

Regierungsratsbeschluss

vom 26. September 2006

Nr. 2006/1800

Umsetzung Buskonzept Laufental-Thierstein

1. Feststellungen

Auf den kommenden Fahrplanwechsel im Dezember 2006 werden auf der Linie S3 Olten – Basel – Laufen der Regio-S-Bahn Basel die guten Traktionseigenschaften des neuen Regionalzugtyps FLIRT (höhere Beschleunigung und dadurch kürzere Fahrzeiten) erstmals fahrplanwirksam und führen neu zu kürzeren Fahrzeiten und einem halbstündlichen Kreuzungspunkt der S3 in Zwingen (im Fahrplan 2006 erfolgen die S3-Kreuzungen abwechselnd in Zwingen und Grellingen). In Zwingen entstehen halbstündlich gute Anschlüsse nach Basel und Laufen. Allerdings können die Buslinien in Grellingen nur noch Anschlüsse von/nach Basel vermitteln. Die Buslinien im Laufental müssen als Zubringersystem zu den Schnellzügen und zur S-Bahn mit einem neuen Buskonzept an diese veränderten Rahmenbedingungen angepasst werden.

Die Buslinien in der Region Laufental-Thierstein werden von PostAuto, Region Nordschweiz, betrieben. Das Buslinien-Angebot stammt in der vorliegenden Form im Wesentlichen noch aus der Zeit, als die damalige PTT in eigener Regie das Angebot und den Betrieb definiert hat.

Mit Auftragschreiben vom 6. Oktober 2005 wurde der gemeinsame Auftrag der Kantone Basel-Landschaft und Solothurn "Erarbeitung eines neuen Buskonzepts Laufental-Thierstein" an das Büro Teamverkehr, Obere Kirchgasse 2, 8400 Winterthur, erteilt. Auf der Grundlage der Analyse des heutigen Buslinien-Angebots wurden Optimierungsmöglichkeiten geprüft. Zielsetzung war, das Busangebot an die veränderten S-Bahn-Fahrpläne anzupassen, ein vertaktetes Angebot unter bestmöglicher Berücksichtigung der Nachfrage und unter der Vorgabe der Kostenneutralität aufzubauen. Die Untersuchungen führten zu dem nun vorliegenden Buskonzept Laufental-Thierstein.

Das Buskonzept wurde im Frühjahr 2006 den Gemeinden der betroffenen Bezirke der Kantone Basel-Landschaft und Solothurn im Rahmen einer Konzept-Vernehmlassung zur Stellungnahme unterbreitet. Aus den Reaktionen wurden nachträglich lokale Anpassungen am Buskonzept vorgenommen. Der daraus gefertigte Fahrplan wurde dann im Sommer 2006 den Gemeinden nochmals im Rahmen einer Fahrplan-Vernehmlassung zur Stellungnahme unterbreitet. Dabei konnten die Wünsche der Gemeinden zum grössten Teil berücksichtigt werden.

2. Erwägungen

Das neue Buskonzept hält im Grossen und Ganzen an den bestehenden Linienführungen fest. (siehe Liniennetzplan in Beilage). Gegenüber dem heutigen Angebot werden hinsichtlich Liniengefüge, Taktintervall und Betriebszeit folgende Anpassungen vorgenommen:

2.1 Allgemein

- Konstante Streckenführung der Linien über den gesamten Tag.
- Konsequente Vertaktung des Angebots mit systematischer Verdichtung zu den Hauptverkehrszeiten. Ein Abweichen vom Taktangebot wird nur bei Schülerkursen in Betracht gezogen.
- Anbindung der Buslinien rund um Laufen (Linien 111, 112, 114, 118 und 119) im Regeltakt an den Schnellzug in Laufen von/nach Basel und in den Zwischenzeiten zusätzlich an die S-Bahn in Laufen von/nach Basel. Anbindung der Buslinien im Lüsseltal und im Raum Zwingen (Linien 115 und 119) an die S-Bahn-Kreuzung in Zwingen mit guten Anschlüssen in beide Richtungen. Anbindung der Buslinien aus Nunningen (Linien 116 und 117) an die S-Bahn in Grellingen mit Anschluss von/nach Basel.
- Hinsichtlich Betriebsdauer und Takt wird sowohl an den Werktagen, wie auch an den Wochenendtagen das heutige Mengengerüst beibehalten. Hingegen fallen durch Straffung und Vereinheitlichung der Linienführungen Dienstfahrten zur PostAuto-Garage (sog. Stellfahrten) weg, die über die letzten Jahre sukzessive als zusätzliche Transportmöglichkeit geöffnet wurden. Dadurch können sich lokal Reduktionen des Angebots ergeben.
- In der Untersuchung wurde für die Region Laufental-Thierstein aus Marktsicht ein grosses Mass an nicht aktiviertem ÖV-Potenzial ermittelt. D.h. der Modal Split (Anteil des ÖV am Gesamtverkehr) liegt heute tiefer als dies aufgrund des bestehenden ÖV-Angebots zu erwarten wäre. Nach Meinung des Planungsbüros liegt der Grund im heute unstrukturierten Angebot mit nicht merkbaren Verkehrszeiten und Linienführungen. Mit der vorgeschlagenen Systematisierung des Angebots wird die Merkbarkeit deutlich verbessert, wodurch bei den Buslinien eine Steigerung des ÖV-Anteils erwartet wird.

2.2 Zu den einzelnen Linien

Es werden nur die Massnahmen aufgezeigt, bei denen Gemeinden des Kantons Solothurn Änderungen am Angebot erfahren.

- *Linie 111: Laufen – Breitenbach – Nunningen:* Die heutige Linienführung bleibt unverändert.
- *Linie 112: Laufen – Röschenz – Kleinlützel – Roggenburg:* Die Linie 112 verkehrt statt der heutigen Schleifenfahrt zwischen Kleinlützel und Roggenburg neu in beiden Richtungen über die jurassische Gemeinde Ederswiler.
Die Bedienung des Astes Kleinlützel – Huggerwald wird weiterhin als Versuchsbetrieb geführt.
- *Linie 114: Laufen – Bärschwil:* Die Linie 114 erhält neu einen einheitlichen Linienvverlauf Laufen – Wahlen – Grindel – Bärschwil. Die Verbindung von Laufen via Birstal – Bärschwil Bahnhof nach Bärschwil wird zugunsten eines einheitlichen Angebotes über den ganzen Tag hinweg aufgehoben.

- *Linie 115: Zwingen – Breitenbach – Erschwil – Passwang:* Die Linie 115 vom Passwang über Breitenbach wird konsequent nach Zwingen (halbstündliche S-Bahn-Kreuzung) geführt. Die parallel zur S-Bahn verlaufende Verbindung Zwingen – Laufen fällt generell weg. Die bisherigen Fahrten via Breitenbach nach Laufen werden nur noch zu Zeiten angeboten, in denen die Schülernachfrage zusätzliche Transportkapazität erfordert. Die Gemeinden des Lüsseltals sowie die Gemeinde Brislach erhalten via S-Bahn in Zwingen eine schnellere Verbindung von/nach Basel, als via Schnellzug in Laufen.
- *Linie 116: Grellingen – Seewen – Bretzwil – Nunningen:* Mit dem neuen Angebot werden Seewen und Bretzwil am Morgen in Grellingen an die S-Bahn nach Basel sowie via Nunningen an die Regionalzentren Breitenbach und Laufen angebunden. Am Abend ist die Linie 116 auf Pendler aus Basel, Laufen und Breitenbach nach Seewen und Bretzwil optimiert.
- *Linie 117: Grellingen – Himmelried – Nunningen:* Die bisherige Linie 111a erhält neu die Liniennummer 117. Grellingen ist mit Nunningen mit den Linien 116 und 117 verbunden. Mit dem neuen Angebot wird Himmelried analog zu den Gemeinden der Linie 116 am Morgen in Grellingen an die S-Bahn nach Basel sowie via Nunningen nach Breitenbach und Laufen angebunden. Am Abend ist die Linie 117 auf rückkehrende Pendler optimiert.

2.3 Haltestellen

Im Rahmen der Bedürfnisanalyse im Sommer 2005 und der Vernehmlassung im Frühjahr 2006 hatten die Gemeinden die Möglichkeit, Wünsche nach neuen oder aufzuhebenden Haltepunkten anzumelden. Die durch die neuen Haltestellen entstehenden Verschiebungen beim interkantonalen Verteilungsschlüssel (iKV) der Abgeltungen werden in Absprache mit dem Kanton Basel-Landschaft erst auf 2008 angepasst.

2.4 Vernehmlassung

Die Gemeinden des Bezirks Thierstein sowie die Gemeinde Seewen hatten im Frühjahr 2006 die Möglichkeit, im Rahmen einer Vernehmlassung zum neuen Buskonzept Stellung zu nehmen. Gleichzeitig wurde das Buskonzept den betroffenen Gemeinden, den Kreis- und Regionalschulen sowie den Interessenverbänden unterbreitet.

Die Systematisierung des Busangebots im Raum Laufental-Thierstein wurde allgemein begrüsst und von ihrer Konzeption her als richtig empfunden. Hingegen wurden einzelne, durch die Systematisierung resultierende Abweichungen gegenüber dem heutigen Angebot als Angebotsverschlechterung empfunden. Die im Rahmen der Konzeptvernehmlassung vorgebrachten Eingaben lieferten wertvolle Inputs bei der Erarbeitung der definitiven Fahrpläne, insbesondere bei der Berücksichtigung des Schülerverkehrs.

Bei der im Juli 2006 erfolgten Vernehmlassung der Fahrpläne bei den Gemeinden und den Regionalschulen wurden vor allem konkrete Wünsche zur Anbindung der Schüler an die Regionalschulen eingebracht. Diese Wünsche konnten im Nachgang durch Anpassungen des Fahrplans oder einzelne Kursverlängerungen berücksichtigt werden.

2.5 Kosten

Mit dem neuen Busangebot können die Vorteile des verbesserten S-Bahn-Fahrplans auch in die Region hinaus weitergetragen werden. Das Buskonzept führt jedoch zu Mehrkosten, die insbesondere auf folgende Umstände zurückzuführen sind:

- Der seit langem unveränderte interkantonale Verteilschlüssel der Abgeltungen zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Solothurn wurde ans tatsächliche Angebot angepasst.
- Die Aufgabe des zur S-Bahn parallelen Verkehrs zwischen Laufen und Zwingen hat zu einer Verringerung des im Kanton Basel-Landschaft liegenden Anteils an den Buslinien der Region Laufental-Thierstein geführt. Daraus ergibt sich ein grösserer Anteil der vom Kanton Solothurn zu übernehmenden Fixkosten des Busbetriebs.
- Der starke Schülerverkehr, der z. T. nicht den Linienwegen folgt (z. B. Bärschwil - Breitenbach) erfordert aus Kapazitätsgründen Zusatzkurse und Doppelführungen.

Die Abgeltungen können im Detail erst nach Vorliegen der betrieblichen Einsatzplanung und dem Erstellen der Dienstpläne festgelegt werden, in deren Rahmen noch gewisse Optimierungen möglich sind.

Durch die grundsätzliche Neuorganisation der Linien ist ein Kostenvergleich für einzelne Linien zu den Vorjahren nicht aussagekräftig. Daher enthält die folgende Tabelle den Gesamtbetrag der Abgeltung für den Solothurner Anteil der Linien in der Region Laufental-Thierstein ausser des vom Konzept nicht betroffenen Versuchsbetriebs Kleinlützel - Huggerwald.

Bei den Offerten 2006 wurden nicht alle Grundlagen berücksichtigt. Die Offerten 2006 sind daher zu tief ausgefallen, was auch ohne das neue Buskonzept im Rahmen der Leistungsvereinbarungen für 2007 hätte bereinigt werden müssen. Die Abgeltungen des neuen Buskonzepts für 2007 können daher nicht mit den - zu tief liegenden - Abgeltungen für 2006, sondern müssen mit denen von 2005 verglichen werden.

Die folgende Tabelle enthält die auf den Kanton Solothurn entfallenden Abgeltungen für die Buslinien der Region Laufental-Thierstein für die Jahre 2005 bis 2007 sowie die Mehrkosten 2007 im Vergleich zu 2005 in Tausend Franken:

| | 2005 | 2006 | 2007 Neues Buskonzept | Mehrkosten 2007/2005 |
|--|-------|-------|--------------------------|-------------------------|
| Abgeltungen Linien 111, 112, 114, 115, 116, 117*) | 2'800 | 2'730 | 2'920 | 120 |
| *) Linie 111a erhält ab 2007 die Linienbezeichnung 117. | | | | |

3. **Beschluss**

- 3.1 Von den Resultaten der Planungsstudie Buskonzept Laufental-Thierstein wird Kenntnis genommen.
- 3.2 Die Umsetzung der Anpassungen zum Fahrplan 2007 (Fahrplanwechsel 10. Dezember 2006) erfolgt im Rahmen des Globalbudgets öffentlicher Verkehr 2006/2007.

- 3.3 Der Gesamt-Abgeltungsbetrag des Kantons Solothurn erhöht sich gegenüber 2005 um Fr. 120'000.00.



Dr. Konrad Schwaller
Staatschreiber

Beilage

Liniennetzplan Buskonzept Laufental–Thierstein

Verteiler

Bau- und Justizdepartement

Amt für Verkehr und Tiefbau (ke/mr)

Amt für Raumplanung

Amt für Finanzen

Kantonale Finanzkontrolle

Kreisbauamt III, Amthaus, 4143 Dornach

Gemeindepräsidium Bärschwil, 4252 Bärschwil

Gemeindepräsidium Beinwil, 4229 Beinwil

Gemeindepräsidium Breitenbach, 4226 Breitenbach

Gemeindepräsidium Büsserach, 4227 Büsserach

Gemeindepräsidium Erschwil, 4228 Erschwil

Gemeindepräsidium Fehren, 4232 Fehren

Gemeindepräsidium Grindel, 4247 Grindel

Gemeindepräsidium Himmelried, 4204 Himmelried

Gemeindepräsidium Kleinlützel, 4245 Kleinlützel

Gemeindepräsidium Meltingen, 4233 Meltingen

Gemeindepräsidium Nunningen, 4208 Nunningen

Gemeindepräsidium Seewen, 4206 Seewen

Gemeindepräsidium Zullwil, 4234 Zullwil

Kanton Basel–Landschaft, Bau- und Umweltschutzdirektion, Amt für Raumplanung, Öffentlicher Verkehr, Rheinstrasse 29, 4410 Liestal

Canton du Jura, Service des transports et de l'énergie, 2800 Delémont

PostAuto Region Nordschweiz, 4002 Basel

Medien (jae)