

WAM PARTNER  
Florastrasse 2  
4500 Solothurn

Telefon 032 / 625 27 27  
Telefax 032 / 625 27 00  
E-Mail [wam-so@wam-ing.ch](mailto:wam-so@wam-ing.ch)

Bahn + Bus Beratung AG 3B  
Postfach 564  
3000 Bern 14

Telefon: 031 / 321 87 87  
Telefax: 031 / 321 87 80  
E-Mail: [info@3b-ag.ch](mailto:info@3b-ag.ch)

---

**Kanton Solothurn**  
**Amt für Verkehr und Tiefbau AVT**

**Bezirk Thal**

**ÖV-Optimierung 2005**

**Bericht über die Vernehmlassung**

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Ansprechpartner und Rücklaufquote</b>	<b>1</b>
<b>3</b>	<b>Auswertung der Stellungnahmen</b>	<b>1</b>
3.1	Gemeinden Kanton Solothurn	2
3.2	Gemeinden Kanton Basel-Landschaft	4
3.3	Ämter	5
3.4	Verbände	6
3.5	Transportunternehmungen	7
<b>4</b>	<b>Zusammenfassung, Folgerungen und Empfehlungen der Begleitgruppe</b>	<b>8</b>
4.1	Beurteilung Zweckmässigkeit allgemein	8
4.2	Angebotsniveau in Zwischenzeiten	8
4.3	Mehrkosten und Finanzierung	9
4.4	Empfehlungen der Begleitgruppe	10

## Verzeichnis Anhang

Beantwortung der vorgegebenen Fragen

## Abkürzungsverzeichnis

AVT	Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn
BAV	Bundesamt für Verkehr
DBK	Departement für Bildung und Kultur des Kantons Solothurn
BJD	Bau- und Justizdepartement des Kantons Solothurn
MIV	Motorisierter Individualverkehr
OeBB	Oensingen-Balsthal-Bahn
PAD	Postautodienst
RM	Regionalverkehr Mittelland AG
WB	Waldenburgerbahn

## 1 Aufgabenstellung

Der Bericht "Bezirk Thal, ÖV-Optimierung 2005" wurde von der Begleitgruppe im Juli 2003 verabschiedet. Um die Meinungen der betroffenen Gemeinden, Verbände, Ämter und Transportunternehmungen einzuholen, wurden diese mit Schreiben vom 14. August 2003 zur Vernehmlassung eingeladen.

Das Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn hat die Planergemeinschaft WAM PARTNER / Bahn + Bus Beratung AG 3B beauftragt, die Eingaben auszuwerten und in einem Bericht zu dokumentieren.

## 2 Ansprechpartner und Rücklaufquote

Insgesamt wurden die Vernehmlassungsunterlagen an 26 Institutionen versandt. Die Ansprechpartner können im einzelnen in den nachfolgenden Tabellen nachgelesen werden. Die Rücklaufquote präsentiert sich wie folgt:

Institution	Anzahl versandte Unterlagen	Anzahl Eingaben
Gemeinden Kt. Solothurn	10	9
Gemeinden Kt. Basel-Landschaft	2	0
Ämter	7	5
Verbände	2	2
Transportunternehmungen	5	5
<b>Total</b>	<b>26</b>	<b>21</b>

Eingabefrist 12. September 2003, eingegangene Stellungnahmen bis 22. September 2003 (Poststempel)

## 3 Auswertung der Stellungnahmen

Zur Vereinfachung der Vernehmlassung und der Auswertung wurde ein Fragebogen mit konkreten Fragestellungen abgegeben. Die Beantwortung der vorgegebenen Fragen kann im Anhang nachgelesen werden. In den nachfolgenden Tabellen sind diejenigen Eingaben stichwortartig wiedergegeben, welche nicht direkt Bezug zu den gestellten Fragen nehmen oder als Ergänzung zu den Stichworten im Anhang zusätzlicher Erläuterungen bedürfen.

### 3.1 Gemeinden Kanton Solothurn

Gemeinde	Stellungnahme / Begehren	Antwort / Bemerkungen
Aedermannsdorf	<p>für kleine Gemeinden wird ÖV-Angebot immer fragwürdiger, wenn nicht sogar existenzbedrohend</p> <p>Einführung 30'-Takt aufgrund verschobener An- / Abfahrten der Schnellzüge in Oensingen und somit nicht durch Region verursacht</p> <p>Verschlechterungen dürfen nicht zu Mehrkosten für Gemeinden führen, Nachverhandlungen mit SBB führen</p> <p>Schweiz kann nicht nur aus Grossagglomerationen und Zentren bestehen, Randregionen sind auch wichtiger Faktor im Gefüge, werden aber mit solchen Massnahmen immer mehr im Lebensnerv und in der Attraktivität getroffen, dafür interessiert sich niemand</p>	<p>richtig</p> <p>siehe Kap. 4.3</p>
Balsthal	<p>30'-Takt nur wegen Zerfall Knoten Oensingen erforderlich, für Gemeinde Balsthal keine Verbesserung, sondern lediglich Besitzstandwahrung</p> <p>Begründung für Mehrkosten für die beiden Varianten "ausgedünnt" und "durchgehend", Grundlagen?</p> <p>Anträge:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kanton leistet mehr Beiträge, damit Balsthal durch den von SBB ausgelösten Fahrplanwechsel keinen Mehraufwand hat</li> <li>- Kanton wird bei SBB vorstellig und verlangt, dass sie sich als Verursacher an den Mehrkosten beteiligt</li> <li>- Anzahl Haltestellen sind zu überprüfen, gegebenenfalls zu reduzieren</li> </ul>	<p>bez. Anschlüsse Oensingen richtig, aber Verbesserungen im Binnenverkehr Balsthal – Oensingen / Balsthal – Seitentäler</p> <p>Erarbeitung von 24-Stunden-Fahrplänen auf Basis des verabschiedeten Konzeptes, Bestimmung der gewichteten Haltestellenabfahrten 2005, Grobschätzung der Kosten für eine gewichtete Abfahrt ab 2005 (Angaben AVT), Multiplikation gewichtete Abfahrten 2005 und geschätzte Kosten für eine Abfahrt 2005, Differenzbildung zu heutigem Beitrag</p> <p>Verantwortung: Kt Solothurn</p> <p>Verantwortung: Kt. Solothurn (siehe auch Kap. 4.3)</p> <p>heutige Lage der Haltestellen und damit Erschliessungswirkung kann als gut bezeichnet werden, Haltestelle Post erzeugt keine Abfahrten, Reduktion aus Kundensicht vermeiden</p>
Gänsbrunnen	<i>keine Stellungnahme</i>	

Gemeinde	Stellungnahme / Begehren	Antwort / Bemerkungen
Herbetswil	<p>keine Leistungsverbesserung trotz Mehrkosten, Benützer des ÖV müssen Leistungsverminderung in Kauf nehmen</p> <p>Oensingen wird als Standort mit der Bahn 2000 erheblich entwertet</p> <p>30'-Takt OeBB wird Verkehrssituation Klus verschärfen (Verkehrschaos)</p> <p>bezüglich Kostenverteil-Verordnung ganzes Thal analog Gänsbrunnen behandeln</p> <p>mit SBB unbedingt Nachverhandlungen betreffend Mehrkosten führen</p>	<p>abhängig von definitivem Angebotsniveau und Detailfahrplan</p> <p>gilt für Oensingen selber nur bedingt, Angebot Jurasüdfuss bleibt (60'-Takt IR und 30'-Takt Regio)</p> <p>Barrierschliesszeit nimmt zu (Barriere in Spitzenzeiten neu viermal geschlossen), aber tendenzielle Verlagerung MIV auf Bahn infolge 30'-Takt Balsthal – Oensingen</p> <p>siehe Kap. 4.3</p> <p>Verantwortung: Kt. Solothurn (siehe auch Kap. 4.3)</p>
Holderbank	<p>30'-Takt nur wegen Zerfall Knoten Oensingen erforderlich, für Gemeinde Holderbank keine Verbesserung, sondern lediglich Besitzstandwahrung</p>	<p>bezüglich Anschlüsse Oensingen richtig, aber Verbesserungen im Binnenverkehr Holderbank – Balsthal / Oensingen</p>
Laupersdorf	<p>mit Zerfall Knoten Oensingen tritt Verschlechterung für Region Thal ein</p> <p>Region Thal ist mit Konzept Bahn 2000 die grosse Verliererin</p> <p>Minderangebot darf nicht mehr kosten, Mehrkosten werden nicht akzeptiert</p> <p>Transparenz bezüglich Kosten und Abgeltungen Bund (SBB) und Kanton fehlt</p> <p>Beitragsleistungen von Bund und Kanton an OeBB in den letzten Jahren stetig abnehmend</p> <p>neuer Kostenverteiler soll erstellt werden, wobei die Finanzströme im ÖV zu integrieren sind</p> <p>geringere Abgeltungen von Bund und Kanton müssen an Regionen weitergegeben werden</p>	<p>wird im Falle des 30'-Taktes kompensiert</p> <p>siehe Kap. 4.3</p> <p>Gesamtleistungen sind günstiger geworden, dank Zusammenarbeit mit PAD wurde Rationalisierungspotential ausgeschöpft, Beitragsleistungen nehmen ab Dezember 2004 massiv zu</p> <p>siehe Kap. 4.3</p>
Matzendorf	<p>Auseinanderfallen Knoten Oensingen bringt massive Qualitätseinbussen</p> <p>mit SBB und BAV Nachverhandlungen führen, mit dem Ziel einer Kostentragung der verursachten Kompensationsmassnahmen</p> <p>falls Verhandlungen nicht zur finanziellen Entlastung der Thaler Gemeinden führen, neues Finanzierungskonzept für Thaler Gemeinden</p>	<p>Verantwortung: Kt. Solothurn</p> <p>siehe Kap. 4.3</p>

Gemeinde	Stellungnahme / Begehren	Antwort / Bemerkungen
Mümliswil-Ramiswil	<p>SBB als Verursacher soll Mehrkosten übernehmen, andernfalls soll Kanton höhere Beiträge leisten</p> <p>keine Mehrbelastung für Thaler Gemeinden, da sie für die verschlechterte Situation nicht verantwortlich sind</p> <p>Passwang in bisheriger Form bedienen</p> <p>Formulierung der Fragen im Fragebogen wirft Fragen auf</p>	<p>Verantwortung: Kt. Solothurn (siehe auch Kap. 4.3)</p> <p>vorgesehen, Konzeptbestandteil</p>
Oensingen	<p>Zerfall Knoten Oensingen und Wegfall Direktverbindungen Westschweiz wurden von der Gemeinde akzeptiert, Gemeinde fordert aber bei der nächsten Planungsetappe wieder den durchgehenden Anschluss an die Westschweiz</p> <p>Gemeinderat Oensingen steht einstimmig hinter dem vorgeschlagenen Verkehrskonzept Thal 2005</p> <p>Forderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verlängerung Mittelhau-Buslinie von Kestenholz nach Oensingen</li> <li>- Überprüfung Haltestellenangebot der PTT-Linien</li> </ul>	<p>nicht Gegenstand ÖV-Konzept Thal                      an AVT weiterleiten</p>
Welschenrohr	<p>sogar Teilkompensationen des Qualitätsverlustes führen z.T. zu massiven Mehrkosten, welche nicht den Vorstellungen entsprechen</p> <p>Verursacher sollen Qualitätseinbussen für das Thal voll oder zumindest in einem grösseren Umfang als beabsichtigt kompensieren</p> <p>mit SBB und BAV Nachverhandlungen führen, mit dem Ziel einer Kostentragung der verursachten Kompensationsmassnahmen</p> <p>falls Verhandlungen nicht zur finanziellen Entlastung der Thaler Gemeinden führen, neues Finanzierungskonzept für Thaler Gemeinden</p> <p>GR begrüsst im Prinzip das Konzept, stellt aber fest, dass für Mehrkosten weniger Leistungen erbracht werden</p>	<p>Verantwortung: Kt. Solothurn (siehe auch Kap. 4.3)</p> <p>Verantwortung: Kt. Solothurn</p> <p>siehe Kap. 4.3</p>

### 3.2 Gemeinden Kanton Basel-Landschaft

Gemeinde	Stellungnahme / Begehren	Antwort / Bemerkungen
Langenbruck	<i>keine Stellungnahme</i>	
Waldenburg	<i>keine Stellungnahme</i>	

### 3.3 Ämter

Amt	Stellungnahme / Begehren	Antwort / Bemerkungen
Amt für Mittel- und Hochschulen	im Schuljahr 03 / 04 ca. 80 Thaler Schüler nach Solothurn  Samstage schulfrei, Konzept Mo – Fr absolut konform, wird als sehr gut eingestuft, genereller 30'-Takt wird begrüsst	
Amt für Raumplanung Kt. BL	durchgehender 30'-Takt wird aus Attraktivitätsgründen bevorzugt, sobald Kosten vorliegen und Kostenanteil Kt. BL bekannt ist, muss vermutlich aber ausgedünntes Angebot ausserhalb der Hauptverkehrszeiten gewählt werden	Kostenverantwortung: Kt. BL
Amt für Raumplanung Kt. SO	Begründung für ausgedünntes Angebot in Zwischenzeiten: aus siedlungspolitischen Gründen und differenzierter Betrachtung der Siedlungsräume (Hauptzentren, Nebenzentren, ländliche Gemeinden gemäss Kant. Richtplan 2000) in erster Linie attraktive Kursdichte in Zentren und zentrumsnahen Gemeinden sicherstellen  gemäss Kant. Richtplan 2000 soll im ländlichen Raum minimales Grundangebot die ÖV-Erschliessung sicherstellen, dieses hat sich u.a. nach den Bedürfnissen der Auszubildenden zu richten, alternative Betriebsformen wie auch verbesserte Koordination zwischen den verschiedenen Transportunternehmungen sollen geprüft werden, wichtiger Schritt in die richtige Richtung wird mit dem vorliegenden ÖV-Konzept gemacht	
Amt für Volksschule und Kindergarten	<i>keine Stellungnahme</i>	
AVT Kt. SO, Abt. Kantonsstrassen	<i>keine Stellungnahme</i>	
AVT Kt. SO, Abt. Öffentlicher Verkehr	Nachteile aus der ersten Etappe Bahn 2000 werden zwar nicht vollständig kompensiert, ÖV-Angebot auf den starken Relationen im Binnenverkehr Thal – Oensingen gewinnt aber dank dem verdichteten Takt	
BAV	Erschliessung mit neuem Konzept qualitativ nicht schlechter, mit vorgeschlagenem Angebotskonzept Thal 2005 grundsätzlich einverstanden	

### 3.4 Verbände

Verband	Stellungnahme / Begehren	Antwort / Bemerkungen
VCS	<p>Kostenverteilmodell benachteiligt insb. Balsthal (Knotenfunktion), anderen Kostenteiler suchen</p> <p>Erwartungen an kürzere Umsteigezeiten auf Regio nach Olten nicht erfüllt</p> <p>Begründung für durchgehenden 30'-Takt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kostenunterschiede zu ausgedünntem Angebot für Gemeinden nicht gravierend</li> <li>- differenziertes Angebot für BenutzerInnen schlecht merkbar</li> <li>- Erfahrungen zeigen, dass bei Ausdünnung des Angebotes Abwanderung auf MIV stattfindet, Rückgang Billetteinnahmen grösser als Einsparung durch Ausdünnung</li> <li>- Anschlüsse an IC-Netz und Regionalzüge im Falle des Stundentaktes in Zwischenzeiten absolut mangelhaft</li> </ul> <p>Verbindungen bis 24 Uhr Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag in den Seitentälern</p> <p>Fahrzeit für Kantischüler nach Olten und Solothurn heute trotz optimalen Verbindungen bereits sehr lang, mit neuem Konzept Verschlechterung um weitere 15 Minuten, Optimierungen notwendig</p>	<p>siehe Kap. 4.3</p> <p>aufgrund Prioritätensetzung IR nicht möglich</p> <p>Frage der Detailprojektierung, an PAD weiterleiten</p> <p>betrifft praktisch den gesamten Schülerverkehr, da mit Bahn 2000 alle Fahrlagen um 15 Minuten schieben, Verbesserungen nur möglich, wenn Schulen bereit sind, Anfangs- und Schlusszeiten anzupassen</p>
Verein Region Thal	<p>mit SBB und BAV Nachverhandlungen führen, mit dem Ziel einer höheren Kostentragung der verursachten Kompensationsmassnahmen</p> <p>falls Verhandlungen nicht zur finanziellen Entlastung der Thaler Gemeinden führen, neues Finanzierungskonzept für Thaler Gemeinden entwickeln</p>	<p>Verantwortung: Kt. Solothurn (siehe auch Kap. 4.3)</p> <p>siehe Kap. 4.3</p>

### 3.5 Transportunternehmungen

Transportunternehmung	Stellungnahme / Begehren	Antwort / Bemerkungen
OeBB	<p>Verkehrskonzept ist ausführlich und zweckmässig, grundsätzlich einverstanden</p> <p>30'-Takt Balsthal – Oensingen auf der Schiene bis 20 Uhr entspricht den Vorstellungen</p> <p>ausgedünntes Angebot in Zwischenzeiten bedeutet Verschlechterung für Thaler Gemeinden</p> <p>Wegfall Direktverbindungen in die Westschweiz wird bedauert</p> <p>obwohl nur mit einem durchgehenden 30'-Takt in den Seitentälern für alle Gemeinden eine optimale Anbindung an die Schnellzüge erreicht werden kann, wird aus finanziellen Gründen eine Ausdünnung in den Zwischenzeiten bevorzugt</p> <p>ausgedünnte Variante wird sich negativ auf die Frequenzen zwischen Balsthal und Oensingen auswirken</p>	<p>stimmt bezüglich der Anschlüsse in Oensingen</p> <p>Konsequenz der Bahn 2000 erste Etappe</p> <p>grundsätzlich richtig, aber nicht gravierend, heutige Frequenzen zwischen Balsthal und Oensingen in Zwischenzeiten eher gering</p>
RM	<p>allfällige Anschlüsse Buslinie aus Welschenrohr auf die vom RM z.Hd. des Kt. SO offerierten Zusatzzüge am Morgen und Mittag</p>	<p>Frage der Detailprojektierung, an PAD weiterleiten</p>
RPZ Thal – Gäu – Lebern	<p>Begründung für ausgedünntes Angebot in Zwischenzeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zuwenig Potentiale für durchgehenden 30'-Takt</li> <li>- Bedienung Passwang bei ausgedünnter Variante kostengünstig machbar</li> <li>- 30'-Takt bedingt Einsatz von ca. 4 zusätzlichen Fahrzeugen und 6 – 8 Wagenführern (Zeit für Umsetzung sehr knapp)</li> <li>- kleinere Störungsanfälligkeit</li> <li>- Betriebskosten steigen enorm, Erträge aber nur leicht, ausreichende Kostendeckungsgrade gefährdet</li> </ul> <p>nach gefällten Grundsatzentscheiden und nach Vorliegen der 24-h-Fahrpläne nochmals Vernehmlassung durchführen (Einbezug Schulen und Gemeinden)</p>	<p>mit heutigem Motorisierungsgrad vermutlich richtig einverstanden, mit Konzept nachgewiesen</p> <p>einverstanden, Ängste berechtigt</p> <p>wird unterstützt</p>
SBB	keine Begehren	
WB	<p>Angebotskonzept WB wurde Ende Mai 2003 beim Kt. BL eingereicht, Bereinigungsarbeiten noch nicht abgeschlossen, nach Abschluss der Bereinigungen wird der graphische Fahrplan für das Fahrplanjahr 2005 im Entwurf zugestellt</p>	<p>Detailplanung in der Verantwortung des PAD, graphischen Fahrplan an PAD liefern</p>

## 4 Zusammenfassung, Folgerungen und Empfehlungen der Begleitgruppe

### 4.1 Beurteilung Zweckmässigkeit allgemein

Die Analysen und Ergebnisse zum Gesamtkonzept werden durchwegs als zweckmässig beurteilt. Insbesondere von den Gemeinden wird aber beklagt, dass die Angebotsqualität trotz Mehrkosten nicht zunimmt bzw. sogar abnimmt. Es wird aber anerkannt, dass diese Tatsache nicht auf das ausgearbeitete Angebotskonzept, sondern auf die ungünstigen Rahmenbedingungen der ersten Etappe der Bahn 2000 für die Region Thal zurückzuführen ist (Zerfall Knoten Oensingen).

### 4.2 Angebotsniveau in Zwischenzeiten

In der nachstehenden Tabelle sind die Meinungen zum Angebotsniveau in den verkehrsschwachen Zwischenzeiten zusammengestellt. Die Tabelle zeigt, dass diesbezüglich Uneinigkeit herrscht.

		30'-Takt durchgehend	Zwischenzeiten ausgedünnt
Gemeinden	Aedermannsdorf		<b>x</b>
	Balsthal	<b>x</b>	
	Herbetswil		<b>x</b>
	Holderbank	<b>x</b>	
	Laupersdorf		<b>x</b>
	Matzendorf		<b>x</b>
	Mümliswil-Ramiswil	<b>x</b>	
	Welschenrohr		<b>x</b>
Ämter	Amt für Mittel- und Hochschulen	<b>x</b>	
	Amt für Raumplanung Kt. BL	<b>x</b>	
	Amt für Raumplanung Kt. SO		<b>x</b>
	AVT, Kt. SO		<b>x</b>
	BAV		<b>x</b>
Verbände	VCS	<b>x</b>	
	Verein Region Thal		<b>x</b>
Transportunternehmen	OeBB		<b>x</b>
	RPZ Thal - Gäu - Lebern		<b>x</b>
		<b>6</b>	<b>11</b>

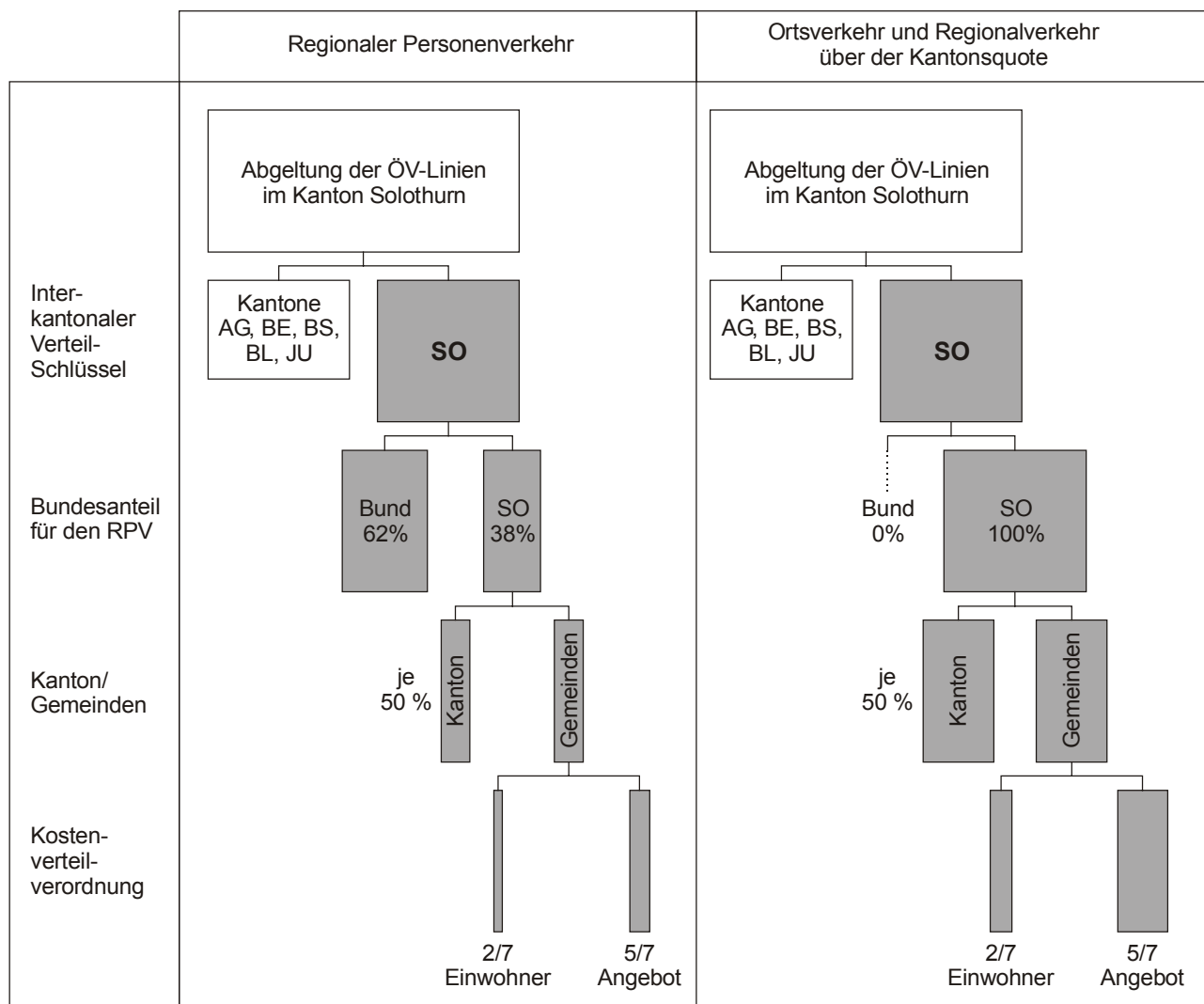
### 4.3 Mehrkosten und Finanzierung

Die Thaler Gemeinden sowie der Verein Region Thal stellen zwei Anträge:

- a Mit SBB und BAV sind Nachverhandlungen zu führen, mit dem Ziel einer höheren Kostentragung der durch die erste Etappe der Bahn 2000 verursachten Kompensationsmassnahmen.
- b Falls die Verhandlungen nicht zur finanziellen Entlastung der Thaler Gemeinden führen, ist dazu ein neues Finanzierungsmodell für die Thaler Gemeinden zu entwickeln.

Ob Nachverhandlungen mit SBB und BAV geführt werden sollen, liegt in der Entscheidkompetenz des Kantons Solothurn.

An dieser Stelle sollen aber die Auswirkungen für die Thaler Gemeinden bei allfällig positiven Nachverhandlungen aufgezeigt werden. Die nachstehende Abbildung zeigt den gesetzlich verankerten Finanzierungsmechanismus für die ungedeckten Kosten im regionalen Personenverkehr und im Ortsverkehr.



Wenn also von SBB und BAV weitergehende – über die aktuelle Absichtserklärung hinausgehende – Mittel für die Kompensationsmassnahmen im Thal fliessen sollten, wird der Abgeltungsbedarf des Kantons Solothurn insgesamt um den entsprechenden Betrag reduziert. Der verbleibende Abgeltungsbedarf wird per Gesetz zu je 50% vom Kanton und der Gesamtheit der Einwohnergemeinden getragen. Der Beitrag für die einzelne Gemeinde berechnet sich zu 2/7 nach den Einwohnern (Sockelbetrag) und zu 5/7 nach dem Angebot (gewichtete Haltestellenabfahrten). Gemäss Kostenverteilmodell wird die Summe der von den Gemeinden zu tragenden, angebotsabhängigen Kosten durch die Summe aller Haltestellenabfahrten im ganzen Kanton (aktuell insgesamt ca. 42'000 Abfahrten) dividiert. Der resultierende Quotient entspricht dem "Preis" einer gewichteten Abfahrt.

Ein separates Finanzierungsmodell für einzelne Gemeinden sieht das ÖV-Gesetz nur in einem Falle vor (von den Thaler Gemeinden unterliegt Gänsbrunnen dieser Ausnahmebestimmung):

*ÖVG § 10 Abs. 4 Der Kanton kann seinen Anteil erhöhen, wenn sich für einzelne Einwohnergemeinden eine unverhältnismässig hohe Belastung pro Kopf und Jahr ergäbe. Die jährliche Pro-Kopf-Belastung einer Einwohnergemeinden ist unverhältnismässig hoch, wenn sie mehr als das Doppelte des Durchschnittes aller Einwohnergemeinden beträgt.*

Ansonsten besitzt das Gesetz bezüglich der Kostenbeteiligung der Einwohnergemeinden keinen Spielraum. Eine abweichende Lösung für die Thaler Gemeinden ist nach heutigem Gesetz nicht möglich.

#### **4.4 Empfehlungen der Begleitgruppe**

An der Sitzung vom 25. September 2003 hat die Begleitgruppe folgende Empfehlungen formuliert:

1. Das vorliegende Konzept wird als gut und zweckmässig beurteilt.
2. Es werden keine Änderungswünsche formuliert, jedoch wird grundsätzlich die schlechtere Ausgangslage und damit Qualitätseinbussen für den ÖV im Thal beklagt.
3. Aus Kostengründen ist auf einen durchgehenden 30'-Takt auf den Buslinien in den Seitentälern zu verzichten. Der PAD wird beauftragt, die Zeitfenster des 30'-Taktes in den Hauptverkehrszeiten unter Berücksichtigung der heutigen Nachfrage und der spezifischen Transportbedürfnisse im Rahmen der Detailprojektierung zu optimieren.
4. Das BJD wird beauftragt, einen neuen Kostenverteiler für die Thaler Gemeinden zu erarbeiten, damit den Thaler Gemeinden durch den von der ersten Etappe der Bahn 2000 verursachten Systemwechsel keine Mehrkosten entstehen.
5. Das BJD wird beauftragt, beim BAV und der SBB vorstellig zu werden, um einen erhöhten Kostenanteil für die Kompensationsmassnahmen zu erreichen.
6. Das BJD soll beim DBK beantragen, den Schulbeginn der Schulen in Olten auf die neuen Schnellzugsfahrpläne der Jurasüdfusslinie anzupassen.

## Anhang

### Beantwortung der vorgegebenen Fragen

#### Genauer Wortlaut der gestellten Fragen:

1. Wie beurteilen Sie das Verkehrskonzept Thal 2005 gesamthaft? Beurteilen Sie die Analyse und die Ergebnisse als zweckmässig?
2. Wie beurteilen Sie die Resultate aus der Sicht der Gemeinden? Sind Sie mit dem Konzept einverstanden? Haben Sie Änderungs- oder Verbesserungswünsche?
3. Entspricht das Verkehrskonzept Thal 2005 mit den Taktverdichtungen im Binnenverkehr im Thal trotz der durch die erste Etappe der BAHN 2000 hervorgerufenen ungünstigeren Anschlüsse an den Fernverkehr Ihren Erwartungen?
4. Im Bericht sind die Variante mit durchgehendem Halbstundentakt auf den Buslinien Balsthal – Gänsbrunnen, Balsthal – Passwang und Balsthal – Langenbruck (- Waldenburg) sowie eine Variante mit einem ausgedünnten Angebot ausserhalb der Hauptverkehrszeiten aufgezeigt. Welcher der beiden Varianten geben Sie im Hinblick auf das Angebot und die Kosten für Kanton und Gemeinden den Vorzug?
5. Haben Sie weitere Einzelanliegen oder Anmerkungen zum vorliegenden Angebotskonzept?