Arbeitsgruppe für
Siedlungsplanung und
Architektur AG

Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau
Kanton Basel Landschaft, Amt für Raumplanung

Buskonzept Laufental–Dorneckberg 2026

Bericht über die Mitwirkung

Rapperswil-Jona, 12. Dezember 2023
asa AG 2197

Arbeitsgruppe für
Siedlungsplanung und
Architektur AG

Spinnereistrasse 31
8640 Rapperswil-Jona
Tel. 055 220 10 60
Fax 055 220 10 61

www.asaag.ch
info@asaag.ch

Bearbeitung:

Jonas Schaufelberger

2197_BE02_Bericht_Mitwirkung_20231212.docx

Inhaltsverzeichnis

1. Übersicht Stellungnahmen 4
1.1 Gemeinden 4
1.2 Weitere öffentlich-rechtliche Körperschaften 4
1.3 Private 5

2. Auswertung 6
2.1 Grundtendenz 6
2.2 Stellungnahmen zu einzelnen Linien 6
2.3 Stellungnahmen ohne Linienzuordnung 11

3. Anpassungen am Konzept 14
3.1 Hinweise 14
3.2 Anpassungen an der Konzeption 14
3.3 Anpassungen an Einzelkursen 14
3.4 Ergänzung Nachtangebot Fr/Sa und Sa/So 15
3.5 Anpassungen am Infrastrukturbedarf 16

4. Verworfene Alternativen 17
4.1 Alternative Angebotsvariante Dorneckberg 17
4.2 Anbindung Museum für Musikautomaten 19

Beilagen 20

1. Übersicht Stellungnahmen

1.1 Gemeinden

Die folgenden Gemeinden haben eine Stellungnahme eingereicht:

- Beinwil SO
- Blauen
- Bretzwil
- Brislach
- Büsserach
- Dittingen
- Dornach
- Duggingen
- Erschwil
- Gempen
- Himmelried
- Hochwald
- Kleinlützel
- Nenzlingen
- Nuglar-St. Pantaleon
- Roggenburg
- Röschenz
- Seewen

Explizit auf eine Stellungnahme verzichten die folgenden Gemeinden:

- Ederswiler
- Fehren

Die übrigen Gemeinden im Perimeter haben sich bisher nicht geäussert, wobei die Gemeinden im Dorneckberg im Rahmen einer Vertiefung noch separat abgeholt wurden.

1.2 Weitere öffentlich-rechtliche Körperschaften

- Bundesamt für Kultur, Museum für Musikautomaten Seewen
- Kanton Basel-Landschaft, Wirtschaftsförderung
- Kanton Basel-Landschaft, Tiefbauamt
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau, Kreisbauamt 2

- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau, Abt. Verkehrsplanung
- Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung
- Gymnasium Laufental–Thierstein
- Oberstufenzentrum Dorneckberg
- Postauto Gebiet Nord

1.3 Private

Folgende Privaten oder Gruppierungen haben eine Stellungnahme eingereicht:

- Einwohner der Gemeinde Seewen (Petition)
- Rosshof Seewen
- Industrieverband Laufen–Thierstein–Dorneck–Birseck
- Sonnhalde Gempen

2. Auswertung

2.1 Grundtendenz

Im Allgemeinen sind die Rückmeldungen positiv. Kritisch beurteilt werden folgende Punkte:

- Wegfall der bestehenden Buslinie 116 Grellingen–Seewen.
- Auf dem Dorneckberg Wegfall gewisser Querverbindungen sowie Schwierigkeiten bei der Infrastruktur.
- Der Wegfall des Ortsbusses in Himmelried.

In den folgenden beiden Kapiteln werden diejenigen Eingaben zusammengefasst, welche die Prüfung von Anpassungen fordern. Zustimmende Eingaben werden nur dort erwähnt, wo sie im Widerspruch zu einer geforderten Änderung stehen.

2.2 Stellungnahmen zu einzelnen Linien

Die Eingaben sind nach Liniennummer sortiert. Innerhalb der einzelnen Linien erfolgt die Sortierung nach Gemeinde.

Gemeinde/Behörde/…	Eingabe	Beurteilung
Linie 67: Dornach–Hochwald–Seewen		
Gemeinde Hochwald, Gemeinde Seewen	Die Sicherheit der Verbindung Dornach–Hochwald auf der direkten Strasse wird bezweifelt. Ein Einbezug des zuständigen Betreibers Heinz Wohlgemuth sei notwendig, um die Frage abschliessend zu klären.	PostAuto hat zwei Testfahrten auf der Strecke Hochwald - Dornach durchgeführt. Bei der zweiten Testfahrt waren auch der Betreiber der Linie 67 (Heinz Wohlgemuth) sowie Vertreter des Kantons SO (Amt für Verkehr und Tiefbau) anwesend. Der Streckenabschnitt wurde als für einen regelmässigen Busbetrieb befahrbar befunden, es müssen aber zwingend bauliche Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit umgesetzt werden. Der vorgesehene Fahrplan erlaubt grundsätzlich eine den Strassenverhältnissen angepasste Fahrweise.
Linie 77: Dornach–Gempen–Nuglar–St. Pantaleon–Liestal		
Gemeinde Gempen Gde. Nuglar–St. Pantaleon	Die ersten Verbindungen ab Gempen und Nuglar seien später als im heutigen Konzept vorgesehen, die letzte Abfahrt ab Liestal früher. Dies sei eine deutliche Verschlechterung gegenüber heute und sei anzupassen.	Die Kurse der Linie 77 werden so angepasst, dass die heutigen Früh- und Spätverbindungen gewährleistet sind. Weitere Ausbauten abends können zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, wenn das Angebot in Betrieb ist und sich bewährt.
Gde. Nuglar–St. Pantaleon	Von Basel nach Nuglar ist die Umsteigezeit in Liestal am Nachmittag zu knapp (nur 2 Minuten).	Dies wird im Fahrplan angepasst. Das gesamte Fahrplankonstrukt lässt hier aber nicht mehr als 4 Minuten Umsteigezeit zu. Die Verlängerung der Umsteigezeit wirkt sich natürlich auf die Gesamtreisezeit aus.

Gde. Nuglar–St. Pantaleon	Anschlüsse auf IC von/nach Bern für Pendler sollten ergänzt werden (aktuell im Konzept nur für Gegenlastrichtung vorgesehen).	Ein systematischer Anschluss in beide Richtungen ist nur möglich, wenn bei der Linie 77 ein viertes Fahrzeug eingesetzt wird oder der Anschluss von/nach Basel in Dornach in der Hauptlastrichtung verschlechtert wird. Im Sinne des Gesamtkonzeptes wird auf eine Anpassung verzichtet, zumal die tatsächlich davon profitierenden Pendlerströme sehr gering sind.
Nuglar–St. Pantaleon	Wegfall der Verbindung von/nach Büren ist ungünstig, es gibt diverse gemeinsame Angebote der beiden Gemeinden.	Die Verbindung Nuglar–Büren ist aktuell ausserhalb des Schülerverkehrs kaum nachgefragt; sie wird aber im neuen Konzept mit der Linie 73 nach wie vor angeboten, wenn auch in einem gegenüber heute reduzierten reduzierten Umfang. Ein leichter Ausbau der Linie 73 gegenüber dem Entwurf (1-2 Kurspaare mehr, Betrieb Mo-Fr statt nur an Schultagen) wird allerdings aufgrund der Rückmeldungen vorgesehen, auch um weitere interkommunale Verbindungen wie Hochwald–Gempen sicherzustellen.
Nuglar–St. Pantaleon	Die neue Linienführung bringt wesentliche Nachteile: Kreuzen zwischen Nuglar und St. Pantaleon regelmässig (Strassenausbau nicht realistisch), Wegfall Bedienung der stark nachgefragten Haltestelle Neumatt, deutlich längere Fahrzeiten.	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. Würde jeder zweite Kurs von Nuglar direkt nach Liestal geführt, würde dies für St. Pantaleon eine wesentliche Verschlechterung bringen, da keine sinnvolle Möglichkeit besteht, ein alternatives Angebot zu schaffen. Dafür resultiert für die Neumatt eine Verbesserung. Die Einwohnerzahlen im jeweiligen Einzugsgebiet sind ähnlich gross, jene in der Neumatt können aber über zwei weitere Haltestellen den ÖV nutzen, jene in St. Pantaleon nicht. Der Fahrzeitgewinn bei direkter Fahrt beträgt 4 Minuten. Dadurch können in Lastrichtung keine früheren Züge erreicht werden, lediglich in Gegenlastrichtung könnte eine Verbesserung erzielt werden. Insofern wird aus fachlicher Sicht die halbstündliche Bedienung von St. Pantaleon weiterhin als Bestvariante betrachtet. Das Kreuzen zwischen Nuglar und St. Pantaleon wird von PostAuto als betrieblich lösbar taxiert, ohne dass ein Infrastrukturausbau notwendig ist.
Linie 111: Laufen–Wahlen–Breitenbach–Nunningen–Seewen–Büren–Liestal		
Gemeinde Bretzwil	Betriebsbeginn Bretzwil–Liestal bereits 30' früher (05:04 Uhr ab Bretzwil) gewünscht.	Eine Verbindung Nunningen–Liestal mit Ankunft um ca. 5.28 Uhr wird vorgesehen.)

Gemeinde Bretzwil	Systematisierung Nachtangebot auf dem Fahrweg der Linie 111.	Die Nachtangebote werden im Rahmen der Überarbeitung der Tabellenfahrpläne ergänzt und orientieren sich soweit möglich an den Linienführungen tagsüber. Im Fall von Bretzwil ist die Nachfrage jedoch so gering (Durchschnittlich 1 Aussteiger pro Nacht), dass weiterhin nur ein minimales Nachtangebot vorgesehen wird.
Linie 113: Kleinlützel–Laufen–Breitenbach–Erschwil–Beinwil		
Gemeinde Beinwil	Rückkehrmöglichkeit kurz vor Mittag (aktuell 11:42 Uhr ab Breitenbach) wird gewünscht. Ebenso Weiterfahrt 07:45 Uhr ab Erschwil bis Beinwil gewünscht (im ursprünglichen Tabellenfahrplan als Optional gekennzeichnet).	Der Kurs, welcher Breitenbach heute um 11:41 Uhr verlässt (Linie 115), besteht weiterhin und fährt weiterhin bis/ab Erschwil. Eine Verbindung bis Beinwil ist zu dieser Zeit aus Umlaufgründen weiterhin nicht möglich. Die optionale Weiterfahrt um 07:45 Uhr ab Erschwil (und 08:00 Uhr zurück ab Beinwil) wird in den Fahrplan aufgenommen.
Linie 114: Bärschwil–Grindel–Laufen–Dittingen–Blauen–Zwingen		
Gemeinde Blauen	Zusätzliche Kurse gewünscht: 05:14 Uhr Laufen–Zwingen / 05:15 Uhr Zwingen–Laufen / 05:45 Uhr Zwingen–Laufen. Dafür kann auf die Kurse um 08:15 Uhr ab Zwingen und 15:44 Uhr ab Laufen verzichtet werden.	Die Anzahl der Kurse am Rande der Hauptverkehrszeiten wird aktuell nicht angepasst, da diese aus Umlaufgründen ohnehin noch ändern können. Dabei wird auch berücksichtigt, dass die heute frühesten Verbindungen weiterhin möglich sind, hierfür wurden minimale Anpassungen gegenüber dem Mitwirkungsentwurf durchgeführt.
Gemeinde Blauen	Die Umsteigezeit in Zwingen ist zu lang.	Dies kann im vorliegenden Konzept aus Umlaufgründen nicht angepasst werden. Minimale Verschiebungen sind grundsätzlich möglich, bedingen aber längere Übergangs-/Standzeiten in Laufen, dass eine minimale Pause für das Fahrpersonal gewährleistet ist (aktuell in Zwingen vorgesehen). Eine Prüfung erfolgt im Rahmen der Detailplanung, das Konzept wird nicht angepasst.
Linie 116 (alt): Grellingen–Seewen		
Gemeinde Seewen Gemeinde Duggingen Div. Private Pferdehof Seewen	Die Streichung der Linie 116 ist inakzeptabel. Sie ist die kürzeste und sicherste Verbindung auf die S-Bahn und bedient ausserdem mehrere Wohngebäude und Lehrbetriebe (sowie die Seetalgarage in Duggingen) sowie ein Pferdehof mit Ferienangeboten für Kinder. Die Alternative via Dornach daure zu lang und ist nicht sicher und stabil (ins Feld geführt wird v.A. die Nutzung der Strecke Dornach–Hochwald). Ausserdem sei ein P+R bei der Herrenmatt nicht möglich.	Die aktuellen Fahrgastzahlen der Haltestellen Bödeli, Seetalhöhe und Seewenstrasse rechtfertigen kein eigenes Bus-Angebot, wenngleich auch für die Projektverfasser klar ist, dass dies für die Betroffenen grosse Auswirkungen haben kann. Würde eine Linie zwischen Seewen und Grellingen weiterbetrieben, würde dies in der vorliegenden Variante das Potential der Erschliessung über Hochwald wesentlich schmälern und eine halbstündliche Bedienung der Linie 67 verunmöglichen. Sowohl die Linie 67 als auch die Linie 116 würden so die notwendige Wirtschaftlichkeit verfehlen. Die Reisezeit Seewen–Basel ist via Grellingen nicht kürzer als via Hochwald (direkte Linienführung). Seewen erhält mit den drei Linienästen (Nunningen–Laufen, Büren–Liestal und Hochwald–Dornach) mit jeweils einem durchgehenden Halbstundentakt ein exzellentes ÖV-Angebot, das mit einer vierten Linie

		nach Grellingen, welche kaum zusätzliche Nachfrage generiert, wirtschaftlich nicht zu rechtfertigen wäre. Insofern wird am Entscheid, die Buslinie 116 aufzuheben, festgehalten. An einer Sitzung mit den Gemeinden im Dorneckberg wurde eine Alternativvariante präsentiert, welche den Fortbestand der Verbindung Seewen–Grellingen beinhaltet, jedoch unter Preisgabe der Verbindung Seewen–Hochwald. Die Verbindung nach Seewen wäre ausserhalb der Hauptverkehrszeiten kaum finanzierbar, womit Seewen in der Nebenverkehrszeit nicht mehr direkt ans Birseck angebunden wäre. Das Projektteam sieht deshalb von dieser Alternativvariante ab.
Linie 116 (neu): Huggerwald–Kleinlützel–Roggenburg		
Gemeinde Roggenburg	Der Gemeinderat verlangt, dass alle aktuellen Verbindungen aufrecht erhalten werden. Insbesondere der Schülerkurs heute um 07:26 (neu 07:48) muss zur bisherigen Zeit bestehen bleiben, weil die Schule in Röschenz um 08:00 beginnt. Das Nacht- und Spätangebot soll wie folgt aufrecht erhalten werden: Kurs 23:04 täglich, Kurse 01:10 und 02:13 am Fr und Sa.	Die Grösse des Dorfes Roggenburg (<300 Einwohner) rechtfertigt die heutige Bedienungsqualität nicht; sie ist im Wesentlichen historisch gewachsen und war bisher dank Synergien mit dem Abschnitt Laufen–Kleinlützel relativ günstig möglich. Ein geringfügiger Ausbau des Abend-Angebotes zwischen Kleinlützel und Roggenburg wird in der Überarbeitung integriert, indem erste bzw. letzte Fahrten der Linie 112 bis Roggenburg verlängert werden. Über Verschiebungen der Kurspaare im Tagesbetrieb wird im Rahmen der Detailplanung diskutiert, da diese auch Auswirkungen auf die Gemeinde Kleinlützel bzw. den Ortsteil Huggerwald hat (die Gemeinde Kleinlützel hat dem Konzept zugestimmt). Das Konzept wird nicht angepasst.
Linie 117: Grellingen–Himmelried–Nunningen		
Gemeinde Himmelried	Weiterführung der Kleinbus-Kurse wird gefordert. Grund: 2/3 der Bevölkerung wären ansonsten ohne direkten ÖV-Anschluss, und die Gleichbehandlung der Gemeinden ist nicht gegeben (andere schlecht genutzte Angebote bleiben bestehen). Es sei ausserdem eine tatsächliche Nachfragesteigerung gegenüber vor dem Angebotsausbau festzustellen.	Tatsächlich ist ein geringfügiger Anstieg der Nachfrage festzustellen. Dieser betrifft aber insbesondere den ohnehin starken Schülerverkehr und bringt diese bereits stark ausgelasteten Kurse an den Rand der Kapazitätsgrenze. Hingegen könnten alle Kurse ohne Schülerbeförderung auch mit einem PW durchgeführt werden, in den Schulferien betragen die täglichen Nutzerzahlen annähernd Null. Für die wenigen übrigen Nutzer könnte auch ein kommunales Ruftaxi geprüft werden; solche Angebote haben sich andernorts als günstiger für Kanton und Gemeinden (Wegfall ÖV-Beiträge für praktisch nicht genutzte Fahrten) erwiesen. $

Linie 118: Laufen–Liesberg–Riederwald		
Industrieverband Standortförderung BL	Weiterhin in Lastrichtung direkte Fahrt nach Riederwald würde bevorzugt.	Die heutigen «Dreiecksfahrten» sind in der neuen Angebotsgestaltung nicht mehr sinnvoll, da in eine Richtung keine funktionierenden Anschlüsse bestünden. Möglich ist entweder die vorliegende Lage oder eine Umkehrung des Konzeptes (Laufen–Riederwald–Liesberg). Insofern muss zwischen den zwei Fahrtbedürfnissen abgewogen werden. Dabei besteht keine eindeutige Priorität: Die Anzahl der «Umwegminuten» (Anzahl Fahrgäste mal Fahrzeitverlängerung) ist für beide Varianten ähnlich, da zwar mehr Reisende nach Liesberg Dorf als nach Riederwald fahren, dafür aber der effektive Umweg nach Liesberg Dorf via Riederwald kürzer ist als derjenige via Dorf nach Riederwald. Da eine «Umkehr» der Linienführung einen erhöhten Infrastrukturbedarf zur Folge hätte (Ausstellplatz und WC-Anlage im Dorf Liesberg notwendig), wird darauf verzichtet.
Linie 119: Laufen–Zwingen–Nenzlingen–Grellingen		
Gemeinde Nenzlingen	Stundentakt um 30 Minuten gedreht ggü. Vorschlag ist aus Sicht Gemeinde ausreichend, dafür via Bahnhof Zwingen (in Laufen könnte dafür via Schlachthof statt Städtli gefahren werden).	Eine Bedienung des Bahnhofs von Zwingen ist auch dann nicht möglich, wenn in Laufen via Schlachthof gefahren wird. Insofern wird in Laufen die geplante Linienführung beibehalten. Die Drehung des Grundtaktes wird gemäss Vorschlag umgesetzt; die Schule Zwingen ist ab der Haltestelle Strengenfeld zu Fuss in ca. 10 Minuten erreichbar. Am Halbstundentakt wird grundsätzlich festgehalten, wobei bei den zusätzlichen Fahrten ein gewisser Spielraum in der Detailplanung besteht, z.B. bezüglich Schulzeiten.

2.3 Stellungnahmen ohne Linienzuordnung

Thematik	Gemeinde/Behörde/…	Eingabe	Beurteilung
Ganzes Tal: Wünsche der Industrie	Industrieverband	- Prüfung einer besseren Anbindung der grenznahen Gebiete. - Neue Haltestellenlage in den Industriegebieten Ried und Wahlenstrasse. - Prüfung einer besseren Abdeckung des Schichtbetriebes. - Weitere Ansatzpunkte für mehr Verlagerung auf ÖV?	Eine bessere Anbindung der grenznahen Gebiete wurde im Rahmen der Planung nicht vertieft behandelt. Bisherige Erfahrungen mit diesem Thema zeigen, dass damit kein wesentlicher Umsteigeeffekt möglich ist, weil mit vertretbarem Aufwand nicht genügend Potential zu erschliessen ist; dazu fehlt auch ein eigenes, attraktives ÖV-Netz in diesen Gebieten. Die Haltestellen Wahlenstrasse und Industriezone Ried werden unabhängig des vorliegenden Buskonzeptes behandelt. Eine bessere Abdeckung der Schichtzeiten ist in Teilen möglich, indem auf den wichtigsten Linien zukünftig die ersten und letzten S-Bahn-Verbindungen abgenommen werden sollen. Eine vollständige Abdeckung, insbesondere zu allen Dörfern, ist aber aufgrund der Kostenstruktur von nicht in einem Takt fahrenden Bussen nicht realistisch. Weitere Ansatzpunkte zur Verlagerung bestehen auch über flankierende Massnahmen beim Strassenverkehr und bei der Parkierung. Diese sind nicht Teil dieses Angebotskonzeptes.
Breitenbach: Anschlussknoten	Gemeinde Büsserach	Eine Verbindung von/nach Nunningen auch in der NVZ ist gewünscht, dieser Anschluss wird im Konzept lediglich um 1 Minute verpasst. Die Umsteigezeit von 10 Minuten in der Hauptverkehrszeit sei auch nicht attraktiv.	In der Hauptverkehrszeit beträgt die Umsteigezeit auf die Linie 112 bei Nutzung der Buslinie 113 (statt 115) lediglich 2-3 Minuten und ist somit attraktiv. Die Gewährleistung dieser Anschlüsse in Nebenverkehrszeit würde eine frühere Abfahrt der Linie 115 in Erschwil (mindestens 3 Minuten für eine stabile Verbindung) und eine spätere Ankunft in Gegenrichtung (4 Minuten) bedingen, da bei der Linie 111 die notwendigen Reserven bei der langen Fahrt nach Liestal keine spätere Abfahrt bzw. frühere Ankunft in Breitenbach erlauben. Diese Fahrzeitverzögerung bei der Linie 115 müsste entweder durch eine Standzeit in Breitenbach oder durch längere Umsteigezeiten in Zwingen aufgefangen werden, was die

			Fahrzeit für die ungleich wichtigere Relation in Richtung Basel verlängern würde. Dar Konzept wird somit nicht angepasst.
Büren, Schulzeiten	OSZD	Die Ankunftszeiten der Linien 73 und 111 sind möglichst gleichzeitig zu legen. Morgens sind die Lektionen 1, 2 und 3 (07:40, 08:30, 09:35) zu bedienen, für die Rückfahrt die Lektionen 5, 7, 8 und 9 (12:00, 14:30, 15:20, 16:30).	Aus Sicht Fahrplanung müsste dies möglich sein. Kritisch ist die kurze Übergangszeit nach dem Schulschluss um 12:00 und 14:30 (Abfahrt Linie 111 jeweils xx.34), allenfalls ist hier eine Vorverlegung der Schulzeiten um 5 Minuten zu prüfen, falls die Übergangszeit nicht ausreicht. Durch den Wunsch, möglichst zeitgleich zur Linie 111 auch mit der Linie 73 zu fahren, sollte sich der andernorts geäusserte Wunsch, mit der Linie 73 bis Hochwald zu fahren, erfüllen lassen, da sich so ohnehin ein stündliches Fahrplanraster ergibt.
Dornach, Haltestellensituation	Gemeinde Dornach	Zusätzliche Haltestelle für die Linie 67 beim Ortsausgang prüfen. Haltestelle der Linien 67 und 77 im Bereich Bruggweg (Sekundarschule).	Der Kanton Solothurn bietet Hand für eine Überprüfung der Haltestellenstandorte unabhängig vom vorliegenden Konzept. Für eine zusätzliche Haltestelle an der neuen Fahrroute nach Hochwald sollen zuerst die ersten Betriebserfahrungen abgewartet werden. Ein zusätzliche Haltestelle hätte ausserdem eine direkte Kostenfolge für die Standortgemeinde (ÖV-Beitrag der Gemeinde an den Kanton).
Duggingen, Bahnanschluss	Gemeinde Duggingen	Ab Einführung des 15-Minuten-Taktes Aesch–Duggingen soll ein Bus Duggingen–Aesch den Anschluss an jene Verbindungen bringen.	Die Nachfrage in Duggingen rechtfertigt grundsätzlich keinen 15-Minuten-Takt im Regionalverkehr. Bei Einsatz eines Busses zur Ergänzung der S-Bahn würden zudem die Fahrplanzeiten in Duggingen aufgrund der Umsteigezeit und längeren Fahrzeit gegenüber der S3 so nahe beieinander liegen, dass faktisch weiterhin nur ein Halbstundentakt bestehen würde.
Gempen, Hochwald: Direktverbindung	Gemeinde Gempen, Gemeinde Hochwald, Sonnhalde	Direktverbindung von/nach Hochwald ist weiterhin notwendig (gemeinsame Behörden, Freizeitangebote, Wohngruppen Sonnhalde). Ideen: Teilweise Führung der Linie 67 via Gempen (Halt nur am Steinacker) oder Ausbau Schulbus bis/ab Hochwald mit Abstimmung auf Gemeindebehörden. Wenn nicht, wäre mindestens eine schlanke Anschlussverbindung an der Musikschule Dornach wünschenswert.	Aufgrund der Fahrplanlage der Linie 77 kann ein Anschluss an der Musikschule Dornach nur in eine Richtung angeboten werden (morgens Gempen–Hochwald, abends Hochwald–Gempen), diese ist aber aufgrund der langen Reisezeit nicht attraktiv. Eine Führung der Linie 67 via Gempen, auch mit Halt nur im Steinacker, hätte aufgrund der längeren Fahrzeit zur Folge, dass in Seewen die Anschlüsse an die Linie 111 (in beide Richtungen) nicht mehr funktionieren würde. Ein Grundangebot durch Verlängerung der Bus-Linie 73 ab Gempen bis Hochwald wird als Ersatz vorgeschlagen. Dies

			steht auch im Einklang mit dem Bedürfnis der Oberstufe, dass die Busse möglichst gleichzeitig zur Linie 111 in Büren ankommen, weil dafür ohnehin ein 60-minütiger Fahrzeug-Umlauf notwendig ist. Die Linie 73 wird aufgrund der Rückmeldungen so angepasst, dass sie auch ausserhalb der Schulzeiten verkehrt (Mo-Fr).
Laufen, Knotenlage	Gymnasium Laufental	Das Lüsseltal ist nicht auf den 15/45-Knoten in Laufen angebunden – Ankünfte um 07:12 Uhr und 13:12 Uhr wären sinnvoll und helfen zur Festsetzung des Schulbeginns (Rückfahrt anschliessend mit «normalen» Linien möglich).	Ein Kurs mit Ankunft um 13:12 auf der Linie 113 ist grundsätzlich ohne weiteres möglich, da über Mittag genügend Fahrzeuge zur Verfügung stehen und entsprechende Flexibilität besteht. Hingegen möchten die Besteller in der morgendlichen Hauptverkehrszeit auf Zusatzkurse verzichten, um nötigenfalls bestehende Kurse verstärken zu können. Eine Neubeurteilung ist nach den ersten Betriebserfahrungen möglich, wenn sich zeigt, wie sich die Fahrgäste auf die geänderten Linien verteilen bzw. ob ohnehin Zusatzfahrten notwendig sind.
Seewen, Museum für Musikautomaten	Gemeinde Seewen Museum für Musikautomaten	Eine Bedienung mit dem ÖV ist weiterhin anzustreben, da die Anlage von vielen älteren und behinderten Personen besucht wird und der Fussweg steil ist. Optimal Anreise 2x zwischen 11:00 und 13:30 und Abweise zwischen 15:00 und 17:30.	Das vorliegende Konzept lässt eine solche Bedienung mit einem Fahrzeug der Linien 67 oder 111 nicht zu. Es steht dem Museum frei, eigene Kurse zu bestellen. Insbesondere ein 30-Minuten-Takt mit Shuttlebus zum Busknoten Seewen Herrenmatt (mit Anschlüssen von/nach Dornach, Liestal und Nunningen) könnte auch ein zweckmässiges Angebot darstellen, insbesondere am Wochenende.

3. Anpassungen am Konzept

3.1 Hinweise

Die Haltestelle Kleinlützel, Garage wird per Dezember 2023 in Kleinlützel, Ölibächli umbenannt. In den aktualisierten Unterlagen wird der neue Name verwendet.

3.2 Anpassungen an der Konzeption

In diesem Kapitel werden Anpassungen am Grundraster aufgezeigt. Dabei wird auf den allermeisten Linien am bisherigen Konzept festgehalten. Folgende Anpassungen werden durchgeführt:

Linie	Anpassung	Grund
67	Minimale Anpassung der Fahrzeiten ohne Auswirkungen auf Anschlussketten.	Überprüfung Fahrzeiten aufgrund Sicherheitsaspekt.
73	Anpassung der Fahrplanzeiten: - Gleichzeitige Ankunft / Abfahrt zu Linie 111 in Büren - Verlängerung bis/ab Hochwald - Linie verkehrt ganzjährig Mo-Fr anstatt nur an Schultagen	Sicherstellen der heute existierenden interkommunalen Verbindungen Hochwald–Gempen und Büren–St. Pantaleon–Nuglar, kurze Wartezeiten für Schüler.
77	Minimale Anpassung der Fahrzeiten, neu 4 Minuten Übergangszeit vom Fernverkehr auf die Linie 77 in Liestal nachmittags.	Verbesserung der Reiseketten
111, 112, 113	Minimale Anpassung der Fahrzeiten ohne Auswirkungen auf Anschlussketten.	Überprüfung Fahrzeiten.
116	Ergänzung von Kursen in Randstunden	«Besitzstandwahrung» für Gemeinde Roggenburg dort, wo dies aufgrund der Nachfragezahlen berechtigt und ohne zusätzlichen Fahrzeugaufwand möglich ist.
119	Drehung Grundtakt um 30 Minuten.	Bessere Abstimmung mit Schulzeiten.

3.3 Anpassungen an Einzelkursen

Auf folgenden Linien werden einzelne Kurse angepasst zwecks Erfüllung zusätzlicher Bedürfnisse:

Linie	Anpassung	Grund
67	Zusätzliche Kurse morgens und abends.	Sicherstellung der heutigen Bedienungsqualität von Seewen und Hochwald.
77	Zusätzliche Kurse morgens und abends.	Sicherstellung der heutigen Bedienungsqualität von Gempen, Nuglar und St. Pantaleon.
111	Zusätzliche Kurse morgens und abends (spätabends zwischen Nunningen und Laufen mit Anschluss auf S-Bahn statt IC).	Sicherstellung der heutigen Bedienungsqualität der bedienten Gemeinden; diese Hauptlinie fährt zukünftig

		von der ersten S-Bahn (Mo-Fr) bis zur letzten S-Bahn (Mo-Sa).
112	Wegfall einzelner Kurse in der Gegenlastrichtung zwischen Laufen und Kleinlützel.	Verwendung eines Fahrzeuges für zusätzliche Randzeiten-Kurse von/nach Roggenburg (anstatt publizierte Leerfahrt ins Depot Laufen).
113	Zusätzlicher Kurs Laufen an 13:12.	Anbindung Gymnasium und weiterführende Schulen.
114	Anpassungen an den ersten und letzten Kursen.	Sicherstellen der heutigen Bedienungsqualität.
115	Zusätzliche Kurse morgens und abends.	Sicherstellen der heutigen Bedienungsqualität der bedienten Gemeinden; diese Hauptlinie fährt zukünftig von der ersten S-Bahn (Mo-Fr) bis zur letzten S-Bahn (Mo-Sa).
116	Zeitanpassungen am Sonntagvormittag.	Effizientere Bedienung gegenüber dem ursprünglichen Entwurf.

3.4 Ergänzung Nachtangebot Fr/Sa und Sa/So

Im ursprünglichen Konzept waren die Angebote spätabends und nachts noch nicht ausgearbeitet. In der vorliegenden Fassung wurden die Nachtangebote ergänzt. Diese werden wie folgt geplant:

Linie	Nachtangebot	Bemerkungen
67	Dornach–Hochwald–Gempen–Dornach	Bedienung Seewen durch Linie 111. In Gempen Anbindung ausschliesslich via Haltestelle Steinacker.
77	Bedienung Gempen durch Linie 67. Bedienung Nuglar und St. Pantaleon durch Linie 111.	Kein eigenständiges Nachtangebot vorgesehen, da aufgrund der ungünstigen Verteilung der S-Bahnen in Liestal und Dornach keine effiziente Bedienung möglich ist.
111	- Liestal–Nuglar–St. Pantaleon–Büren–Seewen(–Bretzwil) im Stundentakt	Bretzwil aus Umlaufgründen nur 2x pro Nacht angebunden. Verbindung Laufen–Nunningen siehe Linie 112.
112	2 Linienäste: - Laufen–Kleinlützel im Stundentakt; die Kurse fahren weiter bis Roggenburg, in dieser Zeit wird auf die Bedienung des Abschnitts Breitenbach–Laufen verzichtet (auch durch Linie 111 bedient). - Laufen–Nunningen im 2-Stunden-Takt; die Kurse fahren weiter bis Grellingen.	Für Nunningen–Breitenbach ergibt sich mit abwechselnder Fahrt ab Basel via Laufen oder Grellingen ein Stundentakt.
113	Kein Nachtangebot.	
114	Nachtangebot Laufen–Bärschwil analog heute (weiter nach Liesberg–Riederwald–Laufen). Nachtangebot für Blauen und Dittingen in Kombination mit Linie 119: Je 2-stündlich Laufen–Dittingen–Blauen–Nenzlingen–Grelingen und umgekehrt, was einen Stundentakt ab Basel in die Dörfer ergibt.	

115	Verlängerung des regulären Angebotes.	
116	Verlängerung der Kurse der Linie 112 bis Roggenburg.	
117	Zweistundentakt Grellingen–Nunningen–Laufen als Linie 111/117.	Mit Fahrt abwechselnd über Laufen oder Grellingen ergeben sich ab Basel ungefähr stündliche Verbindungen nach Himmelried.
118	Analog heute: Rundkurs Laufen–Bärschwil–Liesberg–Riederwald–Laufen.	Potential für eigenständige Linienführung reicht nicht aus.
119	Nachtangebot für Nenzlingen in Kombination mit Linie 114: Je 2-stündlich Laufen–Dittingen–Blauen–Nenzlingen–Grelingen und umgekehrt, was einen Stundentakt ab Basel ergibt.	

3.5 Anpassungen am Infrastrukturbedarf

Gegenüber der Auflistung im Bericht zur Vernehmlassung ändert sich der Infrastrukturbedarf wie folgt:

Ort	Infrastruktur	Bemerkungen
Breitenbach	WC-Anlage bei Bushaltestelle Dorfplatz	Ausgleichszeit Linie 112 an dieser Haltestelle (einzige Pause im Umlauf).
Nunningen	Wendemöglichkeit für Busse aus Laufen im Bereich See/Engi inkl. WC-Anlage für Fahrpersonal.	Ausbau bestehende Anlage bei Engi mit WC oder Neubau im Bereich der Haltestelle See.
Nunningen	Wendemöglichkeit im Bereich Haltestelle Post für Kurse aus Richtung Grellingen/Seewen.	Aktuell Wenden für Standardbus über Vorplatz Postgarage möglich, aber langfristig nicht gesichert (und für Gelenkbusse nicht möglich).
Gempen	Bestehende Wendeschlaufe nördlich des Dorfzentrums wird nicht mehr benötigt.	Wird ermöglicht durch: - Verlängerung der Linie 73 Büren–Gempen nach Hochwald - Nachtangebot als Schlaufenfahrt Dornach– Hochwald–Gempen Dornach mit Anbindung Gempen ausschliesslich über die Haltestelle Steinacker.

Die Benutzung der Haltekanten am Bahnhof Dornach ist im Rahmen des Buskonzeptes Birseck zu klären.

PostAuto wird ab Dezember 2023 die Haltekanten in Dittingen, Industriezone Ried und Liesberg, Station mit Buchstaben bezeichnen.

Die Ausgestaltung des Umstiegs in Kleinlützel (Wo: Hst. Ölibächli oder Frohmatt?) und Wendens (An Haltestelle oder neu ausserhalb des Hst.-Bereichs) ist ebenfalls unabhängig der Umsetzung des vorliegenden Buskonzeptes zu klären.

4. Verworfene Alternativen

4.1 Alternative Angebotsvariante Dorneckberg

Eine alternative Angebotsvariante für den Dorneckberg wurde geprüft und im September 2023 auch den betroffenen Gemeinden vorgelegt:

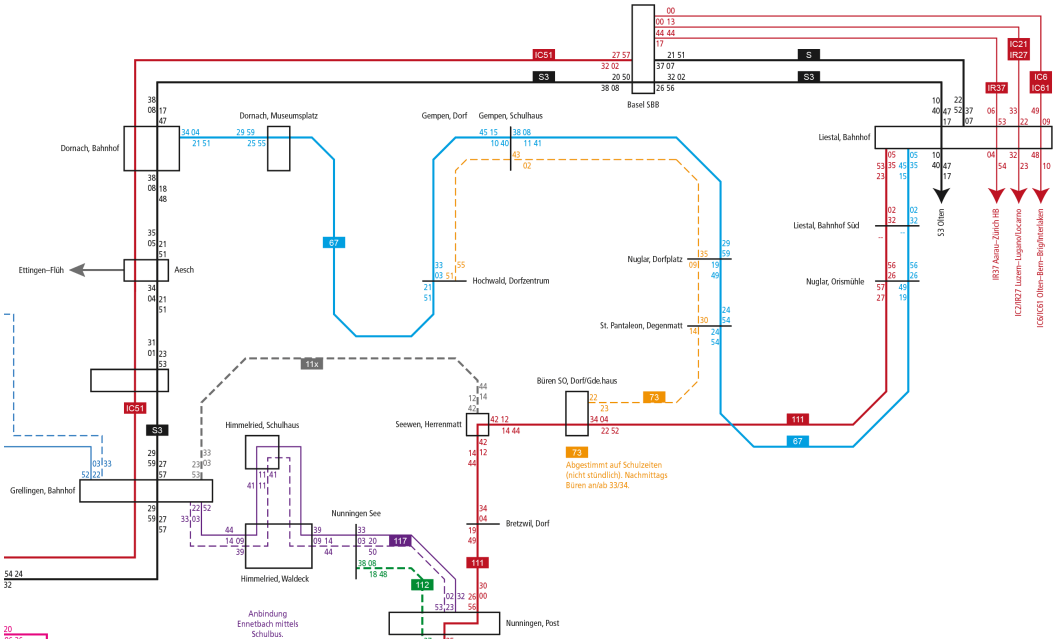

Abbildung 1: Alternativvariante Dorneckberg.

Folgende Linien sind Teil dieser Alternativvariante:

Linien-Nr.	Streckenführung	Takt HVZ/NVZ/RVZ [1]	Anschlüsse	Bemerkung
67	Dornach–Hochwald–Gempen–Nuglar–St. Pantaleon–Liestal	30' / 30' / 60'	Dornach von/nach Basel (S3), mit 10' mehr Wartezeit auch von/nach Laufen Liestal von/nach Basel (S3, 6-8' Umsteigezeit), stündlich auch nach Bern (6' Übergang) und von Olten (S3, 5' Übergang).	Unterschiedliche Anschlüsse in Liestal je nach Fahrtrichtung.
73	Hochwald–Gempen–Nuglar–St. Pantaleon–Büren SO	EK	Keine gezielten Anschlüsse.	Tangentiallinie mit Schwerpunkt Schülerverkehr.

Linien-Nr.	Streckenführung	Takt HVZ/NVZ/RVZ [1]	Anschlüsse	Bemerkung
111	Laufen–Wahlen–Breitenbach–Nunningen–Seewen–Büren–Liestal Unverändert ggü. Bestvariante.	30' / 30' / 60'	Laufen von/nach Basel (IC/RE) sowie auf Buslinien 113 (HVZ) und 119 Nunningen von/nach Grellingen (117) Seewen von/nach Hochwald–Dornach (67) Liestal von/nach Basel (S3) und Olten (IC6/61, S3)	Zwischen Laufen und Nunningen bis Betriebsschluss im 30-Minuten-Takt. Laufen–Breitenbach–Nunningen in HVZ mit Linie 112 zum 15-Minuten-Takt überlagert. Laufen–Wahlen mit Linie 114 zum 15'-Takt überlagert.
116	Grellingen–Seewen	30' / 60' / –	Grellingen von/nach Basel (S3), von/nach Laufen evtl. nur in Lastrichtung. Seewen von/nach Laufen und Liestal (111) nur **bei pünktlichem Verkehren beider Linien gewährleistet.**	Angebot in Neben- und Randzeiten fraglich.

Der Fahrzeugbedarf bei der Alternativvariante ist tendenziell höher als in der Bestvariante – im Kursverkehr sind tagsüber unverändert fünf Fahrzeuge notwendig, allerdings bindet die Schülerlinie 73 zwei Fahrzeuge anstatt einem. Allenfalls sind zusätzliche Beiwagen auf der Linie 67 notwendig wegen der hohen Nachfrage aus Hochwald und Gempen (analog heute).

Die Variante bietet die folgenden Vorteile gegenüber der Bestvariante:

- Direktverbindung Hochwald–Gempen im Grundtakt
- Bessere Anschlüsse für die Relation Gempen–Basel in Dornach
- Nuglar, St. Pantaleon und Gempen haben den ganzen Tag dieselben Abfahrtszeiten und Anschlüsse
- Auch Hochwald profitiert von Direktverbindungen nach Liestal
- Seewen ist weiterhin an Grellingen angebunden und die entsprechenden Haltestellen sind weiterhin bedient.

Dem stehen folgende Nachteile gegenüber:

- Umwegfahrt von Gempen über Hochwald nach Dornach
- Keine Verbindung zwischen Hochwald und Seewen (Haltestelle Ziegelschüren nicht mehr bedient)
- Nutzen des Umsteigeknotens Knotens Seewen eingeschränkt (Anschlüsse zwischen Linie 111 und 116 sind nicht zuverlässig möglich, Schliesszeiten Bahnübergang Grellingen müssten genau geprüft werden).

- Finanzierung der Linie 116 bleibt kritisch (Erreichung des notwendigen Kostendeckungsgrads unsicher)
- Fahrgäste aus Seewen gelangen ausserhalb der HVZ höchstens stündlich (oder allenfalls gar nicht mehr) ins Birseck
- Höherer Fahrzeugbedarf im Schülerverkehr und möglicherweise auch im Spitzenverkehr (Beiwagen)
- Keine gegenseitige Entlastung der Linien 67 und 77 in Dornach möglich (ganze Nachfrage ab Dornach in einem Bus, was zu Kapazitätsengpässen führt)

Mit der vorliegenden Dokumentation wird empfohlen, die Bestvariante umzusetzen.

4.2 Anbindung Museum für Musikautomaten

Aus fachlicher Sicht unverändert bleibt die Beurteilung, dass die Musikautomatensammlung durch die bestehende Haltestelle Zelgli ausreichend erschlossen ist. Die aktuellen Zahlen unterstützen dies: Je 6 Ein- und Aussteiger an Werktagen (allerdings dürften darunter auch Schüler sein), 4 Aus- und 2 Einsteiger am Samstag, 7 Aus- und 8 Einsteiger am Sonntag. Der Kanton Solothurn wird deshalb weiterhin kein Angebot zu dieser Haltestelle bestellen und finanzieren.

Es besteht allerdings die Möglichkeit, dass das Museum ein entsprechendes Angebot selbst bestellt und finanziert. Im Gegensatz zu heute sind für den Betrieb keine Synergien mit weiteren ÖV-Linien mehr vorhanden.

Ein 30-Minuten-Takt mit Shuttlebus zum Busknoten Seewen Herrenmatt (mit Anschlüssen von/nach Dornach, Liestal und Nunningen-Laufen) könnte ein sinnvolles Angebot sein, das insbesondere am Wochenende auf Anklang stossen könnte.

Rapperswil-Jona, 12. Dezember 2023

2197 / jos, sg

Beilagen

Tabellenfahrplan, Stand 12.12.2023

Netzgrafik Konzept Mo-Fr inkl. Verdichtungen, Stand 23.10.2023