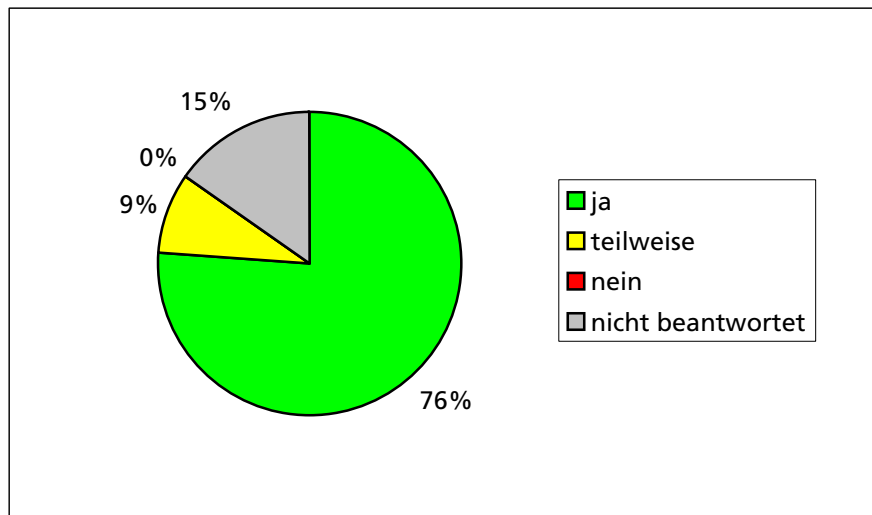


Anhang 4: Detaillierte Auswertung

Frage 1

Stimmen Sie dem Ziel des Agglomerationsprogramms Solothurn zu, mit einem Ausbau des öV-Angebots eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen und dadurch den öV-Anteil am Gesamtverkehr zu erhöhen?

Anzahl Eingaben	46
ja	35
teilweise	4
nein	0
nicht beantwortet	7



Nr.	Institution	Anliegen/Bemerkung Institution	Kenntnisn.	Zustimmung		Begründung/Anmerkung AVT
				Zustimmung	Ablehnung	
8.1	Zuchwil	Ja. Aufgrund der Verkehrsprognosen ist ein Ausbau des öV dringend notwendig, um eine Überlastung des Strassennetzes insbesondere in Solothurn und den angrenzenden Gemeinden zu vermeiden.		x		Die Förderung und der Ausbau des öV ist eine zentrale Handlungsebene im Agglomerationsprogramm zur Bewältigung der zukünftigen Verkehrsprobleme in der Region Solothurn. Vor diesem Hintergrund stellt das mit dem optimierten Buskonzept vorgeschlagene "Zielangebot" eine echte Alternative zum MIV dar und macht ein konsequentes Umsteigen auf den öV möglich.
13.1	SP Biberist	Ja. Ein Ausbau des öV ist dringend nötig, da das Angebot in den letzten 15 Jahren kaum verbessert wurde. Soll der öV eine wirkliche Alternative zum MIV sein, muss der Ausbau weiter vorangetrieben werden, insbesondere vor dem Hintergrund des steigenden Privatverkehrs und der Klimaerwärmung.		x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 8.1 (Frage 1).
14.1	BLS	Ja. Insbesondere der Ausbau des Abend- und Sonntagangebots wird unterstützt.	x			Keine Begründung/Anmerkung.
15.1	Derendingen	Ja mit Vorbehalt: Auf der Linie 1 müssen die Fahrpläne eingehalten werden und die Anschlüsse sichergestellt sein.		x		Bestandteil der Studie sind Fahrplankonzepte, deren technische und betriebliche Machbarkeit von den TU bestätigt wurde. Somit ist davon auszugehen, dass die dann zumaligen Fahrpläne eingehalten werden können und die Anschlüsse sichergestellt sein werden.
17.1	SP Rüttenen	Ja. Ein Ausbau des öV ist dringend nötig, da das Angebot in den letzten 15 Jahren kaum verbessert wurde. Soll der öV eine wirkliche Alternative zum MIV sein, muss der Ausbau weiter vorangetrieben werden.		x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 8.1 (Frage 1).
18.1	SP Solothurn	Ja. Ein Ausbau des öV ist dringend nötig, da das Angebot in den letzten 15 Jahren kaum verbessert wurde. Soll der öV eine wirkliche Alternative zum MIV sein, muss der Ausbau weiter vorangetrieben werden.		x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 8.1 (Frage 1).

Amt für Verkehr und Tiefbau

21.1	Langendorf	Ja, aber: Neben dem Berufs- muss auch der Freizeit-, Sport- und Einkaufsverkehr zwingend berücksichtigt werden, wenn das Ziel des öV als echte MIV-Alternative, erreicht werden soll.	x		Mit den Optimierungsvorschlägen zu den Zwischen- und Randzeiten sowie zum Wochenende wurde der Freizeit-, Sport- und Einkaufsverkehr berücksichtigt. Bezogen auf Langendorf wurde und wird dem Einkaufsverkehr im Zusammenhang mit dem Ladendorf spezielle Aufmerksamkeit geschenkt. Die Migros beteiligt sich an der Finanzierung eines verbesserten Angebots der Linie 1 am Freitag Abend und am Samstag.
24.1	Kriegstetten	Ja. Der öV sollte nicht nur im Wettbewerb zum MIV bestehen, sondern zur Attraktivität der Region beitragen.		x	Zur Wahrung und Stärkung der Attraktivität der Agglomeration sieht das Agglomerationsprogramm vor, die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abzustimmen. Die Förderung und der Ausbau des öV ist dabei eine zentrale Handlungsebene.
29.1	VCS SO	Ja. Ein Ausbau des öV-Angebots in der Region Solothurn ist dringend notwendig.		x	Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 8.1 (Frage 1).
35.1	SP Langendorf	Ja. Das öV-Angebot hat in den letzten Jahren kaum Verbesserungen gesehen. Ein Ausbau ist daher dringend nötig, auch im Hinblick auf die grossen Infrastrukturveränderungen und den MIV.		x	Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 8.1 (Frage 1).
36.1	Bolken	Ja. Das öV-Angebot wird klar verbessert.	x		Keine Begründung/Anmerkung.
37.1	GuBS	Ja. Ein Ausbau des öV-Angebots in der Region Solothurn ist dringend nötig.		x	Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 8.1 (Frage 1).
38.1	Horriwil	Ja, unter Vorbehalt einer finanziellen Anpassung der Kostenbeiträge.		x	Zwar hätte Horriwil mit Mehrkosten zu rechnen, würde jedoch vom verdichteten Angebot auf den Linien 5/7 und den verbesserten Anschlüssen in Herzogenbuchsee profitieren. Die Verteilung der öV-Kosten auf die Gemeinden erfolgt gemäss der Kostenverteil-Verordnung nach dem Solidaritätsprinzip und kann nicht angepasst werden.

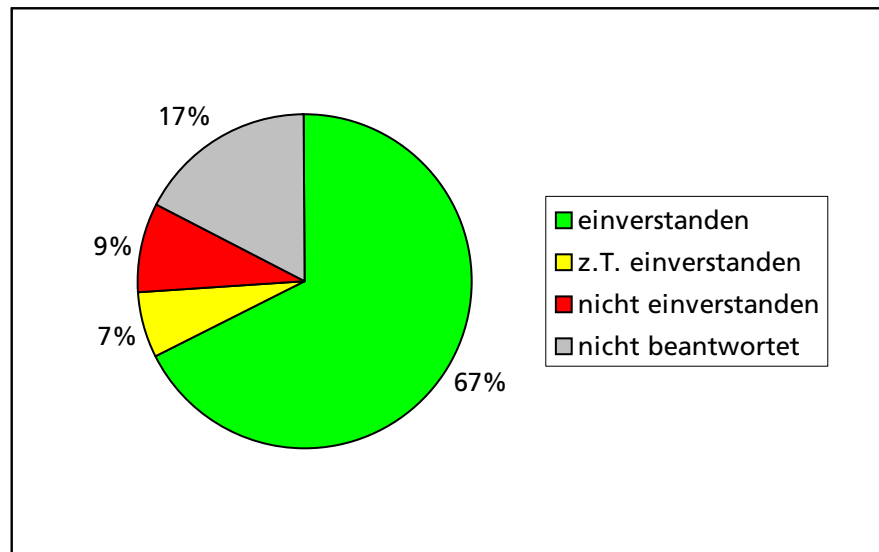
Amt für Verkehr und Tiefbau

41.1	Subingen	Nur bedingt. Da trotz Westtangente auch in Zukunft mit Staus zu rechnen ist, muss der öV viel stärker gefördert werden. Die Fahrpreise müssen durch den Kanton oder allenfalls durch die Gemeinden stärker subventioniert werden. Mit der heutigen Preispolitik kann ein Autofahrer mit nur einem Fahrgast nicht auf den öV gebracht werden.			x	Es ist davon auszugehen, dass mit den vorgeschlagenen Optimierungen der öV eine echte Alternative zum MIV darstellen wird und dadurch ein konsequentes Umsteigen auf den öV möglich gemacht werden kann. Eine Reduzierung der Fahrpreise durch höhere Abgeltungsbeiträge durch Kanton und Gemeinden ist aus finanziellen Überlegungen nicht möglich.
42.1	SoH	Ja. Ein Ausbau des öV kommt den Bedürfnissen des Bürgerspitals sehr entgegen.	x			Keine Begründung/Anmerkung.
43.1	Grüne Bucheggberg-Wasseramt	Ja. Die Förderung des öV ist ein zentrales Anliegen der Grünen und für die Region Solothurn notwendig.	x			Keine Begründung/Anmerkung.

Frage 2

Sind Sie mit den Ergebnissen der Grundlagen- und Schwachstellenanalyse im Schlussbericht "Optimierung Busangebot Region Solothurn" (Kap. 2 und 3) einverstanden?

Anzahl Eingaben	46
einverstanden	31
z.T. einverstanden	3
nicht einverstanden	4
nicht beantwortet	8



Nr.	Institution	Anliegen/Bemerkung Institution	Kenntnisn.	Zustimmung		Begründung/Anmerkung AVT
				Zustimmung	Ablehnung	
6.1	Rüttenen	Teilweise einverstanden. Wegen ungenügender Anbindungsqualität der Linie 4 ans übergeordnete Netz (SBB, RBS) resultieren zu lange Wartezeiten beim Umsteigen, was die Benützung des öV nicht gerade attraktiver macht.	x			Beim Erstellen der Fahrplankonzepte sind sowohl die Abstimmung mit den anderen BSU- und PostAutolinien (z.B. Überlagerung von Linien) als auch die Anschlüsse an die SBB, BLS und den RBS zu beachten. Bei einem derartigen komplexen System ist es nicht möglich, für alle Linien optimale Anschlüsse zu realisieren.
8.2	Zuchwil	Einverstanden. V.a. ältere Menschen ohne Auto bemängeln das ungenügende öV-Angebot am Wochenende und während den Randzeiten. Beklagt werden lange Fusswege zur nächsten Haltestelle, wenn nicht alle Linien bedient sind. V.a. die Linie 2 ist an Sonntagen heute ungenügend.	x			Mit den vorgeschlagenen Konzept erhält Zuchwil dank der neuen Linie 10 eine habtündliche Bedienung auch an Sonntagen tagsüber und in den abendlichen Randstunden an allen Tagen (Linienführung wie heutige Linie 2).
14.2	BLS	Grundsätzlich einverstanden. Vermisst wird aber eine Mitbeurteilung des Angebots der parallelen Bahnlinien (von Solothurn nach Gerlafingen, Luterbach, Bellach und Langendorf/Oberdorf) im Sinne einer durchgehenden und abgestimmten Transportkette Bahn-Bus.	x			Wir erachten es als richtig, die Regionallinie bis Solothurn zu führen, da die Passagiere in Biberist oder Gerlafingen kaum von der Bahn auf den Bus umsteigen werden, um ins Zentrum Solothurns zu kommen. Zudem profitiert auch die BLS von der durch das Buskonzept insgesamt verbesserten öV-Nutzung. Marktchancen für die Schiene sind besonders der Verkehr von und nach Solothurn HB, Burgdorf und Bern sowie Anschlussreisende nach weiterführenden Destinationen.
15.2	Derendingen	Nicht einverstanden. Nicht zugestimmt wird dem Punkt 2.4 im Bericht (Begründung siehe Eingabe 15.5, Frage 6).			x	Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 15.5 (Frage6).
		Zudem geht aus der Schwachstellenanalyse die Problematik der vielen Baustellen zu wenig hervor.			x	Das Buskonzept hat einen mittel- bis langfristigen Zeithorizont. Die Baustellen werden nur für begrenzte Zeit vorhanden sein. Je nach Umsetzungszeitpunkt des Konzepts werden die grossen Baustellen abgeschlossen sein.

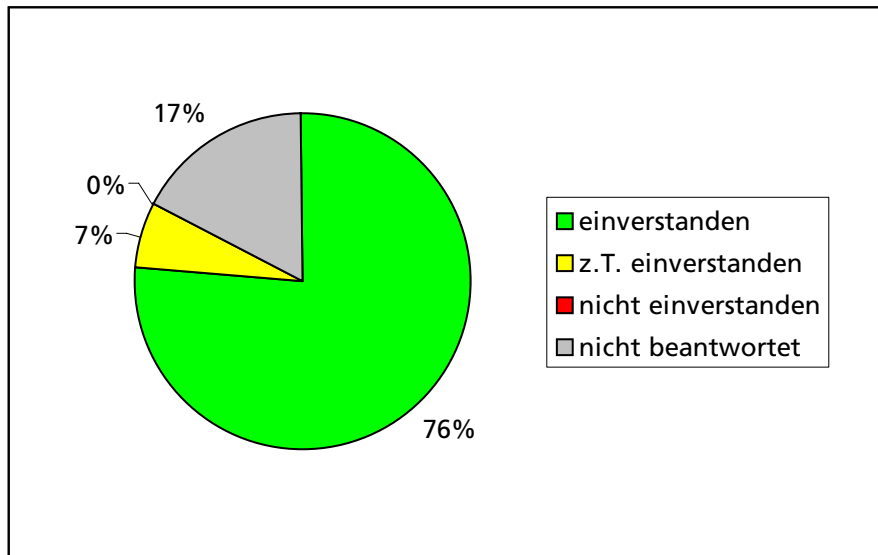
19.1	Oekingen	Nicht einverstanden. Die Darstellung der Pendlerströme ist unvollständig; Oekingen und Halten fehlen.	x		Auf diesen Umstand wird im Bericht bereits aufmerksam gemacht. Da die PostAuto-Line 12 erst später in die Planung aufgenommen wurde und Halten und Oekingen dasselbe Bild bezüglich Pendler zeigen, wurde auf eine Ergänzung verzichtet.
21.2	Langendorf	Nicht einverstanden. Die Betrachtung ist nicht umfassend genug (siehe Eingabe 21.1, Frage 1).		x	Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 21.1 (Frage 1).
		Warum werden prioritär für Langendorf Angebotsverbesserungen in den Vordergrund gestellt (Kap. 2.4), obwohl Langendorf schon heute die beste öV-Nutzungsrate attestiert wird (Kap. 2.2)?	x		Bei den 50% handelt es sich nicht nur um den öV-Anteil, sondern auch um den Langsamverkehr (zu Fuss und Velo). Durch den Ausbau des Langendorfs wird zusätzliches Potenzial an Fahrgästen erwartet, weshalb Langendorf attraktiv mit dem öV zu erschliessen ist.
		Warum soll die Linie 1 nur am Sonntag die Zubringerfunktion zur Seilbahn Weissenstein übernehmen? So müssten die Ausflügler unter der Woche das Auto benützen. Die vorgesehene Standzeit am Endhalt Oberdorf sollte ausreichen, um zur Talstation zu fahren.	x		Am Sonntag ist das Potenzial für die Verlängerung zur Seilbahn am grössten. Unter der Woche wird die heutige Bahnerschliessung als ausreichend erachtet. Details werden im Rahmen des Gesamtprojekts Weissenstein behandelt. Zudem muss die Linie 1 "saniert" werden, da die Anschlüsse am HB Solothurn für den Ast Rechterswil nicht mehr gewährleistet werden können. Es zeichnet sich ab, dass die Endaufenthaltszeiten in Oberdorf massiv verkürzt werden.
32.1	Luterbach	Grundsätzlich einverstanden. Die Analyse ist gut. Die Fahrplanstabilität und v.a. die Anschlussgewährleistung sind jedoch zentrale Elemente, welche für Luterbach heute nicht gegeben sind.	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 15.1 (Frage 1).
36.2	Bolken	Einverstanden. Die Bevölkerung von Bolken nimmt jedoch tendenziell zu.	x		Mit dem neuen Konzept wird das Angebot für Bolken verbessert, da neu auch in den Zwischenzeiten halbstündliche Verbindungen von/nach Solothurn und Herzogenbuchsee vorgesehen sind.
41.2	Subingen	Nicht einverstanden. Den gesellschaftlichen Veränderungen muss mehr Beachtung geschenkt werden: Stärkere Einbindung spezieller Nachtbusangebote.		x	Gemäss Grundangebotsverordnung umfasst die Betriebszeit i.d.R. 18 Stunden pro Tag, d.h. von 06.00 - 24.00 Uhr. Rechtlich kann der Kanton somit keine Nachtbusangebote unterstützen. Der BSU klärt momentan jedoch die Einführung von Nachtbussen ab (Finanzierung durch Einnahmen aus Billettkäufen und Defizitgarantien der Gemeinden)..

	Der steigende Anteil an Senioren, die auf den öV angewiesen sind, wird zu wenig beachtet.	x		Da sich das Buskonzept nicht nur auf die Spitzenzeiten beschränkt, sondern explizit auch die Zwischen- und Randzeiten sowie das Wochendende betrachtet, werden die Bedürfnisse der Senioren beachtet.
	Die Pendler müssen auch an den Wochenenden zu den gewohnten Arbeitszeiten zur Arbeit kommen.		x	Mit Ausnahme des Angebots auf den Linien 5/7 entspricht das Stamstagsangebot demjenigen unter der Woche, so dass Pendler zu den gewohnten Zeiten zur Arbeit kommen. Wegen den geringeren Passagierfrequenzen als unter der Woche kann am Sonntag ein taktmässig ausgedünntes Angebot gefahren werden. Da das Liniennetz weitgehend demjenigen unter der Woche entspricht, kommt man mit wenigen Einschränkungen auch am Sonntag zur Arbeit.

Frage 3

Sind Sie mit den aus der Grundlagen- und Schwachstellenanalyse abgeleiteten Zielsetzungen für das optimierte Busangebot (Bericht Kap. 4) einverstanden?

Anzahl Eingaben	46
einverstanden	35
z.T. einverstanden	3
nicht einverstanden	0
nicht beantwortet	8



Nr.	Institution	Anliegen/Bemerkung Institution	Kenntnisn.	AVT		Begründung/Anmerkung AVT
				Zustimmung	Ablehnung	
6.2	Rüttenen	Teilweise einverstanden. Siehe Eingabe 6.1 (Frage 2).	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 6.1 (Frage 2).
8.3	Zuchwil	Einverstanden. Zu beachten sind insbesondere die Anschlüsse an die Züge und von den Zügen im HB Solothurn sowie in Biberist RBS auf der künftigen Linie 10.	x			Gemäss Optimierungskonzept werden die Anschlüsse in Biberist RBS priorisiert.
14.3	BLS	Grundsätzlich einverstanden. Es fehlen Aussagen zu allfälligen Bedürfnissen bezüglich Anschlüsse an das Bahnsystem, insbesondere an den peripheren Knoten ausserhalb Solothurns.			x	Bei den Neuordnungen der Linien 5/7 bzw. 2, 3 und 10 sollen die Anschlüsse in Biberist RBS bzw. in Herzogenbuchsee optimiert werden, jeweils v. u. n. Bern.
15.3	Derendingen	Einverstanden. Im Hinblick auf den Umbau des Bahnhofplatzes Solothurn wird der öV eine valable Alternative sein. Dazu muss er aber tauglich sein.			x	Während des Umbaus des Bahnhofplatzes soll der öV möglichst wenig eingeschränkt werden, z.B. indem eine provisorische Haltestelle einer bestimmten Linie nach Möglichkeit während der ganzen Zeit am selben Ort bleibt.
		Es stellt sich die Frage, ob nicht der Verursacher des Strassenbaus kurzfristig die Folgekosten zu tragen hat.	x			Es ist zu prüfen, ob die zusätzlichen Kosten durch das Strassenprojekt finanziert werden können. Es ist jedoch auch darauf hinzuweisen, dass auf den Linien 5/7 zur Gewährleistung der Fahrplanstabilität auch in Zukunft, wenn keine Baustellen mehr vorhanden sein werden, ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden muss.
21.3	Langendorf	Einverstanden. Zur Gewährleistung der Fahrplanstabilität müsste als weiteres Ziel die Aufhebung des Chauffeurverkaufs angefügt werden. An jeder Haltestelle oder in jedem Bus sollte ein Billettautomat aufgestellt werden.			x	Aus Kostengründen ist eine flächendeckende Ausrüstung der Haltestellen bzw. der Busse mit Billettautomaten nicht realisierbar.
32.2	Luterbach	Grundsätzlich einverstanden. Siehe jedoch Eingabe 32.1 (Frage 2). Insbesondere zu Randzeiten sind fehlende und verpasste Anschlüsse ein Killerkriterien für den öV. Das Umsteigen von der Linie 9 Richtung Amtshausplatz wird als kritisch angesehen.	x			Siehe Begründungen/Anmerkungen zu den Eingaben 15.1 (Frage 1) und 6.1 (Frage 2).

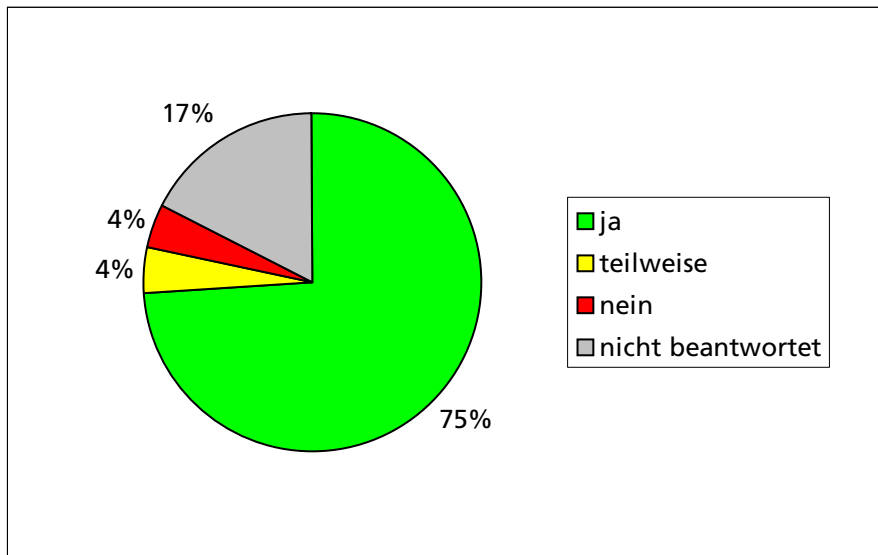
Amt für Verkehr und Tiefbau

35.2	SP Langendorf	Einverstanden. Der öV muss eine echte Alternative zum MIV werden, d.h. auch in Randstunden und an Wochenenden attraktiv sein. Dadurch können neue Kunden gewonnen werden.		x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 8.1 (Frage 1).
41.3	Subingen	Einverstanden. Die im Bericht aufgeführten Prioritäten mit den Zielen müssen Pflicht sein.	x			Keine Begründung/Anmerkung.

Frage 4

Sind die vorgeschlagenen Massnahmen (Bereinigung der Linien- und Netzstruktur, Schliessen von Bedienungslücken bzw. Ausdehnung der Betriebszeiten) geeignet, das Ziel des Agglomerationsprogramms (siehe Frage 1) zu erreichen?

Anzahl Eingaben	46
ja	34
teilweise	2
nein	2
nicht beantwortet	8



Nr.	Institution	Anliegen/Bemerkung Institution	Kenntnism.	Zustimmung		Begründung/Anmerkung AVT
				Zustimmung	Ablehnung	
6.3	Rüttenen	Teilweise. Siehe Eingabe 6.1 (Frage 2).	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 6.1 (Frage 2).
8.4	Zuchwil	Ja. Es werden flankierende Massnahmen nötig sein, um die Bevölkerung bezüglich des zunehmenden Verkehrs und der damit verbundenen Kapazitätsengpässe zu sensibilisieren sowie um das verbesserte Angebot aktiv bekannt zu machen.		x		Zustimmung.
13.2	SP Biberist	Ja. V.a. die neue Linie 10 für Zuchwil und Biberist mit Anschluss nach Bern in Biberist RBS; die viel bessere Erschliessung Bürgerspital durch Linie 2; der 15-Minuten-Takt Hauptbahnhof-Spital-St. Urs; der Anschluss Oberwald (Haltestelle Waldstrasse) ans Coop Biberist.	x			Keine Begründung/Anmerkung.
14.4	BLS	Ja. Der Angebotsausbau und die direktere Führung der Linie 2 dürften sich aber auf die Nachfrage des Bahnangebots auswirken. Die Parallelerschliessung birgt die Gefahr der Konkurrenzierung von Bus und Bahn.	x			Siehe Begründung/Anmerkung bei der Eingabe 14.2 (Frage 2). Im engeren Agglomerationsbereich sind Verlagerungen nicht auszuschliessen. Es muss jedoch auch das Ziel des optimierten Buskonzepts sein, insgesamt mehr Passagiere als heute zu befördern, wovon die BLS auch profitieren kann.
15.4	Derendingen	Ja. Gleiche Bemerkung wie Eingabe 15.1 (Frage 1).				Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 15.1 (Frage 1).
17.2	SP Rüttenen	Ja. Allerdings muss auf weiteren Linien (2 und 5/7) mindestens an Werktagen der Viertelstundentakt eingeführt werden.			x	Durch Überlagerung der Linien 2 und 3 und die angepasste Linienführung der Linie 2 ergibt sich auf der Relation Bellach - Amtshausplatz - HB - Bürgerspital - Biberist St. Urs von Montag bis Samstag tagsüber ein Vierstelstundentakt. Für einen durchgehenden Vierstelstundentakt auf den Linien 5/7 werden die Potenziale als zu klein erachtet.
		Favorisiert werden folgende Massnahmen: Entflechtung Linien 1 und 4 sowie direkte Erschliessung Rüttenen in Randzeiten und sonntags; neue Linie 10 mit Anschluss nach Bern in Biberist RBS; viel bessere Erschliessung Bürgerspital durch Linie 2.	x			Keine Begründung/Anmerkung.

Amt für Verkehr und Tiefbau

18.2	SP Solothurn	Ja. Allerdings muss auf weiteren Linien (2 und 5/7) mindestens an Werktagen der Viertelstundentakt eingeführt werden.			x	Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 17.2 (Frage 4).
		Favorisiert werden folgende Massnahmen: Entflechtung Linien 1 und 4 sowie direkte Erschliessung Rüttenen in Randzeiten und sonntags; neue Linie 10 mit Anschluss nach Bern in Biberist RBS; viel bessere Erschliessung Bügerspital durch Linie 2.	x			Keine Begründung/Anmerkung.
21.4	Langendorf	Nein. Siehe Eingabe 21.1 (Frage 1).	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 21.1 (Frage 1).
29.2	VCS SO	Ja. Unterstützt werden insbesondere: Linie 2 via Bürgerspital; neues Angebot mit der Linie 10 für Zuchwil und Biberist mit Anschlüssen nach Bern in Biberist RBS; bereinigtes Angebot der Linien 1 und 4 und direkte Erschliessung von Rüttenen in Randzeiten.	x			Keine Begründung/Anmerkung.
33.1	SP Bellach	Ja. Allerdings muss auf den Linien 2 und 5/7 der durchgehende Viertelstundentakt eingeführt werden.			x	Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 17.2 (Frage 4).
		Weiter wird eine bessere öV-Erschliessung des Bürgerspitals gefordert.			x	Mit einem Viertelstundentakt Montag bis Samstag während des Tags sowie mit einem Halbstundentakt abends sowie am Sonntag ist das Bürgerspital attraktiv erschlossen.
		Zudem müsste der Busbetrieb der Linie 2 in Bellach Rütli spätestens um 7.31 Uhr anfangen.	x			Wird im Rahmen der Umsetzung geprüft.
35.3	SP Langendorf	Ja. Weitere Anstrengungen sind jedoch nötig: Bus 2 und 3 ab Kreuzung Langendorfstrasse getrennt über Langendorfstrasse, Bellachstrasse zum Endpunkt führen.			x	Eine Splittung der Linien 2 und 3 ab Franziskanerhof macht mehr Sinn, da die Franziskanerstrasse sehr potenzialstark ist.
37.2	GuBS	Ja. Unterstützt werden insbesondere: Linie 2 via Bürgerspital; neues Angebot mit der Linie 10 für Zuchwil und Biberist mit Anschlüssen nach Bern in Biberist RBS; bereinigtes Angebot der Linien 1 und 4 und direkte Erschliessung von Rüttenen in Randzeiten.	x			Keine Begründung/Anmerkung.
38.2	Horriwil	Nein. Die Analyse der Projektarbeit "OZ 13" hätte in die Massnahmen miteinbezogen werden müssen.			x	Da vom Oberstufenzentrum Subingen noch keine Informationen zu Blockzeiten vorlagen, wurde die Linie 6 vorerst ausgeklammert. In der Zwischenzeit wurde eine für alle Seiten befriedigende Lösung ab Schulbeginn 2007 gefunden.

Amt für Verkehr und Tiefbau

41.4	Subingen	Teilweise. Die Fahrpreise müssen gesenkt werden können (siehe Eingabe 41.1, Frage 1) und die Pendler müssen auch an Wochenenden mit dem öV zur Arbeit kommen (siehe Eingabe 41.2, Frage 2).			x	Siehe Begründungen/Anmerkungen zu den Eingaben 41.1 (Frage 1) und 41.2 (Frage 2).
43.2	Grüne Bucheggberg-Wasseramt	Ja. Absolut zentral sind das neue Linienkonzept im Korridor Solothurn - Biberist mit den Taktverdichtungen und der Ausdehnung der Betriebszeiten sowie die Optimierung der Linie 1.	x			Keine Begründung/Anmerkung.

Frage 5

Erachten Sie die Betriebszeiten, Takte und Linienführungen des vorgeschlagenen Angebotskonzepts als sinnvoll?

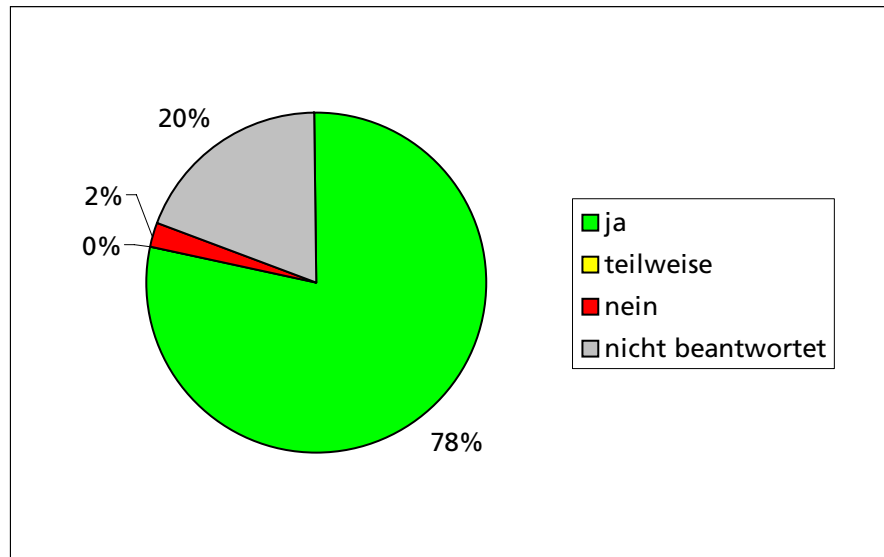
Allgemeine Bemerkungen

Nr.	Institution	Anliegen/Bemerkung Institution	Kenntnisn.	Zustimmung		Begründung/Anmerkung AVT
				Zustimmung	Ablehnung	
30.1	Nennigkofen	Um einen Umsteigeeffekt zu erzielen, sind die vorgeschlagenen Massnahmen zu allen Zeiten unbedingt nötig.	x			Keine Begründung/Anmerkung.
32.3	Luterbach	Insgesamt ist die Bereinigung des Netzes sinnvoll und kundenfreundlich. Die Linienführung für Luterbach wird aber verschlechtert. Zentral ist die Anbindung an die Bahn, weshalb die Bahnlinien besser einzubinden sind.			x	Der Umsteigezwang am HB Solothurn ergibt sich leider aus dem Gesamtkonzept (Linienüberhang im Osten). Die Weiterfahrt mit der Linie 1 nach Solothurn Amtshausplatz wird dank kurzen Umsteigezeiten am HB nach wie vor als attraktiv erachtet. Am Samstag ist von ca. 07.00-14.00 ebenfalls der Halbstundentakt geplant (heute Stundentakt). Zur Anbindung an die Bahn siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 6.1 (Frage 2).
46.1	Bez. Schützenmatt	Alles was besser ist, ist gut!	x			Keine Begründung/Anmerkung.

Amt für Verkehr und Tiefbau

Montag bis Freitag Spitzenzeiten

Anzahl Eingaben	46
ja	36
teilweise	0
nein	1
nicht beantwortet	9

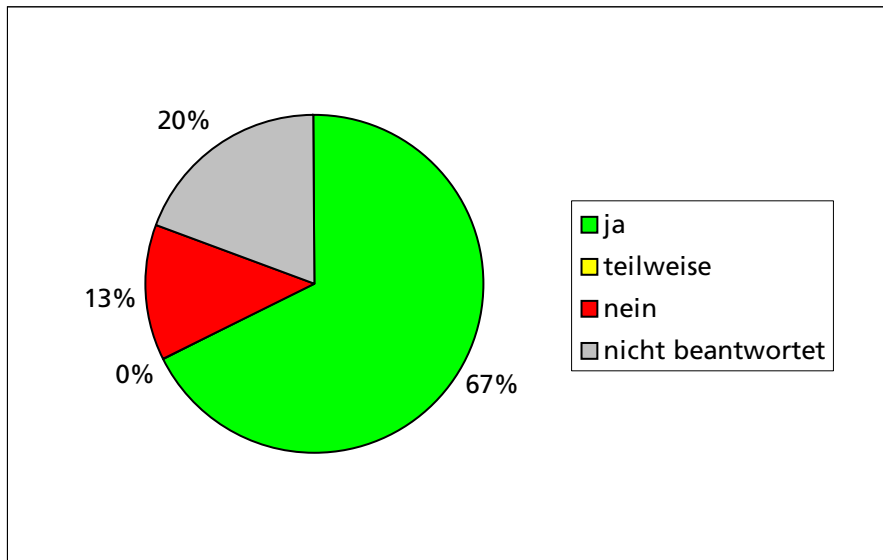


Nr.	Institution	Anliegen/Bemerkung Institution	Kenntn.	Zustimmung	Ablehnung	Begründung/Anmerkung AVT
21.5	Langendorf	Ja. Die Taktverdichtung und Eliminierung von Taktunterbrüchen auf den Linien 1 und 3 schafft die Voraussetzung für eine bessere Benutzung des Busangebots und das Umsteigen vom MIV auf den öV. Vorbehalten bleibt die Anmerkung 21.1 (Frage 1).	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 21.1 (Frage 1).
32.3	Luterbach	Ja. Im Vergleich zu anderen Städten und Regionen sind die angestrebten Frequenzen immer noch zu schwach. Die Linie 1 müsste in Spitzenzeiten im Zehnminutentakt verkehren.			x	Unter dem Aspekt eines potenzialgerechten Angebots sind weitere Taktverdichtungen finanziell vorerst nicht tragbar.
34.1	Etziken	Nein. Durch die direkte Führung der Linie 5 nur noch am Morgen und Abend werden die Haltestellen "Industrie" und "MZH" während des Tages nicht mehr bedient. Dies ist v.a. für Teilzeitbeschäftigte und Mitarbeiter der Industrie ein sehr bedauerlicher Rückschritt. Es wird deshalb beantragt, dass die Linie 5 auch über die Stosszeiten am Mittag mindestens bis Etziken statt nur bis Derendingen geführt wird.	x		x	Die Begründung für die konsequente Führung der Kurse tagsüber via Horriwil ist primär das neue Oberstufenzentrum in Subingen. Die Vernehmlassung zum Detailfahrplan soll zeigen, ob tagsüber einzelne Kurse via Industrie geführt werden sollen. Eine Weiterführung der Mittagsverdichtung bis Etziken bedingt ein zusätzliches Fahrzeug mit entsprechenden Kostenfolgen und ist im Hinblick auf das Potenzial wirtschaftlich nicht vertretbar.

Amt für Verkehr und Tiefbau

Montag bis Freitag Zwischenzeiten

Anzahl Eingaben	46
ja	31
teilweise	0
nein	6
nicht beantwortet	9

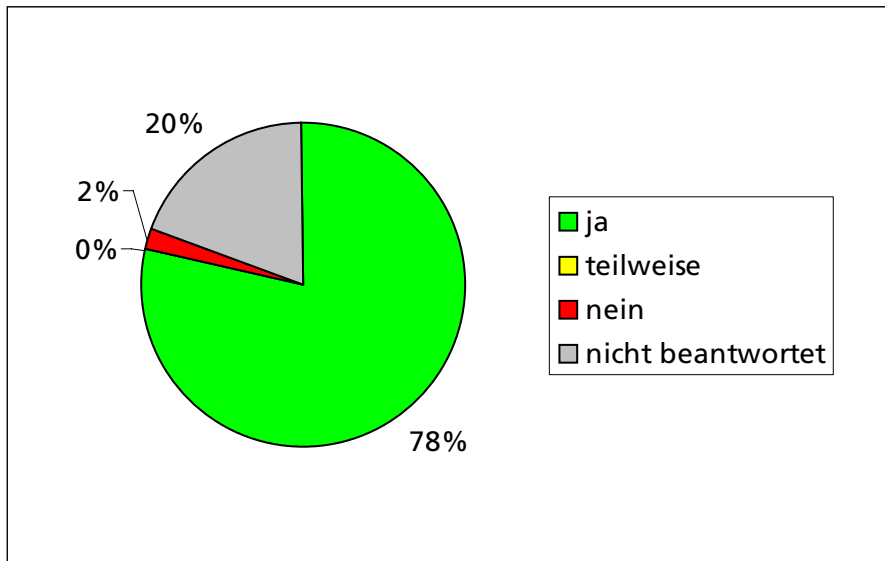


Nr.	Institution	Anliegen/Bemerkung Institution	AVT			
			Kenntnisn.	Zustimmung	Ablehnung	
17.3	SP Rüttenen	Nein. Fehlender Viertelstundentakt Montag bis Freitag in den Zwischenzeiten auf den Linien 2 und 5/7.			x	Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 17.2 (Frage 4).
18.3	SP Solothurn	Nein. Fehlender Viertelstundentakt Montag bis Freitag in den Zwischenzeiten auf den Linien 2 und 5/7.			x	Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 17.2 (Frage 4)
33.2	SP Bellach	Nein. Fehlender Viertelstundentakt Montag bis Freitag in den Zwischenzeiten auf den Linien 2 und 5/7.			x	Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 17.2 (Frage 4)
34.1	Etziken	Nein. Siehe Eingabe 34.1 (Frage 5, Montag bis Freitag Spitzenzeiten).	x		x	Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 34.1 (Frage 5, Montag bis Freitag Spitzenzeiten).
35.4	SP Langendorf	Nein. Immer noch zu viele Varianten über den Tag und in der Woche.			x	Das vorgeschlagene Zielangebot erreicht die Zielsetzung einer einheitlichen Netzstruktur über alle Betriebszeiten fast ausnahmslos.
47.1	KS Wasseramt Ost	Nein. Bedienungslücken sind zu schliessen, da die Zwischenzeiten durch flexible Arbeits- und Schulbeginn- bzw. Schulschlusszeiten auch von Pendlern benutzt werden.	x			Mit dem vorgeschlagenen Konzept werden die Bedienungslücken geschlossen.

Amt für Verkehr und Tiefbau

Samstag Tagesbetrieb

Anzahl Eingaben 46
 ja 36
 teilweise 0
 nein 1
 nicht beantwortet 9

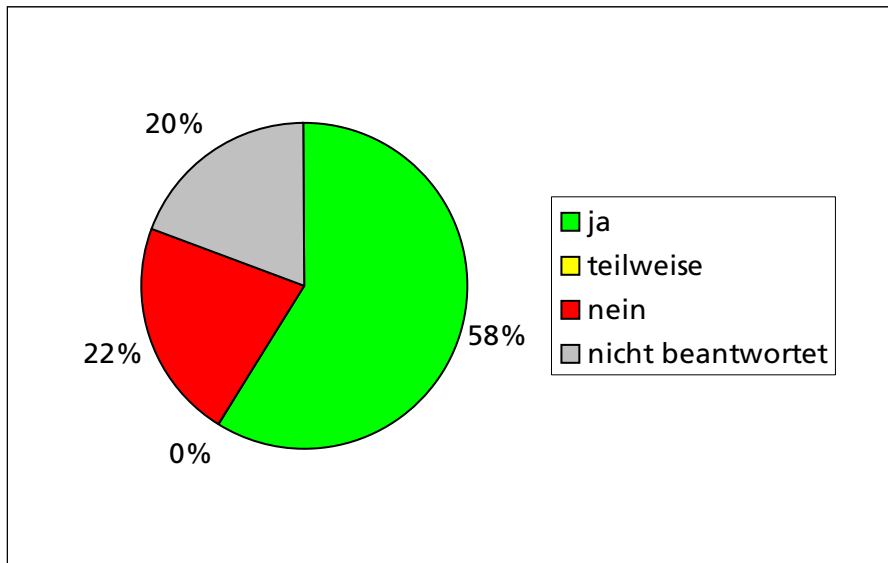


Nr.	Institution	Anliegen/Bemerkung Institution	Kenntnisn.		Begründung/Anmerkung AVT
			Zustimmung	Ablehnung	
8.5	Zuchwil	Ja. Wichtig ist insbesondere die Taktverdichtung auf der heutigen Linie 2, neu Linie 10.	x		Keine Begründung/Anmerkung.
26.1	KS HOEK	Nein. Keine Ausdehnung des Angebots erforderlich.	x		Keine Begründung/Anmerkung.

Amt für Verkehr und Tiefbau

Montag bis Sonntag Randzeiten

Anzahl Eingaben	46
ja	27
teilweise	0
nein	10
nicht beantwortet	9



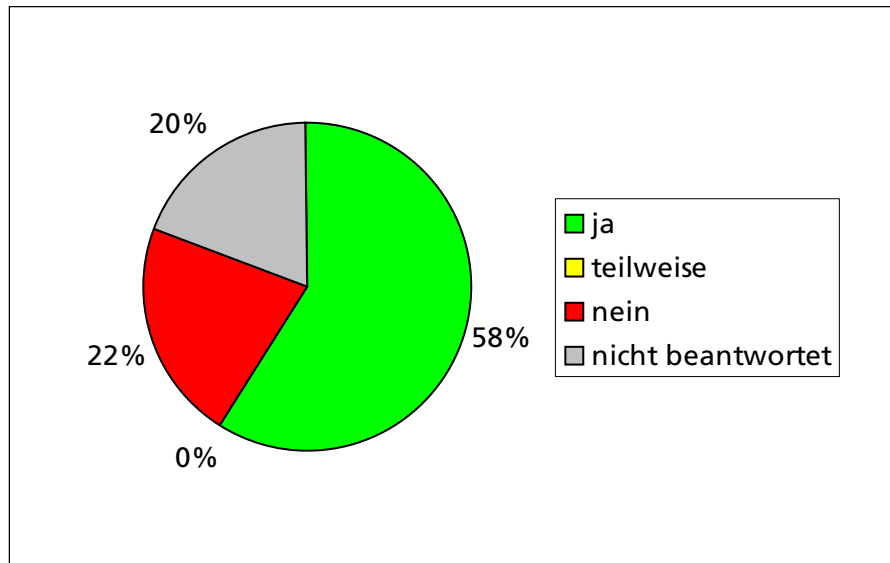
Nr.	Institution	Anliegen/Bemerkung Institution	Kenntnisn.	Begründung/Anmerkung AVT	
				Zustimmung	Ablehnung
8.5	Zuchwil	Ja. Wichtig ist insbesondere die Taktverdichtung auf der heutigen Linie 2, neu Linie 10.	x		Keine Begründung/Anmerkung.
17.4	SP Rüttenen	Nein. Der Ast in den Sonnenpark der Linie 10 darf in Randzeiten und sonntags nicht gestrichen werden. Ein mangelhaftes Angebot genügt nicht, um die Leute zum Umsteigen auf den öV zu bewegen.			x Der heutige Versuchsbetrieb des Asts der Linie 9 Solothurn Amtshausplatz - Sonnenpark erfüllt zwar die Vorgabe bezüglich Kostendeckung, jedoch nicht die Vorgabe der mittleren Mindestauslastung. Da der Versuchsbetrieb damit vorerst nicht ins Grundangebot übernommen werden kann soll er weitergeführt werden. Vor diesem Hintergrund ist eine Bedienung des Asts in den Sonnenpark zu Randzeiten und sonntags noch nicht möglich. Abgesehen davon sieht das optimierte Busangebot vor, dass der Ast zu Zwischenzeiten und stamstags bedient wird, was gegenüber heute eine Verbesserung darstellt.
18.4	SP Solothurn	Nein. Der Ast in den Sonnenpark der Linie 10 darf in Randzeiten und sonntags nicht gestrichen werden. Ein mangelhaftes Angebot genügt nicht, um die Leute zum Umsteigen auf den öV zu bewegen. Im Zusammenhang mit der Entlastung West wird von Beginn weg ein attraktives Busangebot gefordert ohne auf den kommenden Zusatznutzen zu warten. Denn haben sich die Leute ohne öV eingerichtet, ist ein Umsteigen schwierig zu erreichen.			x Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 17.4 (Frage 5, Montag bis Sonntag Randzeiten).
24.2	Kriegstetten	Nein. BSU soll "Moonliner" ins Randzeitenangebot aufnehmen, nämlich auf 2 bis 3 Hauptlinien stündlich bis 04.00 Uhr.			x Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 41.2 (Frage 2).
26.1	KS HOEK	Nein. Keine Ausdehnung des Angebots erforderlich.	x		Keine Begründung/Anmerkung.
29.3	VCS SO	Nein. Der Wegfall des Asts der Linie 10 in den Sonnenpark widerspricht der Zielsetzung der durchgehenden Bedienung über alle Wochentage und Tageszeiten. Die heutige schlechte Auslastung zeigt, dass ein mangel-			x Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 17.4 (Frage 5, Montag bis Sonntag Randzeiten).

		haftes Angebot ein echtes Umsteigen auf den öV nicht ermöglicht. Eine attraktive Erschliessung soll sofort angeboten werden, eine Koppelung an einen späteren Zusatznutzen im Sonnenpark wird abgelehnt.			
33.3	SP Bellach	Nein. Der Ast in den Sonnenpark der Linie 10 darf in Randzeiten und sonntags nicht gestrichen werden. Im Obach-Quartier braucht es von Beginn weg (Entlastung West) ein attraktives öV-Angebot.			x Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 17.4 (Frage 5, Montag bis Sonntag Randzeiten).
35.5	SP Langendorf	Nein. In Randstunden und am Wochenende Taktverdichtungen ausdehnen. Zudem muss das Entwicklungsgebiet Obach von Beginn weg ein attraktives Busangebot erhalten.			x Unter dem Aspekt eines Potenzialgerechten Angebots sind weitere Taktverdichtungen finanziell nicht tragbar. x Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 17.4 (Frage 5, Montag bis Sonntag Randzeiten).
37.3	GuBS	Nein. Der Wegfall des Asts der Linie 10 in den Sonnenpark widerspricht der Zielsetzung der durchgehenden Bedienung über alle Wochentage und Tageszeiten. Die GuBS hat sich wiederholt für eine attraktive Erschliessung eingesetzt, leider erfolglos. Die heutige schlechte Auslastung zeigt, dass ein mangelhaftes Angebot ein echtes Umsteigen auf den öV nicht ermöglicht. Eine attraktive Erschliessung soll sofort angeboten werden, eine Koppelung an einen späteren Zusatznutzen im Sonnenpark wird abgelehnt.			x Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 17.4 (Frage 5, Montag bis Sonntag Randzeiten).
39.1	Biberist	Nein. Die Linie 10 ist immer bis Biberist RBS zu führen und zwar ohne Zusatzkosten.	x		Mittelfristig ist eine integrale Führung der Linie bis Biberist RBS geplant. Dies wird jedoch voraussichtlich stufenweise umsetzbar sein in Abhängigkeit mit der Entwicklung im Obachquartier. Die Kosten werden nach dem in der Kostenverteilungsverordnung zugrunde liegenden Solidaritätsprinzip auf die Gemeinden verteilt. Ein Abweichen davon ist nicht möglich.
43.3	Grüne Bucheggberg-Wasseramt	Nein. Kein Verzicht auf den Ast der Linie 10 ins Obachgebiet und den Sonnenpark und keine Eingeschränkte Bedienung der Linie 9 von und nach Luterbach. Die Kunden müssen sich auf ein durchgehendes Angebot verlassen können, damit ein Umsteigen erwartet werden kann.			x Zur Linie 10 siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 17.4 (Frage 5, Montag bis Sonntag Randzeiten). Zur Linie 9: Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 32.3 (Frage 5, Allgemeine Bemerkungen).

Amt für Verkehr und Tiefbau

Sonntag Tagesbetrieb

Anzahl Eingaben	46
ja	27
teilweise	0
nein	10
nicht beantwortet	9

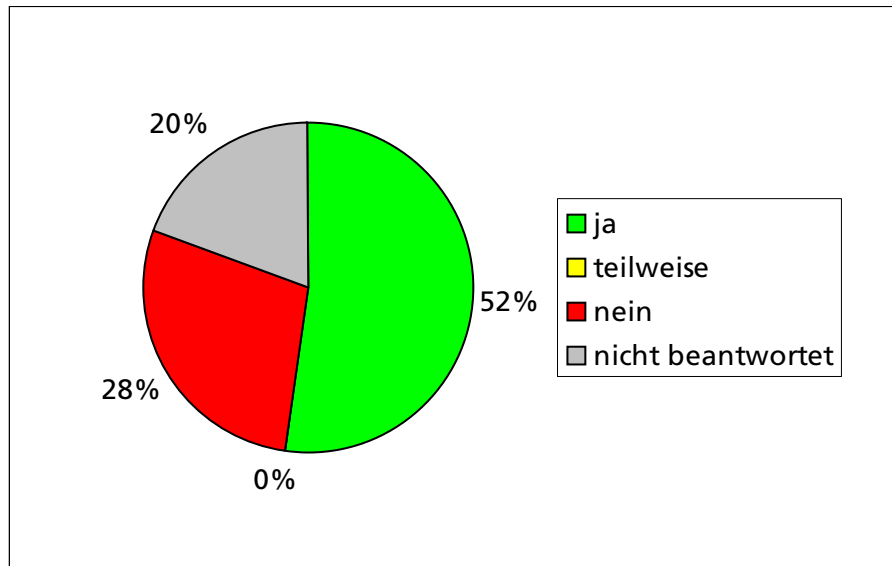


Nr.	Institution	Anliegen/Bemerkung Institution	Kenntnisn.	Zustimmung		Begründung/Anmerkung AVT
				Zustimmung	Ablehnung	
8.5	Zuchwil	Ja. Wichtig ist insbesondere die Taktverdichtung auf der heutigen Linie 2, neu Linie 10, zu den Randzeiten und am Wochenende.	x			Keine Begründung/Anmerkung.
		Wünschenswert wäre zudem, dass die neue Linie 10 auch an Sonntagen Biberist RBS bedienen würde.	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 39.1 (Frage 5 Montag bis Sonntag Randzeiten).
17.5	SP Rüttenen	Nein. Ohne weiteren Kommentar.	x			Keine Begründung/Anmerkung.
18.5	SP Solothurn	Nein. Ohne weiteren Kommentar.	x			Keine Begründung/Anmerkung.
26.1	KS HOEK	Nein. Keine Ausdehnung des Angebots erforderlich.	x			Keine Begründung/Anmerkung.
29.3	VCS SO	Nein. Siehe Eingabe 29.3 (Frage 5, Montag bis Sonntag Randzeiten).			x	Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 17.4 (Frage 5, Montag bis Sonntag Randzeiten).
33.3	SP Bellach	Nein. Siehe Eingabe 33.3 (Frage 5, Montag bis Sonntag Randzeiten).			x	Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 17.4 (Frage 5, Montag bis Sonntag Randzeiten).
35.5	SP Langendorf	Nein. Siehe Eingabe 25.5 (Frage 5, Montag bis Sonntag Randzeiten).			x	Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 17.4 (Frage 5, Montag bis Sonntag Randzeiten).
37.3	GuBS	Nein. Siehe Eingabe 37.3 (Frage 5, Montag bis Sonntag Randzeiten).			x	Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 17.4 (Frage 5, Montag bis Sonntag Randzeiten).
39.1	Biberist	Nein. Siehe Eingabe 39.1 (Frage 5, Montag bis Sonntag Randzeiten).	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 39.1 (Frage 5, Montag bis Sonntag Randzeiten).
41.5	Subingen	Nein. In der Tab. 5.4 wird der Betriebsbeginn einmal mit 06.00 Uhr und einmal mit 06.30 angegeben. Um einem ordentlichen Arbeitsbeginn zu gewährleisten, muss der Betriebsbeginn um 06.00 sein.	x			Die Betriebszeiten werde grundsätzlich nicht eingekürzt.
43.3	Grüne Bucheggberg-Wasseramt	Nein. Siehe Eingabe 43.3 (Frage 5, Montag bis Sonntag Randzeiten).			x	Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 17.4 (Frage 5, Montag bis Sonntag Randzeiten).

Frage 6

Sind aus Ihrer Sicht im Bereich öV in der Region Solothurn weitere Massnahmen erforderlich?

Anzahl Eingaben	46
ja	24
teilweise	0
nein	13
nicht beantwortet	9



Nr.	Institution	Anliegen/Bemerkung Institution	Kenntnissn.	Zustimmung	Ablehnung	Begründung/Anmerkung AVT
6.4	Rüttenen	Ja. Siehe Eingabe 6.1 (Frage 2).	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 6.1 (Frage 2).
8.6	Zuchwil	Ja. Möglichst alle Busse sollten bezüglich Schadstoffausstoss auf dem neuesten ökologischen Stand sein und den grösstmöglichen Komfort bieten (insbesondere Ein- und Ausstieg für Personen mit Kinderwagen oder behinderte Personen).	x			Nicht Bestandteil des Konzepts. Neue Dieselsebusse, die im Linienverkehr im Kanton Solothurn eingesetzt werden, müssen mit einem Partikelfilter ausgerüstet sein. Siehe auch Luftmassnahmenplan. Die Neubeschaffung von Bussen liegt in der Kompetenz der Transportunternehmungen. Bei neuen Bussen sind die geforderten Komfortansprüche weitgehend Standard.
11.1	Halten	Ja. Es besteht grundsätzliches Interesse an besseren Verbindungen mit der Linie 6 und es werden innert nützlicher Frist Vorschläge erwartet. Ob eine Verbindung zum Schulzentrum Subingen möglich und sinnvoll ist, muss vertieft geprüft werden.		x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 38.2 (Frage 4). Durch die Einfügung von neuen Kursen an Schultagen von und nach Subingen wird sich die Erschliessung verbessern.
12.1	Schnottwil	Ja. Nach Möglichkeit sollen die Linien Lohn-Bucheggberg ausgebaut werden.			x	Unter dem Aspekt eines Potenzialgerechten Angebots sind weitere Taktverdichtungen finanziell auf der Linie 8 nicht tragbar. Die Buslinien im Bucheggberg sind nicht Bestandteil der vorliegenden Studie. Das Angebot im Bucheggberg wird seit Jahren auf die Schülerbedürfnisse abgestimmt. U.a. ergeben sich dadurch ab August 2007 drei zusätzliche Kurspaare Lohn-Schnottwil.
13.3	SP Biberist	Ja. Die Anschlüsse der Busse am HB Solothurn auf die Züge am Wochenende müssen verbessert werden.	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 6.1 (Frage 2).
		Mittelfristig ist eine schnelle Verbindung von Biberist via Westtangente und Obachquartier zum Amtshausplatz oder zur Kantonsschule zu prüfen.			x	Gemäss Folgerungen aus der Grundlagenanalyse bestehen kurz- bis mittelfristig ausser zwischen Biberist und Derendingen keine echten Bedürfnisse für Tangentiallinien.
		Alle Dieselsebusse müssen mit hochwirksamen Russpartikelfiltern ausgerüstet werden. Bei der Neubeschaffung ist der Kauf von gasbetriebenen Fahrzeugen zu prüfen.	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 8.6 (Frage 6). Die Neubeschaffung von gasbetriebenen Fahrzeugen liegt in der Kompetenz der Transportunternehmungen.
14.5	BLS	Ja. Siehe Eingabe 14.2 (Frage 2).	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 14.2 (Frage 2).

Amt für Verkehr und Tiefbau

15.5	Derendingen	<p>Ja. Eine Verlängerung der Linie 9 von Luterbach über Derendingen nach Biberist ist zu prüfen und die Kosten sind aufzuzeigen.</p> <p>Zwischen Luterbach und Derendingen besteht grosses Potenzial (Oberstufenzentrum, Alters- und Pflegeheim, Einkaufen, Arbeiten). Hinzu kommen grosse Pendlerbewegungen einerseits nach Biberist und von dort andererseits nach Bern.</p>			x	<p>Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 13.3 (Frage 6). Der Schulweg mit dem Fahrrad wird als zumutbar erachtet. Das Potenzial des Einkaufsverkehr wird überschätzt bzw. kann nur abgeholt werden, wenn eine quasi fahrplanunabhängige Benutzung angeboten wird (7.5-Minuten-Takt oder kleiner).</p> <p>Im Übrigen gab es bereits einmal eine Busverbindung Luterbach - Derendingen als Versuchsbetrieb, welcher mangels Nachfrage rasch wieder eingestellt wurde.</p>
17.6	SP Rüttenen	<p>Ja. Die Anschlüsse der Busse am HB Solothurn auf die Züge am Wochenende müssen verbessert werden.</p>	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 6.1 (Frage 2).
		<p>Alle Dieselbusse müssen mit hochwirksamen Russpartikelfiltern ausgerüstet werden. Bei der Neubeschaffung ist der Kauf von gasbetriebenen Fahrzeugen zu prüfen.</p>	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 13.3, dritter Teil (Frage 6).
18.6	SP Solothurn	<p>Ja. Die Anschlüsse der Busse am HB Solothurn auf die Züge am Wochenende müssen verbessert werden.</p>	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 6.1 (Frage 2).
		<p>Alle Dieselbusse müssen mit hochwirksamen Russpartikelfiltern ausgerüstet werden. Bei der Neubeschaffung ist der Kauf von gasbetriebenen Fahrzeugen zu prüfen.</p>	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 13.3, dritter Teil (Frage 6).
		<p>Die Sauberkeit der Haltestellen muss verbessert werden (Aschenbecher).</p>	x			Die Sauberkeit der Haltestellen ist nicht Bestandteil der vorliegenden Studie.
19.2	Oekingen	<p>Ja. Querverbindung von der Linie 1 zur Linie 5/7, z.B. die Linie 2 über Oekingen bis Subingen, evtl. bis Luterbach, verlängern zur Anbindung an SBB-Linie Olten-Bern.</p>			x	Für Oekingen wird mit dem optimierten Busbetrieb auf der Linie 6 im Zusammenhang mit dem OZ die Möglichkeit bestehen von und bis nach Subingen fahren zu können.
21.6	Langendorf	<p>Ja. Linie 13: Lohn - Solothurn - Ascom - Weissensteinstrasse bis Ladendorf - Dorfplatz Langendorf - Bahnübergang bis - Langendorfstrasse - Bellacherstrasse - Bellach Bahnhof.</p> <p>Das Ladendorf würde so zusätzlich zur Linie 1 erschlossen. Diese Linie könnte für die Linie 2 oder 3 den Abschnitt Ascom - Franziskanerhof übernehmen, der nicht doppelt geführt werden muss.</p>			x	<p>Gemäss Folgerungen aus der Grundlagenanalyse bestehen zwischen Langendorf und Lohn keine Pendlerbeziehungen, welche die vorgeschlagene Linie rechtfertigen würden. Zudem verfügt Langendorf schon heute mit dem Viertelstundentakt der Linie 1 über ein sehr gutes öV-Angebot.</p> <p>Für Bellach würde mit der vorgeschlagenen Linienführung unattraktive Reisezeiten entstehen. Unter Berücksichtigung der Einwohnerpotenziale ist ein Viertelstundentakt von/nach Solothurn gerechtfertigt. Zudem sind die Potenziale im Einkaufsverkehr aufgrund der Distanzen nicht öV-trächtig.</p>

Amt für Verkehr und Tiefbau

		<p>Linie 14: Zuchwil Sportzentrum - Solothurn - Langendorf Zentrum – Rüttenen Diese Linie sollte alternierend zur Linie 4 geführt werden. So wäre das Ladendorf weiter erschlossen (insbesondere für Rüttenen) und die Chance zur Einhaltung des Fahrtenkontingents würde erhöht. Zusätzlich könnten die Langendorfer Pendler profitieren .</p>			x	<p>Die vorgeschlagene alternierende Linienführung würde der Zielsetzung der Einführung einheitlicher Linienkonzepte über alle Betriebszeiten und Wochentage widersprechen. Denn in den Randzeiten und am Sonntag, wenn das Ladendorf geschlossen hat, würde die vorgeschlagene Alternativroute nicht benötigt. Zudem stellt die Linie 4 heute die Haupteinschliessung der Kantonsschule in Solothurn dar.</p>
		<p>Weiter sollte die Busbetriebs-Lücke zwischen Bellach und Selzach geschlossen werden.</p>			x	<p>Ein Busbetrieb zwischen Bellach und Selzach würde den SBB-Regionalverkehr konkurrenzieren. Es kann weder im Interesse der Gemeinden noch des Kantons sein, in einem Korridor ein Parallellangebot abzugelten, welches über dem effektiven Passagierpotenzial liegt.</p>
22.1	RSU	<p>Ja. Ohne weitere Ausführungen.</p>	x			Keine Begründung/Anmerkung.
23.1	Solothurn	<p>Ja. Wenn sich das Obachgebiet mit der Erschliessung der Westtangente entwickeln wird, muss eine Angebotserweiterung der Linie 10 möglich sein. Heute wäre es noch unverhältnismässig, wenn die Linie auch zu Randzeiten und am Sonntag bedient würde.</p>			x	<p>In Übereinstimmung mit dem vorgeschlagenen Buskonzept. Siehe auch Begründung/Anmerkung zur Eingabe 17.4 (Frage 5 Montag bis Sonntag Randzeiten).</p>
24.3	Kriegstetten	<p>Ja. Jedoch Machbares und Nützlichtes unterscheiden. Der Knoten Hauptbahnhof wird je nach Gestaltung Einfluss auf die Attraktivität haben.</p>	x			Keine Begründung/Anmerkung.
25.1	Gerlafingen	<p>Ja. Anschluss an die S-Bahn Bern (BLS). Aktuell nur ab/bis Wiler b. U.</p>	x			<p>Ist langfristig im Rahmen künftiger Bahn-Fahrplankonzepte zu prüfen. Heute ist der Anschluss an die S-Bahn aus finanziellen Überlegungen nicht umsetzbar.</p>
29.4	VCS SO	<p>Ja. Verbesserung der Anschlüsse der Linien 5/7 aus dem Wasseramt an den Fernverkehr am HB Solothurn v.a. Richtung Biel. Sogar zu den Hauptverkehrszeiten müssen lange Wartezeiten oder zu knappe Umsteigezeiten in Kauf genommen werden.</p>	x			<p>Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 6.1 (Frage 2). Umsteigebeziehungen in Spitzenzeiten sind von/nach Biel sehr gut.</p>
		<p>Sowohl die BSU- als auch die PostAuto-Dieselfahrzeuge müssen konsequent mit hochwirksamen Russpartikelfiltern ausgerüstet werden. Bei Neuanschaffungen ist die Anschaffung von gasbetriebenen Fahrzeugen zu prüfen.</p>	x			<p>Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 13.3, dritter Teil (Frage 6).</p>

30.2	Nennigkofen	Ja. Anbindung der Linie 8 an die Schnellzüge nach Zürich bzw. Aarau und retour sowie Halbstundentakt während den Stosszeiten.	x		x	Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 6.1 (Frage 2). Bei guten Anschlüssen nach Zürich würden die guten Anschlüsse in Solothurn von und nach Bern sowie die Anschlüsse in Büren wegfallen (Anschlüsse Büren müssen sichergestellt werden, weil es sich um eine Bahnersatzlinie handelt). Zudem gibt es den Zusatzkurs, 6.51 Uhr Nennigkofen ab, welcher in HB Solothurn den Anschluss nach Zürich macht. Aufgrund des Potenzials ist der Halbstundentakt auf der Linie 8 nicht gerechtfertigt.
33.4	SP Bellach	Ja. Am Wochenende sind die Bus-Zug-Anschlüsse am HB Solothurn zu verbessern.	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 6.1 (Frage 2).
		Die Dieselbusse sind mit Russpartikelfiltern auszurüsten. Wenn möglich sollen gasbetriebene Fahrzeuge beschaffen werden.	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 13.3, dritter Teil (Frage 6).
34.2	Etziken	Ja. Siehe Eingabe 34.1 (Frage 5, Montag bis Freitag Spitzenzeiten).	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 34.1 (Frage 5, Montag bis Freitag Spitzenzeiten).
35.6	SP Langendorf	Ja. Die Bus-Zug-Anschlüsse am Wochenende verbessern.	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 6.1 (Frage 2).
		Nachhaltigkeit der Busse (Russpartikelfilter, Gasbusse etc.)	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 13.3, dritter Teil (Frage 6).
		Belohnende Tarifstruktur.			x	Nicht Bestandteil des optimierten Busangebots.
		Gratisangebot des öV, finanziert durch Roadpricing.			x	Nicht Bestandteil des optimierten Busangebots. Zudem verweisen wir auf die Ringzone rund um die Stadt Solothurn statt der drei früheren Zonen.
36.3	Bolken	Ja. Bei wichtigen (grossen) Haltestellen sollte die Fahrrad-Unterbringung verbessert werden.	x			Wird in einer separaten Studie untersucht.
37.4	GuBS	Ja. Das Angebot der Bipperbahn muss einbezogen werden. Auf die Schnellzüge nach Biel oder Olten sind keine Anschlüsse gewährleistet.	x			Das "Bipperlisi" stellt in Langenthal die Fernverkehrsverbindungen von/nach Bern und Olten/Zürich sicher. Damit sind die Fahrlagen in Solothurn fixiert. Da in Solothurn der Fernverkehr von/nach Biel und Olten um 15 Minuten zum RBS versetzt ist, kann mit dem Halbstundentakt nur eine Destination (aktuell von/nach Bern) angeboten werden. Die Anschlüsse auf den Fernverkehr in Solothurn werden für die meisten Gemeinden zumindest in den Spitzenzeiten durch die PostAuto-Linie 410.25 sichergestellt.

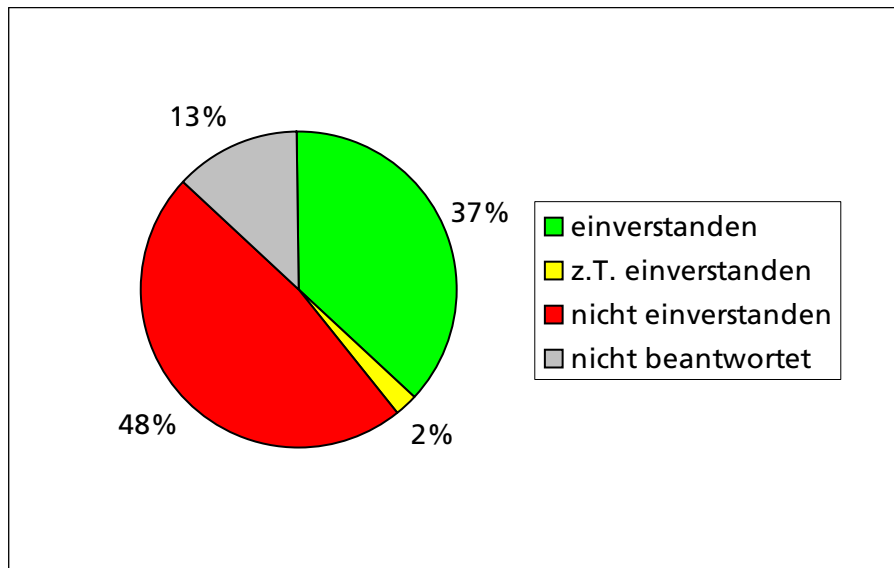
Amt für Verkehr und Tiefbau

		Beim BSU wäre es wünschenswert, wenn die Ausstattung der Busse mit Russpartikelfiltern vorgezogen werden könnte. Bei Neuanschaffungen ist die Anschaffung von gasbetriebenen Fahrzeugen zu prüfen (auch bei der PostAuto-Linie 12).	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 13.3, dritter Teil (Frage 6).
	SoH	Nein. Momentan nicht, was sich aber möglicherweise noch ändern kann.	x		Keine Begründung/Anmerkung.
43.4	Grüne Bucheggberg-Wasseramt	Ja. Im Zusammenhang mit dem öV in der Region Solothurn ist auch der Situation im Bucheggberg Beachtung zu schenken.	x		Der Situation wird Beachtung geschenkt. Z.B. konnten mit der Integration des Schülerverkehrs Verbesserungen erzielt werden. Auf der anderen Seite werden Rufbuskurse aufgehoben, welche nicht bzw. kaum genutzt werden, um unnötige Kosten zu sparen. Insgesamt verfügt der Bucheggberg heute über ein besseres öV-Angebot als noch vor ein paar Jahren. Das Angebot kann als potenzialgerecht bezeichnet werden.
		Verbesserung der Anschlussqualität der Linien 5/7 in Solothurn auf den Fernverkehr.	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 6.1 (Frage 2).
		Parallel zum öV-Ausbau sind die notwendigen flankierenden Massnahmen (Parkplatzbeschränkung/-bewirtschaftung, Sensibilisierungskampagnen, Langsamverkehr) umzusetzen, damit die Ziele des Agglomerationsprogramms erreicht werden können.	x		Keine Begründung/Anmerkung.
		Konsequente Einhaltung der beschlossenen Partikelfilterpflicht für Dieselbusse.	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 13.3, dritter Teil (Frage 6).
46.2	Bez. Schützenmatt	Ja. Mehr Busspuren.	x		Dies wurde im Rahmen der flankierenden Massnahmen geprüft und wo es als nötig erachtet wurde, werden Busspuren eingeführt.
		Erschliessung Oberstufe Schützenmatt über die Linie 12.	x		Für Oberstufenschülerinnen und -schüler scheint der Fuss- oder Veloweg von den öV-Knoten HB Solothurn bzw. Baseltorkreuzung zur Schule zumutbar.

Frage 7

Sind Sie mit der Umsetzung des geplanten Angebotskonzepts zum Zeithorizont 2010 (Umsetzung im Rahmen des Mehrjahresprogramms 2010 - 2011) einverstanden?

Anzahl Eingaben	46
einverstanden	17
z.T. einverstanden	1
nicht einverstanden	22
nicht beantwortet	6



Nr.	Institution	Anliegen/Bemerkung Institution	Kenntnisn.	Zustimmung	Ablehnung	Begründung/Anmerkung AVT
5.1	Günsberg	Nicht einverstanden. Die geplante Umsetzung dauert zu lange; das Konzept soll im Rahmen des Mehrjahresprogramms 2008 - 2009 realisiert werden.	x			Aufgrund verschiedener Verzögerungen ist die Umsetzung des gesamten Buskonzepts auf 2008 nicht mehr möglich. Auf 2009 hingegen wäre das Konzept oder Teile davon umsetzbar. Der Kantonsrat wird im Sommer 2007 entscheiden, welche Module wann umgesetzt werden sollen. Die Angebotsverbesserungen auf der Linie 12 werden bereits auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2007 umgesetzt. Damit kann mit moderaten Mehrkosten die heutige öV-Bedienslücke am Abend geschlossen werden.
11.2	Halten	Nicht einverstanden. Der vorgeschlagene Zeithorizont ist ungenügend. Die Verbesserungen der Linien 1 (Fahrplan) und 2 (Führung) müssen umgehend eingeführt werden.	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7). Eine isolierte frühere Umsetzung der neuen Führung der Linie 2 ist nicht möglich, da diese mit den Linien 3 und 10 ein Gesamtmodul bildet.
13.4	SP Biberist	Nicht einverstanden. Die Umsetzung muss Eingang ins Mehrjahresprogramm 2008-2010 finden, da die Region Solothurn, verglichen mit anderen Regionen, einen dringenden Nachholbedarf aufweist.	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).
15.6	Derendingen	Nicht einverstanden. Derendingen ist auf einen noch besser funktionierenden Verkehr angewiesen angesichts des heute bereits massiven Durchgangsverkehr. Durch den Umbau des Bahnhofplatzes Solothurn könnten zudem Pendler auf den öV umsteigen. Um einen langfristigen Umsteigeeffekt zu erzielen ist das verbesserte Angebot deshalb auf Beginn des Mehrjahresprogramms 2008-2009 in Betrieb zu nehmen. Die Finanzierung der durch den Strassenbau verursachten Zusatzkosten über den Strassenbaufonds ist zu prüfen.	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).

Amt für Verkehr und Tiefbau

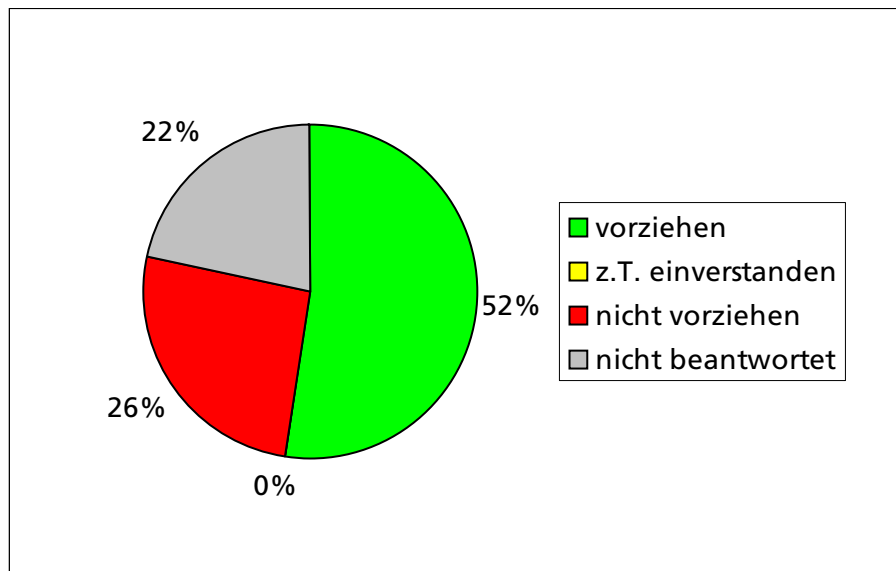
17.7	SP Rüttenen	Nicht einverstanden. Die Umsetzung muss Eingang ins Mehrjahresprogramm 2008-2010 finden, da die Region Solothurn, verglichen mit anderen Regionen (Olten, Schwarzbubenland), einen dringenden Nachholbedarf aufweist.	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).
18.7	SP Solothurn	Nicht einverstanden. Die Umsetzung muss Eingang ins Mehrjahresprogramm 2008-2010 finden, da die Region Solothurn, verglichen mit anderen Regionen (Olten, Schwarzbubenland), einen dringenden Nachholbedarf aufweist.	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).
20.1	Aeschi	Nicht einverstanden. Die Umsetzung müsste bereits 2007 erfolgen.	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).
21.7	Langendorf	Nicht einverstanden. Die sinnvollen Massnahmen müssen schneller und effektiver umgesetzt werden.	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).
22.2	RSU	Nicht einverstanden. Die Umsetzung muss im Rahmen des Mehrjahresprogramms 2008/09 erfolgen. Aufgrund der Erkenntnisse ist man nur mit einer eindeutigen Haltung glaubwürdig.	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).
23.2	Solothurn	Nicht einverstanden. Die Umsetzung sollte früher erfolgen. Die vielen Baustellen und damit die reduzierte Strassenkapazität sollte als Chance fürs Umsteigen auf den öV genutzt werden. Die Änderung des öV-Gesetzes wird als Formsache angesehen.	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).
24.4	Kriegstetten	Nicht einverstanden. Siehe Eingabe 24.5 (Frage 8).	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 24.5 (Frage 8).
25.2	Gerlafingen	Nicht einverstanden. Die Umsetzung soll 2007 kommen, da diese bustechnisch machbar ist.	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).
29.5	VCS SO	Nicht einverstanden. Da eine Verbesserung des öV-Angebots in der Region Solothurn dringend notwendig ist, sollen die geplanten Massnahmen so rasch als möglich umgesetzt werden.	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).
32.3	Luterbach	Nicht einverstanden. Eine Umsetzung erst ab 2010 verhindert ein einigermaßen attraktives öV-Angebot und bringt zu lange keine Verbesserungen des mangelhaften heutigen Angebots. Die Umsetzung sollte zumindest teilweise vorgezogen werden.	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).

33.5	SP Bellach	Nicht einverstanden. Die Angebotsverbesserung muss bereits im Mehrjahresprogramm 2008-2010 lanciert werden.	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).
34.3	Etziken	Teilweise einverstanden. Insbesondere wenn die Fahrplanverschlechterungen (siehe Eingabe 34.1, Frage 5, Montag bis Freitag Spitzenzeiten) bleiben sollten. Bei einer Verdichtung der Linie 5 auch über Mittag wäre eine sofortige Umsetzung vorstellbar.	x		Keine Begründung/Anmerkung.
35.7	SP Langendorf	Nicht einverstanden. Die geplanten Verbesserungen sind bereits ins Mehrjahreskonzept 2008-2010 einzubinden. Massnahmen wie an der Linie 1 können sofort umgesetzt werden.	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).
36.4	Bolken	Nicht einverstanden. Eine frühere Umsetzung, z.B. anlässlich des Fahrplanwechsels 2008, würde begrüsst.	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).
37.5	GuBS	Nicht einverstanden. Da eine Verbesserung des öV-Angebots in der Region Solothurn dringend notwendig ist, sollen die geplanten Massnahmen so rasch als möglich umgesetzt werden. Die Bevölkerung leidet überdurchschnittlich unter dem ständig zunehmenden MIV. Ein gutes öV-Angebot kann Abhilfe schaffen.	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).
38.3	Horriwil	Einverstanden. Dabei ist die Frequentierung "OZ 13 abzuwarten und neu zu analysieren.	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 38.2 (Frage 4).
39.2	Biberist	Nicht einverstanden. Schnellstmögliche Umsetzung des Konzepts, konkret bis 2008.	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).
43.5	Grüne Bucheggberg-Wasseramt	Nicht einverstanden. Umgehende Umsetzung, da das Busangebot in den letzten 15 Jahren nur geringe Verbesserungen erfahren hat. Eine Optimierung ist überfällig.	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).
46.3	Bez. Schützenmatt	Einverstanden. Ab 2010 könnte die Oberstufe Schützenmatt 500 Schüler haben.	x		Keine Begründung/Anmerkung.
47.2	KS Wasseramt Ost	Nicht einverstanden. Die Umsetzung sollte möglichst rasch erfolgen, z.T. schrittweise.	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).

Frage 8

Müssten aus Ihrer Sicht einzelne Module des Angebotskonzepts vorgezogen werden?

Anzahl	Eigaben
vorziehen	24
z.T. einverstanden	0
nicht vorziehen	12
nicht beantwortet	10



Nr.	Institution	Vorziehen einzelner Module des Angebotskonzepts	Kenntnisn.	Zustimmung		Begründung/Anmerkung AVT
				Zustimmung	Ablehnung	
5.2	Günsberg	Linie 12 Solothurn - Balmberg		x		Wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2007 umgesetzt (siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1, Frage 7).
8.7	Zuchwil	Taktverdichtung Linie 10 zu Randzeiten und am Wochenende sowie Linienführung bis Biberist RBS. Das Bedürfnis dafür ist seit langem vorhanden und sollte baldmöglichst umgesetzt werden.	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).
13.5	SP Biberist	Alle Module müssen vorgezogen werden (Begründung siehe Eingabe 13.4, Frage 7).	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).
15.7	Derendingen	Alle Module müssen auf 2008-2009 vorgezogen werden (siehe auch Eingabe 15.6, Frage 7).	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).
17.8	SP Rüttenen	Alle Module müssen vorgezogen werden (Begründung siehe Eingabe 17.7, Frage 7).	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).
18.8	SP Solothurn	Alle Module müssen vorgezogen werden (Begründung siehe Eingabe 18.7, Frage 7).	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).
19.3	Oekingen	Siehe Eingabe 19.2 (Frage 6).	x			Nicht Bestandteil des vorliegenden Konzepts.
20.2	Aeschi	Die Anschlüsse von und nach Bern sind raschestmöglich umzusetzen, da zahlreiche Einwohner nach Bern pendeln. Die gegenwärtigen Wartezeiten von bis zu 20 Minuten sind unzumutbar.	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).
21.8	Langendorf	Ausdehnung des Viertelstundentakts der Linie 1 (Abschnitt Derendingen - Oberdorf) auf die Öffnungszeiten des Migros (6 Kurspaare Montag bis Freitag Vormittag, 2 Freitagabend, 17 Samstag). Die Kosten einer vierjährigen Versuchsphase ab Eröffnung des umgebauten Einkaufszentrums gingen zu Lasten der Migros. Vorbehalten bleibt der Entscheid des Verwaltungsgerichts bezüglich Teilzonen- und Gestaltungsplan Migros. Grundlage: RRB 2006/2354.	x			Leider negativer Entscheid der Migros zur Mitfinanzierung des Viertelstundentakts Montag bis Freitag.

Amt für Verkehr und Tiefbau

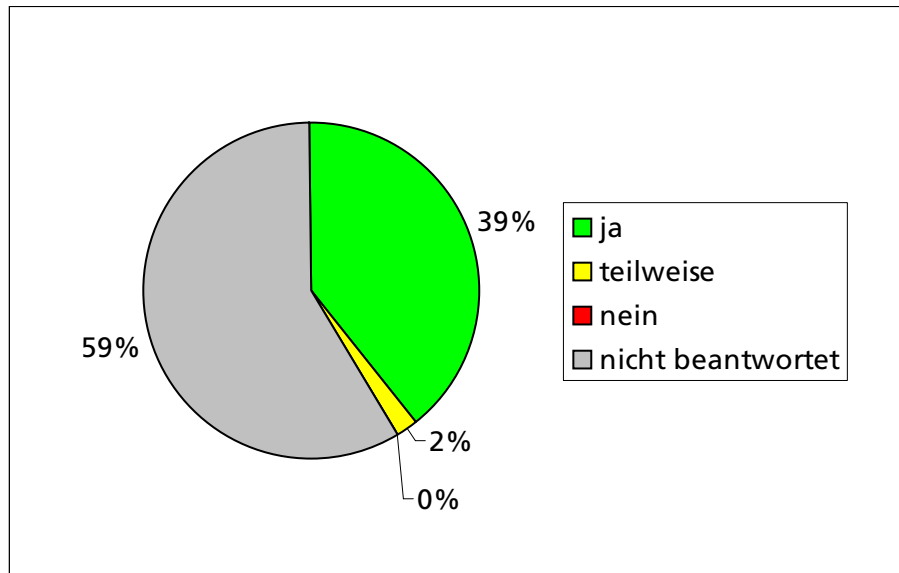
22.3	RSU	Alle Module müssen vorgezogen werden, da es keine guten Gründe für eine Etappierung gibt.	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).
23.3	Solothurn	Alle Module müssen früher umgesetzt werden. Eine Etappierung ist wegen der erschwerten Kommunikation nicht sinnvoll.	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).
24.5	Kriegstetten	Viertelstundentakt auf der Linie 1, da diese eine tragende Linie ist.	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).
		Massnahmen im Zusammenhang mit dem neuen Schulzentrum Subingen. Im Bericht wurden diese nur angesprochen.		x	Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 38.2 (Frage 4).
25.3	Gerlafingen	Linie 2 und Linie 10, weil dies einem Bedürfnis entspricht.	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).
29.6	VCS SO	Alle Module müssen vorgezogen werden. Siehe Eingabe 29.5 (Frage 7).	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).
31.1	Bellach	Verschiebung der SBB-Haltestelle Bellach ins Quartier Grederhof, da dort Potenzial vorhanden ist. Eine deutliche Angebotsverbesserung für Rütli/Hübeli in den Hauptverkehrszeiten, insbesondere für die Pendler am Morgen ab Rütli, wäre die Folge.	x		In einer separaten Studie werden alle heute bestehenden und potenziell neue Bahnhaltstellen im ganzen Kanton bezüglich ihres Potenzials an Einwohnern und Stellenäquivalenten untersucht. Die potenzialstärksten Standorte werden danach auf Ihre Wirtschaftlichkeit untersucht. Ob Bellach dazugehört wird oder nicht kann zum heutigen Zeitpunkt noch nicht gesagt werden.
32.4	Luterbach	Angebotskonzept für die Zwischenzeiten und Randzeiten.	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).
33.6	SP Bellach	Alle Module sind vorzuziehen.	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).
34.4	Etziken	Keine Module vorziehen. Das ganze Konzept sollte jedoch auch nicht zurückgestellt werden, nur weil in einzelnen Modulen Schwierigkeiten auftreten, insbesondere bei der Finanzierung.	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).
35.8	SP Langendorf	Wenn möglich alle, sonst siehe Eingabe 35.7 (Frage 7).	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).
36.5	Bolken	Linien 5/7 im Interesse der eigenen Bevölkerung.		x	Wegen der Baustelle der Westtangente muss schon heute ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden, um das heutige Angebot aufrechterhalten zu können. Dieses Fahrzeug wird aufgrund der Verkehrsbelastung im Wasseramt auch nach dem Ende der Bauarbeiten benötigt werden. Somit könnten die vorgeschlagenen Optimierungen, die ebenfalls ein zusätzliches Fahrzeug bedeuten, schon auf 2008 umgesetzt werden und finden entsprechend Eingang ins Mehrjahresprogramm 2008-2009.

37.6	GuBS	Alle Module müssen vorgezogen werden. Siehe Eingabe 37.5 (Frage 7).	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).
41.6	Subingen	Montag bis Freitag Spitzen- und Zwischenzeiten sowie Wochenendangebote 06.00-20.00. Dadurch können die heutigen Schwachstellen des Angebots behoben werden.	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).
42.3	SoH	In Sachen öV besteht beim Bürgerspital Solothurn dringender Handlungsbedarf (Personal, Besucher, Patienten).	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).
43.6	Grüne Bucheggberg-Wasseramt	Alle (siehe Eingabe 43.5 Frage 7).	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 5.1 (Frage 7).
47.3	KS Wasseramt Ost	Linie 6 und Linien 5/7		x	Linie 6: Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 38.2 (Frage 4). Linien 5/7: Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 36.5 (Frage 8).

Frage 9

Stimmen Sie der Neuordnung der Linien 5/7 zu?

Anzahl Eingaben	46
ja	18
teilweise	1
nein	0
nicht beantwortet	27

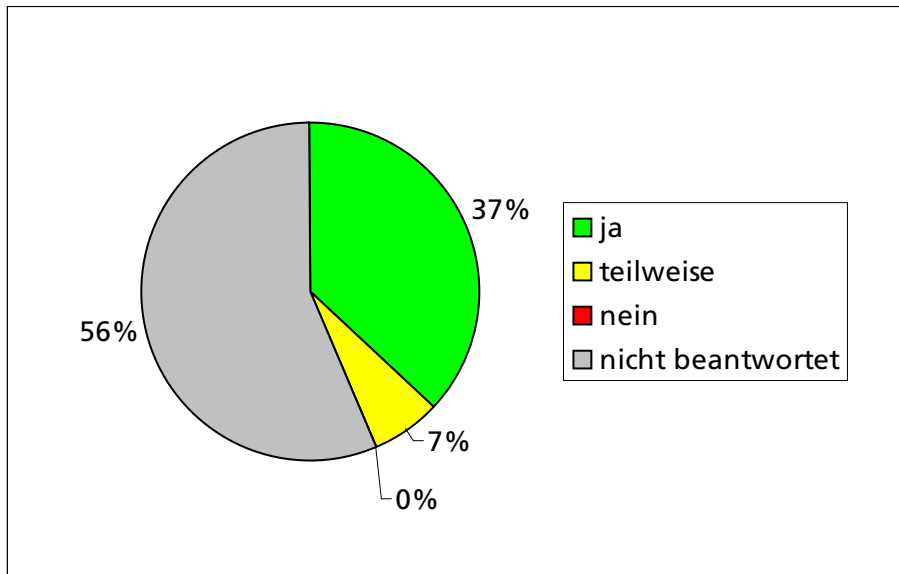


Nr.	Institution	Anliegen/Bemerkung Institution				Begründung/Anmerkung AVT
			Kenntnisn.	Zustimmung	Ablehnung	
20.3	Aeschi	Ja. Mit der Neuordnung der Linien 5/7 kann die Attraktivität des öV wesentlich verbessert werden.	x			Keine Begründung/Anmerkung.
34.5	Etziken	Teilweise. Vorbehalt siehe Eingabe 34.1 (Frage 5 Montag bis Freitag Spitzenzeiten).	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 34.1 (Frage 5 Montag bis Freitag Spitzenzeiten).
36.6	Bolken	Ja. Wegen des Halbstundentakts. Die Haltestellensituation in der Gemeinde muss aber überdacht werden. Die bestehenden Haltestellen decken die Linie 5 nicht ab.		x		Eine weitere Haltestelle in Bolken auf der Aeschstrasse ist vorgesehen. Es ist allerdings zu berücksichtigen, dass diese Haltestelle der Gemeinde Kosten verursacht (Abfahrten).
43.7	Grüne Bucheggberg-Wasseramt	Ja. Allerdings ist eine gute Anschlussqualität auf den Fernverkehr nur in Herzogenbuchsee, aber nicht in Solothurn (v.a. Richtung Biel) gewährleistet.	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 6.1 (Frage 2).
47.4	KS Wasseramt Ost	Ja. Dadurch werden die Schulzentren Derendingen/Luterbach und Subingen an den öV angebunden. Verdichtungskurse sind auch zwischen Derendingen und Aeschi nötig.	x			Verdichtungskurse zwischen Derendingen und Aeschi sind zu den Spitzenzeiten am Morgen und Abend, Montag bis Freitag vorgesehen.

Frage 10

Stimmen Sie der Neuordnung der Linien 2, 3 und 10 im Raum Gerlafingen - Biberist - Zuchwil - Solothurn zu?

Anzahl Eingaben	46
ja	17
teilweise	3
nein	0
nicht beantwortet	26

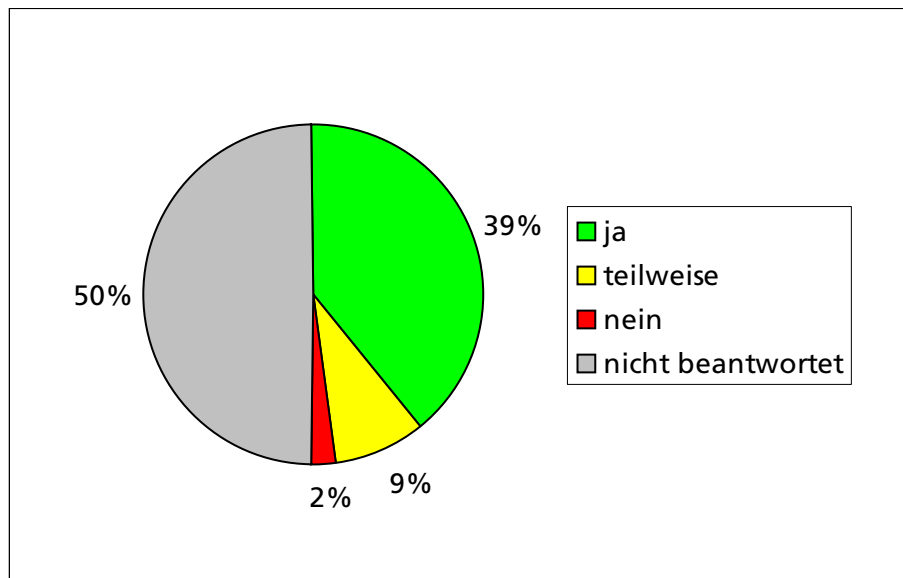


Nr.	Institution	Anliegen/Bemerkung Institution	Kenntnisn.	Zustimmung	Ablehnung	Begründung/Anmerkung AVT
8.8	Zuchwil	Ja. Die neue Linie 10 bringt auch für diverse Zuchwiler Quartiere eine Attraktivierung, insbesondere durch die Anbindung an Biberist RBS und das zusätzliche Angebot zu den Randzeiten und am Wochendende.	x			Keine Begründung/Anmerkung.
13.6	SP Biberist	Ja. Vorteile: 15-Minuten-Takt HB Solothurn - St. Urs; Zeitgewinn durch Begradigung der Linie 2 und durch die neue Linie 10; bessere Erschliessung von Biberist RBS durch die neue Linie 10.	x			Keine Begründung/Anmerkung.
14.6	BLS	Grundsätzlich ja. Siehe jedoch Eingabe 14.4 (Frage 4).	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 14.4 (Frage 4).
24.6	Kriegstetten	Ja. Durch die neue Führung und die damit verbundenen Zeiteinsparungen wird die Linie 2 auch für Kriegstetten attraktiv.	x			Keine Begründung/Anmerkung.
30.3	Nennigkofen	Grundsätzlich ja. Die Linie 3 sollte jedoch von Lohn-Lüterkofen über Nennigkofen nach Solothurn geführt werden.			x	Die Linien 2, 3 und 10 bilden ein Gesamtpaket. Würde die Linie 3 wie vorgeschlagen über Nennigkofen geführt, könnte zwischen Biberist St. Urs - HB Solothurn - Amtshausplatz kein Viertelstundentakt angeboten werden. Letzterer hat auf diesem Streckenabschnitt eindeutig Priorität.
39.3	Biberist	Grundsätzlich ja. Vorbehalten bleibt die Verlängerung der Linie 10 bis Biberist RBS Montag bis Sonntag Randzeiten und Sonntag Tagesbetrieb (siehe auch Eingabe 39.1, Frage 5 Montag bis Sonntag Randzeiten).	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 39.1 (Frage 5 Montag bis Sonntag Randzeiten).

Frage 11

Sind Sie bereit, die mit dem optimierten Busangebot für Ihre Gemeinde anfallenden Kosten zu tragen?

Anzahl Eingaben	46
ja	18
teilweise	4
nein	1
nicht beantwortet	23



Nr.	Institution	Anliegen/Bemerkung Institution	Kenntnisn.	AVT		Begründung/Anmerkung AVT
				Zustimmung	Ablehnung	
8.9	Zuchwil	Ja. Falls die Einnahmen aus dem Billettverkauf höher ausfallen werden als in der Vorlage angenommen, sollen Kanton und Gemeinden entsprechend von tieferen Beiträgen profitieren.	x			Falls höhere Einnahmen als vorgesehen generiert werden, müssten Kanton und Gemeinden tiefere Abgeltungen als vorgesehen leisten. Allerdings handelt es sich beim geltenden Kostenverteiler um ein gesamtkantonales Modell, weshalb sich die Kosten-/Nutzenveränderungen nicht direkt auf die Beträge der bedienten Gemeinden niederschlagen.
11.3	Halten	Teilweise. Der Erhöhung des Gemeindebeitrags wird unter der Voraussetzung zugestimmt, dass die Begehren zu den Linien 1 und 2 verwirklicht werden (siehe Eingabe 11.2, Frage 7).	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 11.2 (Frage 7).
13.7	SP Biberist	Ja. "Wir sind - anders als der Gemeinderat - auch bereit für den Zusatznutzen zu bezahlen."	x			In der Zwischenzeit hat der Gemeinderat Biberist dem allfälligen Gemeindebeitrag zugestimmt.
15.8	Derendingen	Teilweise. Die Fahrpläne müssen eingehalten und die Anschlüsse gewährleistet sein. Ein Ausbleiben der realistisch prognostizierten Mehreinnahmen darf nicht zu einer Mehrbelastung für die Gemeinde führen.	x			Falls die Mehreinnahmen wider Erwarten kleiner ausfallen würden, müssten Kanton und Gemeinden höhere Abgeltungen leisten. Gemäss öV-Gesetz würden diese jedoch auf alle Gemeinden im Kanton verteilt. Für Derendingen ergeben sich auf den Linien 5/7 keine zusätzlichen Haltestellenabfahrten.
19.4	Oekingen	Ja. Jedoch im Rahmen des Möglichen und nach vorheriger Absprache bzw. nach Offerte.			x	Die Kosten werden wie bisher nach dem Schlüssel der Kostenverteilverordnung auf Gemeinden und Kanton verteilt.
20.4	Aeschi	Ja. Die Kosten sollten sich aber im angegebenen Rahmen bewegen.	x			Keine Begründung/Anmerkung.
21.9	Langendorf	Teilweise. Die Kosten können nur getragen werden, wenn aus der durch den BSU erbrachten Mehrleistung ein adäquater Mehrnutzen für die Gemeinde resultiert. Durch Umsetzung der von Langendorf eingebrachten Vorschläge kann dies erreicht werden.	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 21.6 (Frage 6).

Amt für Verkehr und Tiefbau

23.4	Solothurn	Ja. Da die Kosten durch die Kostenverteil-Verordnung auf den ganzen Kanton verteilt werden, bleiben die Kosten in einem erträglichen Rahmen für die Gemeinden, die ein verbessertes Angebot erhalten.	x		Keine Begründung/Anmerkung.
24.7	Kriegstetten	Teilweise. Grundsätzlich bereit, der Kostenschlüssel sollte jedoch benutzer- und nicht haltestellenproportional gerechnet werden.		x	Eine Änderung des Verteilers in der Kostenverteilverordnung steht nicht zur Diskussion. Die Arbeitsgruppe zur Begleitung der Revision des öV-Gesetzes ist zum Schluss gekommen, den Verteiler wie bisher beizubehalten. Auch in der Vernehmlassung sind keine Begehren auf Änderung eingegangen.
32.5	Luterbach	Kommentar ohne Beantwortung der Frage: Da das Angebot nicht gross ändert, rechnet Luterbach mit gleichbleibenden oder sogar sinkenden Kosten. Luterbach ist im Kostenverteiler nicht aufgeführt.	x		Für Luterbach sollten keine Kostenfolgen resultieren, da die zusätzlichen Abfahrten an Samstagen nicht angerechnet werden.
34.6	Etziken	Ja. Auch wenn eine zusätzliche Verdichtung der Linie 5 über Mittag zu Mehrkosten führen sollte.	x		Keine Begründung/Anmerkung.
36.7	Bolken	Ja. Was verbessert wird, darf auch etwas kosten.	x		Keine Begründung/Anmerkung.
37.7	GuBS	Ja. Die GuBS werden sich engagiert dafür einsetzen.	x		Keine Begründung/Anmerkung.
38.4	Horriwil	Nein. Nicht zu 100% der aktuellen Berechnung, da von der Erweiterung des Angebots alle am OZ 13 angeschlossenen Gemeinden profitieren.		x	Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 19.4 (Frage 11).
39.4	Biberist	Ja. Die Kostenfolgen der Linie 10 sind vom RBS zu übernehmen oder abzugelten (Bahnersatz).		x	Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 39.1 (Frage 5 Montag bis Sonntag Randzeiten).
41.7	Subingen	Ja. Um die Tarife zu vergünstigen müssten Kanton und Gemeinden dazu bereit sein, einen grösseren Anteil an die Betriebskosten zu leisten.		x	Der Kanton kann keine zusätzlichen finanziellen Mittel für Abgeltungen zur Verfügung stellen.

Weitere Eingaben

Nr.	Institution	Anliegen/Bemerkung Institution	Kenntnisn.	Zustimmung		Begründung/Anmerkung AVT
					Ablehnung	
1.1	BAV	Die Bestrebungen zur Optimierung des Busangebots werden unterstützt und die dazu vorgeschlagenen Schritte als richtig erachtet. Der Bund kann jedoch keine finanziellen Mittel dafür zur Verfügung stellen.	x			Keine Begründung/Anmerkung.
2.1	Bielensee Schifffahrt	Als öV-Partner und touristischer Dienstleister wird mit Freude festgestellt, dass das Busangebot ausgebaut werden soll und dabei die Linie 8 Solothurn - Büren keine Änderung erfährt, d.h. der 60'-Takt beibehalten wird.	x			Keine Begründung/Anmerkung.
3.1	SBB NWCH	Das Konzept ist nachvollziehbar und in seinen Zielsetzungen und Massnahmen zu begrüßen. Es besteht die Bereitschaft, bei einer allfälligen Verschiebung der Bahnstation Bellach gemeinsam mit Kanton und SBB Infrastruktur, Projektmanagement Olten, an den Planungsarbeiten mitzuwirken.	x			Momentan läuft mit den SBB zusammen eine Studie zur Bewertung bestehender und potenziell neuer Bahnhofstandorte des Regionalverkehrs im Kanton Solothurn. Die Resultate sollen im Sommer 2007 vorliegen.
5.3	Günsberg	Der Gemeinderat begrüsst die Optimierung des Busangebots Solothurn und speziell das erweiterte Angebot betreffend Linie 12. Dieses bringt insbesondere den Jugendlichen und Werktätigen wesentliche Vorteile.	x			Keine Begründung/Anmerkung.
11.4	Halten	Die Verdichtung der von den Einwohnern von Halten meistbenützten Linie 1 und neue Führung der Linie 2 mit der damit verbundenen Verdichtung des Spitals werden begrüsst.	x			Keine Begründung/Anmerkung.
13.8	SP Biberist	Den Gemeinden sollte aufgezeigt werden, wie viel sie bisher und in Zukunft pro Einwohner bezahlen, auch im Vergleich zu anderen Gemeinden.	x			Kann den interessierten Gemeinden in geeigneter Form zugestellt werden.

14.7	BLS	Eine allfällige Nachfrageverlagerung von Bahn auf Bus zwischen Solothurn und Gerlafingen und ein möglicher Ertragsrückgang wurden nicht berücksichtigt. Ein Nachfragerückgang auf der Linie Solothurn - Burgdorf würde zu höheren Abgeltungen führen.	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 14.2 (Frage 2).
15.9	Derendingen	Es mangelt nach wie vor an einem öV-Angebot nach Mitternacht. Ein solches sollte unter Einbezug neuer Finanzierungsmodelle sofort diskutiert werden. Dadurch könnten weitere Leute zum Umsteigen auf den öV animiert werden.	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 24.2 (Frage 5 Montag bis Freitag Randzeiten).
		Die Situation am HB Solothurn nach der Schliessung des Café Spettacolo und des Schalters am Abend ist sehr ungemütlich (Wetter, Sicherheit). Ein videoüberwachter Warteraum würde eine Verbesserung bringen.	x		Nicht Bestandteil der vorliegenden Studie.
19.5	Oekingen	Erwartet wird ein Vorschlag zur Verlängerung der Linie 6 nach Subingen. Für kleine Gemeinden ist der Anschluss ans Busnetz sehr wichtig, für Pendler zudem der Anschluss an die SBB.		x	Wird ab Schulbeginn im Sommer 2007 für mehrere Kurse realisiert. Siehe auch Begründung/Anmerkung zur Eingabe 38.2 (Frage 4).
21.10	Langendorf	Sollten die Optimierungsvorschläge nicht übernommen werden, erwartet der Gemeinderat ein Gespräch mit dem AVT.	x		Das AVT wird zu gegebener Zeit auf die Gemeinde zukommen.
24.8	Kriegstetten	Der Bericht stellt eine gute Grundlage dar, es besteht die Hoffnung nach einer raschen Umsetzung. Zusätzlich müssen Massnahmen im Bereich der Derendinger Kreuzung in die Planung aufgenommen werden.	x		Nicht Bestandteil des Buskonzepts.
25.4	Gerlafingen	In einer weiteren Optimierungsetappe ist der Viertelstundentakt auf der Linie 2 zu prüfen.	x		Keine Begründung/Anmerkung.
		Es wird auf die Anschlussproblematik Schnellzug-Bus beim HB Solothurn aufmerksam gemacht. Dieser sollte mehr Beachtung geschenkt werden.	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 6.1 (Frage 2).

Amt für Verkehr und Tiefbau

28.1	Lommiswil	Der Bericht wird als enttäuschend empfunden, da Lommiswil als einzige Agglomerationsgemeinde nicht erwähnt wird.	x		Lommiswil ist durch die BLS-Linie mit 2 Bahnhöfen potenziellgerecht mit dem öV direkt nach Solothurn erschlossen. Neu wird die BGU-Linie 19 stündlich nach Lommiswil verlängert, wodurch die Gemeinde auch nach Grenchen erschlossen ist. Dadurch entstehen am Bahnhof Lommiswil zusätzliche schlanke Anschlüsse nach Solothurn, welche zu den BLS-Anschlüssen versetzt sind.
		Insbesondere unverständlich und inakzeptabel sei der Umstand, dass der Schulstandort Bellach des Schulkreises Bellach-Lommiswil-Selzach nicht sinnvoll in den öV integriert ist. Bei anderen Oberstufenzentren werde speziell diesem Punkt Beachtung geschenkt.	x		Die Verlängerung der BGU-Linie 19 wurde unter Einbezug der Schule BE-LO-SE geplant.
		Der Gemeinderat fordert einerseits die Erschliessung von Lommiswil mit dem Bus und andererseits den Halbstundentakt im Bahn-Nahverkehr mit passenden Anschlüssen in Solothurn.	x		Mit der verlängerten BGU-Linie 19 wird Lommiswil mit dem Bus erschlossen. Durch die schlanken Anschlüsse in Selzach Richtung Solothurn, welche versetzt zu den BLS-Kursen sind, kommt man pro Stunde von Lommiswil 2 Mal nach Solothurn HB mit passenden Anschlüssen.
30.4	Nennigkofen	Die Linie 8 in Arch oder Leuzigen teilen.		x	Von Solothurn her kommend ist ein Umsteigen in Arch auf die BGU-Linie 36 nach Grenchen mit einer Umsteigezeit von ca. 10 Minuten heute schon möglich.
31.2	Bellach	Mit einem guten Pendlerangebot am Morgen an den Endhalten Rütli und Hübeli könnten die erfreuliche Frequenzzunahme ab Bellach seit 2005 weiter gesteigert werden.	x		Keine Begründung/Anmerkung.
		Trotz erheblicher Mehrkosten steht der Gemeinderat hinter den Angebotsverbesserungen auf dem Busnetz. Hingegen ist er nicht bereit, für Taktverdichtungen auf der SBB-Linie Solothurn-Biel zusätzliche Kosten zu übernehmen.	x		Nicht Gegenstand des optimierten Buskonzepts.
32.6	Luterbach	Die Vernetzung der Verkehrsträger ist besser zu berücksichtigen. Es darf nicht sein, dass ein Anschluss wegen 1-2 Minuten nicht möglich ist. Die Vernetzung ist in den Randstunden herzustellen, was heute kaum vorhanden ist.	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 6.1 (Frage 2).

Amt für Verkehr und Tiefbau

38.5	Horriwil	Zwecks Kostensenkung ist eine Aufhebung der Haltestelle "Unterdorf" zu prüfen. Mit der neuen Haltestelle beim OZ 13 gäbe es 2 Halte innerhalb ca. 200 m.			x	Eine Aufhebung von Haltestellen aus Kostengründen ist nicht möglich, da dadurch die weiterhin anfallenden Kosten bloss auf die anderen Gemeinden verlagert würden.
40.1	Migros	Die Genossenschaft Migros Aare ist bereit, sich während einer Versuchsphase von 3 Jahren an den Kosten der Taktverdichtung der Linie 1 zu beteiligen. Im Sinne einer Gleichbehandlung müssen sich Konkurrenzbetriebe, welche ebenso von den Verbesserungen der Linie 1 profitieren, ebenfalls an den Kosten beteiligen	x			Eine finanzielle Beteiligung von Betrieben kann nur von Anlagen verlangt werden, die neu erstellt bzw. erweitert werden. Zur Abstimmung der weiteren Schritte wird das AVT mit der Migros Kontakt aufnehmen.
44.1	PostAuto Bern	Die Angebotsoptimierung wird unterstützt und es wird auf die Stellungnahme von PostAuto Norschweiz verwiesen.	x			Keine Begründung/Anmerkung.
45.1	Gden Unterleberberg	Die Optimierung des Busangebots wird begrüsst, speziell das erweiterte Angebot auf der Linie 12. Eine Umsetzung im Rahmen des Mehrjahresprogramms 2008-2009 würde sehr begrüsst.	x			Keine Begründung/Anmerkung.
47.5	KS Wasseramt Ost	Warum wird die Linie 9 nicht mit der Linie 4 gekoppelt und damit der 15-Minutentakt zwischen Solothurn und Luterbach eingeführt?			x	Dabei würde es sich um ein massives Zusatzangebot handeln. Luterbach ist mit dem Halbstundentakt auf der Schiene und der BSU-Linie 9 gut erschlossen.