Tarifen und Tarifverbünden.
Nicht behandelt, respektive abgelehnt werden zum Beispiel Wünsche und Forderungen nach Netzanpassungen (neue Linienführungen), neuen ÖV-Linien, generelle Angebotsausbauten (z. B. Halbstundentakt anstatt Stundentakt) oder neue Haltestellen. Diese im Rahmen des Fahrplanverfahrens vorgebrachten Wünsche, Forderungen und Anregungen werden im Hinblick auf Gesamtüberprüfungen bestehender Angebotskonzepte für zukünftige Fahrplanperioden gesammelt und dannzumal allenfalls geprüft. Fragen zu Tarifen werden an die betreffenden Tarifverbünde weitergeleitet.

2 Vorgehen und Inhalt des Vernehmlassungsberichtes

2.1 Bearbeitung und Prozess

Alle Eingaben wurden systematisch erfasst. Die Eingaben wurden inhaltlich/fachlich beurteilt und bezüglich Stellenwert aus Sicht des Kantons Solothurn als Besteller mit folgenden Klassifizierungsvermerken zuhanden der TU versehen:

- B Begründung/Erläuterung/Antwort
- K Kenntnisnahme
- P Prüfen
- U Umsetzen

Anschliessend wurden die relevanten Eingaben mit den entsprechenden Klassifizierungsvermerken als Prüfaufträge an die TU zur Stellungnahme weitergeleitet. Gestützt auf die Rückmeldungen der TU wurde in einem iterativen Prozess festgelegt, welche Änderungswünsche in die definitiven Fahrpläne 2026 einfließen.

Die Eingaben sind in vier Gruppen gegliedert und innerhalb der Gruppen wie folgt sortiert (siehe Anhang):

- Nr. 1 – 100 Gde Gemeinden (sortiert nach Gemeindenamen)
- Nr. 101 – 200 IG Verbände/IG (sortiert nach Namen)
- Nr. 201 – 300 S Schulen/Firmen (sortiert nach Fahrplanfeldnummer Bahn / Bus)
- Nr. 301 – 500 PP Privatpersonen (sortiert nach Fahrplanfeldnummer Bahn / Bus)

2.2 Dokumentation und Darstellung der Ergebnisse

- Sämtliche Eingaben, Beurteilungsergebnisse, Stellungnahmen der TU sowie die Entscheide des Kantons Solothurn können im Anhang nachgelesen werden. Der Anhang bildet das eigentliche «Kernstück» des vorliegenden Berichtes. Aus Datenschutzgründen sind die Absender der Eingaben von Privatpersonen (Gruppe PP) anonymisiert.
- Kapitel 3 zeigt eine statistische Auswertung der eingegangenen Mitwirkungseingaben.
- Kapitel 4 zeigt eine Zusammenfassung aller Änderungen im Fahrplan 2026, welche dem AVT bereits vor dem Fahrplanverfahren bekannt waren und/oder mit dem Fahrplanverfahren eingebracht wurden und mit dem Fahrplan 2026 umgesetzt werden. Zu spezifischen Einzelanliegen und deren Beurteilung wird auf den Anhang verwiesen.

3 Quantitative Auswertung der Eingaben

Untenstehende Tabelle zeigt die statistische Übersicht über alle Stellungnahmen:

Gruppe	Anzahl Stellungnahmen
GDE Gemeinden	30
IG Verbände / Interessengemeinschaften	3
S Schulen / Firmen	-
PP Privatpersonen	75
Total	108

Die Eingaben betreffen die TU quantitativ wie folgt (inkl. Eingaben zu Infrastruktur, Rollmaterial, Tarifen etc., die das Fahrplanverfahren eigentlich nicht betreffen):

	Eingaben Gemeinden	Eingaben Gruppen/IG	Eingaben Schulen/Firmen	Eingaben Privatpersonen	Total
Transportunternehmen					
Aare Seeland mobil (asm)	-	-	-	-	-
Aargau Verkehr AG (AVA)	-	-	-	-	-
Baselland Transport (BLT)	-	-	-	1	1
Bielersee-Schiffahrts-Gesellschaft (BSG)	-	-	-	-	-
BLS Regionalverkehr	-	-	-	-	-
BLS Fernverkehr	1	-	-	1	2
Busbetrieb Aarau (BBA)	2	-	-	1	3
Busbetrieb Grenchen und Umgebung (BGU)	2	1	-	1	4
Busbetrieb Olten Gösgen Gäu (BOGG)	11	-	-	19	30
Busbetrieb Solothurn und Umgebung (BSU)	9	-	-	7	16
OeBB Oensingen-Balsthal-Bahn	-	-	-	-	-
PostAuto, Region Nordschweiz	18	6	-	29	53
Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS)	-	-	-	1	1
SBB Regionalverkehr	3	1	-	4	8
SBB Fernverkehr	5	5	-	12	22
Seilbahn Weissenstein AG (SWAG)	-	-	-	-	-
SOB AG Fernverkehr	-	-	-	-	-
Total	51	13	-	76	140

Das Total von 140 in dieser Tabelle unterscheidet sich deshalb von der Anzahl aller Eingaben (108), weil einzelne Stellungnahmen Anregungen zu mehreren Linien / Angebotselementen enthielten. Auch sind Stellungnahmen abgegeben worden, deren Inhalte gleichzeitig mehrere TU betreffen. Diese Eingaben sind in obiger Tabelle mehrfach erfasst.

4 Übersicht über die Änderungen

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Änderungen im Regionalverkehr, welche bereits vor dem Fahrplanverfahren bekannt waren oder aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen im Fahrplanverfahren 2025 und in nachfolgenden Verhandlungen mit den TU und den Nachbarkantonen mit dem Fahrplan 2026 umgesetzt werden.

Es sind auch Änderungen aufgeführt, welche im Rahmen von Verhandlungen mit den Fachstellen der Nachbarkantone, zuständigen Gemeinden und Schulbehörden ausserhalb des Fahrplanverfahrens beschlossen wurden oder gestützt auf Anregungen der TU umgesetzt werden.

4.1 Bahn

Nr.	TU	Linie/Strecke	Änderungen
A1	SBB / BLS	230 Biel/Bienne – Moutier – Delémont – Laufen – Basel	▪ Neuer stündlicher IR56 Biel/Bienne – Grenchen Nord – Moutier – Delémont – Laufen Basel SBB (Halbstundentakt Biel – Basel in Kombination mit dem bestehenden IC51). Der RE 56 Biel/Bienne – Delle (– Meroux TGV) fällt weg, ebenso die stündliche Verlängerung der S3-Züge Basel SBB – Laufen nach Delémont – Porrentruy. ▪ Der IC51 Basel – Grenchen Nord – Biel/Bienne wird bis Lausanne verlängert (Stundentakt). ▪ S3 Laufen – Basel mit veränderten Fahrplanzeiten (inkl. Entlastungszüge S31 in der Hauptverkehrszeit).
A2	SBB	410 Biel/Bienne – Solothurn – Olten	▪ Stündlicher IC5 Rorschach - Zürich – Aarau – Olten – Solothurn – Biel/Bienne – Lausanne (unverändert). ▪ Stündlicher IR55 Zürich HB – Olten – Oensingen – Solothurn – Grenchen Süd – Biel/Bienne, Anschluss in Biel an IC51 nach Lausanne. IR55 mit doppelstöckigem Rollmaterial (erleichterter Velotransport sowie autonome Benutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Reisende. Am Wochenende wird der IR55 zweistündlich als IC1 von Zürich HB via Flughafen und Winterthur nach St. Gallen fahren. • Luterbach-Attisholz: während gut drei Monaten kein Halt der S20 (Auswirkungen Bauprojekt Bahnstation Luterbach-Attisholz mit Bahnersatz vom 30.03.2026 bis 05.07.2026).
A3	SBB	411 Solothurn – Moutier	6. Juni 2026: Wiederinbetriebnahme des durchgehenden Verkehrs Solothurn – Gänsbrunnen – Moutier (Sanierung Weissensteintunnel beendet). Das Fahrplanangebot entspricht demjenigen vor der Sanierung der Strecke.
A4	SBB / BLS	450 Olten – Bern	• IR17 Olten ab 23:02 nach Burgdorf – Bern verkehrt neu Olten ab 23:09 mit Anschluss aus Zürich und Halt in Wynigen. • Zwischen Bern und Olten werden die Fahrlagen von IC6/IC61/EC und IR16 getauscht: Neu verkehren die IC6/IC61/EC Bern – Olten – Basel (Ankunft Olten neu xx:00 Uhr) vor dem IR16 Bern – Olten – Aarau – Brugg – Baden – Zürich (Ankunft Olten neu xx:03 Uhr). • S23 Olten Langenthal mit Halbstundentakt abends nach 20 Uhr.

Nr.	TU	Linie/Strecke		Änderungen
A5	SBB	450 / 500	Basel SBB – Olten Olten – Bern	Täglich verkehren fünf direkte ICE-Zugspaare ab/nach Brig/Interlaken Ost über Basel nach Berlin via Frankfurt oder nach Hamburg resp. Dortmund via Köln.
A6	SBB	500	Basel – Olten	- Einführung S33 Basel – Liestal (Viertelstundentakt S-Bahn Basel – Liestal in Kombination mit S3). - Halt Gelterkinden beim IR37 Basel – Liestal – Sissach – Zürich
A7	SBB	550	Zürich – Olten – Bern	Die im Fahrplan 2025 an einzelnen Wochenenden als Pilot angebotenen Fernverkehrs-Nachtzüge verkehren 2026 an jedem Wochenende (Nächte Fr/Sa und Sa/So): - Bern (ab 02:01) – Olten (an 02:27 / ab 02:32) – Zürich (an 03:03) - Bern (ab 03:01) – Olten (an 03:27 / ab 03:32) – Zürich (an 04:03) – Zürich Oerlikon (an 04.20) – Zürich Flughafen (an 04:27) - Zürich (ab 02:02) – Olten (an 02:32 / ab 02:34) – Bern (an 03:04) - Zürich (ab 03:02) – Olten (an 03:32 / ab 03:34) – Bern (an 04:04).

4.2 Bus

Nr.	TU	Linie / Strecke		Änderungen
B1	RBS	30.898	(Zollikofen – Münchenbuchsee – Wengi b. Büren – Schnotwil – Büren a.A.	Änderungen aufgrund des Wegfalls des Depotstandorts Arch: - Mo-Fr: der Kurs Büren ab 15:15 Uhr nach Münchenbuchsee fällt weg. - Mo-Fr: zusätzlicher Kurs ab Büren (Abfahrt 19.15 Uhr) nach Münchenbuchsee. - Nächte Fr/Sa und Sa/So: zusätzlicher Kurs ab Büren (Abfahrt 00:45 Uhr) nach Münchenbuchsee.
B2	BSU	40.001	Oberdorf – Solothurn – Zuchwil – Rechterswil	Sonntagsfahrplan mit stabileren Anschlüssen am Bahnhof Solothurn von/nach Zürich: Einführung eines lastrichtungsabhängigen Fahrplans (bis ca. 13:30 Uhr gute Anschlüsse nach Zürich, ab ca. 13.30 Uhr gute Anschlüsse von Zürich).
B3	BSU	40.002	Selzach / Rütten – Bellach – Solothurn – Biberist – Ziebach / Kriegstetten	- Reduktion der Anzahl Kursverlängerungen von Bellach Hubel nach Lommiswil – Selzach (im Zusammenhang mit dem Buskonzept Region Grenchen und der Verlängerung der BGU-Linie 22 nach Lommiswil nach Bellach). - Anpassungen im Bereich von 1-3 Minuten bei den HVZ-Kursen Gerlafingen Dorfzentrum – Solothurn Amthausplatz (Optimierung von Anschlüssen).
B4	BSU	40.003	Bellach – Solothurn – Biberist – Lohn-Lüterkofen	Anpassungen im Bereich von 1-2 Minuten bei den Verkehrszeiten zwischen Lohn-Lüterkofen und Solothurn (Optimierung von Anschlüssen).

Nr.	TU	Linie / Strecke	Änderungen
B5	BSU	40.005 Solothurn - Horriwil - Aeschi SO - Niederönz - Herzogenbuchsee - (Linie 5) Solothurn - Horriwil - Aeschi SO - Inkwil - Herzogenbuchsee - (Linie 7)	- Mo-Fr: am Morgen bis 9 Uhr fahren die Kurse zwischen Solothurn Brühl und Hauptbahnhof drei Minuten früher (Optimierung von Anschlüssen). - Mo-Fr: Kurse Solothurn Hauptbahnhof ab 06:01; 07:01, 08:01, 16:01, 17:01, 18:01 und 19:01 fahren zwei Minuten später (mit Anschluss vom IC5 aus Lausanne – Biel/Bienne). - Mo-Fr: Kurse Herzogenbuchsee ab 06:30, 07:30, 08:30, 16:30, 17:30 und 18:30 Uhr fahren zwei Minuten früher (mit Anschluss in Solothurn auf den IC5 nach Biel/Bienne – Lausanne). - Mo-Fr: Anpassung Linie 5 infolge Integration Schülerkurse Linie 15: Der Kurs Solothurn Hauptbahnhof ab 15:31 Uhr verkehrt bis Aeschi Dorf anstatt nur bis Subingen (Umsetzung bereits ab 11.08.2025).
B6	RBS	40.008 Büren an der Aare – Solothurn	- Kurs Lüsslingen ab 13:21 Uhr nach Solothurn (im Winterhalbjahr während der Schulzeit jeweils Mo/Di/Do/Fr) fällt weg (Umsetzung bereits ab 20.10.2025). - Änderungen aufgrund des Wegfalls des Depotstandorts Arch: - Mo-Fr: der erste Kurs nach Büren (Ankunft 05:41 Uhr) startet bereits in Solothurn anstatt Arch. - Mo-Fr: der Kurs Arch ab 11.23 Uhr nach Solothurn fällt weg. - Mo-Fr: zusätzlicher Kurs ab Büren (Abfahrt 19:15 Uhr) nach Solothurn. - Mo-Fr: der Kurs Solothurn ab 13:47 nach Arch fällt weg.
B7	BSU	40.010 Solothurn – Luterbach	Die Abfahrtszeit in Luterbach Attisholzstrasse wird von xx:47 auf xx:45 vorverlegt. Damit wird am Bahnhof Solothurn der Anschluss zum IC5 in Richtung Biel/Bienne – Lausanne erreicht.
B8	BSU	40.015 Aeschi SO – Steinhof	Integration Schülertransporte in die Linienkurse (Umsetzung bereits ab 11.08.2025).
B9	BGU	40.020 Bettlach Dorfplatz – Grenchen Süd Bahnhof – Grenchen Nord Bahnhof – Lingeriz	Neu konzipierte Linie gemäss Buskonzept Region Grenchen.
B10	BGU	40.021 Grenchen Weinbergstrasse – Grenchen Süd Bahnhof – Grenchen Gummenweg	Neu konzipierte Linie gemäss Buskonzept Region Grenchen.
B11	BGU	40.022 Grenchen Fichtenweg – Bettlach – Selzach – Lommiswil – Bellach	Neu konzipierte Linie gemäss Buskonzept Region Grenchen.

Nr.	TU	Linie / Strecke	Änderungen
B12	BGU	40.023 Grenchen Nord Bahnhof – Arch – Büren an der Aare	Neu konzipierte Linie gemäss Buskonzept Region Grenchen.
B13	BGU	40.024 Grenchen Flurstrasse Süd – Grenchen Süd Bahnhof – Grenchen Nord Bahnhof – Lengnau (– Biel/Bienne)	Neu konzipierte Linie gemäss Buskonzept Region Grenchen.
B14	BGU	40.025 Grenchen Holzerhütte – Grenchen Nord Bahnhof – Grenchen Süd Bahnhof – Bettlach Allmend	Neu konzipierte Linie gemäss Buskonzept Region Grenchen.
B15	BGU	40.026 Lengnau Erle – Grenchen Süd Bahnhof – Bettlach Dorfplatz	Neu konzipierte Linie gemäss Buskonzept Region Grenchen.
B16	BGU	40.028 Grenchen Süd Bahnhof – Stierenberg – Unterer Grenchenberg	Neue Liniennummer (bisher Linie 38).
B17	BSU	40.999 Solothurn Kofmehl – Amtshausplatz (M99)	Änderung einzig in Bezug auf die Kommunikation: keine eigene Bezeichnung mehr, wird in die Linie M53 integriert. Das Fahrplanangebot bleibt unverändert.
B18	BLT	50.056 Dornach-Arlesheim – Arlesheim Dorf	Neue Linie (bisher als Teil der Linie 65 geführt), in den schwächer nachgefragten Zeiten Reduktion vom 15'-Takt zum 30'-Takt.
B19	BLT	50.062 Dornach-Arlesheim – Therwil – Biel-Benken	Aufhebung Samstagsangebot.
B20	BLT	50.063 Aesch Bahnhof – Dornach-Arlesheim – Münchenstein Bahnhof	Neue Linie (via Aesch Soleil – Reinach Kägen). Verkehrt einzig in der Hauptverkehrszeit.
B21	BLT	50.064 Dornach – Therwil – Oberwil BL – Allschwil – Basel	Zur Reduktion der Anfälligkeit auf Verspätungen wird die Linie 64 in zwei separate Linien aufgeteilt: - Linie 49: Basel Bachgraben – Allschwil Letten – Allschwil zum Sporn – Oberwil Zentrum – Therwil Zentrum – Therwil Lindenfeld (Betrieb durch BVB). - Linie 64: Dornach Bahnhof – Reinach Dorf – Therwil Zentrum – Oberwil Zentrum – Oberwil Gymnasium. Taktausbau in Nebenverkehrszeiten.

Nr.	TU	Linie / Strecke	Änderungen
B22	BLT	50.065 Pfeffingen – Aesch – Dornach-Arlesheim	Einkürzung der Linie nach Dornach-Arlesheim. Der Linienast nach Arlesheim Dorf wird neu als Linie 56 geführt.
B23	BLT	50.066 Dornach Bahnhof – Spital – Apfelsee – Dornach Bahnhof (Ortsbus Dornach)	Neues Buskonzept mit mehr Kursen aufgrund der veränderten S-Bahn-Anschlüsse.
B24	Post-Auto	50.067 Dornach – Hochwald – Seewen SO	Buskonzept Laufental-Dorneckberg. Linie fährt nicht mehr via Gempen (neu durch Linie 77 bedient).
B25	Post-Auto	50.068 Flüh – Hofstetten – Ettingen – Aesch	Änderungen aufgrund der geänderten S-Bahn-Anschlüsse in Aesch BL.
B26	Post-Auto	50.069 Flüh – Mariastein – Metzertlen – Rodersdorf / – Challhöchi – Laufen	Anpassung der Fahrlage der «Pilgerkurse» Laufen – Mariastein an die veränderten Bahnanschlüsse in Laufen.
B27	Post-Auto	50.073 Hochwald – Gempen – Nuglar – St. Pantaleon – Büren SO	Buskonzept Laufental-Dorneckberg. Neu konzipierte Linie stellt die Querverbindungen auf dem Dorneckberg und zum Oberstufenzentrum in Büren sicher.
B28	Post-Auto	50.077 Dornach-Arlesheim – Gempen – Nuglar – St. Pantaleon – Liestal	• Buskonzept Laufental-Dorneckberg. Neu konzipierte Linie. • Die Haltestelle «St. Pantaleon, bei den Tannen» wird auf Gesuch der Gemeinde hin aufgehoben.
B29	Post-Auto	50.094 Balsthal – Langenbruck – Waldenburg	Anpassung der Fahrlagen an die veränderten Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Waldenburgerbahn (BLT-Linie 19). Die heute bestehenden Standzeiten des Busses in Langenbruck können eliminiert werden.
B30	Post-Auto	50.102 Gelterkinden – Ormalingen – Kienberg (– Barmelweid)	Neu konzipierte Linie: Anpassung des Fahrplans an veränderte Bahnanschlüsse in Gelterkinden (Halt IR37). Sonntags Verlängerung der Linie von Salhöhe bis Barmelweid.
B31	Post-Auto	50.111 Laufen – Breitenbach – Nunningen – Seewen SO – Liestal	Buskonzept Laufental-Dorneckberg. Ausbau des Halbstundtakts. Linie wird zwischen Laufen und Breitenbach neu über Wahlen geführt.
B32	Post-Auto	50.112 Kleinlützel – Laufen – Breitenbach (– Nunningen)	Buskonzept Laufental-Dorneckberg. Neu konzipierte Linie.

Nr.	TU	Linie / Strecke	Änderungen
B33	Post-Auto	50.113 Kleinlützel – Laufen – Breitenbach – Erschwil – Beinwil SO	Buskonzept Laufental-Dorneckberg. Neu konzipierte Linie. Verkehrt nur in der Hauptverkehrszeit.
B34	Post-Auto	50.114 Zwingen – Blauen – Dittingen – Laufen – Wahlen – Bärtschwil	Buskonzept Laufental-Dorneckberg. Neu konzipierte Linie.
B35	Post-Auto	50.115 Zwingen – Breitenbach – Erschwil	Buskonzept Laufental-Dorneckberg. Neu konzipierte Linie.
B36	Post-Auto	50.116 Roggenburg – Kleinlützel – Huggerwald	Buskonzept Laufental-Dorneckberg. Neu konzipierte Linie. Hinweis: die bisher mit der Liniennummer 116 bezeichnete Linie Grellingen – Seewen wird nicht mehr angeboten.
B37	Post-Auto	50.117 Grellingen – Himmelried – Nunningen	Buskonzept Laufental-Dorneckberg. Neu konzipierte Linie. Hinweis: Der Ortsbus Himmelried wird nicht mehr angeboten.
B38	Post-Auto	50.129 (Oensingen –) Balsthal – Matzendorf – Welschenrohr – Gänsbrunnen	06.06.2026: Wiederinbetriebnahme Bahnverkehr durch den Weissensteintunnel. Die Eil Kurse Gänsbrunnen – Welschenrohr – Herbetwil – Thalbrücke in der Hauptverkehrszeit, welche die BLS als Kompensation für die wegfallende Verbindung durch den Weissensteintunnel finanziert, fallen weg. Der Kurs Balsthal-Welschenrohr (Ankunft 06:19 Uhr - 1/2-h-Takt-Verdichtung) wird wieder bis Gänsbrunnen verlängert (Anschluss auf S21 um 06:29 Uhr nach Solothurn). Um die Anschlüsse in Thalbrücke und in Gänsbrunnen zu gewährleisten, entfällt bei diesem Kurs die Stichfahrt nach Matzendorf Schule, stattdessen wird die Haltestelle Matzendorf Mühle bedient.
B39	Post-Auto	50.130 Balsthal – Ramiswil (– Passwang – Laufen)	Buskonzept Laufental-Dorneckberg. Neu konzipierte Linie.
B40	BOGG	50.501 Egerkingen – Hägendorf – Olten – Gösgen – Schönenwerd	Die Haltestelle «Winznau, Huttler» wird auch in Fahrrichtung Olten bedient (Umsetzung bereits auf 18.08.2025).
B41	BOGG	50.503 Bornfeld – Olten Bahnhof – Meierhof	Taktabweichungen bei zwei Kursen aufgrund Schülerbedürfnissen in der Stadt Olten (Schulhaus Säli).
B42	BOGG	50.505 Oensingen – Hägendorf – Olten – Hasli Industrie	Mo-Sa: Kurs mit Abfahrt in Olten um 20.30 Uhr bis Wangen b. Olten, Kleider Frey fällt weg.

Nr.	TU	Linie / Strecke	Änderungen
B43	BOGG	50.507 Egerkingen – Härkingen – Kleinwangen – Olten Südwest – Olten Bahnhof – Obergösgen – Lostorf – Stüsslingen – Rohr	- Mo-Sa: zusätzlicher Kurs mit Abfahrt in Olten Bahnhof um 20:40 Uhr bis Wangen b. Olten, Am Kreuzbach. - Die Haltestelle «Winznau, Huttler» wird auch in Fahrrichtung Olten bedient (Umsetzung bereits auf 18.08.2025).
B44	BOGG	50.519 Lostorf – Stüsslingen – Erlinsbach – Schönenwerd	In der Hauptverkehrszeit Mo-Fr wird die Abfahrtszeit ab Lostorf Mineralquelle um 3 Minuten später gelegt (Optimierung der Anschlüsse in Erlinsbach auf die BBA-Linie 202 nach Aarau).
B45	Post-Auto	50.581 Ortsbus Däniken: Bahnhof – Industrie – Bahnhof	Stündlich fährt der Ortsbus zum Kernkraftwerk (Besucherpavillon). Dies betrifft am Morgen die Kurse mit Abfahrt beim Bahnhof Däniken zur Minute xx:16 und am Abend die Kurse mit Ankunft beim Bahnhof Däniken zur Minute xx:40. Die bisherige als "Däniken, Kernkraftwerk" bezeichnete Haltestelle wird umbenannt in "Däniken, Kraftwerkstrasse".
B46	BOGG	50.823 Olten – Dulliken – Schönenwerd (N23)	- Abfahrtszeiten in Olten neu um 0:37 und 1:37 Uhr. Die Abfahrt um 02:50 Uhr fällt weg (Alternativen mit SN11 Olten ab 02:35 und 03:35 Uhr). - Abfahrtszeiten in Schönenwerd neu um 1:10 und 2:10 Uhr. - Gestreckte Linienführung auf der Rückfahrt (ohne Fahrt durchs Schachenquartier in Schönenwerd).
B47	BOGG	50.851 Oensingen – Hägendorf – Wangen b. Olten – Olten (N51)	- Abfahrt ab Olten Bahnhof um 02:37 anstatt 02:45 Uhr. - Zusätzliche Fahrt Olten Bahnhof ab 03:37 Uhr bis Hägendorf Solothurnerstrasse. Ab Wangen b.O. Kleider Frey mit Halt nur zum Aussteigen. - Bei der Rückfahrt ab Oensingen um 02:11 Uhr werden die Haltestellen zwischen Wangen und Olten nur zum Aussteigen bedient.
B48	BOGG	50.855 Olten – Wangen b. Olten – Härkingen – Kestenholz (N55)	- Abfahrt ab Olten um 02:37 anstatt 02:45 Uhr. - Rückfahrt ab Kestenholz Dörfli um 01:05, 02:05 und 03:05 Uhr. - Rückfahrt beschleunigt (ohne Halt zwischen Kappel Schulhaus und Olten Leberngasse). - Letzte Fahrt ab Kestenholz Dörfli um 03:05 Uhr fährt bis Olten Bahnhof anstatt Wangen Gäuerstübli.
B49	BOGG	50.857 Olten – Trimbach – Lostorf – Erlinsbach – Niedergösgen (N57)	- Abfahrtszeiten in Olten neu um 0:37, 1:37, 2:37 und 3:37 Uhr. - Rückfahrt ab Niedergösgen Jurastrasse via Obergösgen nach Olten (ohne Stichfahrt zum Bahnhof Schönenwerd). - Fahrt 03:37 Uhr ab Olten nur bis Stüsslingen Jura, Haltestellen ab Obergösgen Dorf werden nur zum Aussteigen bedient.

Anhang

1 – 100 Eingaben Gemeinden [Gde] 101 – 200 Eingaben Gruppen/IG [IG] 201 - 300 Eingaben Schulen / Firmen [S] 301 - 500 Eingaben Private [PP]						U = Umsetzen P = Prüfen O = Offerte K = Kenntnissnahme B = Begründung/Antwort		Kt. Solothurn FP-Jahr 2026 Auswertung Fahrplan-Verfahren 2025	
NR		Ort	Feld	Linienname	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
1a	Gde	Biberist	40.006	Solothurn - Zuchwil - Biberist	Überlegungen zur Buslinie 6: Der Bus 6 sollte bei der Haltestelle "Biberist RBS" jeweils 5 Minuten später abfahren, das heisst :24 resp. :54 statt bisher :19 resp. :49. Damit werden die Anschlüsse an die RBS-Kurse in Biberist gewährleistet, welche :21 resp. :51 sind. Bisher ist der Bus in Biberist vor den Passagieren sichtbar weggefahren. - Mit einer 5-minütigen späteren Ankunft der Busse am HB Solothurn sind die SBB-Schnellzug-Anschlüsse trotzdem gewährleistet, mit Ausnahme der Anschlüsse S 20 nach Biel. Mit dem längeren Aufenthalt an der Endstation "Biberist RBS" kann die Standzeit bei der Endstation "Allmend" in einem vertretbaren Mass verkürzt werden. Somit würde die Fahrzeit ab HB Solothurn den heutigen Gegebenheiten entsprechen.	BSU	K		Die Wendezeit in Solothurn Allmend beträgt lediglich drei Minuten. Die Abfahrt in Biberist RBS kann daher nicht später erfolgen.
1b	Gde	Biberist	410	Biel/Bienne – Solothurn – Olten	Unklarheit: Aus den Unterlagen ist nicht ersichtlich, ob es auf der Linie S 20 Solothurn-Olten in Zukunft nur noch stündlich eine Verbindung gibt, da die Verbindung :24 ab HB Solothurn nach Olten wegfällt.	SBB	K		Die S20 von Solothurn nach Olten verkehrt weiterhin zweimal pro Stunde (Abfahrt in Solothurn zu der Minute xx:16 und xx:50).
2	Gde	Bolken	40.005	Solothurn - Horriwil - Aeschi SO - Niederönz - Herzogenbuchsee - (Linie 5) Solothurn - Horriwil - Aeschi SO - Inkwil - Herzogenbuchsee (Linie 7)	Wir haben zu den Fahrplanänderungen auf den Solothurner Bahn- und Buslinien für das Fahrplanjahr 2026 keine Anmerkungen.	BSU	K		Kenntnissnahme.
3	Gde	Büren SO	50.111	Laufen - Wahlen - Breitenbach - Nunningen - Seewen SO - Liestal	Wir sind insgesamt zufrieden mit dem neuen Fahrplan, insbesondere für die Beibehaltung der Haltestelle Liestal Bahnhof Süd und die früheren Verbindungen ab Büren. Einen Mangel hat der neue Fahrplan und wir hoffen, dass sich da noch was machen lässt: Das Versprechen in den letzten Jahren der Planung war, dass der 111er-Bus auch unter der Woche jeweils Verbindungen hat bis gegen Mitternacht. Im Entwurf vom August 2023 fuhr der letzte Kurs von Büren Richtung Liestal um 23.52 Uhr. Im neuen Entwurf fährt dieser Kurs nur noch bis Seewen. In Büren fährt also der letzte Kurs um 22.50 Uhr Richtung Liestal!!! Bisher hatten wir noch einen Kurs nach Liestal via Nuglar. Der fehlende letzte Kurs nach 23 Uhr ist unserer Meinung nach ziemlich einschneidend. Wir wären dankbar, wenn der letzte Kurs vor Mitternacht noch bis Liestal verlängert wird.	Post-Auto	K		Aktuell fährt der letzte Kurs der Linie 111 ab Büren Dorf nach Liestal um 21:54 Uhr, mit der Linie 73 gibt es noch eine Abfahrt um 23:20 Uhr. Mit dem neuen Fahrplan wird der letzte Kurs nach Liestal um 22:50 Uhr verkehren. Damit wird bei der Linie 111 gegenüber heute eine Verbesserung erzielt. Nach Basel SBB gibt es noch eine spätere Verbindung um 23:04 Uhr via Seewen – Dornach.
4	Gde	Büsserach	50.115	Zwingen – Breitenbach – Erschwil – Passwang – Ramiswil – Balsthal	Der Gemeinderat Büsserach hat die Fahrplanänderungen an der Sitzung vom 26.05.2025 zur Kenntnis genommen. Die geplanten Änderungen wirken sich nicht nachteilig auf die Gemeinde Büsserach aus. Aus diesem Grund verzichten wir auf eine Stellungnahme.	Post-Auto	K		Kenntnissnahme.
5	Gde	Deitingen	div.	div.	Die Einwohnergemeinde Deitingen bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen des Fahrplanverfahrens 2026 und für die übersichtliche Aufbereitung der geplanten Änderungen. Da unsere Gemeinde von den aktuell vorgesehenen Fahrplananpassungen nicht direkt betroffen ist, verzichten wir auf eine Stellungnahme. Für Ihr Engagement im Bereich des öffentlichen Verkehrs danken wir Ihnen und wünschen weiterhin gutes Gelingen im weiteren Verfahren.	div.	K		Kenntnissnahme.

1 – 100 Eingaben Gemeinden [Gde] 101 – 200 Eingaben Gruppen/IG [IG] 201 - 300 Eingaben Schulen / Firmen [S] 301 - 500 Eingaben Private [PP]						U = Umsetzen P = Prüfen O = Offerte K = Kenntnisnahme B = Begründung/Antwort		Kt. Solothurn FP-Jahr 2026 Auswertung Fahrplan-Verfahren 2025	
NR		Ort	Feld	Liniename	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
6a	Gde	Derendingen	40.001	Oberdorf - Solothurn - Zuchwil - Rechterswil	Die Einwohnergemeinde Derendingen begrüsst die Anpassungen bei der Buslinie 1 mit den stabilen Anschlüssen beim Bahnhof Solothurn von und nach Zürich am Wochenende.	BSU	K		Kenntnisnahme.
6b	Gde	Derendingen	40.005	Solothurn - Horriwil - Aeschi SO - Niederönz - Herzogenbuchsee - (Linie 5) Solothurn - Horriwil - Aeschi SO - Inkwil - Herzogenbuchsee - (Linie 7)	Die Einwohnergemeinde Derendingen begrüsst die Anpassungen bei der Buslinie 5 mit den stabilen Anschlüssen beim Bahnhof Solothurn und die Integration des Schülerkurs Linie 15 bis Aeschi Dorf.	BSU	K		Kenntnisnahme.
6c	Gde	Derendingen	40.017	Luterbach – Derendingen – Gerlafingen	Im Zusammenhang mit dem Fahrplanverfahren fordert der Gemeinderat von Derendingen, die Wiedereinführung der Buslinie 17 eingehend zu prüfen.	BSU	K		Nicht Bestandteil des aktuellen Fahrplanverfahrens. Das Thema wird im Buskonzept Region Solothurn (Erarbeitung im Gang) behandelt.
7a	Gde	Dulliken	50.517	Dulliken - Obergösgen - Lostorf	Wir stellen regelmässige Anschlussbrüche bei den Kursen 517.17006 (Dulliken, Zentrum an: 6.35h), 517.17008 (Dulliken, Zentrum an: 07:05h) und 17010 (Dulliken, Zentrum an: 07.35h) fest. Aus Sicht der Gemeinden Dulliken, Obergösgen und Lostorf ist die Situation unbefriedigend und wird durch die sehr knappe Fahrordnung der Kurse der BOGG-Linie 517 verursacht. Die aktuelle Situation führt zu Planungsunsicherheit bei den Pendler/-innen, welche diese Verbindungen benutzen und verursacht ohne Gegenmassen mittelfristig Frequenzverluste auf der Linie 517. Wir erwarten, dass mögliche Optimierungen bei der Fahrplangestaltung sowie beim Fahrzeug-einsatz für die kritischen Kurse der Linie 517 geprüft und umgesetzt werden.	BOGG	P/B	Alle Kurse am Morgen ab Mahren werden um 2 Minuten früher abfahren, somit sollte der Anschluss in Dulliken auf die Linie 502 (mit Anschlusssicherung) besser funktionieren.	Der Vorschlag BOGG wird umgesetzt.
7b	Gde	Dulliken	50.509	Olten, Bornfeld - Olten, Bahnhof - Starrkirch-Wil - Dulliken	Realisierung des Anschlusses in Dulliken Zentrum von Linie 502 auf 509. Seit der Verlängerung der Buslinie 509 von Starrkirch-Wil via Lehmgrube nach Dulliken Zentrum ist der obere Dorfteil von Dulliken ebenfalls ans ÖV-Netz angeschlossen. Was dabei auch erfreulich ist, die Benützung steigt, wenn auch langsam. Aus Sicht der Bewohner in der Lehmgrube und dem Wilberg Dulliken besteht aber ein gravierender Mangel, dies wegen des fehlenden Anschlusses im Zentrum Dulliken. Die Schnellzüge in Olten kommen und gehen zur Stunde und Halbstunde und passen so optimal auf den Bus 502, mit Abfahrt jeweils um 00.37 und 00.07 am Bahnhof Olten. Ankunft in Dulliken Zentrum um 00.49 und 00.19 Uhr. Der Bus 509 fährt nun aber bereits um 00.46 und um 00.16 Uhr, also 3 Min. früher in Dulliken Zentrum ab. So haben die Fahrgäste für den oberen Dorfteil das Nachsehen. Dies wird von etlichen ÖV-Benützern nicht verstanden, da man oft den 509er-Bus noch wegfahren sieht. Dies ist sehr schade und dient der Förderung des ÖV nicht.	BOGG	P/K	Eine 2 Minuten-spätere Abfahrt ab Dulliken kann umgesetzt werden, dafür wird in Starrkirch-Wil und ab Postplatz jeweils 1 Minute gestrichen. (Anschlusssicherung in Dulliken jeweils ab 9 Uhr)	Der Vorschlag BOGG wird umgesetzt. Bei Verspätungen auf der Linie 502 kann der Anschluss an die Linie 509 jedoch nicht zuverlässig gewährleistet werden.
8	Gde	Fulenbach	50.127	Olten - Boningen - Fulenbach - Wolfwil - Kestenholz - Oensingen	Der Gemeinderat verzichtet darauf, eine Stellungnahme zu den Fahrplanentwürfen abzugeben	Post-Auto	K		Kenntnisnahme.

1 – 100 Eingaben Gemeinden [Gde] 101 – 200 Eingaben Gruppen/IG [IG] 201 - 300 Eingaben Schulen / Firmen [S] 301 - 500 Eingaben Private [PP]						U = Umsetzen P = Prüfen O = Offerte K = Kenntnissnahme B = Begründung/Antwort		Kt. Solothurn FP-Jahr 2026 Auswertung Fahrplan-Verfahren 2025	
NR		Ort	Feld	Liniename	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
9a	Gde	Gempen	50.077	Dornach – Gempen – Nuglar – Liestal	Im Gemeinderat haben wir die Fahrplanentwürfe beraten und gelangen mit folgender Stellungnahme an Sie: Linie 77: Der erste Kurs am Morgen Richtung Dornach soll neu um 5.49 Uhr abfahren. Dies stellt eine Verschlechterung gegenüber der derzeitigen Situation dar (Abfahrt um 5.21 Uhr). Der erste Kurs am Morgen ist erfahrungsgemäss gut belegt und entsprechend erwünscht. Aus diesem Grund ersuchen wir Sie, den ersten Kurs am Morgen wie bisher um ca. 5.20 Uhr anzubieten. Alternativ dazu könnte der erste Kurs am Morgen der Linie 67 von Hochwald via Gempen Steinacker nach Dornach fahren (Abfahrt in Hochwald um 5.22 Uhr).	Post-Auto	P/U	Mit dem ersten Kurs via Liestal wird Basel um 05:56 Uhr erreicht. Mit dem ersten Kurs der Linie 67 um 05:49 Uhr.	Anpassung: Der erste Kurs der Linie 67 verkehrt via Gempen Steinacker. Die Reisezeit von Gempen nach Basel ist via Liestal rund 15 Minuten länger als via Dornach.
9b	Gde	Gempen	50.077	Dornach – Gempen – Nuglar – Liestal	Nachtkurs in den Nächten vom Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag: In diesem Punkt muss Gempen eine wesentliche Verschlechterung hinnehmen. Bisher fuhr ab Dornach ein Bus um 0.55 Uhr, um 1.56 Uhr sowie um 2.56 Uhr. Nach neuem Konzept fährt um ca. 2 Uhr sowie um ca. 3 Uhr ein Bus der Linie 67 nach Hochwald und danach via Gempen Steinacker wieder nach Dornach. Dies bedeutet jedoch, dass zwischen 23.23 Uhr und ca. 2 Uhr kein Bus fährt. Dieses Zeitfenster ist jedoch für unsere Einwohnerinnen und Einwohner wichtig, da viele um Mitternacht oder um 1 Uhr aus dem Ausgang oder von der Schichtarbeit von Basel nach Hause fahren wollen. Wir bitten Sie nachdrücklich, die ungünstige Situation zu verbessern.	Post-Auto	P/U	Nach Überarbeitung des Nachtangebots (Linienführung immer Dornach – Gempen – Hochwald – Dornach) bestehen für Gempen Abfahrten ab Dornach täglich um 00:22 Uhr sowie am Wochenende um 00:56 / 01:56, 02:56 und 03:56 Uhr.	Abfahrten bisher: - täglich 23:53 - Wochenende 0:53 / 01:57 / 02:57 Abfahrten neu: - täglich 23:22 / 0:22 - Wochenende (00:56 / 01:56 / 02:56 / 03:56 Uhr). Änderung gegenüber dem Entwurf: die Kurse des Wochenend-Nachtangebots fahren via Gempen (bestehende Wendeschleife im Dorf) nach Hochwald.
9c	Gde	Gempen	50.073	Hochwald – Gempen – Nuglar – Büren SO	Linie 73: Diese Linie dient unseren Einwohnerinnen und Einwohnern dazu, die gemeinsame Verwaltung in Hochwald zu besuchen. Leider sind die Hin- und Rückfahrzeiten nicht optimal darauf ausgerichtet, einen Behördengang von Gempen nach Hochwald zu machen und danach ohne längere Wartezeit wieder zurückzufahren. Wir ersuchen Sie, die Situation zu überprüfen und gegebenenfalls Verbesserungen anzubieten. Es ist uns bewusst, dass die Buslinie 73 auf die Schulzeiten im OSZD in Büren abgestimmt ist.	Post-Auto	K		Am Nachmittag ist ein durchgehendes Angebot gewährleistet. Aufgrund des eingeschränkten Potenzials sind keine zusätzlichen Kurse vorgesehen.

1 – 100	Eingaben Gemeinden [Gde]
101 – 200	Eingaben Gruppen/IG [IG]
201 - 300	Eingaben Schulen / Firmen [S]
301 - 500	Eingaben Private [PP]

U = Umsetzen
P = Prüfen
O = Offerte
K = Kenntnisaufnahme
B = Begründung/Antwort

Kt. Solothurn
FP-Jahr 2026
Auswertung
Fahrplan-Verfahren 2025

NR		Ort	Feld	Linienname	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
10a	Gde	Grenchen	410 / 650	Biel/Bienne – So-lothurn – Olten	IC5: Mit Ausnahme der Züge 507 und 509 hält kein IC5 mehr in Grenchen Süd, wodurch die direkten Züge nach Zürich Flughafen fast ganz wegfallen. Das ist nochmals ein Rückschritt gegenüber dem Fahrplan 2025 und für Grenchen stellt das eine deutliche Verschlechterung des Angebotes dar. Direkte Züge von/nach Zürich Flughafen sind wichtig für die Erreichbarkeit der Region und für die Flugreisenden. Stadt und Region Grenchen fordern nun wiederholt die raschestmögliche Wiedereinführung der umsteigefreien Verbindungen im Stundentakt zwischen Grenchen Süd und Zürich Flughafen.	SBB FV	B	Eine Durchbin-dung der IR55 und IC5 in Zü-ri-ch HB ist leider nicht möglich. Die beiden Li-nien haben un-terschiedliche Anforderung an das Rollmate-rial. Die IC5-Züge Züri-ch-St. Gallen müs-sen mit dem Einsatz der Nei-getechnik ver-kehren, um die geplante Fahr-zeit einhalten zu können. Dies erfüllen ledig-lich die ICN (und die Astoro). Die IR55-Züge Biel-Grenchen Süd-Zürich müssen mit spurtstar-kem Rollmate-rial verkehren, was die ICN nicht erfüllen. Aus diesem Grund müssen wir das Begeh-ren leider ab-lehnen. Wir planen den IR55 an Wo-chenenden alle zwei Stunden als IC1 nach Zü-ri-ch Flughafen-Winterthur-St. Gallen weiter-zuführen. Im Onlinefahrplan wird dies ab vo-raussichtlich Ok-tober ersichtlich sein.	Kenntnisaufnahme. Der Kanton hat keine direkte Einflussmöglichkeit zum Fahr-planangebot des Fernverkehrs. Die der SBB in Aussicht gestellte Ver-besserung gegenüber der ursprüngli-chen Planung wird begrüsst.

1 – 100 Eingaben Gemeinden [Gde] 101 – 200 Eingaben Gruppen/IG [IG] 201 - 300 Eingaben Schulen / Firmen [S] 301 - 500 Eingaben Private [PP]						U = Umsetzen P = Prüfen O = Offerte K = Kenntnissnahme B = Begründung/Antwort		Kt. Solothurn FP-Jahr 2026 Auswertung Fahrplan-Verfahren 2025	
NR		Ort	Feld	Linienname	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
10b	Gde	Grenchen	410	Biel/Bienne - Solothurn - Olten	Der IR55 wird ausnahmslos nur bis Zürich HB geführt und ist somit ein schlechter Ersatz für die direkten IC5 nach Zürich Flughafen. Die Umsteigevorgänge in Zürich Hauptbahnhof sind mühsam, zeitraubend, beinhalten das Verpassen der Anschlüsse auf die nächsten Züge und somit auf die Flüge, vor allem wenn Gepäck mitgenommen werden muss und wenn man ortsunkundig ist. Erfreut sind wir hingegen über den Wechsel auf doppelstöckiges Rollmaterial mit ebenerdigem Einstieg. Damit wird ein erleichterter Velotransport und eine autonome Benutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Reisende erreicht.	SBB FV	K		Kenntnissnahme. Siehe auch von der SBB in Aussicht gestellte Verbesserung am Wochenende unter der Eingabe 10a.
10c	Gde	Grenchen	230	Biel/Bienne - Moutier - Delémont - Laufen - Basel	Besten Dank für den Halbstundentakt. Das ist eine willkommene Angebotserweiterung. Dadurch wird als Nebenprodukt der Flughafen Basel/Mulhouse/Freiburg aus unserer Region deutlich besser erreichbar. Die Umsteigzeiten in Delémont zwischen dem IC51 aus Grenchen Nord Richtung Delle-Meroux TGV sind drei Minuten, in der umgekehrten Richtung sogar nur zwei Minuten. Das ist realistisch nur dann möglich, wenn auf dem gleichen Perron umgestiegen werden kann. Aktuell ist dies leider nur in Richtung Delle-Grenchen Nord geplant. Das zweimalige Umsteigen bei Fahrten nach Meroux TGV für Belfort-Montbéliard-TGV ist mühsamer, aber der Halbstundentakt nach/von Basel SBB kann eventuelle Verspätungen auf der internationalen Verbindung oder das Verpassen von Anschlüssen auffangen.	SBB FV BLS FV	P/B	Die 2-Minuten-Anschlüsse aus der Ajoie Richtung Grenchen-Biel/Bienne werden in Delémont perrongleich angeboten.	Kenntnissnahme.
10d	Gde	Grenchen	230 210	Biel/Bienne - Moutier - Delémont - Laufen - Basel Lausanne - Yverdon-les-Bains - Neuchâtel - Biel/Bienne	Wechsel der Verbindung in das Fahrplanfeld 210 Solange es keine umsteigefreien Verbindungen zwischen Grenchen Nord nach Genève-Aéroport gibt, ist es für die Kundschaft unabdingbar, dass in Renens VD immer auf dem gleichen Perron umgestiegen werden kann. Aktuell ist dies leider nur in Richtung Grenchen Nord-Genève-Aéroport geplant.	SBB FV	P/B	2026 ist in Renens täglich und stündlich eine perrongleiche Verbindung zwischen dem IC5 und dem IC1 vorgesehen, so dass in Richtung Jurasüdfuss-Genf dieselbe Verbindung besteht wie bereits 2025 in der Gegenrichtung zwischen dem IR90 und dem IC5. Weitere perrongleiche Anschlüsse werden nach Möglichkeit realisiert, können aber nicht in jedem Fall garantiert werden.	Kenntnissnahme.
10e	Gde	Grenchen	div.	div.	Wir freuen uns auf die Umsetzung des Buskonzeptes 2026 für Grenchen und Umgebung. Es ist angezeigt, damit erste Erfahrungen zu sammeln.	BGU	K		Kenntnissnahme.

1 – 100	Eingaben Gemeinden [Gde]	U = Umsetzen	Kt. Solothurn FP-Jahr 2026 Auswertung Fahrplan-Verfahren 2025
101 – 200	Eingaben Gruppen/IG [IG]	P = Prüfen	
201 - 300	Eingaben Schulen / Firmen [S]	O = Offerte	
301 - 500	Eingaben Private [PP]	K = Kenntnissnahme B = Begründung/Antwort	

NR		Ort	Feld	Liniename	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
11	Gde	Gretzenbach	50.203	Aarau – Schö-nenwerd – Gret-zenbach	Wir beantragen, die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Buslinie 3 an der ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Schönenwerd besser auf Ankunfts- und Abfahrtszeiten der S-Bahnen abzustimmen. Unbefriedigend sind namentlich die folgenden Anschlüsse: - Umstieg vom Bus von Gretzenbach auf die S-Bahn Richtung Olten - Umstieg von der S-Bahn von Olten auf den Bus Richtung Gretzenbach Insbesondere der Bus Richtung Gretzenbach Weid sollte in unseren Augen auf die Ankunftszeit der S-Bahn am Bahnhof Schönenwerd Rücksicht nehmen können. Eine Verbesserung für den Anschluss von Gretzenbach kommend Richtung Olten sollte durch eine geringfügige Fahrplan-anpassung (Abfahrtszeit Bus in Gretzenbach) erreicht werden können. Oft geht es nur um eine einzige Minute, welche das Erreichen eines Anschlusses entscheidet. Uns liegt eine Stellungnahm des AVT Kt. Solothurn vor, in dem bestätigt wird, dass die An-schlussicherheit auch aus Sicht des AVT unbefriedigend ist (Beilage).	BBA	P/B	Die Fahrzeit auf dem Abschnitt Schönenwerd Bhf. – Gretzen-bach Weid ist knapp. Da zu-dem in Gretzen-bach Weid keine Wende-zeit zur Verfü-gung steht und auf der Rück-fahrt Anschlüsse am Bahnhof Schönenwerd erreicht werden müssen, kann in Schönenwerd Bhf. nur max. 2 min auf verspä-tete Züge ge-wartet werden.	
12	Gde	Härkingen	50.505 50.507	Oensingen – Hä-gendorf – Olten – Hasli Industrie Egerkingen – Kappel – Olten – Trimbach – Lostorf – Stüsslin-gen – Rohr	Vielen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Die Gemeinde Härkingen hat bereits im Herbst 2024 i.S. Expressbusse bei der BOGG angefragt bzw. darauf hingewiesen (siehe Schrei-ben in der Beilage). <i>Der Gemeinderat Härkingen hat sich an seiner Sitzung vom 3. September 2024 mit der Entwicklung des ÖV-Netzes im Gäu befasst. Dabei hat er festgestellt, dass die Busfahrten nach Olten für Fahrgäste ab Härkingen rund 30 Minuten dauern, was er als lang beur-teilt. Wird von weiteren 20 Minuten Wartezeit auf einen Anschlusszug ausgegangen, so gestaltet sich die Reise mit öffentlichen Verkehrsmitteln als eher unattraktiv für Reisende ab Härkingen.</i> <i>Eine Ursache macht der Gemeinderat einerseits darin aus, dass die Busse zu Pendlerzeiten ab Hägendorf oder Wangen sehr voll sind. Die Kapazitäten werden oft auch durch Schü-ler/-innen der Kantonsschule überschritten, ein Zusteigen ist kaum mehr möglich. Ande-rerseits nehmen auch die Zusteigehalte relativ viel Zeit in Anspruch.</i> <i>Dem Gemeinderat stellt sich darum die Frage, ob der Einsatz Expresslinien, also Fahrten ohne Zustiegsmöglichkeiten ab gewissen Haltestellen, geprüft wurden.</i> <i>Welches waren die Argumente, die für oder gegen eine Realisierung sprechen?</i> Wir bitten im Namen des Gemeinderates Härkingen darum, unser Anliegen im Rahmen der Überprüfung aufzunehmen und freuen uns auf Ihre Stellungnahme.	BOGG	K		Die Reisezeit Härkingen Pflug – Olten Bahnhof beträgt 26 Minuten (Linie 505), respektive 23 Minuten (Linie 507). Mit der Buslinie 507 steht eine Linie zur Verfügung, die auf einer direkte-ren Route verläuft. Die Unterwegs-halte zum Ein- <u>und</u> Aussteigen dienen allen Fahrgästen. Ansonsten müssten zusätzliche Kurse die Bedienung die-ser Haltestellen sicherstellen, was eine unwirtschaftliche Betriebsführung zur Folge hätte.
13a	Gde	Hochwald	50.067	Dornach - Hoch-wald - Seewen SO	Der Gemeinderat bittet um Überprüfung der Möglichkeiten für eine Bushaltestelle bei der Tüfleten, Strecke Dornach – Hochwald. Wie bereits besprochen, haben die Eigentümer der Tüfleten bereits Kontakt mit dem Kanton aufgenommen. Das Anliegen wird vom Gemeinderat Hochwald unterstützt.	Post-Auto	U		Der Halt «Dornach, Oberi Tüflete» wird eingeführt.
13b	Gde	Hochwald	50.073	Hochwald - Gem-pen - Nuglar - Büren SO	Bezüglich der Busverbindung Hochwald – Gempen bitten wir um generelle Überprüfung des Fahrplans, da die Aufenthaltszeit in Hochwald nicht optimal ist. Da die Gemeinde Hochwald auch die Verwaltungstätigkeit der Gemeinde Gempen ausführt, sind die Zeiten in Hochwald entweder viel zu kurz oder dann viel zu lang bemessen. Für Besucherinnen und Besucher der Verwaltung in Hochwald aus Gempen bedeutet dies einen erheblichen Zeitaufwand.	Post-Auto	K		Aufgrund des eingeschränkten Poten-zials sind keine zusätzlichen Kurse vor-gesehen. Der Fahrplan ist primär auf die Schul-bedürfnisse (OSZ in Büren) ausgelegt.

1 – 100	Eingaben Gemeinden [Gde]
101 – 200	Eingaben Gruppen/IG [IG]
201 - 300	Eingaben Schulen / Firmen [S]
301 - 500	Eingaben Private [PP]

U = Umsetzen
P = Prüfen
O = Offerte
K = Kenntnissnahme
B = Begründung/Antwort

Kt. Solothurn
FP-Jahr 2026
Auswertung
Fahrplan-Verfahren 2025

NR		Ort	Feld	Liniename	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
14a	Gde	Hofstetten-Flüh	50.068	Aesch BL – Ettin-gen – Hofstetten SO – Flüh	Verbindung 50.068, Morgendliche Ankunft in Flüh, 07:30, Zusatzkurs Wäre es möglich, den zusätzlichen Entlastungskurs ab Hofstetten Bergmattweg mit einer leich-ten zeitlichen Verzögerung zum regulären Kurs (z.B. 5 Minuten danach), durchzuführen?	Post-Auto	P	Der Schulkurs sollte vor dem regulären Kurs fahren, um seine Entlas-tungswirkung zu entfalten. Ansonsten überläuft der reguläre Kurs.	
14b	Gde	Hofstetten-Flüh	50.068	Aesch BL – Ettin-gen – Hofstetten SO – Flüh	Verbindung 50.068, Nachmittagsrückfahrten (Abfahrt 16:26 Uhr) Wäre es hier möglich ggf. diese Abfahrt zeitlich geringfügig zu verschieben (z.B. auf 16:30)? Für die Schüler:innen aus dem OZL, welche um 16.20 Uhr Unterrichtsschluss haben, wäre dies ggf. von Vorteil.	Post-Auto	P	Wenn die Schü-ler:innen pünkt-lich in den Fei-erabend entlas-sen werden, rei-chen 6 min aus, um vom Schul-haus zum Bahn-hof zu laufen. Bei einer Takt-ausnahme ginge in Aesch der Anschluss nach Laufen verloren.	
15	Gde	Kienberg	50.102	Gelterkinden - Ormalingen - Kienberg (-Bar-melweid)	Anschluss auf den Schnellzug statt nur auf den Regionalzug. Die gravierendste Änderung, welche der Fahrplanentwurf der Linie 102 ab Dezember 2025 vor-sieht, ist allerdings die Anbindung an den Zugverkehr. Bisher wird die Verbindung auf den Schnellzug InterRegio 27 nach Basel durch die Linie 102 stets sichergestellt. Neu hält zusätzlich auch der von Zürich kommende IR 37 in Gelterkinden, was eine Schnellzuanbindung an Basel im Halbstundentakt ermöglichen würde. Eine solche ist mit 22 bzw. 23 Minuten Reisezeit von Gelterkinden nach Basel deutlich kürzer als dem Regionalzug («8 Minuten»). Daher unsere Forderungen: - Anschluss auf den IR37 nach Basel zur vollen Stunde - Anschluss auf den IR27 nach Basel zur halben Stunde Die Gemeinde Kienberg ist überzeugt, dass dieser Vorschlag für den Fahrplan der Buslinie 102, eine gute Lösung für alle wäre.	Post-Auto	K		Die Umsetzung entspricht dem bei den Gemeinden vernehmlasssten Kon-zept aus dem Jahr 2023. In diesem Rahmen wurde auch eine Analyse der Anschlusssituation durchgeführt. Beide Anschlüsse (von/nach Basel S3 oder IR) haben Vor- wie auch Nach-teile. Ein weiteres Element ist die not-wendige Vertaktung der Linie 102 mit der Linie 101 (gemeinsamer Abschnitt Ormalingen – Gelterkinden).

1 – 100 Eingaben Gemeinden [Gde] 101 – 200 Eingaben Gruppen/IG [IG] 201 - 300 Eingaben Schulen / Firmen [S] 301 - 500 Eingaben Private [PP]						U = Umsetzen P = Prüfen O = Offerte K = Kenntnissnahme B = Begründung/Antwort		Kt. Solothurn FP-Jahr 2026 Auswertung Fahrplan-Verfahren 2025	
NR		Ort	Feld	Linienname	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
16	Gde	Kleinfühl	50.112	Laufen - Röschen - Kleinfühl - Roggenburg	Obschon die Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinde Kleinfühl die vier Busverbindungen nach und von Laufen zu den Hauptverkehrszeiten und die Direktverbindung nach Breitenbach bzw. Beinwil sehr zu schätzen wissen, ist es äusserst bedauerlich, dass sich die Reisezeit nach und von Basel im Vergleich zu heute um 8 bis 9 Minuten verlängert - und dies trotz Ausbau der Bahnstrecke. Die Pendlerinnen und Pendler nach Basel müssen derzeit wegen der Ausbauarbeiten an der Bahnstrecke viele Unannehmlichkeiten in Kauf nehmen. Eine Verschlechterung der Bahnverbindungen Laufen - Basel bzw. Basel - Laufen ist daher kaum nachvollziehbar und sicherlich nicht förderlich für die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs. Daher erachten wir es als erforderlich, dass mindestens in den Hauptpendlerzeiten mit dem neuen Fahrplan wieder Verbindungen angeboten werden, die ebenso schnell sind, wie vor dem Ausbau der Bahnstrecke. Wir bitten Sie, unsere vorstehenden Darlegungen zu berücksichtigen und diese in die Überarbeitung des Fahrplans 2026 einfließen zu lassen.	Post-Auto	K	Die Dauer der Reisezeit ist eines von vielen Qualitätsmerkmalen des ÖV. Andere sind: Anzahl Verbindungen, Betriebszeiten, Anschlusssicherheit, Pünktlichkeit. Bei all diesen Punkten gibt es gegenüber dem Fahrplan 2025 Verbesserungen.	Die Umsetzung entspricht dem bei den Gemeinden vernehmlasssten Konzept aus dem Jahr 2023. Die Ausgangslage zu der neuen Anschlusssituation wird im Kapitel 3.8 aufgeführt. Es resultiert zwar eine gegenüber heute längere Umsteigezeit, hingegen können zahlreiche Vorteile erzielt werden (Anschlüsse zwischen den Buslinien / Durchmesserlinien / gleichbleibende Taktlage am Morgen wie auch am Abend / Anschlüsse auch in der Gegenlastrichtung).
17	Gde	Lostorf	50.507	Egerkingen - Kappel - Olten - Trimbach - Lostorf - Stüsslingen - Rohr	Anforderung Direktbus Lostorf - Olten Die Gemeinde Lostorf beantragt, die Prüfung der Angebotsveränderung der Busverbindung von Lostorf nach Olten. Angestrebt wird eine (teilweise) Direktführung zwischen Winznau Aussersdorf zum Bahnhof Olten. • Dabei könnten auch nur die Hälfte der Busverbindungen pro h direkt geführt werden. • Es kann auch eine Anpassung des Angebots nur zu Stosszeiten geprüft werden. Ziel der Anpassung ist die Reisezeitverkürzung nach Olten und mit geeigneten Anschlüssen auch zu den weiterführenden Destinationen Zürich, Bern, Basel und Zwischenorte. Im vorgängigen Gespräch ist der derzeitige, vom Kanton kommunizierte, Ausbaustopp aufgenommen worden. Der Gemeinde ist bekannt, dass eine Anpassung im Rahmen des bestehenden Angebots und der bestehenden Aufwände zu erfolgen hat.	BOGG	K		Das Ziel der Gemeinde Lostorf könnte mit der Verlängerung der Linie 505 von Olten Haslistrasse nach Lostorf erreicht werden. Dies würde einen zusätzlichen Bus auslösen. Eine solche Massnahme wäre einzig gerechtfertigt, wenn die bestehende Linie 507 in der Hauptverkehrszeit dereinst die Kapazitätsgrenze erreicht. Auch angesichts der finanziellen Vorgaben (Plafonierung öV-Ausgaben durch den Kantonsrat) lässt sich der Wunsch nicht umsetzen.
18a	Gde	Nuglar-St. Pantaleon	50.077	Dornach – Gempfen – Nuglar – Liestal	Wir bedanken uns für die Möglichkeit der Stellungnahme zum Fahrplanentwurf 2026 und äussern uns dazu wie folgt: Zum Verfahren: § 4 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG, BGS 732.1) regelt in Abs 1: Der Kanton bestellt: a) gemeinsam mit dem Bund und den beteiligten Kantonen sowie nach Konsultation der betroffenen Einwohnergemeinden das Angebot des regionalen Personenverkehrs; b) in Absprache mit den betroffenen Einwohnergemeinden das Angebot des Ortsverkehrs; c) in Absprache mit den betroffenen Regionen und Einwohnergemeinden das Angebot des Ausflugsverkehrs zur Erschliessung von Gebieten, die im kantonalen Richtplan bezeichnet sind. Und in Abs. 2: Der Kanton kann in Absprache mit den beteiligten Einwohnergemeinden Versuchsbetriebe zur Abklärung der Nachfrage bei neuen oder verlängerten Linien oder zur Erprobung neuer Verkehrsformen bestellen. Auch wenn die Verbindung zu Dörfern auf dem Dorneckberg im Leitbild von Nuglar - St. Pantaleon ist, so war es nie unsere Absicht, dafür die gute Anbindung an Liestal zu opfern. Die früheren Anhörungen und die Gespräche mit dem Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) lösen bei uns im Nachgang Befremden aus, weil die Einflussnahme der Gemeinde offenbar von Beginn weg nur in sehr eingeschränktem Umfang vorgesehen war.	Post-Auto	K		Kenntnissnahme. Die gute Anbindung an Liestal wird nicht geopfert, sondern ausgebaut (34 anstatt 30 Fahrmöglichkeiten von Nuglar nach Liestal). Dass für Verbindungen von Nuglar nach Liestal der Umweg via St. Pantaleon in Kauf genommen muss, liegt an der Topologie der neu konzipierten Linie.

18b	Gde	Nuglar-St. Pantaleon	50.077	Dornach – Gempen – Nuglar – Liestal	Inhaltlich: In den Jahren bis zum Vorliegen des nun konkreten Fahrplans 2026 war nie abschliessend beurteilbar, wie sich die neue Linienführung der neuen Linie 77 auf die Qualität der ÖV-Anbindung unserer Gemeinde auswirken wird. Sowohl in mündlichen als auch im schriftlichen Aussagen des AVT wurde immer betont, dass wir – möchten wir einen Halbstundentakt behalten bzw. durchgängig erhalten – die «Kröte» der ausschliesslichen Bedienung durch die neue Linie Dornach-Liestal mit neuer Linienführung im Dorf Nuglar schlucken müssten. Davon ausgenommen wären nur die Nachtkurse. Im vorliegenden Fahrplanentwurf wird nun jedoch sichtbar, dass diese Zusage betr. Halbstundentakt erstens in der Hälfte des Tages in Richtung Liestal einen starken Hinketakt beinhaltet (Abstand 22' und dann 38'), zweitens abends nach 20:30 endet und am Sonntag erst nach 9:30 Uhr startet. Erschwerend kommt dazu, dass die morgendlichen Verbindungen, welche jeweils :22 in Liestal ankommen, keinen direkten Anschluss nach Basel haben. Der nächste Zug nach Basel fährt :34. Im Bericht zum im Jahr 2023 durchgeführten Mitwirkungsverfahren hält das AVT zu den Bedenken von Nuglar - St. Pantaleon fest: ...Es ergeben sich tatsächlich leicht längere Fahrzeiten zwischen Nuglar und Liestal. Bei Betrachtung der Verbindung von/nach Basel relativieren sich diese allerdings. Die Gesamtreisezeit verlängert sich in der jeweiligen Lastrichtung um 0-5 Minuten, je nach Anschlussverbindung. Gründe für die leicht längere Reisezeit sind nebst der Fahrt via St. Pantaleon vor allem die stabileren Anschlüsse und Fahrzeiten. ... Insofern wird aus fachlicher Sicht die halbstündliche Bedienung weiterhin als Bestvariante betrachtet. ... Für St. Pantaleon verkürzen sich durch die Streckenführung die Reisezeiten, für die Haltestellen mit den grössten Fahrgastzahlen in Nuglar verlängern sie sich mehr oder weniger – nicht nur durch die Streckenführung, sondern auch durch längere Umsteigezeiten. Am Morgen wird in Richtung Liestal im Hinketakt gefahren (Nuglar Dorfplatz ab :08, :30), mit einem schlechten Anschluss an Schnellzüge, während am Nachmittag ausserhalb der typischen Pendlerzeiten ab Nuglar Dorfplatz :45 und :18 offenbar möglich sind und da auch bessere Anschlüsse gewährleistet werden. Bei Abfahrt :18 wäre es bei Einhaltung des Fahrplans sogar potenziell möglich, dass für Personen ohne gesundheitliche Einschränkung in 2' Umsteigezeit noch der :34 er Schnellzug nach Basel erreicht würde. Die Gründe für den morgendlichen Hinketakt mit zusätzlich längeren Umsteigezeiten erschliessen sich uns nicht. Ausserdem sind aktuell besonders stark frequentierte Kurse mit hohen Fahrgastzahlen wie jener von 6.43 ab Nuglar Neumatt nicht berücksichtigt. Insbesondere die ersten zwei Kurse ab Nuglar Dorfplatz 5:22 (St. Pantaleon 5:27) und 6:08 (6:13) weisen für Frühpendler/-innen in alle Richtungen eine zu grosse Lücke auf bzw. bieten keine optimalen Anschlüsse (auch in Richtung Zürich). Besser wäre ein zusätzlicher Kurs, welcher die Züge Liestal-Basel 5:49 und Liestal-Zürich 5:53 erreicht und auch die Wartezeit in Richtung Bern (6:08) verkürzen würde. Wir nehmen zur Kenntnis, dass das AVT gemäss letzter Information vom 3.6.2025 davon ausgeht, dass die Wendeschlaufe bei der Haltestelle Neumatt per Fahrplanwechsel in Betrieb genommen werden kann. Auch wenn geplant ist, die Haltestelle Neumatt grundsätzlich stündlich zu bedienen, so zeigt der Fahrplanentwurf doch, dass die zugesagte stündliche Anfahrt der Haltestelle Neumatt nicht gewährleistet ist. • Morgens bis 11:53 von Liestal in Richtung Nuglar wird die Haltestelle Neumatt via Gempen bedient - mit einer Fahrzeit von 43' und Umsteigen in Gempen! Es ist davon auszugehen, dass erwartet wird, dass die Neumatt-Fahrgäste in dieser Zeit in Nuglar Dorfplatz aussteigen und runterlaufen. Wir geben zu bedenken, dass für gehbehinderte Personen und Personen mit Einkäufen dies sehr umständlich ist, wenn die Haltestelle noch nicht einmal alle Stunden einmal via Wendeschlaufe bedient wird; • An Wochentagen und am Wochenende fährt um 20:16 der letzte Bus ab Neumatt nach Liestal. An Sonn- und Feiertagen fährt zwischen 5:20 und 10:06 kein Bus ab Neumatt. Die Vermutung liegt nahe, dass dies die Zeiten sind, in denen das AVT grundsätzlich auf den Halbstundentakt in unserer Gemeinde verzichten möchte. Mit Befremden haben wir gesehen, dass die Anschlüsse von Basel via Dornach auf die Buslinie 77 bzw. von Gempen via Dornach nach Basel jeweils immer nur 5' Umsteigezeiten enthalten. Es scheint so, als hätte man die Linie 77 auf diese Anschlüsse ausgerichtet. Wir würden erwarten, dass unsere Gemeinde keinen Nachteil dadurch erfährt, dass die Pendelströme primär auf Liestal im Kanton BL ausgerichtet sind, währenddessen Gempen und Dornach beide im Kanton SO liegen.	Post-Auto	K	Dem Konzept liegen detaillierte Tabellenfahrpläne zugrunde, die Bestandteil der Vernehmlassung waren. Die Umsetzung basiert auf diesen Fahrplanentwürfen. Der «Hinketakt» wird zugunsten von Nuglar-St. Pantaleon vorgenommen, damit die Bahnanschlüsse in Liestal optimiert werden können (kürzere Wartezeiten). Der Halbstundentakt wird ausgebaut, sowohl tagsüber, abends (+ 1 Stunde) als auch am Wochenende (heute lediglich Stundentakt). Die Zeiten mit Verdichtung zum Halbstundentakt entsprechen denjenigen des Konzeptentwurfs von 2023. Die Busse mit Ankunft in Liestal Süd zur Minute xx:22 haben Anschluss auf die S33 (Abfahrt xx:26). Die minimal benötigte Umsteigezeit in Liestal ist fix vorgegeben und darf in der Planung nicht unterschritten werden, da ein Anschluss stabil funktionieren muss. Der Hinketakt resultiert, da stündlich ein schlanker Anschluss zur S-Bahn und in der anderen halben Stunde zum IC nach Basel gewährleistet wird. Beim Takt am Nachmittag fehlen in Liestal Anschlüsse nach Zürich sowie in Dornach-Arlesheim nach Basel. Der erste Kurs am Morgen wurde vorverlegt (Ankunft Liestal Süd 05:36 anstatt 05:44), weil SBB Fernverkehr am frühen Morgen in Liestal noch keinen IC-Zug nach Basel mit Abfahrt um 05:49 Uhr führt. Die Bedienung Neumatt in Richtung Nuglar am Vormittag hätte zur Folge, dass der Bus in Liestal ohne Anschluss vom IR37 aus Basel abfahren müsste. In den Zeiten mit Stundentakt (Sonntagmorgen sowie abends nach 21 Uhr) ist die Nachfrage in der Regel zu schwach, um ein gleich dichtes Angebot wie in der Hauptverkehrszeit zu rechtfertigen. In Dornach-Arlesheim beträgt die Umsteigezeit bis am Mittag 5 Minuten, ab dem Mittag hingegen 18, respek-
-----	-----	----------------------	--------	-------------------------------------	---	-----------	---	---

1 – 100 Eingaben Gemeinden [Gde] 101 – 200 Eingaben Gruppen/IG [IG] 201 - 300 Eingaben Schulen / Firmen [S] 301 - 500 Eingaben Private [PP]						U = Umsetzen P = Prüfen O = Offerte K = Kenntnissnahme B = Begründung/Antwort		Kt. Solothurn FP-Jahr 2026 Auswertung Fahrplan-Verfahren 2025	
NR		Ort	Feld	Linienname	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
					Wir betrachten das erste Jahr dieser Linienführung als Versuchsbetrieb i.S.v. § 4 Abs. 2 des ÖVG und erwarten, dass regelmässig Fahrgastzahlen erhoben werden, zumal die Anbindung von Gempen an Liestal auf bestehenden – primär autofahrenden – Arbeits-Pendlerzahlen basieren. Eine Zwischenbilanz unter Einbezug unserer Gemeinde wäre rechtzeitig vor dem Fahrplanverfahren 2027 zu ziehen.				tive 21 Minuten. Es besteht keine Benachteiligung von Liestal. Während in Dornach-Arlesheim stündlich zwei S-Bahnverbindungen in Richtung Basel existieren, sind es in Liestal vier S-Bahn- sowie drei Fernverkehrsverbindungen. Es bestehen somit bedeutend mehr Anschlussmöglichkeiten. Die kontinuierliche Erhebung der Frequenzen und das Monitoring des neuen Konzepts sind vorgesehen. Ein Versuchsbetrieb gemäss § 4 Abs. 2 ÖVG ist nicht vorgesehen; damit wäre auch eine Kostenbeteiligung der Gemeinden gemäss § 7 ÖVG verbunden.
18c	Gde	Nuglar-St. Pantaleon	50.073	Dornach – Gempen – Nuglar – Liestal	Konkrete Anpassungsanträge: • Der Hinketakt ist – wenn immer möglich – zu beheben und dabei stündlich die Wendeschleife Neumatt zu berücksichtigen. • abends bis Betriebsschluss wird der bereits zugesagte Halbstundentakt benötigt, mindestens jedoch bis 22:30. Nicht wenige Personen arbeiten im Gesundheitswesen, Gastgewerbe, in der Industrie, in der Lehre, welche nicht zu normalen Bürozeiten pendeln. Nachts sind lange Wartezeiten besonders unangenehm, ausserdem würde ohne Halbstundentakt die Haltestelle Neumatt erst spät nachts wieder bedient. • Die ersten beiden Kurse sind auf Anschlüsse in alle Richtungen zu optimieren. • Ein Zwischenfazit zur Nutzung der neuen Linie hat in die Fahrplanplanung 2027 einzufließen.	Post-Auto	K		• Ohne Hinketakt entstünden in Liestal längere Wartezeiten auf die Züge. • Der Halbstundentakt abends wurde gegenüber heute um 1h verlängert (21 Uhr). • Die Optimierung ist erfolgt, aus diesem Grund ist der Abstand zwischen dem ersten und dem zweiten Kurs grösser als tagsüber. • Es wird eine Erfolgskontrolle zum neuen Konzept durchgeführt mit der Möglichkeit zu Anpassungen.
18d	Gde	Nuglar-St. Pantaleon	50.073	Dornach – Gempen – Nuglar – Liestal	Hinweis: Bei der Simulation des Fahrplanentwurfs 2026 war während der ganzen Vernehmlassungsfrist die Haltestelle St. Pantaleon bei den Tannen als Haltestelle vermeintlich per 2026 verfügbar. Sollten Betroffene den Fahrplan 2026 konsultiert haben, so sind sie von einer falschen Tatsache ausgegangen, zumal im Mitteilungsblatt der Gemeinde dazu noch keine Information zur Aufhebung dieser Haltestelle publiziert wurde.	Post-Auto	K		Kenntnissnahme.
19a	Gde	Oberbuchsiten	50.851	Oensingen - Hägendorf - Wangen b. Olten - Olten (N51)	Der Gemeinderat Oberbuchsiten hat anlässlich der Sitzung vom 2. Juni 2025 von den Fahrplanentwürfen öffentlicher Verkehr 2026, gültig ab 14. Dezember 2025, Kenntnis genommen. Der Gemeinderat beantragt in diesem Zusammenhang noch nachfolgende Ergänzung: Nachtbus der Linie Olten - Wangen. Olten - Hägendorf - Oensingen N51 Weiterführung Bus Olten Bahnhof ab 03:37 Uhr ebenfalls bis Oensingen Bahnhof (mit Halt in Oberbuchsiten Löwen) Begründung; Um 03.32 Uhr kommt voraussichtlich ab 2026 neu an den Wochenenden noch ein Zug von Zürich herkommend in Olten an (dann käme man mit dem Bus noch in die verschiedenen Dörfer nach Hägendorf bis Oensingen)	BOGG	K		Der zusätzliche Aufwand steht voraussichtlich in einem schlechten Verhältnis zum erwarteten Nutzen. Es sollen vorerst Erfahrungen mit der zusätzlichen Abfahrt in Olten um 03:37 Uhr gesammelt werden. Auch angesichts der finanziellen Vorgaben (Plafonierung öV-Ausgaben durch den Kantonsrat) lässt sich der Wunsch nicht umsetzen.
19b	Gde	Oberbuchsiten	50.126	Oberbuchsiten - Egerkingen - Neuendorf - Wolfwil	Wir weisen im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr, wie in den Vorjahren, auf die Notwendigkeit einer raschmöglichen Busverbindung Oberbuchsiten-Oensingen für die Bevölkerung von Oberbuchsiten hin.	Post-Auto	K		Das Anliegen wird bei künftigen Linienanpassungen bearbeitet.
20	Gde	Oberdorf SO	40.001	Oberdorf – Solothurn – Zuchwil – Rechterswil	Anpassung Linie 1 sonntags (Anschlüsse IC5-Züge am Bahnhof Solothurn): Der Gemeinderat nimmt die geplante Fahrplananpassung zur Kenntnis und hat gegen die vorgeschlagene Lösung keine Einwände.	BSU	K		Kenntnissnahme.

1 – 100 Eingaben Gemeinden [Gde] 101 – 200 Eingaben Gruppen/IG [IG] 201 - 300 Eingaben Schulen / Firmen [S] 301 - 500 Eingaben Private [PP]						U = Umsetzen P = Prüfen O = Offerte K = Kenntnissnahme B = Begründung/Antwort		Kt. Solothurn FP-Jahr 2026 Auswertung Fahrplan-Verfahren 2025	
NR		Ort	Feld	Linienname	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
21	Gde	Obergerlafingen	40.002	Selzach - Bellach - Solothurn - Biberist - Ziebach Rüttenen - Bellach - Solothurn - Biberist - Kriegstetten	Der Gemeinderat Obergerlafingen nimmt vom Schreiben des AVT vom 8. Mai 2024 und dem Entwurf des BSU-Fahrplanes 2025 sowie insbesondere vom Umstand Kenntnis, dass sich auch im 2025 mit Bezug auf den Stundentakt nichts ändern wird. Der Gemeinderat Obergerlafingen ersucht das Amt für Verkehr und Tiefbau, öffentlicher Verkehr, höflich erneut um Kenntnissnahme, dass das Vorhaben der Entflechtung der beiden BSU-Linien 2 und 3 mit der Konsequenz der Einführung des Halbstundentaktes auch für Obergerlafingen für die Gemeinde von höchster Wichtigkeit ist, und ersucht erneut um Mitteilung nach dem Stand der Planung bezüglich der per 2029 in Aussicht gestellten Fertigstellung von RBS-Bahnhof und Bahnhofplatz Süd und der Möglichkeit einer früheren Umsetzung der Linienentflechtung mit dem Einrichten von provisorischen Haltestellen am HB Süd.	BSU	K		Nicht Bestandteil des aktuellen Fahrplanverfahrens. Das Thema wird im Buskonzept Region Solothurn (Erarbeitung im Gang) behandelt.
22a	Gde	Obergösgen	50.517	Dulliken - Obergösgen - Lostorf	Wir stellen regelmässige Anschlussbrüche bei den Kursen 517.17006 (Dulliken, Zentrum an: 6.35h), 517.17008 (Dulliken, Zentrum an: 07:05h) und 17010 (Dulliken, Zentrum an: 07.35h) fest. Aus Sicht der Gemeinden ist die Situation unbefriedigend und wird durch die sehr knappe Fahrordnung der Kurse der BOGG-Linie 517 verursacht. Die aktuelle Situation führt zu Planungsunsicherheit bei den Pendler/-innen, welche diese Verbindungen benutzen und verursacht ohne Gegenmassen mittelfristig Frequenzverluste auf der Linie 517. Wir erwarten, dass mögliche Optimierungen bei der Fahrplangestaltung sowie beim Fahrzeugeinsatz für die kritischen Kurse der Linie 517 geprüft und umgesetzt werden.	BOGG	P/B	Alle Kurse am Morgen ab Mahren werden um 2 Minuten früher abfahren, somit sollte der Anschluss in Dulliken auf die Linie 502 (mit Anschlusssicherung) besser funktionieren. Ab Sommer 2025 soll auch wieder ein «kleineres» Fahrzeug auf der Linie 517 verkehren. Wir fahren zudem mit der Linie 502 in Dulliken 3 Minuten später ab (siehe Antwort auf Eingabe Nr. 362). Umsteigezeit auf Linie 502 somit 7 Minuten, von Linie 502 1 Minute.	Der Vorschlag BOGG wird umgesetzt.
22b	Gde	Obergösgen	50.857	Olten - Trimbach - Lostorf - Niedergösgen	Fahrt 03:37 Uhr ab Olten nur bis Stüsslingen Jura, Haltestellen ab Obergösgen Dorf werden nur zum Aussteigen bedient. Die Haltestelle Obergösgen, Dorf muss zwingend noch mit Ein- und Ausstieg sein.	BOGG	U	Das Anliegen ist berechtigt und wird umgesetzt.	Der Vorschlag wird umgesetzt.

1 – 100 Eingaben Gemeinden [Gde] 101 – 200 Eingaben Gruppen/IG [IG] 201 - 300 Eingaben Schulen / Firmen [S] 301 - 500 Eingaben Private [PP]						U = Umsetzen P = Prüfen O = Offerte K = Kenntnissnahme B = Begründung/Antwort		Kt. Solothurn FP-Jahr 2026 Auswertung Fahrplan-Verfahren 2025	
NR		Ort	Feld	Liniename	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
23	Gde	Oekingingen	40.002	Selzach - Bellach - Solothurn - Biberist - Zielebach Rüttenen - Bellach - Solothurn - Biberist - Kriegstetten	Im Rahmen der Gemeinderatssitzung hat sich der Gemeinderat Oekingingen dazu entschlossen am Anliegen für den Anschluss unserer Gemeinde an den öffentlichen Verkehr festzuhalten. Aus diesem Grund möchten wir hiermit offiziell den Antrag stellen, die Linie 3 bis nach Oekingingen weiterzuführen. Es ist uns bewusst, dass die Verlängerung der Linie 3 bis nach Oekingingen eine zusätzliche Belastung für das bestehende Busnetz darstellen könnte. Daher möchten wir betonen, wie wichtig dies für die Bewohnerinnen und Bewohner von Oekingingen ist. Eine Anbindung an den öffentlichen Verkehr würde die Mobilität der Einwohnerinnen und Einwohner erheblich verbessern und ihnen ermöglichen, unabhängiger von privaten Fahrzeugen zu sein. Des Weiteren würde die Verlängerung der Linie 3 nach Oekingingen auch die Attraktivität der Gemeinde erhöhen. Zusammenfassend bitten wir Sie, die Verlängerung der Linie 3 bis nach Oekingingen ernsthaft zu prüfen. Die Bewohnerinnen und Bewohner sowie die Gemeinde selbst würden von einer Anbindung an den öffentlichen Verkehr profitieren. Wir bedanken uns nochmals für die Gelegenheit, unsere Stellungnahme abgeben zu dürfen, und hoffen auf eine positive Entscheidung.	BSU	K		Nicht Bestandteil des aktuellen Fahrplanverfahrens. Das Thema wird im Buskonzept Region Solothurn (Erarbeitung im Gang) behandelt.
24	Gde	Oensingen	410	Biel/Bienne - Solothurn - Olten	Anschlüsse und Reiseverkehrszeiten in die grossen Zentren sind mit der Anpassung des IC5 auf den IR55 vergleichbar mit dem heutigen Zustand, was als Grundbedingung der Haltung des Oensinger Gemeinderates gilt. Mit der verkürzten Führung wird eine höhere Stabilität erreicht (weniger Verspätungen und/oder Ausfälle), was begrüssenswert ist. Dank dem neuen und komfortableren Rollmaterial (Doppelstock, breitere Türen und Niederflureinstieg) wird für die ÖV-Kunden ein Mehrwert geschaffen. Mit der Rückstufung auf einen IR tut sich die Gemeinde allerdings etwas schwer und würde eine Weiterführung des Namens IC bevorzugen, auch um möglichen Missverständnissen vorzubeugen. Auch bei zukünftigen Planungen und Veränderungen auf der Achse Biel – Zürich sind für Reisen ab Oensingen keine längeren Reisezeiten oder schlechtere Anschlüsse im Vergleich mit der heutigen Situation hinnehmbar. Ebenfalls als Nachteil wird der Wegfall der direkten Verbindung nach Zürich Flughafen beurteilt. Am Abend gibt es auf der Relation Zürich - Olten - Oensingen (-Thal, bzw. Oberaargau) zwischen 21.29 und 23.04 ab Zürich eine Taktlücke und eine Taktverschiebung. Es gibt keine IR55 (oder IC5) Verbindung um 22.29 ab Zürich. Als Verbesserung könnte die Verbindung IC5 540 wie die Verbindung IC5 542 via Oensingen geführt werden. Mit Abfahrt in Zürich um 22.04 ergäbe dies eine Ankunft in Oensingen um 22.53. In der Folge sollte die Verbindung nach Balsthal der Linie 129 in Oensingen statt um 22.49 um 22.55 geführt werden. Da in Balsthal keine Anschlüsse an die Linien 130 und 94 bestehen, stellt die spätere Führung kein Problem dar und auch die Rückführung nach Oensingen sollte machbar sein. Der Kurs 13032 der Linie 129 könnte um 23.06 ab Balsthal mit Ankunft um 23.14 in Oensingen verkehren. Mit der Führung dieser Verbindung würden viele Reisende aus der Region Oensingen und Balsthal markant profitieren. Entsprechend stellen wir den Antrag, den IC 5 540, Zürich ab um 22.04, soll via Oensingen zu führen. Zudem sind geplante Umfahrungen oder Ausfälle für uns maximal im Ausmass des Jahres 2025 tragbar.	SBB FV	P/B	Wir schätzen das Potenzial für zusätzliche IR55 um 22.29 und 23.29 ab Zürich nach Biel/Bienne als zu gering ein. Mit der Umsteigeverbindung IC8 um 22.32 ab Zürich und S20 um 23.11 ab Olten besteht eine gute Alternative. Der IC 5 540 bietet zwischen Solothurn, Biel/Bienne und Lausanne diverse knappe Anschlüsse, weshalb eine Führung via Oensingen nicht sinnvoll ist.	

1 – 100 Eingaben Gemeinden [Gde] 101 – 200 Eingaben Gruppen/IG [IG] 201 - 300 Eingaben Schulen / Firmen [S] 301 - 500 Eingaben Private [PP]						U = Umsetzen P = Prüfen O = Offerte K = Kenntnissnahme B = Begründung/Antwort		Kt. Solothurn FP-Jahr 2026 Auswertung Fahrplan-Verfahren 2025	
NR		Ort	Feld	Liniename	Eingabe/Antrag	TU	Vor- gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
25	Gde	Olten	50.503	Bornfeld – Olten Bahnhof - Meierhof	Das Anliegen der Stadt Olten betrifft die Linie 503 (Bornfeld - Meierhof) und insbesondere die Haltestelle Feldstrasse. Um den Busfahrplan mit dem Schulstart/-ende zu koordinieren, wären folgende Anpassungen wünschenswert: - Ankunft Feldstrasse (von Meierhof kommend) um 7:35 (anstatt wie bisher 7:38) - Ankunft Feldstrasse (von Meierhof kommend) um 13:15 (anstatt wie bisher 13:08) - Abfahrt Feldstrasse (in Richtung Meierhof fahrend) um 11:55 (anstatt wie bisher 11:49) Mit dem Busunternehmen BOGG haben wir bereits Rücksprache genommen. Diese wären für die Anpassungen bereit. Über eine entsprechende Berücksichtigung würden wir uns freuen.	BOGG	K/U		Der Bus, welcher 07:38 Uhr an der Feldstrasse ankommt, kann wie gewünscht auf 07:35 Uhr vorverschoben werden. Ausserdem wird der Bus, welcher ab Feldstrasse 11:50 Uhr zurück fährt wie gewünscht erst um 11:55 Uhr abfahren. Der Ast Bornfeld – Bahnhof bleibt unverändert. Die Anpassungen werden per 11. August 2025 vorgenommen. Abgelehnt wird hingegen die Anpassung am Nachmittag (grössere Auswirkungen auf weitere Reisende, Ast Bornfeld wird in Mitleidenschaft gezogen).
26a	Gde	Schönenwerd	650	Olten - Brugg - Baden - Zürich Olten - Aarau - Lenzburg - Zürich	Die Abfahrtszeiten der S 23 und S 26 am Bahnhof Schönenwerd bleiben unverändert und erlauben gute Verbindungen auf die Fernverkehrszüge Richtung Zürich, Bern, Basel, Solothurn und Luzern. Wie bereits in unserem Schreiben zum Fahrplanentwurf 2025 erwähnt, besteht eine interessante Zugsverbindung mit dem RE 6 nach Arth-Goldau (an Samstagen, Sonn- und allgemeinen Feiertagen): 3 Zugsläufe Olten - Arth-Goldau (Schönenwerd ab 06:46 / 07:46 / 08:46). Leider ist die Rückkehr mit dem RE 6 nach wie vor nur bis Aarau (Arth-Goldau ab 17:23 / 18:23 / 19:23) möglich. Die Weiterfahrt nach Schönenwerd ist mit einer Wartezeit von 25' auf die S 23 verbunden. Gibt es eine Alternative?	SBB	K		Siehe Begründung der SBB aus dem Vorjahr (<i>Die Ankunft in Aarau ist erst nach dem RE12 möglich. Danach gibt es keine Slots mehr Richtung Olten aufgrund der FV-Welle und der Gleisbelegung in Olten. Aus diesen Gründen ist die Verlängerung nach Olten nicht möglich</i>).
26b	Gde	Schönenwerd	650	Olten - Brugg - Baden - Zürich Olten - Aarau - Lenzburg - Zürich	Nach wie vor unbefriedigend ist, dass der Flughafen Zürich nicht vor 06:00 von Schönenwerd aus erreichbar ist. Wir fragen uns, ob es nicht möglich wäre, eine S 26 bereits um 04:37 ab Olten verkehren zu lassen. Damit bestünde die Möglichkeit, in Aarau den Anschluss an den IR 2155 (Aarau ab 04:56, Zürich Flughafen an 05:41) sicherzustellen.	SBB	K		Am Samstag- und am Sonntagmorgen ist der Flughafen Zürich von Schönenwerd mit der SN11 sogar ohne Umsteigen zu erreichen (Schönenwerd ab 03:44 Uhr – Flughafen an 04:45 Uhr).
26c	Gde	Schönenwerd	div.	div.	Den Ausbau der Spätverbindungen bei Bahn und Bus begrüssen wir, machen aber darauf aufmerksam, dass die Sicherheit der Reisenden und des Personals sowohl in den Fahrzeugen als auch an den Bahnhöfen unbedingt gewährleistet sein muss. In den späten Zügen (vor und nach Mitternacht) und in gewissen Regionen scheinen die Sicherheitsmassnahmen ungenügend.	div.	K		Kenntnissnahme. Nicht Bestandteil des Fahrplanverfahrens.

1 – 100	Eingaben Gemeinden [Gde]
101 – 200	Eingaben Gruppen/IG [IG]
201 - 300	Eingaben Schulen / Firmen [S]
301 - 500	Eingaben Private [PP]

U = Umsetzen
P = Prüfen
O = Offerte
K = Kenntnisnahme
B = Begründung/Antwort

Kt. Solothurn
FP-Jahr 2026
Auswertung
Fahrplan-Verfahren 2025

NR		Ort	Feld	Liniennamen	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton																								
26d	Gde	Schönenwerd	50.203 / 50.501	Aarau - Schönenwerd – Gretzenbach Egerkingen - Hägendorf - Olten - Gösgen - Schönenwerd	Verschiedentlich wurden wir auf die Umsteigebeziehungen der Buslinien 3 (Erschliessung des Gebietes «Feld» in Schönenwerd) auf die Buslinie 501 (nördliche Aareseite) angesprochen. Moniert wurde, dass der frühere Fahrplan zwar eine Umsteigezeit von 3' auswies, diese aber im Berufsverkehr zu knapp sei, wodurch der Bus 501 oft nicht erreicht werden könne. Wir stellen fest, dass im Fahrplan 2026 nun 4' Umsteigezeit ausgewiesen sind, was den angetönten Bedürfnissen entgegenkommen sollte. <table><tr><th colspan="3">Buslinie 3 Abfahrten</th><th colspan="3">Buslinie 501 Abfahrten</th></tr><tr><td>Schachenstrasse</td><td>xx:43</td><td>xx:13</td><td>Bahnhof</td><td>xx:48</td><td>xx:18</td></tr><tr><td>Tannheim</td><td>xx:46</td><td>xx:16</td><td>Tannheim</td><td>xx:50</td><td>xx:20</td></tr><tr><td>Bahnhof</td><td>xx:49</td><td>xx:19</td><td>Olten Bhf</td><td>xx:10</td><td>xx:40</td></tr></table>	Buslinie 3 Abfahrten			Buslinie 501 Abfahrten			Schachenstrasse	xx:43	xx:13	Bahnhof	xx:48	xx:18	Tannheim	xx:46	xx:16	Tannheim	xx:50	xx:20	Bahnhof	xx:49	xx:19	Olten Bhf	xx:10	xx:40	BBA / BOGG	P/B	Antwort BBA: Die Linie 3 ist auf Bahn-Anschlüsse in Aarau und Schönenwerd ausgerichtet. Bei hohem Verkehrsaufkommen oder Abwarten von Anschlüssen in Aarau sind Verspätungen möglich. Ein Abwarten von verspäteten Anschlüssen ist in Schönenwerd Tannheim aufgrund der nicht überholbaren Fahrbahnhaltestellen nicht möglich. Antwort BOGG: Kenntnisnahme. Die Zeiten bleiben unverändert, Anschluss ist mehrheitlich gewährt. Siehe auch Antwort auf Eingabe Nr. 358.	
Buslinie 3 Abfahrten			Buslinie 501 Abfahrten																														
Schachenstrasse	xx:43	xx:13	Bahnhof	xx:48	xx:18																												
Tannheim	xx:46	xx:16	Tannheim	xx:50	xx:20																												
Bahnhof	xx:49	xx:19	Olten Bhf	xx:10	xx:40																												
26e	Gde	Schönenwerd	650	Olten - Brugg - Baden - Zürich Olten - Aarau - Lenzburg - Zürich	Wie von den SBB zu erfahren ist, wird mit dem Bau des Wendegleises voraussichtlich nicht vor 2031 begonnen. Zudem wurde festgehalten, dass das Wendegleis vorerst zum Abstellen der Züge dient und ein Halt in Schönenwerd erst später in den Fahrplan einbezogen wird. Wir gehen davon aus, dass der Fahrplan in den kommenden Jahren stabil bleibt und hoffen auf Ihre Unterstützung bei den Planungsarbeiten der SBB zum Wendegleis und den Vorstellungen zur Gestaltung des Fahrplans.		K		Kenntnisnahme. Nicht Bestandteil des Fahrplanverfahrens.																								

1 – 100 Eingaben Gemeinden [Gde] 101 – 200 Eingaben Gruppen/IG [IG] 201 - 300 Eingaben Schulen / Firmen [S] 301 - 500 Eingaben Private [PP]						U = Umsetzen P = Prüfen O = Offerte K = Kenntnissnahme B = Begründung/Antwort		Kt. Solothurn FP-Jahr 2026 Auswertung Fahrplan-Verfahren 2025	
NR		Ort	Feld	Linienname	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
27a	Gde	Selzach	40.022	Bellach - Lommiswil - Selzach - Bettlach - Grenchen Fichtenweg	Vielen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Fahrplanverfahren 2026. Die versprochene Taktverdichtung aus dem Buskonzept Grenchen und Umgebung wurde umgesetzt, was wir sehr begrüßen. Kritisch beurteilen wir jedoch: - Die Umsteigezeit beim Bahnhof in Selzach in die S20 Olten-Solothurn-Biel von 13 Minuten (Bus Bellach Schulhaus in Richtung Grenchen Fichtenweg). - Sämtliche Wartezeiten beim Umsteigen aus und nach Altreu: Wer mit dem Bus aus Altreu kommend in Selzach am Bahnhof den Zug nehmen will, wartet mindestens 16 Minuten, sowohl in Richtung West (Grenchen/ Biel) als auch in Richtung Ost (Solothurn). Wer aus Solothurn kommend am Bahnhof Selzach den Bus Richtung Altreu nehmen will, wartet mindestens 17 Minuten, wer aus Grenchen / Biel kommt, wartet sogar 24 Minuten. - Am Wochenende bewegen sich die Wartezeiten in demselben Rahmen (18 respektive 24 Minuten für den Anschluss vom Zug auf den Bus, 16 respektive 23 Minuten für den Anschluss vom Bus auf den Zug). Es ist nur schwer denkbar, dass bei diesen Wartezeiten viele Touristen auf den öffentlichen Verkehr umsteigen werden. Aus unserer Sicht sind diese Wartezeiten zu lang und das schmälert die Attraktivität dieses ÖV-Angebotes wesentlich.	BGU	K		Die Anschlusspriorität der Buslinie 22 liegt am Bahnhof Selzach auf kurzen Umsteigezeiten zwischen dem Dorf und der S20 von/nach Solothurn. Richtung Biel bietet sich Bettlach für den Umstieg auf die S20 an. (4 Minuten). Die weiteren Anschlüsse sind damit weitgehend fixiert und können leider nicht verbessert werden.
27b	Gde	Selzach			Wir möchten an dieser Stelle wiederholt auf die unbefriedigende Situation in Bezug auf die Busanbindung in Fahrtrichtung Solothurn aufmerksam machen. Aufgrund zahlreicher Rückmeldungen aus der Bevölkerung stellen wir fest, dass diese Anbindung einem grossen Bedürfnis entspricht. Die Einwohnergemeinde Selzach ist eine schnell wachsende Gemeinde und sollte deshalb auch über eine adäquate ÖV-Anbindung verfügen.	BSU	K		Nicht Bestandteil des aktuellen Fahrplanverfahrens.
28	Gde	Solothurn	410	Biel/Bienne – Solothurn – Olten	Einzigste Änderung für Solothurn: Der IC51 Basel SBB–Laufen–Grenchen Nord–Biel/Bienne wird bis Lausanne verlängert, gegenüber heute fährt der IC51 zwischen Basel und Biel um eine halbe Stunde versetzt. Anstelle des heutigen RE56 Biel/Bienne–Delémont–Meroux (F) verkehrt der IR56 zwischen Biel/Bienne und Basel, dieser wird von der BLS betrieben und erlaubt ein barrierefreies Ein- und Aussteigen. Die beiden Linien bilden zusammen den Halbstundentakt im Fernverkehr zwischen Biel und Basel. Wir haben von Seiten Stadt (Angebot bleibt gleich, besser Velos und Gehbehinderte) keine Bemerkungen.	SBB FV	K		Kenntnissnahme. IC51 und IR56 bedienen Grenchen Nord und fahren nicht via Solothurn.
29a	Gde	Stüsslingen	50.507	Rohr - Stüsslingen - Lostorf - Trimbach - Olten - Kappel - Egerkingen	Der Gemeinderat Stüsslingen hält wiederum fest, dass der Ortsteil Rohr sehr schlecht erschlossen ist. Anlässlich einer regen Diskussion im Gemeinderat wurde die Option Rufbus zum grossen Thema. Eine gute Möglichkeit für weniger dicht besiedelte Gebiete. Dies zum ÖV-Tarif, Angebot mittels App, für eine Verbindung vom Ausgangspunkt bis zur nächsten ÖV-Hauptlinie. Antrag Gemeinderat Stüsslingen: Überprüfung der Möglichkeiten eines Rufbusses in unserer Umgebung. Für uns geht es insbesondere um den Ortsteil Rohr, aber auch Beispiele wie Mahren und das Schafmatt-Wandergebiet. Analyse und Beantwortung / Lösungsfindung, Optionen.	BOGG	K		Das AVT hält die technologische Entwicklung im Auge. Gegenwärtig würden mit einem Rufbus die Vorgaben des ÖV-Gesetzes in Bezug auf die minimale Wirtschaftlichkeit nicht erfüllt.
29b	Gde	Stüsslingen	50.507	Rohr - Stüsslingen - Lostorf - Trimbach - Olten - Kappel - Egerkingen	Für Stüsslingen sehr wichtig, dass die Verbindungen zu Schulzeiten bestehen bleiben. Die Schüler/-innen aus Rohr sind darauf angewiesen. Zusätzlich wird angeregt, dass die Busbetriebe die Anbindungen für die Kreisschüler besser abstimmen müssen. Es kommt immer wieder vor, dass Anschlussbusse verpasst werden und die Schüler dann eine halbe Stunde warten müssen. Wir bedanken uns für Ihre wohlwollende Prüfung unserer Anliegen und freuen uns bezüglich Rufbus auf eine entsprechende Rückmeldung.	BOGG	B	Linie 507 fährt Rohr – Kreisschule direkt, somit kein Umsteigen und keine Anschlüsse, die beachtet werden müssen.	

1 – 100	Eingaben Gemeinden [Gde]
101 – 200	Eingaben Gruppen/IG [IG]
201 - 300	Eingaben Schulen / Firmen [S]
301 - 500	Eingaben Private [PP]

U = Umsetzen
P = Prüfen
O = Offerte
K = Kenntnissnahme
B = Begründung/Antwort

Kt. Solothurn
FP-Jahr 2026
Auswertung
Fahrplan-Verfahren 2025

NR		Ort	Feld	Liniename	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
30	Gde	Welschen-rohr-Gäns-brunnen	50.129	(Oensingen -) Balsthal - Mat-zendorf - Wel-schenrohr - Gäns-brunnen	Dokument Beilage FP-Verfahren / Änderungen Buslinien B35 / PostAuto / Fahrplanfeld 50.129 Datum stimmt nicht. Änderung per 06.06.2026 und nicht 2025. Die Wiederinbetriebnahme ist per 2026 geplant.	Post-Auto	K		Im Vorversand an die Gemeinden hat sich in der Beilage bei den tabellarisch aufgeführten Änderungen Bus ein Datusfehler eingeschlichen, welcher in den öffentlich zugänglichen Unterlagen bereits korrigiert wurde. Die Angaben bei den Änderungen Bahn waren hingegen von Anfang an korrekt.

1 – 100 Eingaben Gemeinden [Gde] 101 – 200 Eingaben Gruppen/IG [IG] 201 - 300 Eingaben Schulen / Firmen [S] 301 - 500 Eingaben Private [PP]						U = Umsetzen P = Prüfen O = Offerte K = Kenntnissnahme B = Begründung/Antwort		Kt. Solothurn FP-Jahr 2026 Auswertung Fahrplan-Verfahren 2025	
NR		Ort	Feld	Linienname	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
101a	IG	Region Thal	div.	div.	Mit Freude nehmen wir zur Kenntnis, dass auf der Linie 130 Balsthal-Ramiswil (-Passwang) (bisher Teil der Linie 115) wochentags ein durchgehender Halbstundentakt eingeführt wird und dass sonntags zusätzliche Kurse über den Passwang angeboten werden. Weiter begrüßen wir die durchgehend gleichen Fahrzeiten auf der Linie 94 Balsthal-Waldenburg. Ebenfalls begrüßen wir den Einsatz von Doppelstockfahrzeugen auf der Linie IR55 Biel-Zürich. Dass mit der neuen Linie IR55 die direkten Verbindungen zum Flughafen Zürich ab Oensingen wieder entfallen, trübt die Freude jedoch.	div.	K		Kenntnissnahme.
101b	IG	Region Thal	50.130	Balsthal - Mümliswil - Ramiswil (- Passwang - Breitenbach - Laufen)	Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 verkehrt am Wochenende und an Feiertagen der erste Kurs der Linie 130 eine halbe Stunde später. Dies stellt eine Verschlechterung des Angebotes dar. Der erste Kurs am Wochenende sollte bereits eine Stunde früher verkehren. <u>Antrag 1:</u> Der erste Kurs der Linie 130 an den Wochenenden und Feiertagen soll bereits um 05.15 und nicht erst um 06.15 ab Ramiswil verkehren.	Post-Auto	K		Aus Kostengründen ist eine Umsetzung dieses nachvollziehbaren Wunsches nicht möglich.
101c	IG	Region Thal	50.130	Balsthal - Mümliswil - Ramiswil (- Passwang - Breitenbach - Laufen)	Im Fahrplan 2026 fehlt auf der Linie 130 die Verbindung ab Ramiswil um 23.45. Diese soll wieder aufgenommen werden. <u>Antrag 2:</u> Der Kurs 15150 der Linie 130 Ramiswil ab um 23.45 soll wieder aufgenommen werden.	Post-Auto	P/U	Kann umgesetzt werden.	Der im Entwurf fehlende Kurs wird in den Fahrplan aufgenommen, (Nächte Fr/Sa und Sa/So), anstelle einer sonst nötigen Leerfahrt.
101d	IG	Region Thal	50.094 50.129 50.130	Balsthal - Langenbruck – Waldenburg (Oensingen -) Balsthal - Matzendorf - Welchenrohr – Gänsbrunnen Balsthal - Mümliswil - Ramiswil (- Passwang - Breitenbach - Laufen)	Spätabends werden seit dem Fahrplan 2024 die Anschlüsse der Linien 129, 115 und 94 in Balsthal in alle Richtungen sichergestellt. Es sind schlanke Anschluss zwischen dem Dünnerntal und Guldental und auch Richtung Holderbank/Langenbruck und umgekehrt möglich. Tagsüber (Morgen bis Abend) sind diese Anschlüsse nicht gewährleistet. Es wäre wünschenswert, wenn diese Anschlüsse auch tagsüber gewährleistet werden könnten. Zumindest an den Wochenenden wären die Anschlüsse zu gewährleisten, weil ansonsten in Balsthal jeweils über 50 Minuten auf den nächsten Anschluss gewartet werden muss (1h Takt aller drei Linien 129, 130 und 94)! Dass dies nicht einfach und auch nicht in alle Richtungen möglich ist, ist bewusst. Vielleicht ergibt sich jedoch eine Variante, welche wir bisher nicht erkannt haben. <u>Antrag 3:</u> Es soll abgeklärt werden, wie die Linien 129, 130 und 94 an den Wochenenden auch tagsüber in Balsthal verknüpft und damit nicht nur die Anschlüsse in Richtung Oensingen, sondern in alle Richtungen gewährleistet werden können.	Post-Auto	K		Siehe Begründung von PostAuto aus dem Vorjahr (<i>Die Abfahrtszeit der Linie 129 in Balsthal, Bahnhof um xx:22 Uhr ist gegeben, weil ansonsten der Anschluss in Gänsbrunnen an den EV von/nach Moutier, resp. an die S21 von/nach Solothurn nicht mehr möglich ist</i>). Anschlüsse zwischen den drei Buslinien können somit nicht ermöglicht werden.
101e	IG	Region Thal	50.129 50.130	(Oensingen -) Balsthal - Matzendorf - Welchenrohr – Gänsbrunnen Balsthal - Mümliswil - Ramiswil (- Passwang - Breitenbach - Laufen)	Auf den Linien 129 und 130 besteht auch mit dem Fahrplan 2026 am Wochenende immer noch nur ein Stundentakt. Dies soll verbessert werden. Die markanten Zunahmen der touristischen Fahrgäste in den letzten Jahren an den Wochenenden zeigen das Bedürfnis nach zusätzlichen Verbindungen. Zusätzliche Kurse an Samstagen und Sonntagen zwischen 11. 00 und 18.00 Uhr würde die Attraktivität markant verbessern. Zudem würde damit der Antrag 3 zum Teil hinfällig, da sich die Wartezeiten entsprechend verkürzen. Antrag 4: An den Wochenenden soll auf den Linien 129 und 130 zu den Hauptreisezeiten (zwischen 11.00 und 18.00 Uhr) zusätzliche Kurse angeboten werden.	Post-Auto	K		Aus Kostengründen ist eine Umsetzung dieses nachvollziehbaren Wunsches nicht möglich und aus Nachfragesicht im Vergleich mit anderen Linien im Kanton Solothurn nicht gerechtfertigt.

1 – 100 Eingaben Gemeinden [Gde] 101 – 200 Eingaben Gruppen/IG [IG] 201 - 300 Eingaben Schulen / Firmen [S] 301 - 500 Eingaben Private [PP]						U = Umsetzen P = Prüfen O = Offerte K = Kenntnisnahme B = Begründung/Antwort		Kt. Solothurn FP-Jahr 2026 Auswertung Fahrplan-Verfahren 2025	
NR		Ort	Feld	Liniename	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
101f	IG	Region Thal	410	Biel/Bienne – Solothurn – Olten	Am Abend gibt es auf der Relation Zürich - Olten - Oensingen (-Thal, bzw. Oberaargau) zwischen 21.29 und 23.04 ab Zürich eine Taktlücke und eine Taktverschiebung. Es gibt keine IR55- oder IC5-Verbindung um 22.29 oder um 22.39 ab Zürich. In der Gegenrichtung ab Biel sind IR55 vorgesehen. Als Verbesserung müssten um 22.29 und um 23.29 ebenfalls IR55 ab Zürich nach Biel geführt werden. Alternativ könnte auch die Verbindung IC5 540 wie die Verbindung IC5 542 via Oensingen geführt werden. Mit Abfahrt in Zürich um 22.04 ergäbe dies eine Ankunft in Oensingen um 22.53. In der Folge sollte die Verbindung nach Balsthal der Linie 129 in Oensingen statt um 22.49 um 22.55 geführt werden. Da in Balsthal keine Anschlüsse an die Linien 130 und 94 bestehen, stellt die spätere Führung kein Problem dar und auch die Rückführung nach Oensingen sollte machbar sein. Der Kurs 13032 der Linie 129 könnte um 23.06 ab Balsthal mit Ankunft um 23.14 in Oensingen verkehren. Alternativ könnte ein weiterer IR55 um 22.29 ab Zürich nach Biel geführt werden. Mit der Führung dieser Verbindung würden viele Reisende aus der Region Oensingen und Balsthal markant profitieren. <u>Antrag 5a:</u> Mindestens um 22.29 und allenfalls auch um 23.29 sind ab Zürich ebenfalls IR55 via Oensingen nach Biel zu führen. <u>Antrag 5b:</u> Alternativ zum Antrag 5a könnte der IC 5 540, Zürich ab um 22.04, via Oensingen geführt werden. In der Folge ist die Fahrlage der Kurse 13017 und 13032 der Linie 129 ebenfalls anzupassen.	SBB FV	P/B	Wir schätzen das Potential für zusätzliche IR55 um 22.29 und 23.29 ab Zürich nach Biel/Bienne als zu gering ein. Mit der Umsteigeverbindung IC8 um 22.32 ab Zürich und S20 um 23.11 ab Olten besteht eine gute Alternative. Der IC5 540 bietet zwischen Solothurn, Biel/Bienne und Lausanne diverse knappe Anschlüsse, weshalb eine Führung via Oensingen nicht sinnvoll ist.	
102a	IG	VCS	div.	div.	Der VCS dankt dem Amt für seine Bemühungen das Angebot des öffentlichen Verkehrs im Kanton Solothurn stetig zu verbessern. Bei der Durchsicht konnten wir wiederum erfreuliche oder nachvollziehbare Anpassungen erkennen. Bei der Verschlechterung im Leimental hoffen wir noch auf entsprechende Anpassungen.	div.	K		Kenntnisnahme.
102b	IG	VCS	div.	div.	Neues Buskonzept Grenchen Betreffend dem neuen Buskonzept Grenchen erreichten uns positive Stimmen aus dieser Region. Das neue Buskonzept sei gut, da gäbe es nichts zu beanstanden. Speziell erwähnt wurden z.Bsp. die neue Durchmesserlinie Biel–Lengnau–Grenchen Nord–Grenchen Süd–Neckarsulm–Bettlach und auch die neuen Direktverbindungen innerhalb der Agglomeration Grenchen, welche die grossen Arbeitsgebiete Bözingenfeld und Neckarsulm an die Knotenpunkte Grenchen Nord und Grenchen Süd anschliessen. Ebenfalls die vielen Taktverdichtungen und die Anbindung der nördlichen Quartiere mit drei starken Linien und einem 15'-Takt gefallen. Weite Teile des Stadtgebiets von Grenchen liegen damit in der öV-Gütekategorie C und bietet zuverlässige Anschlüsse an die Bahn in Grenchen Nord und Grenchen Süd.	BGU	K		Kenntnisnahme.
102c	IG	VCS	410	Biel/Bienne – Solothurn – Olten	Positiv erwähnen möchten wir auch die stündliche Verbindung nach Zürich mit doppelstöckigem Rollmaterial, was zu einem erleichterten Velotransport und autonomer Benutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Reisende führt. Von einem Mitglied wird zwar bedauert, dass dieser Zug nur bis HB Zürich geführt wird. Aber für den VCS wiegen die Vorteile vor. Ein stündlicher Anschluss Grenchen–HB Zürich und alle zwei Stunden Grenchen–Flughafen ZH finden wir ein gutes Angebot. Sehr erfreut hat uns die Meldung bezüglich dem IR55 auf der Jurasüdfusslinie Olten–Solothurn–Biel in dem wieder Velos ohne Reservierung transportieren werden können. Gerade in der Sommerzeit entspricht dies einem Bedürfnis und lässt spontane Ausflüge/Routenänderungen zu.	SBB FV	K		Kenntnisnahme. Laut Fahrplanentwurf wird die Direktverbindung Grenchen – Zürich Flughafen nicht mehr angeboten (auch nicht alle zwei Stunden). Ausnahme: Am Wochenende mit Durchbindung IR55 und IC1 (siehe Antwort auf Eingabe Nr. 10a).

1 – 100	Eingaben Gemeinden [Gde]
101 – 200	Eingaben Gruppen/IG [IG]
201 - 300	Eingaben Schulen / Firmen [S]
301 - 500	Eingaben Private [PP]

U = Umsetzen
P = Prüfen
O = Offerte
K = Kenntnisnahme
B = Begründung/Antwort

Kt. Solothurn
FP-Jahr 2026
Auswertung
Fahrplan-Verfahren 2025

NR		Ort	Feld	Liniename	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
102d	IG	VCS	230	Biel/Bienne - Moutier - Delémont - Laufen - Basel	Positiv ist natürlich auch, dass von Grenchen Nord neu halbstündlich Züge Richtung Basel und Richtung Westen fahren.	SBB FV	K		Kenntnisnahme.
102e	IG	VCS	50.077	Dornach - Gempfen - Nuglar - Liestal	Besorgte VCS-Mitglieder aus dem Schwarzbubenland kontaktierten uns betreffend der Buslinie: B25, 50.077, Dornach-Arlesheim–Gempfen–Nuglar–St. Pantaleon–Liestal. Mit einem lachenden und einem weinenden Auge nehmen sie nun von der vorliegenden Lösung Kenntnis. Zwar werde die Haltestelle Neumatt in Nuglar weiterhin bedient, jedoch leider nur noch durch jeden zweiten Bus. Aber ein Problem werde der Anschluss in Liestal nach Olten sein. Der VCS hofft, dass das nicht zutreffen wird und das AVT bemüht sein wird, eine optimale Lösung zu finden.	Post-Auto	K		Kenntnisnahme. Die Linie 77 weist in Liestal gute Anschlüsse nach Olten auf (am Vormittag 1x / h auf die S3 und 1x / h auf den IR27). Keine guten Anschlüsse sind hingegen auf den IC in Richtung Olten – Bern möglich.
102f	IG	VCS	div.	div.	Verschlechterungen Laufental Mit dem Fahrplan 2026 gibt es im Rahmen des Buskonzepts Laufental–Dorneckberg 2026 einige Verschlechterungen für Fahrten von Dörfern rund um Laufen via Laufen nach Basel. Mindestens aus Kleinlützel, Wahlen bei Laufen, Liesberg und Breitenbach werden die Verbindungen schlechter trotz Doppelspurausbau und des damit verbundenen neuen Angebots von bis zu fünf Zügen von Laufen nach Basel. Nach der einschneidenden Bauzeit für den Doppelspurausbau Duggingen–Grellingen sind diese Verschlechterungen kein gutes Argument für die Menschen im Laufental, künftig auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen. Für einzelne Strecken wie von Kleinlützel, Wahlen oder Breitenbach nach Basel gab es bislang am Morgen zur Hauptverkehrszeit besonders schnelle Verbindungen, mit denen die Reisenden in nur wenig mehr als einer halben Stunde in Basel SBB waren. Sämtliche dieser «Turbo-Verbindungen» sind im Fahrplanentwurf 2026 nicht mehr zu finden. Diese Turboverbindungen sind denn auch mit dem Auto bezüglich Fahrtzeit auf Augenhöhe. Neu sind die Warte-/Umsteigezeiten im Bahnhof Laufen deutlich länger. Wo noch im Fahrplan 2025 teilweise Verbindungen mit 2 min meist aber 5 min Wartezeit angegeben sind, sind nun mindestens 8 min vorgesehen. Dabei bietet der Bahnhof Laufen ungenügenden Wetterschutz. Unsere Erwartung ist, dass mit dem Fahrplan-Entwurf 2026 diese Verschlechterungen der Verbindungen vermieden werden. Auch kürzere Wartezeiten müssen geprüft werden, so dass die Verschlechterungen allenfalls vermindert werden können. Nur ein attraktiver öffentlicher Verkehr hilft mit die MiV-Nutzenden zum Umsteigen zu bewegen und so die Umwelt zu schonen und die Strassen zu entlasten. Mit dem vorliegenden Fahrplanentwurf ist es ihnen mehrheitlich gelungen, den ÖV im Kanton Solothurn ein Stück attraktiver zu machen. Wir hoffen, dass die geplanten Verschlechterungen im Laufental noch überdacht und verbessert werden, um die umweltfreundliche Mobilität in dieser Region zu stärken.	Post-Auto	K		Siehe Antwort auf Eingabe 16) der Gemeinde Kleinlützel.

1 – 100	Eingaben Gemeinden [Gde]
101 – 200	Eingaben Gruppen/IG [IG]
201 - 300	Eingaben Schulen / Firmen [S]
301 - 500	Eingaben Private [PP]

U = Umsetzen
P = Prüfen
O = Offerte
K = Kenntnissnahme
B = Begründung/Antwort

Kt. Solothurn
FP-Jahr 2026
Auswertung
Fahrplan-Verfahren 2025

NR		Ort	Feld	Linienname	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
103a	IG	Pro Bahn Schweiz	410	Biel/Bienne – Solothurn – Olten	IC5 15xx in Zürich nicht brechen: IR55 bis St. Gallen durchbinden bzw. IC5 15xx Zürich– St. Gallen mit IRD RABe 512 führen. Wichtig ist die Durchbindung sowohl für den Jurasüdfuss als auch für Emmental–Oberaargau (Anschluss in Olten von IR17). Winterthur ab ..58/an ..02 mit schnellem Fahrgastwechsel dank Niederflureingang ergibt eine Fahrzeit von 34 Min. bis/ab St. Gallen, was auch ohne Neigetechnik problemlos fahrbar ist, inkl. Reserve. Auch die Zugfolge ab Wil SG für die S1 bzw. S35 bleibt gewährleistet. Den früheren EC aus Lok und Wagen (nicht spurtstark) standen 35 Min. zur Verfügung.	SBB FV	P/B	Eine Durchbindung der IR55 und IC5 in Zürich HB ist leider nicht möglich. Die beiden Linien haben unterschiedliche Anforderung an das Rollmaterial. Die IC5-Züge Zürich–St. Gallen müssen mit dem Einsatz der Neigetechnik verkehren, um die geplante Fahrzeit einhalten zu können. Dies erfüllen lediglich die ICN (und die Astoro). Die IR55-Züge Biel–Grenchen Süd–Zürich müssen mit spurtstarkem Rollmaterial verkehren, was die ICN nicht erfüllen. Aus diesem Grund müssen wir das Begehren leider ablehnen.	
103b	IG	Pro Bahn Schweiz	650	Olten - Brugg - Baden - Zürich Olten - Aarau - Lenzburg - Zürich	Der Anschluss in Zürich HB von den IC aus Stuttgart–Schaffhausen und der S9 aus Schaffhausen an den IR55 nach Biel muss mit 6 Min. Umsteigezeit offiziell hergestellt sein.	SBB FV	P/B	Dies ist so vorgesehen.	
103c	IG	Pro Bahn Schweiz	411	Moutier – Solothurn	Mit der durchgehenden Wiederinbetriebnahme der Strecke soll das Angebot der S20 systematisiert werden: S20 täglich bis Langendorf, werktags weiter nach Lommiswil, sonntags (9–18 Uhr) nach Oberdorf (unverändert).	SBB	K		Ein neues Konzept bei der S21 kommt erst zum Zeitpunkt der halbstündlichen Durchbindung S20 Biel/Bienne – Solothurn zum Tragen (voraussichtlich Dezember 2026). Voraussetzung bildet die Leistungssteigerung ABS/NBS (Güterzüge via Wanzwil – Subingen).

1 – 100	Eingaben Gemeinden [Gde]	U = Umsetzen	Kt. Solothurn FP-Jahr 2026 Auswertung Fahrplan-Verfahren 2025
101 – 200	Eingaben Gruppen/IG [IG]	P = Prüfen	
201 - 300	Eingaben Schulen / Firmen [S]	O = Offerte	
301 - 500	Eingaben Private [PP]	K = Kenntnissnahme B = Begründung/Antwort	

NR		Ort	Feld	Liniennamen	Eingabe/Antrag	TU	Vor- gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
1 – 100				Eingaben Gemeinden [Gde]			U = Umsetzen	Kt. Solothurn FP-Jahr 2026 Auswertung Fahrplan-Verfahren 2025	
101 – 200				Eingaben Gruppen/IG [IG]			P = Prüfen		
201 - 300				Eingaben Schulen / Firmen [S]			O = Offerte		
301 - 500				Eingaben Private [PP]			K = Kenntnissnahme B = Begründung/Antwort		

NR		Ort	Feld	Liniennamen	Eingabe/Antrag	TU	Vor- gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
301	PP		230	Biel/Bienne – Moutier – Delémont – Laufen – Basel	Warum hält kein IR56 und kein IC51 in Dornach-Arlesheim: Wichtiger Verkehrsknoten Birstal (Umsteigepunkt) wird sträflich vernachlässigt. Keine Aufwertung öV auf diese Weise möglich.	SBB FV / BLS FV	K		Der Fernverkehrshalt Dornach-Arlesheim im kurzfristigen Zeithorizont ist aus diversen Gründen nicht möglich (minimale Wendezeit Basel SBB, Peronlängen Dornach-Arlesheim, Sicherstellung Aufwärtskompatibilität).
302	PP		308	Bern – Solothurn	Reaktivierung der aufgehobenen Haltestellen (dank neuem "Bummler"-Konzept Bern-Bätterkinden) zwischen Bätterkinden und Solothurn: - Kräiligen - Ammannsegg - Bleichenberg	RBS	K		Die S8 verkehrt zwischen Bern und Bätterkinden. Die ehemaligen Bahnhalte Küttigkofen-Kräiligen, Ammannsegg und Bleichenberg liegen hingegen zwischen Bätterkinden und Solothurn.
303	PP	Embrach	410	Biel/Bienne – Solothurn – Olten	Dass in Grenchen neu kein IC mehr hält, sondern nur noch ein Interregio, lässt sich wohl leider nicht mehr ändern. Was sich aber sehr wohl verbessern liesse, ist der Anschluss der S20 in Solothurn an den IC5. Bitte passen Sie den Fahrplan so an, dass die Umsteigezeit in Solothurn nicht regelmässig fast 15 Minuten beträgt, sondern idealerweise auf 3–4 Minuten verkürzt wird. Dadurch verkürzt sich die Reisezeit spürbar – insbesondere in Richtung Flughafen Zürich, da es neu keine Direktverbindung mehr von Grenchen dorthin gibt. Vielen Dank.	SBB	K		Die Züge der S20 sind in die Anschlussknoten in Biel/Bienne und in Olten eingebunden. Für eine Anschlussoptimierung S20/IC5 in Solothurn existiert kein Spielraum.
304	PP		410	Biel/Bienne – Solothurn – Olten	Ich fände es sehr schlimm, wenn es die Zugverbindung des IC5 (Zürich/Rorschach - Lausanne) tatsächlich nur noch stündlich geben würde. Konkret bin ich auf die Verbindung 7:26 ab Solothurn mit Ankunft in Neuchâtel um 8:07 angewiesen. Gibt es eine Möglichkeit, die Verbindung Solothurn - Neuchâtel weiterhin halbstündlich zu gewährleisten? Eine Lösung würde ich auch darin sehen, dass der IC5 neu nicht nur bis nach Biel/Bienne sondern noch eine Haltestelle weiter, bis nach Neuchâtel, fahren würde.	SBB FV	K		Die halbstündliche Fernverkehrsverbindung bleibt sichergestellt (stündlicher IC5 und stündlicher IR55). Der IR55 hat in Biel/Bienne einen Anschluss auf den IC51 nach Neuchâtel – Lausanne.

1 – 100	Eingaben Gemeinden [Gde]
101 – 200	Eingaben Gruppen/IG [IG]
201 – 300	Eingaben Schulen / Firmen [S]
301 – 500	Eingaben Private [PP]

U = Umsetzen
 P = Prüfen
 O = Offerte
 K = Kenntnissnahme
 B = Begründung/Antwort

Kt. Solothurn
 FP-Jahr 2026
 Auswertung
 Fahrplan-Verfahren 2025

NR		Ort	Feld	Linienname	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
305	PP		410	Biel/Bienne – Solothurn – Olten	IR55 Biel - Zürich HB min. in den Flughafen weiterführen und weiter z.B. nach Konstanz. Verbesserung: Grenchen, Oensingen und autonome behinderte Personen haben eine stündliche direkte Verbindung in den Flughafen. Danke.	SBB FV	P/B	Eine Weiterführung nach Konstanz ist nur auf Kosten der Durchbindung vom IR75 aus Luzern möglich. Da das Potential aus Luzern-Zug grösser ist als jenes aus Biel-Solothurn, haben wir uns für die Beibehaltung der Durchbindung des IR75 Luzern-Konstanz entschieden. Wir planen den IR55 an Wochenenden alle zwei Stunden als IC1 nach Zürich Flughafen-Winterthur-St. Gallen weiterzuführen. Im Onlinefahrplan wird dies voraussichtlich ab Oktober ersichtlich sein.	
306	PP		410	Biel/Bienne – Solothurn – Olten	Der IR 55 soll an Wochenenden, wo in den Zeiten IC 1 nach Chur fährt, in Zürich HB weiter verkehren nach St. Gallen als IC 1 um direkte Verbindungen ermöglichen Richtung Flughafen - St. Gallen Solothurn ab 7:32 / 10:32 / 13:32 / 15.32	SBB FV	P/B	Danke für den Input. Wir planen den IR55 an Wochenenden alle zwei Stunden als IC1 nach Zürich Flughafen-Winterthur-St. Gallen weiterzuführen (jeweils in den Stunden, wenn der IC Genf-Chur verkehrt). Im Onlinefahrplan wird dies voraussichtlich ab Oktober ersichtlich sein.	

1 – 100	Eingaben Gemeinden [Gde]
101 – 200	Eingaben Gruppen/IG [IG]
201 - 300	Eingaben Schulen / Firmen [S]
301 - 500	Eingaben Private [PP]

U = Umsetzen
 P = Prüfen
 O = Offerte
 K = Kenntnissnahme
 B = Begründung/Antwort

Kt. Solothurn
 FP-Jahr 2026
 Auswertung
 Fahrplan-Verfahren 2025

NR		Ort	Feld	Linienname	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
307	PP	Luterbach	410	Biel/Bienne – Solothurn – Olten	Für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sind kurze Reisezeiten von zentraler Bedeutung. Gute Anschlüsse tragen massgebend dazu bei. Seit wenigen Jahren wurde die Anschlusssituation in Solothurn deutlich verschlechtert. Die S20 Abfahrt in Olten immer um xx.11 hat in Solothurn keinen Anschluss mehr auf die RE5 (Abfahrt xx.47), die S41 (Abfahrt xx.46) Richtung Bern und die S11 (Abfahrt xx.46) Richtung Oensingen. Damit verlieren die Gemeinden an der S20, insbesondere Wangen an der Aare, Deitingen und Luterbach den Halbstundentakt. Dies ist vor allem an Abenden und Wochenenden inakzeptabel. Antrag: Die Abfahrtszeit der S20 in Olten im Entwurf um xx.11 ist so vorzuverlegen, dass die Anschlusssituation in Solothurn wieder gewährleistet ist. Eine um 2 Minuten vorgezogene Abfahrtszeit in Olten würde bereits genügen (xx.09). Das Verlegen in den Halbstundentakt (xx.05) wäre noch besser.	SBB	K		Die gewünschten Verkehrszeiten und RBS-Anschlüsse in Solothurn sind möglich, sobald die S20 halbstündlich von Olten nach Biel/Bienne durchgebunden wird. Voraussetzung dazu ist das Führen von Güterzügen via Wanzwil – Subingen (Leistungssteigerung ABS/NBS). Das Plangenehmigungsverfahren ist aufgrund von Einsprachen noch nicht abgeschlossen. Der Umsetzungszeitpunkt der Massnahme ist offen.
308	PP		410	Biel/Bienne – Solothurn – Olten	Im Fahrplan 2025 besteht ab Grenchen Süd und Oensingen jeweils im 2-h-Takt eine schnelle Verbindung nach St. Gallen. Im Fahrplan 2026 verkehrt auf dieser Strecke "nur" noch der Interregio 55 nach Zürich mit Ankunft in Zürich zur Minute 30. Die schnellen Züge nach St. Gallen fahren alle zur Minute .33, wodurch alle schnellen Verbindungen (Teils IC 5, teils EC Richtung Wien, Innsbruck oder München) verpasst werden. In der Gegenrichtung genau das gleiche Problem. Die IC 5 resp. EC ab St. Gallen zur Minute .28 sind eine Stunde später zur Minute .28 in ZH. Der Umstieg Richtung IR55, welcher .30 fährt ist somit auch hier nicht möglich. Für Solothurn und Olten geht "nur" der zeitweise Halbstundentakt nach St. Gallen verloren. Aber auch das ein Rückschritt gegenüber 2025.	SBB FV	K	Grund für den neu nötigen Umstieg sind die erforderlichen Eigenschaften der Züge: Zwischen Zürich HB und St. Gallen werden Neigezüge benötigt, zwischen Zürich und Biel dagegen Rollmaterial, das schnell beschleunigen kann – eine Eigenschaft, die auf Neigezüge nicht zutrifft. Wir planen den IR55 an Wochenenden alle zwei Stunden als IC1 nach Zürich Flughafen-Winterthur-St. Gallen weiterzuführen. Im Onlinefahrplan wird dies voraussichtlich ab Oktober ersichtlich sein.	

1 – 100 Eingaben Gemeinden [Gde] 101 – 200 Eingaben Gruppen/IG [IG] 201 - 300 Eingaben Schulen / Firmen [S] 301 - 500 Eingaben Private [PP]						U = Umsetzen P = Prüfen O = Offerte K = Kenntnissnahme B = Begründung/Antwort		Kt. Solothurn FP-Jahr 2026 Auswertung Fahrplan-Verfahren 2025	
NR		Ort	Feld	Linienname	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
309	PP		410	Biel/Bienne – Solothurn – Olten	J'observe que sur le projet 2026, l'IC5 ne s'arrêtera plus à Grenchen Süd. Venant de Yverdon, il se nécessite de changer à Bienne. Je voyage en 1ère classe et suis satisfait de faire un trip en une seule traite pour pouvoir travailler dans le train. Ce changement imposé est une réduction de mon temps de travail. En effet, il n'est pas pratique de paqueter et dépaqueter pour les 10 minutes restantes pour aller de Bienne à Grenchen Süd.	SBB FV	K		Kenntnissnahme. Mit der (stündlichen) Direktverbindung Westschweiz – Basel geht ein langjähriger Wunsch der Kantone in Erfüllung. Aus Yverdon ergibt sich neu eine Direktverbindung nach Grenchen Nord. Dass nach Grenchen Süd umgestiegen werden muss, wird als zumutbar betrachtet.
310	PP	Egerkingen	410	Biel/Bienne – Solothurn – Olten	Der neue IR55 sollte doch auch in Egerkingen halten? Dafür wurde der Bahnhof umgebaut. Gerade jetzt, da die A1 zwischen Härkingen und Luterbach auf 6 Spuren ausgebaut wird, wäre der richtige Zeitpunkt, das Angebot auszubauen. Die 2 min zusätzliche Zeit bringen Sie sicher noch unter.	SBB FV	K		Der Bahnhof Egerkingen wurde BehiG-tauglich umgebaut, entspricht jedoch noch nicht den Anforderungen eines Fernverkehrshalt. Ein Fernverkehrshalt ist erst in einem späteren Zeithorizont geplant (STEP Ausbauschritt 2035).
311	PP	Seewen	450	Bern - Olten	Die erste Verbindung ab Bern um 4.18 bietet in Olten wegen 1 Minute keinen Anschluss an die erste S-Bahn nach Basel. Ich arbeite Schicht und benutze diese Verbindung oft und wenn der Zug pünktlich ist, kann man die S-Bahn noch mit Rennen erreichen. Ich kann sagen, dass ich nie der Einzige bin, der dies macht. Könnte der IR ab Bern nicht 2 Min früher abfahren?	SBB FV	P/B	Aufgrund der Trassenbelegung zwischen Rothrist und Olten ist es nicht möglich, den IR 2155 früher verkehren zu lassen, damit der Anschluss in Olten hergestellt werden kann.	
312	PP	Olten	450	Bern - Olten	Es sollten mindestens zwei Verbindungen - jeweils zwei morgens und abends, nur werktags - auf der Strecke Bern <> Olten eingeführt werden, die am Bahnhof Bern Wankdorf einen Halt einlegen.	SBB FV	P/B	Vielen Dank für den Vorschlag. Wir prüfen dies für zukünftige Fahrpläne. Zwischenzeitlich empfehlen wir die Verbindung mit IR16 und S3, wo in Bern optimale Anschlüsse bestehen.	
313	PP		500	Basel – Olten	IR27 Basel-Olten-Luzern: Unter der Woche letzte Abfahrt bereits um 21:16 Uhr ab Basel. Eine Ausdehnung der Betriebszeiten von 1-2 Stunden wäre wünschenswert.	SBB FV	P/B	Aufgrund von Bauarbeiten im Ergolzthal sowie Hauenstein ist es in den nächsten Jahren nicht möglich, am Abend den Takt auszuweiten.	

1 – 100	Eingaben Gemeinden [Gde]
101 – 200	Eingaben Gruppen/IG [IG]
201 - 300	Eingaben Schulen / Firmen [S]
301 - 500	Eingaben Private [PP]

U = Umsetzen
P = Prüfen
O = Offerte
K = Kenntnissnahme
B = Begründung/Antwort

Kt. Solothurn
FP-Jahr 2026
Auswertung
Fahrplan-Verfahren 2025

NR		Ort	Feld	Liniename	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
314	PP		500	Basel – Olten	IC Basel-Olten: Um 23:30 Uhr gibt es keinen IC mehr von Basel nach Olten. Dies führt dazu, dass die letzten Busse in Olten jeweils 00:15 Uhr anstatt xx:07 Uhr verkehrten (Anschluss von S3 mit Abfahrt 23:30 Uhr in Basel wird abgewartet). Dies hat zur Folge, dass Passagiere aus Zürich, Solothurn oder Bern 15-20 Minuten im Bus warten müssen.	SBB FV	P/B	Wir können das Bedürfnis nachvollziehen, schätzen aber momentan das Potenzial für einen zusätzlichen IC6 Basel-Olten um 23.30 Uhr ab Basel als zu gering ein.	

315	PP	Olten	650	Olten - Brugg - Baden - Zürich Olten - Aarau - Lenzburg - Zü- rich	Die Verbindung Olten-St. Gallen wird deutlich langsamer. Bin mir gewöhnt, am Morgen den 7:59 IC5 von Olten direkt nach St. Gallen zu nehmen - neu muss in Zürich umgestiegen werden auf einem Zug, die zusätzlich in diversen X-Wils hält - Reisezeitverlängerung gut 25 Minuten, und das, weil die Basler direkt nach Lausanne fahren möchten (*ohne* Reisezeitverkürzung und über eine Sprachgrenze, die logischerweise nur beschränkt überschritten wird). Auch alle Alternativverbindungen Olten-St. Gallen (z.B. mit den verbleibenden IC5-Zügen) sind länger unterwegs als der bestehenden 7:59 Olten-St. Gallen-direkt. Zudem wäre es gut, wenn da mal eine Stabilität käme. Das eine Fahrplanjahr gibt es den 7:59 Olten-St. Gallen-direkt nicht, das andere Fahrplanjahr gibt es sie, und dann wieder nicht mehr. So baut man keine langfristige Kundschaft auf. Bin mir bewusst, dass es hier den Fernverkehr betrifft - es gibt aber keine Möglichkeit, hier ein Kommentar ohne Kanton abzugeben. Werde den Kommentar auch an ZH, BS, VD und SG melden.	SBB FV	P/B	Wir können den Unmut nachvollziehen. Für Linien-Durchbindungen in Zürich HB sind zahlreiche Anforderungen und Bedürfnisse zu berücksichtigen, weshalb sich die Angebote immer wieder ändern können. Grund für den neu nötigen Umstieg sind die erforderlichen Eigenschaften der Züge: Zwischen Zürich HB und St. Gallen werden Neigezüge benötigt, zwischen Zürich und Biel dagegen Rollmaterial, das schnell beschleunigen kann – eine Eigenschaft, die auf Neigezüge nicht zutrifft. Bitte beachten Sie zudem, dass die Direktverbindung Basel-Biel-Lausanne eine lange bestehende politische Forderung ist, die nun dank der umfangreichen Infrastruktur-Investitionen im Laufental umgesetzt werden kann. Diese sind Teil vom Ausbauschritt 2035 des Bundes.	
316	PP		650	Olten - Brugg - Baden - Zürich Olten - Aarau -	Die S23 von Olten in Richtung Baden muss heute bei Verspätung des IR16 Ri. ZH in Olten warten, bis der IR16 ausgefahren ist. Mit der späteren Abfahrt des IR16 in Bern könnte sich das Problem verschärfen und die S23 stärker ausbremsen.	SBB	B	Die spätere Abfahrt der IR16 wird durch eine	

1 – 100 Eingaben Gemeinden [Gde] 101 – 200 Eingaben Gruppen/IG [IG] 201 - 300 Eingaben Schulen / Firmen [S] 301 - 500 Eingaben Private [PP]						U = Umsetzen P = Prüfen O = Offerte K = Kenntnissnahme B = Begründung/Antwort		Kt. Solothurn FP-Jahr 2026 Auswertung Fahrplan-Verfahren 2025	
NR		Ort	Feld	Liniename	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
				Lenzburg - Zürich				parallele Führung der IR16 und S23 bis Däniken West abgefedert, wodurch das Problem künftig entschärft werden kann.	
317	PP	Oberentfelden	651	Olten – Lenzburg – Zürich	Abfahrt S29 Olten von XX:49 2-3 Minuten später, für Anschluss aus Basel SBB IR27.	SBB	K		Der IR27 aus Basel kommt in Olten zur Minute xx:49 an. Für einen Anschluss sind in Olten minimal 5 Minuten Umsteigezeit erforderlich. Die S29 kann die dazu nötige Zeit nicht abwarten.
318	PP	Lütterswil	30.885	Lohn-Lüterkofen – Mühledorf – Schnottwil	Mein Kommentar betrifft alle Verbindungen der Linien 885 und 886 Schnottwil- Lohn Lüterkofen. Die Postautos verkehren stündlich auf den genannten Linien. In Lohn und Schnottwil ändert sich jeweils die Linie (Ankunft als 886 Abfahrt als 885). Dies führt dazu, dass sich die Kurse auf den engen Strassen im Bucheggberg kreuzen. Diese Kreuzungen finden oft an Stellen statt, wo das Kreuzen schwierig ist und sich die Fahrer über Funk absprechen und an geeigneten Stellen auf den Gegenkurs warten. Dies führt im bereits knappen Fahrplan oft zu weiteren Verspätungen. Würden die Fahrzeuge jeweils in Schnottwil und Lohn den gleichen Kurs weiterfahren, könnten solche Kreuzungen vermieden werden. Was der Fahrplanstabilität und der Verkehrssicherheit dienen würde. Aus Kundensicht würde sich neben den erwähnten Verbesserungen einzig für Abfahrtszeiten in den Ortschaften zwischen Gächliwil und Lohn um ca. eine halbe Stunde verschieben (einmaliger Effekt bei der Einführung). Herzlichen Dank für die Prüfung des Vorschlags.	Post-Auto	B	Gemäss Betrieb besteht hier kein Handlungsbedarf, das Kreuzen findet im Normalfall an unproblematischen Stellen statt.	
319	PP		30.886	Lohn-Lüterkofen – Bibern – Schnottwil	An Wochenenden verkehren die Linie 886 und 882 mit dem gleichen Fahrzeug im 90 Minuten-takt. Änderung der Zugnummer in Schnottwil, Post mit Null Minuten Umsteigezeit gleiche Minuten. Bitte die beide Linien mit der gleiche Liniennummern verkehren und das im Fahrplanfeld so anzeigen.	Post-Auto	P/B	Die Linien 882 und 886 sind am Wochenende in Schnottwil, Post durchgebunden. Dies bedeutet, dass im Online Fahrplan ersichtlich ist, dass dort «sitzengeblieben» und z.B. von Messen ohne Umsteigen nach Lohn-Lüterkofen gefahren werden kann. Es besteht hier somit kein Handlungsbedarf.	

1 – 100	Eingaben Gemeinden [Gde]
101 – 200	Eingaben Gruppen/IG [IG]
201 - 300	Eingaben Schulen / Firmen [S]
301 - 500	Eingaben Private [PP]

U = Umsetzen
P = Prüfen
O = Offerte
K = Kenntnissnahme
B = Begründung/Antwort

Kt. Solothurn
FP-Jahr 2026
Auswertung
Fahrplan-Verfahren 2025

NR		Ort	Feld	Liniename	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
320	PP	Gerlafingen	40.002	Selzach - Bellach - Solothurn - Biberist - Ziebach Rüttenen - Bellach - Solothurn - Biberist - Kriegstetten	- Abfahrt von der Haltestelle Gerlafingen Bolacker wäre zu Pendlerstosszeiten im Halbstundentakt (Anschluss an die RBS in Biberist Richtung Bern) wünschenswert. - Gegenrichtung (ab Biberist St. Urs) am Abend auch im Halbstundentakt. - Spätere Verbindungen nach 21:00 nach Gerlafingen Bolacker resp. Kriegstetten sind wünschenswert, auch in der Gegenrichtung, diese können stündlich sein.	BSU	K		Aus Kostengründen nicht umsetzbar. Das Thema wird im Buskonzept Region Solothurn (Erarbeitung im Gang) behandelt.
321	PP	Gerlafingen	40.002	Selzach - Bellach - Solothurn - Biberist - Ziebach Rüttenen - Bellach - Solothurn - Biberist - Kriegstetten	Die HVZ-Kurse Gerlafingen – Solothurn Amthausplatz verpassen am Morgen in Biberist jeweils knapp den Bahnanschluss RBS in Richtung Bern. Ankunft Bus Biberist St. Urs: 06:02, 06:17, 06:32, 06:47, 07:02, 07:17, 07:32, 07:47, 08:17 Abfahrt Zug Biberist RBS: 06:05, 06:20, 06:35, 06:50, 07:05, 07:20, 07:35, 07:50, 08:20 Als Umsteigezeit sind vier Minuten hinterlegt. Wenn die Busse leicht früher fahren, würde der Umstieg klappen. Damit wäre vielen Leuten gedient, die diese Verbindungen brauchen.	BSU	P/B	Eine frühere Abfahrt der HVZ-Kurse ab Gerlafingen wäre möglich. Gleichzeitig würde die Fahrzeit zwischen Aesplistrasse und Enge um 1 Minute verlängert, so dass die Ankunft am Bahnhof Solothurn dem Fahrplan 2025 entsprechen würde. Vorteil: Anschlüsse in Biberist nach Bern und pünktlichere Ankunft in Solothurn. Empfehlung BSU: umsetzen	Der Vorschlag BSU wird umgesetzt.

1 – 100 Eingaben Gemeinden [Gde] 101 – 200 Eingaben Gruppen/IG [IG] 201 - 300 Eingaben Schulen / Firmen [S] 301 - 500 Eingaben Private [PP]						U = Umsetzen P = Prüfen O = Offerte K = Kenntnissnahme B = Begründung/Antwort		Kt. Solothurn FP-Jahr 2026 Auswertung Fahrplan-Verfahren 2025	
NR		Ort	Feld	Linienname	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
322	PP	Oftringen	40.002	Selzach - Bellach - Solothurn - Biberist - Ziebach Rüttenen - Bellach - Solothurn - Biberist - Kriegstetten	Zusatzbusse xx:28 von Solothurn, Hauptbahnhof in Richtung Amthausplatz: der IC5 kommt neu xx:26 statt xx:24 an. 2 Minuten reichen nicht mehr zum Umsteigen. Dieser Bus ist gut frequentiert von Leuten, welche vom Schnellzug auf den Bus umsteigen. Bitte auch Abfahrt der Busse 2-3 Minuten nach hinten schieben, damit dieser weiterhin erreicht werden kann. xx:37 ist kein attraktiver Umsteigeanschluss mehr.	BSU	P/B	Umsteige- verbindung vom IR55 auf die Linie 2 Richtung Amthausplatz für einzelne Verdichtungskurse in den Hauptverkehrszeiten kann optimiert werden (Abfahrt ab HB Solothurn zur Minute :30 anstelle :28). Empfehlung BSU: Einzelne Abfahrtszeiten der Linie 2 in Richtung Amthausplatz anpassen.	Der Vorschlag BSU wird umgesetzt.
323	PP	Lohn-Am-mannsegg	40.003	Bellach – Solothurn – Biberist – Lohn-Lüterkofen	Mein Anliegen bezieht sich allgemein auf die Anschluss-Stabilität insbesondere in Lohn-Lüterkofen bzw. auch zeitweise in Solothurn. Oftmals werden die Anschlüsse vom Bus auf die Züge des RBS RE5 in Lohn-Lüterkofen Richtung Bern nicht erreicht. In der HVZ ist dies noch verständlich, aber während der übrigen Zeit sollte es doch klappen. Unverständlich für mich ist die 4 Minuten Anschlusswartezeit in Lohn-Lüterkofen nach Abfahrt des RE5 Richtung Solothurn (Abfahrt RE .02 / Bus .06 bzw. .32 /.36). Mit Busabfahrt .04 & .34 könnte man 2' einsparen zugunsten Anschluss-Gewährung auf die Schnellzüge in Solothurn Richtung Olten & Biel/Bienne (wird im SBB-Onlinefahrplan ja so angeboten). Könnte man da nicht mit etwas 'Feinschliff' am Fahrplan die Kundenzufriedenheit deutlich erhöhen?	BSU	P/B	Zwei Minuten Umsteigezeit in Lohn vom RE auf die Linie 3 sind ausreichend. Im Zuge dieser Anpassung würde die Unterwegsfahrzeit der Linie 3 (wie auch bei der Linie 2) zwischen Biberist Aesplistrasse und Enge um 1' verlängern werden. Empfehlung BSU: Fahrplana-npassungen Linie 2/3 umsetzen.	Der Vorschlag BSU wird umgesetzt.

1 – 100	Eingaben Gemeinden [Gde]
101 – 200	Eingaben Gruppen/IG [IG]
201 - 300	Eingaben Schulen / Firmen [S]
301 - 500	Eingaben Private [PP]

U = Umsetzen
P = Prüfen
O = Offerte
K = Kenntnissnahme
B = Begründung/Antwort

Kt. Solothurn
FP-Jahr 2026
Auswertung
Fahrplan-Verfahren 2025

NR		Ort	Feld	Liniename	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
324	PP		40.005	Solothurn - Horriwil - Aeschi SO - Niederönz - Herzogenbuchsee - (Linie 5) Solothurn - Horriwil - Aeschi SO - Inkwil - Herzogenbuchsee - (Linie 7)	Haltestelle Solothurn Ulmenweg: Die Verbindung passt nicht auf den Zug nach Bern. Sondern der Bus hält in Solothurn an, wenn der Zug nach Bern fährt. Sie achten auf den ICE, es pendeln jedoch auch viele von der Weststadt nach Bern. evt. morgens alle 10 Minuten ein Bus? Seit Jahren ist es sehr unbefriedigend, wenn man jeweils 15 Minuten morgens und abends warten muss.	BSU	B	Das Anliegen ist berechtigt. Notwendig wäre eine um 3' frühere Abfahrtszeit ab Brühl der Linien 5/7, damit im Onlinefahrplan die Anschlüsse angezeigt werden. Nachteile: Durchfahrende Fahrgäste am HB (Anteil 39% in der ersten Tageshälfte, 55% in der zweiten Tageshälfte) müssen 3' warten und die Betriebsstabilität würde durch die kürzere Wendezeit am Endhalt reduziert. Hinweis: Koordination mit Massnahme "Fahrplananpassung Direktkurse Herzogenbuchsee-Solothurn(-Bühl) notwendig. Empfehlung BSU: Fahrplananpassungen Linie 5/7 für die HVZ morgens von Betriebsbeginn bis 8:58 Uhr (Ankunft HB) umsetzen.	Der Vorschlag BSU wird umgesetzt.

1 – 100 Eingaben Gemeinden [Gde] 101 – 200 Eingaben Gruppen/IG [IG] 201 - 300 Eingaben Schulen / Firmen [S] 301 - 500 Eingaben Private [PP]						U = Umsetzen P = Prüfen O = Offerte K = Kenntnissnahme B = Begründung/Antwort		Kt. Solothurn FP-Jahr 2026 Auswertung Fahrplan-Verfahren 2025	
NR		Ort	Feld	Liniename	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
325	PP	Günsberg	40.012	Solothurn – Riedholz – Günsberg – Balm b. Günsberg – Oberbalmberg	Die XX:01 Verbindungen sollten gemäss Fahrplan um XX:18 am Amtshausplatz in Solothurn eintreffen. Leider sind diese fast immer verspätet und z.B. der Anschluss ins Sportzentrum, Zuchwil um XX:19 wird dadurch verpasst. Damit wir von Günsberg pünktlich ins Training im Sportzentrum Zuchwil kommen, müssen wir (ausserhalb der Stosszeiten) immer eine Stunde früher auf das Postauto. Es wäre angebracht, die Postautos ganztags im 15-Minuten Takt kursieren zu lassen.	BSU / Post-Auto	P/B	BSU: Umsteigezeiten Amtshausplatz: Umsteigevorgänge an der gleichen Kante sind in 1' machbar, halte-kantenspezifische Umsteigezeiten wären aber sinnvoll. Beschluss: 2' einplanen. Umsteigezeiten Grenchenstrasse: Umsteigevorgänge sind in theoretisch in 1' trotz Strassenquerung machbar, Erhöhung auf 2' wäre aber vertretbar. Beschluss: 2' einplanen.	Ein dichter Takt der Linie 12 ist aus Kostengründen nicht umsetzbar. Das Thema wird im Buskonzept Region Solothurn (Erarbeitung im Gang) behandelt. Zu den Verspätungen: siehe auch Antwort von PostAuto zur Eingabe Nr. 326.
326	PP	Günsberg	40.012	Solothurn – Riedholz – Günsberg – Balm b. Günsberg – Oberbalmberg	Die XX:01 Verbindungen sollten gemäss Fahrplan um XX:22 in Solothurn eintreffen. Leider sind diese fast immer verspätet und z.B. der Anschluss nach Biel um XX:26 wird dadurch verpasst. Damit wir von Günsberg pünktlich zu Terminen kommen, müssen wir (ausserhalb der Stosszeiten) immer eine Stunde früher auf das Postauto. Es wäre angebracht, die Postautos ganztags im 15-Minuten Takt kursieren zu lassen, sodass ein maximaler Aufenthalt von 14 Minuten in Solothurn am Bahnhof entsteht.	Post-Auto	P/B	Leichte Verspätungen sind vorhanden. Wir werden deshalb mit allen Kursen ab Balm Richtung Solothurn 1 min früher abfahren (ausser Direktkurse ohne «Stadtrundfahrt»).	Ein dichter Takt der Linie 12 ist aus Kostengründen nicht umsetzbar. Das Thema wird im Buskonzept Region Solothurn (Erarbeitung im Gang) behandelt.
327	PP	Steinhof	40.015	Derendingen – Etziken – Aeschi SO – Steinhof SO	Die Besucherzahlen des Naherholungsgebietes am Burgäschisee wie auch auf dem Steinhof sind steigend, was dem zunehmenden örtlichen Verkehr deutlich zu entnehmen ist. Ich als Anwohnerin würde es daher sehr schätzen, wenn man - meinerseits versuchsweise - die Strecke von Aeschi SO nach Steinhof SO auch an Sams- und Sonntagen reduziert und ausfliegerfreundlich betreiben würde. Evt. liesse sich so auch der Ortsverkehr gerade an Wochenenden etwas reduzieren. Besten Dank für Ihre wohlwollende Prüfung meines Anliegens.	BSU	K		Aus Kostengründen ist eine Umsetzung dieses nachvollziehbaren Wunsches nicht möglich.

1 – 100 Eingaben Gemeinden [Gde] 101 – 200 Eingaben Gruppen/IG [IG] 201 - 300 Eingaben Schulen / Firmen [S] 301 - 500 Eingaben Private [PP]						U = Umsetzen P = Prüfen O = Offerte K = Kenntnissnahme B = Begründung/Antwort		Kt. Solothurn FP-Jahr 2026 Auswertung Fahrplan-Verfahren 2025	
NR		Ort	Feld	Linienname	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
328	PP	Embrach	40.022 40.025		Dass Grenchen kein Intercity-Halt mehr ist, sondern nur noch vom Interregio bedient wird und damit keine Direktverbindungen mehr an den Flughafen Zürich bestehen, lässt sich leider nicht ändern. Was ich jedoch nicht nachvollziehen kann, ist die erneute Verschlechterung der Busverbindungen in Richtung Grenchen Nordost / Maria Schürer / Sunnepark. Wer mit dem Interregio 55 in Grenchen ankommt, findet neu keinen Anschlussbus mehr vor. Im bisherigen Fahrplan fuhr die Linie 37 noch vier Minuten später Richtung Sunnepark Süd – diese Verbindung wurde nun offenbar gestrichen. Es kann nicht sein, dass eine Stadt wie Grenchen ihren Busfahrplan nicht auf die überregionalen Zugverbindungen abstimmt. Ich bitte Sie daher, diese Änderung zum Fahrplanwechsel rückgängig zu machen bzw. den bisherigen Status quo wiederherzustellen. Vielen Dank.	BGU	K		In Grenchen wurde aufgrund der Anpassungen der Verbindungen der Bahn in den Bahnhöfen Süd und Nord das Buskonzept mit der Zielsetzung, regelmässige Verbindungen anzubieten, umgestellt. Der IR55 erreicht Grenchen Süd xx:33 ab Olten. Die Buslinien 22 und 25 bieten ab Grenchen Süd im 15-Minuten-Takt Verbindungen nach Grenchen, Sunnepark Süd. Grenchen, M. Schürer-Strasse wird mit der Linie 21 bedient, ebenfalls im 15 Minuten Takt.
329	PP		50.066	Dornach Bahnhof – Spital – Apfelsee – Bahnhof	Die Anbindung des Ortsbusses 66 in Dornach an die S3 nach Basel ist aktuell sehr ungünstig ausgelegt. Die S3 fährt ab Dornach-Arlesheim jeweils um XX:09 und XX:39 ab. Um diese Anschlüsse zu erreichen, müssen diejenigen Kurse des Ortsbusses 66 gewählt werden, die um XX:03 und XX:33 in Dornach-Bahnhof ankommen. Die Umsteige-Zeit ist mit sechs Minuten sehr grosszügig ausgelegt, befindet sich die Bushaltestelle in Dornach ja direkt neben den Geleisen. Es gibt zwei weitere Kurse des Ortsbusses 66, die allerdings um XX:11 und XX:41 am Bahnhof ankommen - leider nur zwei Minuten zu spät gegenüber der Abfahrt der S3. Wenn dieser Kurs nur drei bis vier Minuten vorverschoben werden könnten, würden alle vier 66er Kurse pro Stunde perfekt auf die Abfahrten der S3 in Dornach-Arlesheim abgestimmt sein. Zusätzlich verkehren diese beiden Kurse in Richtung Apfelsee -> Goetheanum -> Bahnhof, was die Reisezeit im Bus für die Bevölkerung in Oberdornach (Bereich Quidum bis Spital) deutlich verringert gegenüber der Kursrichtung Goetheanum -> Apfelsee -> Bahnhof.	BLT	K		Zwei Kurse pro Stunde nehmen die S-Bahn-Anschlüsse aus Basel ab, zwei weitere Kurse erreichen den Bahnhof Dornach-Arlesheim und stellen die Anschlüsse zur S-Bahn her. Es ist im Fahrplan 2026 leider nicht mehr möglich, mit demselben (Rund-)Kurs die Bahnanschlüsse abzunehmen und wieder rechtzeitig am Bahnhof zu sein, um die Anschlüsse nach Basel zu gewährleisten.
330	PP	Gempfen	50.067	Dornach - Hochwald - Seewen SO	Im Nachtnetz (Samstagmorgen und Sonntagmorgen ab 00:00 bis 04:00) der Linie 67 wird die Haltestelle Gempfen Steinacker (in Richtung Dornach --> Hochwald) nicht berücksichtigt. Gempfen wird nach aktuellem Entwurf vollständig vom Nachtnetz ausgeschlossen. Ich bitte Sie, die Haltestelle Gempfen Steinacker im Nachtnetz zu berücksichtigen.	Post-Auto	K	Gemäss Anpassung des Fahrplans (Fahrt in umgekehrter Richtung) wird neu bei den Nachtkursen anstelle der Haltestelle Gempfen, Steinacker, die Haltestelle Gempfen, Dorf bedient (bestehende Haltekante).	Im Fahrplanentwurf ist die Bedienung Gempfen Steinacker aufgeführt. Die Haltekante existiert einzig in Fahrrichtung Hochwald > Dornach, weshalb die Bedienung ausschliesslich auf dem Rückweg von Hochwald möglich ist. Zur zwischenzeitlich erfolgten Anpassung der Nachtangebots siehe Antwort PostAuto sowie Antwort auf die Eingabe Nr. 9b.
331	PP		50.069	Flüh – Mariastein – Metzleren – Burg – Rodersdorf / – Chalhöchi – Laufen	Die jeweils am ersten Mittwoch angebotenen Pilgerkurse der Linie 50.069 wurden nicht zu den neuen Abfahrtszeiten angepasst, weshalb diese einen längeren Umsteigeraum haben, der nicht ideal ist auf die neuen Zuganschlüsse. Daher ist mein Vorschlag die Verlegung der Kurse auf: - Abfahrt Laufen: 13:35/16:05 heute zu 13:29/15:59 Anschluss wie L111, L119 - Ankunft Mariastein: 13:51/16:21 heute zu 13:45/16:15 - Abfahrt Mariastein: 14:00/16:30 heute zu 14:10/16:40 - Ankunft Laufen: 14:17/16:47 heute zu 14:27/16:57 So entsteht in Laufen ein schlanker Anschluss, welcher identisch zum restlichen Angebot verkehrt im Laufental und Basel-orientiert verkehrt.	Post-Auto	P/B	Die Anpassung ist möglich.	Die Anpassungen werden wie vorgeschlagen umgesetzt.

1 – 100 Eingaben Gemeinden [Gde] 101 – 200 Eingaben Gruppen/IG [IG] 201 - 300 Eingaben Schulen / Firmen [S] 301 - 500 Eingaben Private [PP]						U = Umsetzen P = Prüfen O = Offerte K = Kenntnisnahme B = Begründung/Antwort		Kt. Solothurn FP-Jahr 2026 Auswertung Fahrplan-Verfahren 2025	
NR		Ort	Feld	Linienname	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
332	PP	Gempen	50.077	Dornach - Gempen - Nuglar - Liestal	Als Einwohner von Gempen nutze ich täglich die Frühverbindung ab Gempen um 05:24 um in Basel SBB die Verbindung nach Bern erreichen zu können, um rechtzeitig zur Arbeit zu kommen. Diese Verbindung ist für mehrere Einwohner, welche mit mir diese Frühverbindung nutzen, elementar. In der Vernehmlassung zum Buskonzept wurde dieser Punkt eingebracht und es wurde versichert, dass dieser Frühkurs Gempen - Dornach (+/- 05:20 Uhr) beibehalten, resp. wieder in das Konzept aufgenommen wird. Im aktuellen Fahrplanentwurf ist aber kein Frühkurs vorgesehen, der Gempen via Dornach mit Basel SBB verbindet, um die Anschlüsse in Richtung Bern zu erreichen oder ganz allgemein, vor 06:00 in Basel zu sein. Sofern kein Frühkurs der neuen Linie 77 um +/- 05:20 Uhr eingerichtet werden kann wäre es doch zumindest möglich, den Frühkurs der Linie 67 via Gempen Steinacker fahren zu lassen. Dieser Kompromiss wäre ohne zusätzliche Ressourcen zu gewährleisten und hätte, wenn überhaupt, max. eine zwei Minuten frühere Abfahrt in Hochwald zu folge. Im Namen aller, die diesen Frühkurs täglich nutzen, danke ich Ihnen und hoffe auf eine Anpassung.	Post-Auto	P/U	Siehe Antwort auf Eingabe Nr. 9a.	Siehe Antwort auf Eingabe Nr. 9a.
333	PP	Nuglar	50.077	Dornach - Gempen - Nuglar - Liestal	Ich bitte um Auskunft, wo der Bus bei der Bedienung der Haltestelle Neumatt in Nuglar dreht? Der Bus kommt von Gempen und geht schlussendlich nach langen Umwegen nach Liestal. Unsere Fahrzeit Neumatt Nuglar- Liestal verdoppelt sich rund mit dem neuen Fahrplan! Eine Schande! Die Verschlechterung von Verbindung Nuglar- Neumatt bis Liestal ist eklatant! Verbindungen werden ausgedünnt und Fahrzeit Neumatt- Liestal wird verdoppelt! über 500 Einwohner von Nuglar verlangten per Unterschrift die Beibehaltung der Haltestelle Neumatt. Dass wir nun mit der Haltestelle Neumatt so beschissen werden mit der neuen Linienführung, bezeichne ich als Skandal und Ihrer Amtsstelle als unwürdig. Da haben Sie viel Geld für eine Studie ausgegeben und wir sollen nun den angerichteten Braten ausfressen! Schande! Ein grässliches Beispiel von misslungener Technologenplanung an der Bevölkerung vorbei! Kein Nuglarer will über Gempen nach Dornach! Die Busse werden leer sein! Nuglar ist nach Liestal orientiert und Sie kappen bzw. verlängern diese Verbindung und ignorieren den Volkswillen! Ich bin mit Ihrer Planung nicht zufrieden!	Post-Auto	K		Kenntnisnahme. Die Fahrzeit Nuglar Neumatt – Liestal verlängert sich um 7 Minuten (heute 11, künftig 18 Minuten). Seitens Kanton Solothurn besteht die Bereitschaft, eine neue Wendemöglichkeit ausgangs Dorf zu erstellen, setzt aber das Entgegenkommen der betroffenen Grundeigentümer voraus.
334	PP	Nuglar	50.077	Dornach - Gempen - Nuglar - Liestal	Haltestelle Nuglar Neumatt. Der Hinketakt ist wenn immer möglich zu beheben abends bis Betriebsschluss wird der bereits zugesagte Halbstundentakt benötigt, mindestens jedoch bis 22:30. Nicht wenige Personen arbeiten im Gesundheitswesen, Gastgewerbe, in der Industrie, in der Lehre, welche nicht zu normalen Bürozeiten pendeln. Nachts sind lange Wartezeiten besonders unangenehm. Die ersten beiden Kurse sind auf Anschlüsse in alle Richtungen zu optimieren	Post-Auto	K		• Ohne Hinketakt würden in Liestal lange Umsteigezeiten entstehen. • Der Halbstundentakt am Abend wird gegenüber heute um eine Stunde ausgedehnt (bis 21 Uhr). • Die Anschlüsse sind optimiert. Leider fährt in Liestal um 05:49 Uhr kein Fernverkehrszug in Richtung Basel, wie dies in den darauffolgenden Stunden der Fall ist.

1 – 100 Eingaben Gemeinden [Gde] 101 – 200 Eingaben Gruppen/IG [IG] 201 - 300 Eingaben Schulen / Firmen [S] 301 - 500 Eingaben Private [PP]						U = Umsetzen P = Prüfen O = Offerte K = Kenntnisnahme B = Begründung/Antwort		Kt. Solothurn FP-Jahr 2026 Auswertung Fahrplan-Verfahren 2025	
NR		Ort	Feld	Linienname	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
335	PP	Nuglar	50.077	Dornach - Gempen - Nuglar - Liestal	Während 10 Jahren habe ich als Gemeindepräsident von 2004 bis 2014 zwar nicht ideale, meist aber einvernehmliche Lösungen für den Busverkehr in Nuglar-St. Pantaleon gefunden. Was jetzt aber vom heutigen AVT vorgeschlagen wird, erachte ich hingegen als eine für die Gemeinde schädliche und weltfremde Lösung. Die Gemeinde Nuglar-St. Pantaleon ist wirtschaftlich, kulturell und gesellschaftlich zu 90 % auf Liestal und den Raum Nordwestschweiz (und von dort aus in die grossen Zentren) orientiert. Das spiegelt sich auch in den Verkehrsströmen des ÖV. Der (Pendler-)Strom nach Gempen/Dornach ist marginal. Zusätzlich und vor allem schulbedingt besteht die Notwendigkeit einer Verbindung zwischen Nuglar-St. Pantaleon und Büren. Dass nun in einer Nacht- und Nebelaktion die Hauptverkehrslinie des ÖV gegen die natur- und sozialgeografische Ausrichtung der Gemeinde gestellt wird, ist unverständlich und ein Affront. Zumal der Entscheid des AVT nie richtig in der Gemeinde kommuniziert worden ist. Und dass dies nötig gewesen wäre, angesichts eines radikalen Strategiewechsels, ist wohl kaum von der Hand zu weisen. Die Diskussion um die Haltestelle Neumatt ist demgegenüber und eigentlich ein Nebenschauplatz. Nicht die Aufhebung dieser Haltestelle ist falsch bzw. für die Gemeinde Nuglar-St. Pantaleon extrem nachteilig, sondern die gesamte neue Kursführung. Ausserdem ist die vorgeschlagene Wendeschlaufe ein Murks, ein fauler Kompromiss, ja sogar eine weitere Verschlechterung einer schlechten Lösung. Ganz abgesehen davon, dass diese Wendeschlaufe baurechtlich und somit realistisch gar nicht umsetzbar ist. Und schon gar nicht auf Ende Jahr 2025!! Dem Hörensagen nach war sich das AVT bewusst, dass die Umstellung für die Gemeinde Nachteile bringe und habe daher einige Verbesserungen im Takt offeriert. Davon ist aber gar nichts oder sehr wenig zu sehen und die grossen bisherigen Probleme bleiben. • Der absurde Hinketakt bleibt • Entsprechend sind die Anschlüsse im Bahnhof Liestal weiterhin mangelhaft, bzw. die Busse aus Nuglar stehen weiterhin allein auf dem Bahnhofareal. • Praktisch alle Busanschlüsse anderer Gemeinden sind auf den SBB-Takt ausgerichtet. • Der Dorfteil Nuglar entspricht 2/3 der Bevölkerung. Diese Mehrheit muss jetzt einen mindestens 5 Minuten längeren Transportweg in Kauf nehmen. • Der versprochene Halbstundentakt auch bis nachts ist nicht eingehalten. • In einem strengen Winter ist der neue Kurs ab Gempen verspätungsanfällig. • Die vorgeschlagene Wendeschlaufe Neumatt mit alternativer Bedienung ist unnötig kompliziert und wie oben bereits erwähnt ein kompletter Murks. (Vermutlich ist sie sowieso ein Trick, um - nach Hinweis auf ihre Nicht-Realisierbarkeit - zu behaupten, man hätte für die Leute dort etwas tun wollen. Kurz: Die vorgeschlagene Lösung ist realitätsfremd und Nuglar-St. Pantaleon ist Opfer einer realitätsfernen Planung. Mein Eindruck ist, dass wohl der Zug bzw. der Bus bereits abgefahren ist. Ich werde mich allerdings, sobald sich der Nebel gelichtet hat, über die Parteigrenzen hinweg um eine neue Lösung bemühen - und zwar auf politischem und juristischem Weg. Nachtrag: Zusammen mit dem damaligen Leiter Herr Dünbier hat sich damals die Gemeinde für einen neuen Kurs Liestal-Nuglar-Gempen eingesetzt. Gempen lehnte damals die Finanzierung ab. Diesen Kurs verstanden wir aber als komplementär und nicht als Abkehr vom damals eingeführten Rundkurs.	Post-Auto	K		Kenntnisnahme. Der Einbezug aller Gemeinden im Planungsperimeter hat in allen Projektphasen stattgefunden. • Ohne Hinketakt würden in Liestal lange Umsteigezeiten entstehen. • In Liestal sind stets gute Anschlüsse gewährleistet. • Auch weitere Buslinien erhalten veränderte Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Liestal. • Ab Nuglar Dorfplatz verlängert sich die Reisezeit nach Liestal um 4 Minuten, ab Nuglar Schulhaus um 2 Minuten. • Ein Versprechen nach einem Halbstundentakt über die gesamte Betriebszeit wurde nie gemacht. • Die Realisierung der Wendemöglichkeit Neumatt auf Wunsch der Gemeinde ist auf Dezember 2025 vorgesehen, setzt aber das Entgegenkommen der betroffenen Grundeigentümer voraus.

1 – 100 Eingaben Gemeinden [Gde] 101 – 200 Eingaben Gruppen/IG [IG] 201 - 300 Eingaben Schulen / Firmen [S] 301 - 500 Eingaben Private [PP]						U = Umsetzen P = Prüfen O = Offerte K = Kenntnissnahme B = Begründung/Antwort		Kt. Solothurn FP-Jahr 2026 Auswertung Fahrplan-Verfahren 2025	
NR		Ort	Feld	Linienname	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
336	PP	Nuglar	50.077	Dornach - Gempen - Nuglar - Liestal	<u>Grundsätzliche Bedenken zur Redlichkeit der Vernehmlassung zu dieser Linie</u> Ich erachte es als äusserst schwierig, eine Stellungnahme zum vorliegenden Fahrplanentwurf mit der darin enthaltenen Haltestelle Neumatt zu machen. Sehr vieles zur entsprechenden Linieneinführung ist unklar (neu zu bauende Wendeschlaufe, wobei noch kein Baugesuch vorliegt - vs. - Linieneinführung durch das Drissetquartier, wogegen die Quartierbevölkerung bereits opponiert). Daher scheint es äusserst unwahrscheinlich, dass die im Entwurf festgehaltene Linieneinführung auf den Fahrplanwechsel hin realisiert werden kann. Die Vermutung liegt nahe, dass das AVT bereits anderweitige Ideen verfolgt (wie z.B. ersatzloses Streichen der Haltestelle Neumatt, was ich persönlich inzwischen begrüssen würde, obwohl ich die damalige Petition zu deren Erhalt unterzeichnet hatte). Sollte inzwischen bereits tatsächlich klar sein, dass der Fahrplan gemäss Entwurf so nicht umgesetzt werden kann, wäre ein Weiterführen der Vernehmlassung unredlich. Die Gefahr besteht, dass bei der Bevölkerung von Nuglar-St. Pantaleon das Gefühl einer Irreführung zurückbleibt. <u>Konkreter Verbesserungsvorschlag</u> Der Halbstundentakt ist am Abend länger zu gewährleisten. Grund: Viele Vereinsangebote (Sporttrainings, Musikproben sind für unsere Schulkinder nicht nutzbar, weil lange Wartezeiten am Bahnhof Liestal nach 21.00 Uhr für unter 18-jährige nicht zumutbar sind. Zudem enden in der modernen Arbeits- und Ausbildungswelt die Verpflichtungen längst nicht mehr um 17.00 Uhr, sondern beziehen die Abendstunden mit ein (Schichtbetrieb in Branchen wie Verkauf, Gesundheitswesen oder Gastronomie, in allen Berufen saisonal bedingte Überzeiten, verlängerte Sitzungen, Weiterbildungen, etc). Ein durchgehender Halbstundentakt mindestens bis 22 Uhr wird diesen Bedürfnissen gerecht.	Post-Auto	K		Die Realisierung der Wendemöglichkeit Neumatt auf Wunsch der Gemeinde ist auf Dezember 2025 vorgesehen, setzt aber das Entgegenkommen der betroffenen Grundeigentümer voraus. Der Halbstundentakt am Abend wird gegenüber heute um eine Stunde ausgedehnt (bis 21 Uhr). In den Zeiten mit Stundentakt (Sonntagmorgen sowie abends nach 21 Uhr) ist die Nachfrage in der Regel zu schwach, um gleich dichtes Angebot wie in der Hauptverkehrszeit zu rechtfertigen.
337	PP		50.077	Dornach - Gempen - Nuglar - Liestal	Gerade als Frau finde ich es sehr unangenehm, sei es in Basel oder Liestal, abends bzw. nachts rumzustehen und auf die nächste passende Verbindung zu warten. Dass ab 21:10 nur noch stündlich ein Bus in unser Dorf fährt finde ich nicht mehr zeitgemäss und wird den unterschiedlichen Arbeitsmodellen nicht gerecht. Wenn wir schon viele Kröten schlucken müssen wegen der neuen Linie, so müsste doch der versprochene Halbstundentakt abends weiter verfügbar sein.	Post-Auto	K		Der Halbstundentakt am Abend wird gegenüber heute um eine Stunde ausgedehnt (bis 21 Uhr). In den Zeiten mit Stundentakt (Sonntagmorgen sowie abends nach 21 Uhr) ist die Nachfrage in der Regel zu schwach, um gleich dichtes Angebot wie in der Hauptverkehrszeit zu rechtfertigen.
338	PP		50.077	Dornach - Gempen - Nuglar - Liestal	... die erste Stn wurde nicht bestätigt, deshalb hier nochmals: Gerade als Frau ist es abends/nachts unangenehm, lange auf die ÖV-Verbindung zu warten. Aus diesem Grund und weil der Halbstundentakt seit 2023 als "Zückerchen" für die Verlängerung der Pendelzeiten vom AVT argumentiert wurde, bestehen wir darauf, dass der Halbstundentakt auch abends/nachts bis zum Wechsel auf den Nachtbuskurs gefahren wird.	Post-Auto	K		Der Halbstundentakt am Abend wird gegenüber heute um eine Stunde ausgedehnt (bis 21 Uhr). In den Zeiten mit Stundentakt (Sonntagmorgen sowie abends nach 21 Uhr) ist die Nachfrage in der Regel zu schwach, um gleich dichtes Angebot wie in der Hauptverkehrszeit zu rechtfertigen.
339	PP		50.077	Dornach - Gempen - Nuglar - Liestal	Der Hinketakt am Morgen ist sehr unpraktisch für PendlerInnen. Warum geht das am Nachmittag anders und am Morgen nicht?	Post-Auto	K		• Ohne Hinketakt würden in Liestal lange Umsteigezeiten entstehen. • Am Nachmittag werden in Liestal andere Anschlüsse erreicht (z.B. kein Anschluss NACH Zürich, hingegen Anschluss VON Zürich. Auch in Dornach unterscheidet sich die Anschlusssituation am Vormittag und am Nachmittag.

1 – 100 Eingaben Gemeinden [Gde] 101 – 200 Eingaben Gruppen/IG [IG] 201 - 300 Eingaben Schulen / Firmen [S] 301 - 500 Eingaben Private [PP]						U = Umsetzen P = Prüfen O = Offerte K = Kenntnissnahme B = Begründung/Antwort		Kt. Solothurn FP-Jahr 2026 Auswertung Fahrplan-Verfahren 2025	
NR		Ort	Feld	Liniename	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
340	PP		50.077	Dornach - Gempen - Nuglar - Liestal	Der Hinketakt ist für arbeitende PendlerInnen am Morgen sehr unpraktisch. Warum klappt das am Nachmittag und nicht am Morgen?	Post-Auto	K		- Ohne Hinketakt würden in Liestal lange Umsteigezeiten entstehen. - Am Nachmittag werden in Liestal andere Anschlüsse erreicht (z.B. kein Anschluss NACH Zürich, hingegen Anschluss VON Zürich. Auch in Dornach unterscheidet sich die Anschlusssituation am Vormittag und am Nachmittag.
341	PP		50.077	Dornach - Gempen - Nuglar - Liestal	Die ersten beiden Kurse in Richtung Liestal sind unpraktisch - liegen zu weit auseinander und bieten keine optimalen Anschlüsse.	Post-Auto	K		Die Anschlüsse sind optimiert. Leider fährt in Liestal um 05:49 Uhr kein Fernverkehrszug in Richtung Basel, wie dies in den darauffolgenden Stunden der Fall ist.
342	PP		50.077	Dornach - Gempen - Nuglar - Liestal	Die Planungsbasis der neuen Strecke Dornach - Gempen - Nuglar - Liestal auf Basis von Arbeitspendelströmen von Autofahrern ist unhaltbar. Es braucht dringend einen Versuchsbetrieb dieser neuen Linie und eine Bereitschaft, umzuplanen, falls die Strecke Nuglar-Gempen-Nuglar kaum genutzt wird. Es gibt die gesetzliche Pflicht, Fahrgastzahlen bei der Planung zu berücksichtigen (Wirtschaftlichkeit).	Post-Auto	K		Die kontinuierliche Erhebung der Frequenzen und das Monitoring des neuen Konzepts sind vorgesehen.
343	PP		50.077	Dornach - Gempen - Nuglar - Liestal	Der Hinketakt am Morgen ist unpraktisch für arbeitstätige Pendler.	Post-Auto	K		Ohne Hinketakt würden in Liestal lange Umsteigezeiten entstehen.
344	PP		50.077	Dornach - Gempen - Nuglar - Liestal	Der Hinketakt ist wenn immer möglich zu beheben, der Bus ist auch das Transportmittel der Schüler die vom Dorneckberg ins Gymnasium Liestal fahren. Abends bis Betriebsschluss wird der bereits zugesagte Halbstundentakt benötigt, mindestens jedoch bis 22:30. Nicht wenige Personen arbeiten im Gesundheitswesen, Gastgewerbe, in der Industrie, in der Lehre, welche nicht zu normalen Bürozeiten pendeln. Nachts sind lange Wartezeiten besonders unangenehm. Die ersten beiden Kurse sind auf Anschlüsse in alle Richtungen zu optimieren	Post-Auto	K		- Ohne Hinketakt würden in Liestal lange Umsteigezeiten entstehen. - Der Halbstundentakt am Abend wird gegenüber heute um eine Stunde ausgedehnt (bis 21 Uhr). - Die Anschlüsse sind optimiert. Leider fährt in Liestal um 05:49 Uhr kein Fernverkehrszug in Richtung Basel, wie dies in den darauffolgenden Stunden der Fall ist.
345	PP		50.077	Dornach - Gempen - Nuglar - Liestal	Apropos Halbstundentakt abends: bei uns im Dorf arbeiten viele Personen im Gesundheitswesen und da oft auch bis 21 der 22 Uhr. Dann noch rumstehen zu müssen nach einem harten Arbeitstag ist unmöglich, deshalb immer das Auto zu nehmen entgegen der Strategie, ÖV zu fördern.	Post-Auto	K		Der Halbstundentakt am Abend wird gegenüber heute um eine Stunde ausgedehnt (bis 21 Uhr). In den Zeiten mit Stundentakt (Sonntagmorgen sowie abends nach 21 Uhr) ist die Nachfrage in der Regel zu schwach, um gleich dichtes Angebot wie in der Hauptverkehrszeit zu rechtfertigen.
346	PP	Nuglar	50.077	Dornach - Gempen - Nuglar - Liestal	Alle Verbindungen in der Nacht ab Liestal nach Nuglar. Ich besitze keinen Führerschein und beteilige mich rege am kulturellen Leben in Liestal und Basel. Den Halbstundentakt, der tagsüber eingeführt wird, sollte dringend auch in der Nacht weitergeführt werden. Für alle Menschen, jung und alt, welche ohne Auto unterwegs sind, sind 1-stündige Wartezeiten am Bahnhofhof sehr unangenehm.	Post-Auto	K		Der Halbstundentakt am Abend wird gegenüber heute um eine Stunde ausgedehnt (bis 21 Uhr). In den Zeiten mit Stundentakt (Sonntagmorgen sowie abends nach 21 Uhr) ist die Nachfrage in der Regel zu schwach, um gleich dichtes Angebot wie in der Hauptverkehrszeit zu rechtfertigen.

1 – 100 Eingaben Gemeinden [Gde] 101 – 200 Eingaben Gruppen/IG [IG] 201 - 300 Eingaben Schulen / Firmen [S] 301 - 500 Eingaben Private [PP]						U = Umsetzen P = Prüfen O = Offerte K = Kenntnissnahme B = Begründung/Antwort		Kt. Solothurn FP-Jahr 2026 Auswertung Fahrplan-Verfahren 2025	
NR		Ort	Feld	Linienname	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
347	PP		50.077	Dornach - Gempen - Nuglar - Liestal	Buslinie Nuglar / Liestal Die ersten 2 Kurse ab Nuglar Dorfplatz 5:22 (St. Pantaleon 5:27) und 6:08 bzw. 6:13 weisen für Frühpendlerinnen in alle Richtungen eine zu grosse Lücke auf bzw. bieten keine optimalen Anschlüsse (auch in Richtung Zürich). Besser wäre ein zusätzlicher Kurs, welcher die Züge Liestal-Basel 5:49 und Liestal-Zürich 5:53 erreicht und auch die Wartezeit in Richtung Bern (6:08) verkürzt. Danke für eine Berücksichtigung, da sich meine Pendelzeit so um 20 Minuten verlängern würde!	Post-Auto	K		Die Anschlüsse sind optimiert. Leider fährt in Liestal um 05:49 Uhr kein Fernverkehrszug in Richtung Basel, wie dies in den darauffolgenden Stunden der Fall ist.
348	PP		50.094	Balsthal – Langenbruck – Waldenburg	- Um 20:50h kommt das Postauto an in Waldenburg, Station. Die Waldenburgerbahn fährt um 20:50 ab nach Liestal. Bitte Anschluss herstellen. - An Samstagen soll das erste Postauto 13 Minuten später verkehren ausser Takt um bessere Anschlüsse in Waldenburg herstellen auf die Linie 19, die erst um 6:10 abfährt. - An Wochenenden soll das Postauto in Balsthal ab 6:30 13 Minuten später verkehren, ausser Takt, um in Balsthal besserer Anschluss auf die Linie 19, die erst um 7:10 abfährt, herzustellen. - An Sonntagen soll das Postauto in Balsthal ab 7:30 und 8:30 13 Minuten später abfahren, um in Waldenburg besserer Anschluss herstellen auf die Linie 19.	Post-Auto	P/B	Gemäss BLT wird die Fahrt um 20:50 Uhr ab Waldenburg auf 20:52 Uhr geschoben. Die Anpassungen am Wochenende am Morgen sind sinnvoll und werden umgesetzt.	Siehe Antwort PostAuto.
349	PP	Nunningen	50.111	Laufen - Wahlen - Breitenbach - Nunningen - Seewen SO - Liestal	Wenn ich das auf die Schnelle richtig überblicke, verlängert sich die Fahrzeit Laufen -> Nunningen, Post ausserhalb der HVZ (da kann ich auf die 50.112 ausweichen) von heute 21 min auf neu 28 min. Das scheint mir eine unverhältnismässige Verschlechterung für das ganze Gebirge (Nunningen, Zullwil, Meltingen, Fehren etc.) zu sein, nur um Wahlen eine bessere Anbindung zu gewähren. Ich bitte um Prüfung und ggf. Realisierung von Alternativen, um diese massive Angebotsverschlechterung abzuwenden.	Post-Auto	K		Die Führung via Wahlen hängt auch mit den Anschlüssen in Laufen (Bahn) und in Breitenbach (Bus) zusammen. Durch die Angebotsausweitung / Taktverdichtungen kann trotz der Fahrzeitverlängerung bei der Linie 11 nicht keine Angebotsverschlechterung festgestellt werden. Ziel des neuen Konzepts sind zudem stabilere Fahrpläne (Pünktlichkeit: weniger Verspätungen und Anschlussbrüche).
350	PP		50.111	Laufen - Wahlen - Breitenbach - Nunningen - Seewen SO - Liestal	Kein Begehren, sondern eine Danksagung. Herzlichen Dank dafür, dass die schnelle Verbindung Seewen - Zürich und zurück endlich wieder funktionieren wird.	Post-Auto	K		Kenntnissnahme.

1 – 100	Eingaben Gemeinden [Gde]
101 – 200	Eingaben Gruppen/IG [IG]
201 - 300	Eingaben Schulen / Firmen [S]
301 - 500	Eingaben Private [PP]

U = Umsetzen
P = Prüfen
O = Offerte
K = Kenntnissnahme
B = Begründung/Antwort

Kt. Solothurn
FP-Jahr 2026
Auswertung
Fahrplan-Verfahren 2025

NR		Ort	Feld	Liniename	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
351	PP	Kleinfölzel	50.112	(Nunningen -) Breitenbach - Laufen - Röschenz - Kleinfölzel	Ich habe darauf verzichtet eine grosse Unterschriftensammlung zu starten, aber allen, denen ich davon erzählt habe, konnten das kaum glauben und sind davon ausgegangen, dass es in Zukunft schneller geht. Vielen Dank für die Wohlwollende Prüfung unseres Anliegens! <i>Stellungnahme zum Fahrplanentwurf 2026</i> <i>Verschlechterungen für Pendlerinnen und Pendler nach Basel</i> <i>Während es früher möglich war, in den Hauptpendlerzeiten von der Haltestelle Kleinfölzel Frohmatt (wo die meisten Fahrgäste zusteigen) den Bahnhof Basel SBB in 34 Minuten (der Rückweg war sogar noch kürzer!) zu erreichen, dauert die schnellste Verbindung nach dem Fahrplanumbau nun 42 Minuten. Das entspricht einer Verlängerung der Fahrzeit um 8 Minuten und kommt einem Anstieg von 23,5 % gleich. Bei täglicher Hin- und Rückfahrt summiert sich das auf über 58 Stunden Reisezeit pro Jahr (bei 220 Arbeitstagen). Gerade weil viele Pendlerinnen und Pendler gleitende Arbeitszeiten haben, ist für sie die Reisezeit das entscheidende Kriterium bei der Wahl des öffentlichen Verkehrs und die Anzahl der Verbindungen ist zweitrangig. Hinzu kommt, dass der Bahnhof Laufen mittlerweile über einen sehr dichten Fahrplan nach Basel verfügt. Eine Umsteigezeit von 8 Minuten ist daher in den meisten Fällen unnötig. Sollte der Bus ausnahmsweise einmal verspätet sein und der Anschlusszug bereits abgefahren sein (was bislang erfreulicherweise fast nie vorkam – an dieser Stelle ein grosses Dankeschön!), fährt der nächste Zug ohnehin in wenigen Minuten. Zudem ist der Bahnhof Laufen kein einladender Aufenthaltsort. Die Überdachung ist im Verhältnis zur Länge der Züge viel zu kurz. 8 Minuten auf den Anschluss zu warten – bei Regen, Schnee oder Wind – ist kein attraktives Angebot für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Viele Fahrgäste stehen im Regen, weil sie sonst den Einstieg verzögern oder sich in den ohnehin überfüllten mittleren Wagen drängen müssten. Wenn dieser neue Fahrplan das endgültige Resultat der umfassenden Umbauarbeiten sein soll, wurden aus unserer Sicht die finanziellen Mittel falsch eingesetzt. Stattdessen hätte man in den Bahnhof Laufen investieren sollen, um die Umsteigezeiten zu optimieren. Als Pendlerinnen und Pendler haben wir während der Bauzeit viele Unannehmlichkeiten in Kauf genommen. Wenn das Ergebnis nun eine massive Verschlechterung ist, ist das nicht nachvollziehbar. Die verlängerten Mindestreisezeiten bedeuten zudem einen spürbaren Standortnachteil für unsere Gemeinden. Wir fordern daher, dass zumindest in den Hauptpendlerzeiten wieder Verbindungen angeboten werden, die ebenso schnell sind wie vor dem Umbau.</i>	Post-Auto	K		Die Umsetzung entspricht dem bei den Gemeinden vernehmlasssten Konzept aus dem Jahr 2023. Die Ausgangslage zu der neuen Anschlusssituation wird im Kapitel 3.8 des Konzeptberichts aufgeführt (auf der Homepage des Amts für Verkehr und Tiefbau einsehbar). Es resultiert zwar eine gegenüber heute längere Umsteigezeit, hingegen können zahlreiche Vorteile erzielt werden (Anschlüsse zwischen den Buslinien / Durchmesserlinien / gleichbleibende Taktlage am Morgen wie auch am Abend / Anschlüsse auch in der Gegenlastrichtung).

1 – 100 Eingaben Gemeinden [Gde] 101 – 200 Eingaben Gruppen/IG [IG] 201 - 300 Eingaben Schulen / Firmen [S] 301 - 500 Eingaben Private [PP]						U = Umsetzen P = Prüfen O = Offerte K = Kenntnissnahme B = Begründung/Antwort		Kt. Solothurn FP-Jahr 2026 Auswertung Fahrplan-Verfahren 2025	
NR		Ort	Feld	Linienname	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
352	PP		50.114	Laufen – Wahlen – Bärschwil (– Liesberg)	Meine Beschwerde bezieht sich auf den neuen Fahrplan der Linie 50.114 Bärschwil/Laufen und dem Anschluss nach Basel. Neu ist nicht eine einzige Busverbindung vorhanden, welche als Anschluss nach Basel auf den Schnellzug passt. Dazu kommt noch die längere Umsteigedauer gegenüber früher. So dauerte die Verbindung früher auf dem Hinweg (ab Hölzlränk) 45min. Auf dem Rückweg 41min. Neu sind es auf dem Hinweg 57min. und auf dem Rückweg 55min. Somit benötigt jeder Fahrgast dieser Buslinie, egal ob von Bärschwil, Grindel, Wahlen oder Laufen herkommend, täglich 26 Minuten mehr als früher. Dies bedeutet für den Fahrgast der hintersten Haltestelle (Hölzlränk) einen zusätzlichen Zeitaufwand von 30% (30.233%). Für den Fahrgast der nächsten am Bahnhof liegenden Haltestelle (Laufen Wandplattenfabrik) sind es sogar 50% (49.999%). Stossend ist zusätzlich, dass die Linie 114 bereits heute länger nach Bärschwil benötigt als noch vor einigen Jahren. Da der Bus früher ein Rundkurs war und Bärschwil Hölzlränk die dritte Haltestelle ab dem Bahnhof Laufen. Da war die tägliche Verbindung nochmals besser. Fazit: Trotz immer besserem Ausbau der Bahnlinie und der Verbesserung des Zugangebotes, wird auf der Linie 114 mit jeder Änderung die Situation schlimmer. Und ist so, mittlerweile nicht mehr hinnehmbar. Es nutzen immer weniger Personen den Bus. Ausgewichen wird auf das Auto entweder nach Laufen zum P+R oder direkt nach Basel. Deshalb bitte ich Sie inständig, den Fahrplan nochmals zu überdenken und die Linie 50.114 entsprechend zu überarbeiten.	Post-Auto	K		Die Umsetzung entspricht dem bei den Gemeinden vernehmlasssten Konzept aus dem Jahr 2023. Die Ausgangslage zu der neuen Anschlusssituation wird im Kapitel 3.8 des Konzeptberichts aufgeführt (auf der Homepage des Amts für Verkehr und Tiefbau einsehbar). Es resultiert zwar eine gegenüber heute längere Umsteigezeit, hingegen können zahlreiche Vorteile erzielt werden (Anschlüsse zwischen den Buslinien / Durchmesserlinien / gleichbleibende Taktlage am Morgen wie auch am Abend / Anschlüsse auch in der Gegenlastrichtung).
353	PP		50.116	Roggenburg – Kleinlützel – Huggerwald	- Am Wochenende besteht kein Anschluss von Roggenburg nach Laufen in Kleinlützel. - Samstag Roggenburg ab 6:43: Bitte Anschlussverbindung herstellen nach Laufen oder den Kurs 30 Minuten früher verkehren. - An Sonntagen Roggenburg ab 7:43h und 8:43h: Bitte Anschlussverbindung herstellen nach Laufen oder die Kurse 30 Minuten früher verkehren.	Post-Auto	P/B	Der Fahrplan der Linie 116 wurde seit der Fahrplanaufgabe nochmals komplett überarbeitet. Am Wochenende haben nun alle Kurse Anschluss in Kleinlützel, Ölibächli.	Siehe Antwort von PostAuto.
354	PP	Basel	50.130	Balsthal - Mümliswil - Ramiswil (- Passwang - Breitenbach - Laufen)	Der Passwang ist das Top Wandergebiet des Solothurner und Baselbieter Juras. Es gibt Busse am Sa und So um 3, 4, 5 und 6 Uhr nach Balsthal oder Laufen. Super! Aber von Mo-Fr fahren die letzten Busse schon um 15:05 nach Balsthal oder 15:21 nach Laufen. Das ist viel zu früh. Es wäre gut, wenn der 17:51 Kurs nach Laufen und der 18:05 nach Balsthal alle 7 Tage fahren würden. - z.B. Pensionierte sollten ja vielleicht an Wochentagen wandern und nicht auch noch am Wochenende; aber dann braucht es auch eine Möglichkeit, noch vom Berg runterzukommen. - Oder wenn eine Verbindung von Laufen nach Balsthal (oder Beinwil nach Mümliswil) als sinnvoll betrachtet wird von 8:35 bis 15:21, sollte wohl eine Rückkehr um 17 oder 18 Uhr auch noch möglich sein, wenn man den Austausch zwischen den Bezirken Thierstein und Thal fördern möchte.	Post-Auto	K		Aufgrund dem Fahrzeugbedarf in der Hauptverkehrszeit auf den Pendlerlinien und den Wirtschaftlichkeitsvorgaben sind Mo-Fr über den Passwang keine späteren Kurse geplant.
355	PP	Schönenwerd	50.203	Aarau – Schönenwerd – Gretzenbach	Bitte den 15 Min Takt bis Gretzenbach wieder einführen.	BBA	K		Aus Kostengründen ist eine Umsetzung dieses Wunsches nicht möglich und aus Nachfragesicht im Vergleich mit anderen Linien im Kanton Solothurn nicht gerechtfertigt.

1 – 100	Eingaben Gemeinden [Gde]	U = Umsetzen	Kt. Solothurn FP-Jahr 2026 Auswertung Fahrplan-Verfahren 2025
101 – 200	Eingaben Gruppen/IG [IG]	P = Prüfen	
201 - 300	Eingaben Schulen / Firmen [S]	O = Offerte	
301 - 500	Eingaben Private [PP]	K = Kenntnissnahme B = Begründung/Antwort	

NR		Ort	Feld	Liniename	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
356	PP	Obergösgen	50.501	Egerkingen- Hägendorf – Olten – Gösgen – Schönenwerd	Auf der Linie 50.501 Richtung Schönenwerd entstehen in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend vermehrt Verspätungen, was dazu führt, dass die Anschlüsse der SBB in Schönenwerd Bahnhof nicht bzw. nur knapp gewährleistet werden können und Pendler anstatt mit dem Bus mit dem Auto reisen. Diesem Umstand ist Rechnung zu tragen und Optimierungen sind anzustreben.	BOGG	P/B	Umsteigemöglichkeit ab Haltestelle Schönenwerd Nord. In der Hauptverkehrszeit werden die Abfahrten am Bahnhof Olten 2 Minuten früher gelegt.	
357	PP		50.501	Egerkingen- Hägendorf – Olten – Gösgen – Schönenwerd	Die Fahrzeiten auf dem Abschnitt Olten-Schönenwerd sind sehr knapp. Aufgrund der fehlenden Warte-Infrastrukturen (ausser in Winznau gibt es in diese Richtung kein Sonnen-/Regenschutz) ist es sehr mühsam, wenn man unnötig lange warten muss. Auch wird durch die knappen Fahrzeiten in Schönenwerd der Anschluss auf die S26 (Abfahrt xx:11 Uhr Ri. Olten) angezeigt. Dieser funktioniert selbst in der NVZ eigentlich nicht. Die Linie hat ja sowieso einen HVZ-Fahrplan, von daher könnte man dies auch auf der Strecke Olten-Schönenwerd umsetzen.	BOGG	P/B	Siehe Antwort zur Eingabe Nr. 356.	
358	PP		50.501	Egerkingen- Hägendorf – Olten – Gösgen – Schönenwerd	Per Fahrplan 2025 wurde die Abfahrt der Linie 501 in Schönenwerd auf xx:48 gelegt. Dies vor dem Hintergrund der Anschlüsse von der S26 aus Olten (Ankunft xx:46 Uhr). Jedoch kommt die S26 meist 1-2 Min. zu spät und die Linie 501 kann den Zug nicht systematisch abwarten. Von daher bitte die Abfahrtszeit in Schönenwerd prüfen. Gleichzeitig sind die Wartezeiten für Passagiere aus Aarau länger geworden (7 Minuten von der S26 für den perrongleichen Umstieg). Abfahrt xx:46 oder xx:47 mit konsequenter Anschlusssicherung (2x von Aarau und 1x Olten) wären denkbar.	BOGG	P/B	Die Abfahrtszeit wird beibehalten (siehe auch Eingabe Nr. 26d).	
359	PP		50.501	Egerkingen- Hägendorf – Olten – Gösgen – Schönenwerd	Die Fahrzeiten in der HVZ zwischen Schönenwerd und Olten sind nun deutlich länger. In Winznau, Dorf kommt es teilweise zu einer Standzeit (gerade in der Morgen-HVZ). Teilweise steht man dann zwischen Trimbacherbrücke und Bahnhof im Stau und hätte diese Standzeit dort gebraucht.	BOGG	P/B	Pufferzeit wird zum Bahnhof Olten verschoben.	
360	PP		50.501	Egerkingen- Hägendorf – Olten – Gösgen – Schönenwerd	Die Anschlüsse beim Tannheim zur BBA-Linie 3 funktionieren teilweise sehr unzuverlässig. Richtung Aarau ist die Situation in Ordnung (auch da L3 im 15-Min.Takt fährt). Richtung Niederamt funktionieren die Anschlüsse jedoch recht schlecht. Für die Kundschaft ist dies ein Ärgernis, wenn Anschlüsse publiziert werden und nicht zuverlässig funktionieren.	BOGG	P/B		Siehe Antworten zu den Eingaben 26b sowie 358.
361	PP	Buchs AG	50.502	Trimbach – Olten – Dulliken	Wäre es möglich Richtung Olten, am Sonntag statt 3 Minuten an der Hst. Trimbach Zentrum zu warten, gleich weiter Richtung Olten Bahnhof zu fahren. Das würde gewisse Bahnanschlüsse ermöglichen, wenn der Bus ca. 3 Min früher an Olten Bahnhof eintreffen würde.	BOGG	P/B	Wartezeit wird gestrichen in Trimbach Zentrum.	

1 – 100 Eingaben Gemeinden [Gde] 101 – 200 Eingaben Gruppen/IG [IG] 201 - 300 Eingaben Schulen / Firmen [S] 301 - 500 Eingaben Private [PP]						U = Umsetzen P = Prüfen O = Offerte K = Kenntnissnahme B = Begründung/Antwort		Kt. Solothurn FP-Jahr 2026 Auswertung Fahrplan-Verfahren 2025	
NR		Ort	Feld	Liniename	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
362	PP	Olten	50.502	Trimbach – Olten – Dulliken	Die Abfahrts- und Ankunftszeiten des 50.502 Bus von Dulliken, Zentrum nach Olten und zurück sind an Wochentagen äusserst suboptimal und mit langen Wartezeiten an den Fernverkehr verbunden. An Samstagen und Sonntagen, ist die Situation etwas entschärft, dass die Abfahrt 6 Minuten später stattfindet, z.B. xx:13 und xx:43 statt xx:07 und xx:37. Für bessere Fernverkehrsanschlüsse würde ich es begrüßen, wenn es jeweils eine Abfahrt um xx:14 und xx:44 Uhr in Dulliken, Zentrum gäbe, da dadurch ideale Fernverkehrsanschlüsse in alle Richtungen gewährleistet werden würden. Mit Abfahrten um xx:07 und xx:37 Uhr in Dulliken, Zentrum, ist die Wartezeit besonders unter der Woche deutlich zu lange. Umgekehrt wäre es wünschenswert, wenn die Abfahrt bereits um xx:04 / xx:34 Uhr erfolgen würde, da auch hier die Anschlusszeit mit Abfahrt um xx:07 / xx:37 Uhr ab dem Bahnhof Olten zu umfangreich bemessen ist. Durch diese Anpassung müsste der Bus jeweils 9 Minuten am Bahnhof Olten warten (statt 10 / 3 Minuten wie bisher). Da aber durchwegs die meisten Reisenden in Olten auf den Fernverkehr umsteigen, ist dies meiner Ansicht nach höher zu gewichten als die verlängerte Reisezeit zwischen Dulliken und Trimbach. Als Minimum würde ich es begrüßen die Fahrplanzeiten vom Samstag am Werktag zu haben. Noch besser wären aber die obengenannten Abfahrtszeiten.	BOGG	P/B	Die Abfahrtszeiten ab Dulliken und Trimbach werden 3 Minuten später gelegt und die Standzeit am Bahnhof Olten verkürzt. Damit ergeben sich etwas kürzere Umsteigezeiten am Bahnhof Olten. in der HVZ am Nachmittag 2 min frühere Abfahrten (Stau Strecke Dulliken- Olten).	Die Abfahrtszeit 07 / 37 am Bahnhof Olten ist bewährt, da die minimale Umsteigezeit am Bahnhof Olten mit 5 Minuten definiert ist und Zugankünfte 00 / 30 und in Randzeiten 02 / 32 zu berücksichtigen sind.
363	PP		50.502	Trimbach – Olten – Dulliken	Hier gibt es auf der Fahrt Trimbach-Olten jeweils eine Standzeit in Trimbach Zentrum von 2-3 Minuten. Braucht es dort diese Standzeit?	BOGG	P/B	Standzeit ist 1 Minute, wird aufgehoben.	
364	PP	Kappel SO	50.505	Oensingen - Hägendorf - Olten - Hasli Industrie	Wir haben am frühen Morgen werktags erst um 05.30 Uhr die erste Verbindung nach Olten. Es ist wünschenswert, dass die erste Verbindung so gestaltet wird, dass die Ankunft in Olten um 05.30 Uhr ist.	BOGG	K		Aus Kostengründen ist eine Umsetzung dieses Wunsches nicht möglich.
365	PP		50.507	Egerkingen - Kappel - Olten - Trimbach - Lostorf - Stüsslingen - Rohr	Auf der Linie 50.507 Richtung Olten entstehen in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend vermehrt Verspätungen, was dazu führt, dass die Anschlüsse der SBB in Olten Bahnhof nicht gewährleistet werden können und Pendler anstatt mit dem Bus mit dem Auto nach Olten reisen. Diesem Umstand ist Rechnung zu tragen und Optimierungen sind anzustreben.	BOGG	P/B	Abfahrt Egerkingen Bhf. ist auf Anschlüsse S20 abgestimmt.	Keine Anpassung des Fahrplans 2026, im Fahrplan 2027 wird die Ankunft der S20 aus Biel/Bienne nach heutigem Planungsstand um xx:12 und xx42 zu liegen kommen.
366	PP		50.507	Egerkingen - Kappel - Olten - Trimbach - Lostorf - Stüsslingen - Rohr	Seit Fahrplan 2025 gibt es teilweise unterschiedliche Abfahrtszeiten am Tag, am Abend oder am Sonntag. Aus meiner Sicht ist es teilweise nicht nachvollziehbar, warum die Linie 507 am Abend 2 Min. früher von Lostorf nach Olten fährt.	BOGG	P/B	Die Zeiten werden aufeinander abgeglichen.	
367	PP		50.507	Egerkingen - Kappel - Olten - Trimbach - Lostorf - Stüsslingen - Rohr	Die Fahrzeiten Olten-Lostorf sind mit immer mehr Verkehr wieder knapp und man kommt häufig mit einigen Minuten Verspätung in Obergösgen an. Allenfalls mehr Fahrzeit nötig.	BOGG	P/B	Mehr Fahrzeit würde sich negativ auf die Fahrzeiten aller Kurse (auch NVZ) auswirken und ebenfalls auf die Rückfahrten ab Rohr.	
368	PP		50.507	Egerkingen - Kappel - Olten - Trimbach - Lostorf - Stüsslingen - Rohr	Am Sonntag-Nachmittag/Abend sind die Kurse Olten-Lostorf sehr gut ausgelastet. Mittelfristig sollte über den 15-Min-Takt am Sonntag-Nachmittag nachgedacht werden.	BOGG	K		Die Auslastung der Kurse wird im Auge behalten. Aus Kostengründen ist eine Umsetzung dieses Wunsches nicht möglich.

1 – 100 Eingaben Gemeinden [Gde] 101 – 200 Eingaben Gruppen/IG [IG] 201 - 300 Eingaben Schulen / Firmen [S] 301 - 500 Eingaben Private [PP]						U = Umsetzen P = Prüfen O = Offerte K = Kenntnissnahme B = Begründung/Antwort		Kt. Solothurn FP-Jahr 2026 Auswertung Fahrplan-Verfahren 2025	
NR		Ort	Feld	Linienname	Eingabe/Antrag	TU	Vor-gabe	Stellungnahme TU	Stellungnahme Kanton
369	PP		50.507	Egerkingen - Kappel - Olten - Trimbach - Lostorf - Stüsslingen - Rohr	Generell soll der Bus 507 von Stüsslingen / Rohr nach Olten wieder 2min früher abfahren, wie vor dem Fahrplanwechsel 2025 In den Stosszeiten kommt der Bus oft zu spät in Olten an und die Fernverkehrszüge die nach ZH oder Bern kurz vor :00 oder :30 in Olten abfahren konnten nicht immer erwischt werden.	BOGG	P/B	1 Minute früher wird umgesetzt.	
370	PP	Obergösgen	50.517	Dulliken - Obergösgen - Lostorf	Leider muss festgestellt werden, dass bei den Kursen der Linie 517 vermehrt die Anschlüsse bei BHF Dulliken wie aber auch beim Zentrum Dulliken nicht eingehalten und somit gebrochen werden. Diese Situation mit den daraus resultierenden Verspätungen ist unbefriedigend. Diese Situation führt dazu, dass vermehrt Personen auf das Auto umsteigen und nicht den Bus nehmen. Was die Linie 517 wiederum schwächt. Es müssen Optimierungen vorgenommen werden, dass die Anschlüsse eingehalten werden können.	BOGG	B	Fahrzeiten zu kurz für die Linie, keine Reserven. 2 Min frühere Abfahrten ab Mahren sollte Anschlüsse am Morgen verbessern (siehe auch Punkt 22a).	
371	PP		50.519	Lostorf - Stüsslingen - Erlinsbach - Schönenwerd	Die Linie 519 am Sonntag gleich behalten oder einen Kurs weiter nach Schönenwerd verlängert, um dort die Fahrzeit nach Gretzenbach zu verkürzen (Linie 3 BBA). Auch viele thailändische Feste sind in Gretzenbach und so hat man einen kürzeren Weg. Der Bus kommt in Niedergösgen immer mit Verspätung in Niedergösgen an, also reicht es nicht mal rasch zum Bhf Schönenwerd marschieren zum doch einen Anschluss zur Linie 3 zu schaffen.	BOGG	K		Aus Wirtschaftlichkeitsgründen endet die Linie 519 an Sonntagen bereits in Niedergösgen Jurastrasse. Derzeit ist keine Änderung möglich.
372	PP	Schönenwerd	50.519	Lostorf - Stüsslingen - Erlinsbach - Schönenwerd	Der Bus 519 fährt trotz fahrplanmässigem Halt oft an Tannheim vorbei, obwohl Fahrgäste Richtung Bahnhof mitfahren möchten. Bitte sorgen Sie dafür, dass hier gehalten wird, wenn jemand mitfahren will.	BOGG	B	Das Fahrpersonal wird informiert.	
373	PP	Schönenwerd	50.857	Olten - Trimbach - Lostorf – Niedergösgen (N57)	Der N57 soll weiterhin bis Schönenwerd verkehren.	BOGG	K		Dies ist aus Fahrzeitgründen nicht mehr möglich (Stundenumlauf). Die nächstgelegene Haltestelle ist Niedergösgen Jurastrasse.
374	PP		50.8xx	Alle Nachtlinien ab Olten	Falls die Nacht-IC aus Zürich früher ankommen würden, sollte man die Abfahrten der Busse vorverlegen, damit die Wartezeiten in Olten nicht so lange sind (Heute 12 Min Wartezeit von Luzern).	BOGG	K		Bei den Nacht-IC aus Zürich ist keine Änderung geplant (Ankunftszeit xx:32), weshalb auch die Busabfahrten unverändert bleiben.
375	PP	Walterswil	-	-	Da 5746 Walterswil mit ca. 800 Einwohner (Tendenz steigend!) vom ÖV ausgeschlossen ist, erlaube ich mir höflichst zu erfragen, ob Interesse besteht, den Linienbus durch Walterswil zu führen. Falls die Gemeinde nicht über ausreichende finanzielle Mittel verfügt, könnte man einige Geschäfte anfragen, ob sie bereit wären, eine finanzielle Unterstützung zu leisten, wenn eine Bushaltestelle vor ihrer Tür geplant wird. Mein Vorschlag wäre, einen «Shopping-Linienbus» einzurichten, der beispielsweise von Oftringen Perrycenter über Youcinema (bislang ohne Haltestelle), Walterswil, Däniken Bahnhof, Gretzenbach Lidl/Aldi (bislang ohne Haltestelle), Schönenwerd Zentrum, Wöschnew Jumbo (bislang ohne Haltestelle),....., Aarau Telli, Aarau Gaiscenter bis zum Aarau Bahnhof fährt. Wir alle aus Walterswil wären Ihnen sehr dankbar, wenn Sie sich darüber Gedanken machen würden.	-	-		Walterswil ist durch die Bahnhaltestelle «Walterswil-Striegel» erschlossen (S28 Zofingen – Lenzburg). Eine zusätzliche Buserschliessung ist für den Kanton Solothurn derzeit kein Thema (u.a. ungenügende Wirtschaftlichkeit).