

**Amt für Verkehr und Tiefbau**

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

**Auswertung der Vernehmlassung**

# Optimierung Busangebot Region Solothurn

Erstelldatum **14.06.2007**

Ersteller **Alexandre Keller**

# Inhalt

1	Gegenstand der Vernehmlassung	3
1.1	Ausbau des öffentlichen Verkehrs als Ziel des Agglomerationsprogramms Solothurn	3
1.2	Planungsstudie "Optimierung Busangebot Region Solothurn"	3
2	Ergebnisse der Vernehmlassung im Überblick	4
2.1	Adressaten und Rücklauf	4
2.2	Beantwortung der Vernehmlassungsfragen	5
3	Weiteres Vorgehen	7

## Anhang

Anhang 1: Wortlaut der Fragen des Fragenkatalogs

Anhang 2: Vernehmlassungsteilnehmer

Anhang 3: Antworten der einzelnen Institutionen

Anhang 4: Detaillierte Auswertung

## Abkürzungen

AöV	Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern
ARP	Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn
AVT	Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn
BSU	Busbetrieb Solothurn und Umgebung
öV	öffentlicher Verkehr
RSU	Regionalplanungsgruppe Solothurn und Umgebung

# 1 Gegenstand der Vernehmlassung

## 1.1 Ausbau des öffentlichen Verkehrs als Ziel des Agglomerationsprogramms Solothurn

Hauptziel des Agglomerationsprogramms Solothurn ist die Umsetzung einer nachhaltigen Verkehrs- und Raumordnungspolitik. Damit die Attraktivität der Agglomeration auch in Zukunft gewahrt und gestärkt werden kann, ohne dass die Verkehrs- und Umweltprobleme überhand nehmen, braucht es eine optimale Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und damit die Umsetzung der notwendigen infrastrukturseitigen und betrieblichen Verkehrsmassnahmen. Um die Ziele des Agglomerationsprogramms erreichen zu können, werden in den Bereichen Mobilität, Städtebau und ruhender Verkehr verschiedene Handlungsschwerpunkte definiert. Einer der wichtigsten Schwerpunkte ist die Förderung und der Ausbau des öV. Das Busangebot in der Region Solothurn, welches in den letzten 15 Jahren nur geringe Verbesserungen in den Bereichen Taktverdichtungen und/oder Ausdehnung von Betriebszeiten erfahren hat, soll markant verbessert werden.

Verkehrsmodell-Berechnungen zeigen, dass auf den Solothurner Strassen auch in den kommenden Jahren infolge der wachsenden Mobilitätsansprüche mit Verkehrswachstum gerechnet werden muss. Dieses gilt es zu einem möglichst grossen Teil auf den öV und den Langsamverkehr zu verlagern. Mit der Eröffnung der Entlastung West werden im Hinblick auf den anarequerenden Verkehr keine zusätzlichen Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr geschaffen, da die Wengibrücke für den Autoverkehr gesperrt und damit die Solothurner Innenstadt entlastet wird. Die Modellberechnungen zeigen, dass bei anhaltendem Strassenverkehrswachstum die Stauneigung auf den Strassen während den Hauptverkehrszeiten ohne Gegenmassnahmen schon bald wieder zunehmen wird. Spätestens im Jahr 2018 werden Teile der Entlastung West sowie die Verkehrsachse Rötibrücke - Werkhofstrasse an ihre Kapazitätsgrenzen stossen.

Die Förderung und der Ausbau des öV stellen somit eine zentrale Handlungsebene zur Bewältigung der künftigen Verkehrsprobleme in der Agglomeration Solothurn dar.

## 1.2 Planungsstudie "Optimierung Busangebot Region Solothurn"

Um der Forderung des Agglomerationsprogramms nach einem Ausbau des öV nachzukommen, wurde das Planungsbüro Bahn + Bus Beratung AG 3B in Bern mit der Erarbeitung der Planungsstudie "Optimierung Busangebot Region Solothurn" beauftragt. Vom Regierungsrat wurde eine Projektgruppe eingesetzt, welche die Planungsarbeiten zu koordinieren und begleiten hatte. Vertreten waren die RSU, die Gemeinden Derendingen und Umgebung, Lebern sowie Wasseramt, die Stadt Solothurn, die betroffenen Transportunternehmungen BSU und PostAuto sowie die Kantone Bern (AöV) und Solothurn (ARP, AVT).

Die Ziele der Planungsstudie waren:

- Analyse der heutigen Schwachstellen im bestehenden Busangebot der Region Solothurn
- Aufzeigen von Optimierungsmassnahmen
- Definition eines zweckmässigen Zielangebots
- Abschätzung der Kosten der einzelnen Massnahmen

Einbezogen wurden alle Buslinien, welche die Agglomeration Solothurn erschliessen.

Im Schlussbericht zur Planungsstudie vom 23. Januar 2007 wird aufgezeigt, wie der öV auf der Strasse in der Agglomeration Solothurn ausgebaut werden soll, damit die negativen Auswirkungen durch eine übermässige Zunahme des motorisierten Individualverkehrs vermieden werden können und wie das gemäss Agglomerationsprogramm angestrebte Konzentrationszenario erreicht werden kann.

Das erarbeitete Angebotskonzept, das "Zielangebot", kann als echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr angesehen werden. Nebst Taktverdichtungen an Werktagen und der Beseitigung von Kapazitätsproblemen wird insbesondere auch für die Wochenenden und die Randstunden am Abend ein Angebot vorgeschlagen, welches über die verkehrspolitische Funktion der alleinigen Grundvorsorge hinausgeht und ein konsequentes Umsteigen auf den öV möglich macht. Weiter kann mit dem Konzept die Bereinigung der Linien- und Netzstruktur erreicht werden. Im Unterschied zu heute würden die Linien mit kleinen Ausnahmen über alle Betriebszeiten und Wochentage immer gleich geführt.

Dass ein den Zielsetzungen des Agglomerationsprogramms entsprechender Ausbau des öV-Angebots zu höheren Betriebskosten und damit zu höheren Abgeltungsbeträgen für die öffentliche Hand führt, kann angesichts der heutigen Systemeffizienz nicht vermieden werden. Es wird mit zusätzlichen Abgeltungen von ca. Fr. 2.25 Mio. gerechnet.

## 2 Ergebnisse der Vernehmlassung im Überblick

Mit Schreiben vom 25. Januar 2007 hat das Bau- und Justizdepartement des Kantons Solothurn zur Vernehmlassung "Optimierung Busangebot Region Solothurn" eingeladen. Hierzu wurde vorgängig ein Fragenkatalog erarbeitet. Zu den ersten 11 Fragen konnte durch Ankreuzen jeweils Zustimmung oder Ablehnung signalisiert werden. Zusätzlich bestand die Möglichkeit, die Zustimmung oder Ablehnung zu begründen bzw. Anmerkungen anzubringen. Unter der 12. Frage konnten weitere, nicht-fragenspezifische Bemerkungen gemacht werden. Zum Wortlaut der Fragen siehe Anhang 1.

### 2.1 Adressaten und Rücklauf

Der Fragenkatalog und der Schlussbericht sowie ein Flyer mit den wichtigsten Fakten wurden an 102 Institutionen verschickt. Die Gemeinden erhielten zusätzlich eine Tabelle mit den geschätzten Kostenänderungen. 46 Institutionen haben in Form des ausgefüllten Fragenkatalogs und/oder einer separaten Stellungnahme eine Eingabe gemacht. Folgende Tabelle gibt einen Überblick:

Institutionen	angeschrieben	Rücklauf
Regionalplanungsgruppen und -vereine	1	1
Gemeindepräsidentenkonferenzen	0	1
Einwohnergemeinden	57	25
Parteien	5	7
Verbände	10	1
Migros und Bürgerspital	2	2
Bezirks- und Kreisschulen	10	4
Transportunternehmen	9	4
Verwaltungsstellen Bund und Kantone	6	1
Tarifverbände	2	0
<b>Total</b>	<b>102</b>	<b>46</b>

Eine detaillierte Übersicht über die Institutionen, welche an der Vernehmlassung teilgenommen haben, vermittelt Anhang 2.

## 2.2 Beantwortung der Vernehmlassungsfragen

In der nachfolgenden Tabelle sind die auf die 11 ersten Fragen des Fragenkatalogs eingegangenen Antworten (Ankreuzungen) zusammenfassend dargestellt:

Fragen	Antworten			
	ja	z.T.	nein	keine
1. Einverstanden mit Ziel Aggloprogramm?	35 (76%)	4 (9%)	0	7 (15%)
2. Einverstanden mit Grundlagen-/Schächenanalyse?	31 (67%)	3 (7%)	4 (9%)	8 (17%)
3. Einverstanden mit Optimierungszielen?	35 (76%)	3 (7%)	0	8 (17%)
4. Vorgeschlagene Massnahmen geeignet?	34 (75%)	2 (4%)	2 (4%)	8 (17%)
5. Mo-Fr Spitzenzeiten sinnvoll?	36 (78%)	0	1 (2%)	9 (20%)
Mo-Fr Zwischenzeiten sinnvoll?	31 (67%)	0	6 (13%)	9 (20%)
Sa Tagesbetrieb sinnvoll?	36 (78%)	0	1 (2%)	9 (20%)
Mo-So Randzeiten sinnvoll?	27 (58%)	0	10 (22%)	9 (20%)
So Tagesbetrieb sinnvoll?	27 (58%)	0	10 (22%)	9 (20%)
6. Weitere Massnahmen nötig?	24 (52%)	0	13 (28%)	9 (20%)
7. Einverstanden mit Umsetzung 2010?	17 (37%)	1 (2%)	22 (48%)	6 (13%)
8. Einzelne Module vorziehen?	24 (52%)	0	12 (26%)	10 (22%)
9. Einverstanden mit Neuordnung der Linien 5/7?	18 (39%)	1 (2%)	0	27 (59%)
10. Einverstanden mit Neuordnung der Linien 2, 3, 10?	17 (37%)	3 (7%)	0	26 (56%)
11. Bereit die anfallenden Kosten zu tragen?	18 (39%)	4 (9%)	1 (2%)	23 (50%)

Im Anhang 3 sind die Antworten detailliert nach den einzelnen Institutionen aufgeschlüsselt.

Die Eingaben zur Frage 1 zeigen, dass das Ziel des Agglomerationsprogramms Solothurn, mit einem Ausbau des öV-Angebots eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen und dadurch den öV-Anteil am Gesamtverkehr zu erhöhen, unbestritten ist. Die vier nur teilweise zustimmenden Institutionen kritisieren nicht das Ziel an sich. In drei Fällen werden schon Details des optimierten Buskonzepts bemängelt; in einem Fall wird gar eine stärkere Förderung des öV verlangt.

Aus den Antworten zu den Fragen 2 und 3 wird ersichtlich, dass eine grosse Mehrheit mit der durchgeführten Grundlagen- und Schwachstellenanalyse sowie den daraus abgeleiteten Zielsetzungen für eine Verbesserung des heutigen Busbetriebs in der Region Solothurn einverstanden ist. Die nur teilweise und die nicht zustimmenden Institutionen bemängeln, dass auch die Baustellen, der Freizeit-, Sport- und Einkaufsverkehr, die parallel verlaufenden BLS-Linien und die gesellschaftlichen Veränderungen ebenfalls in die Analyse hätten einbezogen werden müssen. Zudem werden wiederum Details des Konzepts selber kritisiert, insbesondere ungenügende Anschlüsse auf die Bahn.

Die vorgeschlagenen Massnahmen, also die Bereinigung von Linien- und Netzstrukturen, das Schliessen von Bedienungslücken und die Ausdehnung der Betriebszeiten (Frage 4) stossen ebenfalls auf grosse Zustimmung. Eine der ablehnenden Institutionen vermisst Massnahmen im Zusammenhang mit dem neuen Oberstufenzentrum in Subingen. In der Zwischenzeit haben Schulleitung, BSU und AVT einen an die Bedürfnisse der Schule angepassten Fahrplan der Linie 6 erarbeitet, welcher jedoch auch auf die übrigen Benutzer der Linie Rücksicht nimmt. Einzelne Kurse werden bis Subingen verlängert.

Bei der Frage 5 mussten die vorgeschlagenen Massnahmen vor dem Hintergrund der verschiedenen Betriebszeiten (Montag bis Freitag Spitzenzeiten und Zwischenzeiten, Samstag Tagesbetrieb, Montag bis Sonntag Abend sowie Sonntag Tagesbetrieb) bewertet werden. Eine Mehrheit der Institutionen konnte sich jeweils mit den Massnahmen zu den einzelnen Betriebszeiten einverstanden erklären, wobei die Zustimmungsraten teilweise tiefer ausgefallen sind als bei den vorangehenden Fragen. Der Hauptgrund dafür ist, dass mehrere lokale Sektionen der SP sowie der VCS gleichlautende Eingaben gemacht haben. Dabei wird insbesondere der Wegfall des Asts der vorgeschlagenen Linie 10 in den

Sonnenpark am Abend und am Sonntag kritisiert. Hierzu ist Folgendes zu sagen: 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 damit zur Zeit noch keine Übernahme ins Grundangebot möglich ist, soll der Versuchsbetrieb weitergeführt werden. Vor diesem Hintergrund ist eine Bedienung des Asts in den Sonnenpark zu Randzeiten und sonntags vorerst nicht möglich. Abgesehen davon sieht das optimierte Busangebot vor, dass der Ast in den Zwischenzeiten und stamstags bedient wird, was gegenüber heute eine Verbesserung darstellt.

Etwas mehr als die Hälfte der Vernehmlassungsteilnehmer erachtet weitere Massnahmen im Bereich öV als nötig (Frage 6). Zum einen sind verschiedene Vorschläge zu einzelnen Buslinien gemacht worden. Dabei konnten wie oben schon erwähnt Verbesserungen im Zusammenhang mit dem Oberstufenzentrum Subingen an der Linie 6 erreicht werden. Das Führen einzelner Kurse via die Haltestelle Industrie in Etziken kann in der Vernehmlassung zum Detailfahrplan geprüft werden. Weitere Anregungen können aus verschiedenen Gründen nicht realisiert werden: Halbstundentakt auf der Linie 8 (zu geringes Potenzial), Verlängerung der Linie 9 über Derendingen nach Biberist und Linie Biberist - Obachquartier - Amtshausplatz (zu geringes Potenzial für Tangentiallinien), alternative Linienführungen für Langendorf (bereits gut öV-erschlossen bzw. unverträglich mit dem vorgeschlagenen Konzept), Erschliessung des Oberstufenzentrums Schützenmatt (Schulwege sind zumutbar), Taktverdichtung auf den Linien 5/7 am Mittag mindestens bis Etziken (aus Kostengründen nicht vorgesehen).

Andererseits werden von verschiedenen teilnehmenden Institutionen auch bessere Anschlüsse bei mehreren Linien auf die SBB und den RBS in Solothurn erachtet. Beim Erstellen der Fahrplankonzepte besteht ein Zielkonflikt zwischen der Abstimmung der einzelnen BSU- und PostAutolinien zur Befriedigung der Bedürfnisse des öffentlichen Agglomerationsverkehrs einerseits und der Optimierung der Anschlüsse an die SBB, BLS und den RBS. Dadurch ist es nicht möglich, für alle Linien optimale Anschlüsse zu realisieren.

Weitere als erforderlich angesehene Massnahmen sind nicht Gegenstand des optimierten Buskonzepts und werden deshalb an dieser Stelle nicht erwähnt.

Gemessen an allen Eingaben spricht sich eine relative Mehrheit von 48% der Institutionen für eine frühere Umsetzung des optimierten Buskonzepts als zum Jahr 2010 aus. 37% hingegen sind mit dem vorgeschlagenen Zeithorizont einverstanden (Frage 7). Eine Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer (52%) möchte die Realisierung entweder des gesamten Buskonzepts (39%) bzw. einzelner Module vorziehen (13%) (Frage 8).

Zu den Neuordnungen der Linien 5/7 einerseits (Frage 9) und der Linien 2, 3 und 10 andererseits (Frage 10) haben sich die Vernehmlassungsteilnehmer sehr positiv geäussert. Es waren nur die Gemeinden und weitere Direktbetroffene in den jeweiligen Korridoren aufgefordert, sich hier vernehmen zu lassen. Davon hat sich niemand gegen die neuen Linienführungen ausgesprochen.

Frage 11: Alle Gemeinden, welche sich zu den für sie anfallenden Kosten geäussert haben, stimmen entweder bedingungslos oder mit kleineren Einschränkungen zu. Selbst die eine eingegangene Nein-Stimme würde die Kosten teilweise akzeptieren.

Diese Ausführungen bieten bloss einen knappen Überblick über die ausgewerteten Vernehmlassungseingaben. Die ausführliche Auswertung, gegliedert nach den einzelnen Fragen, ist im Anhang 4 ersichtlich. Da dieser sehr umfangreich ist, wird er nicht als Papierversion mitgeschickt. Er steht jedoch auf der Homepage des AVT unter [www.avt.so.ch/oev-vernehmlassungen](http://www.avt.so.ch/oev-vernehmlassungen) zum Download bereit.

### 3 Weiteres Vorgehen

Das optimierte Buskonzept stösst in der Region Solothurn auf grosse Akzeptanz. Der Grossteil der Gemeinden ist bereit, die anfallenden Mehrkosten zu tragen. Hingegen hat der Umsetzungszeitpunkt für viel Diskussionsstoff gesort.

Aus politischen und finanziellen Gründen hat der Kanton Solothurn eine Umsetzung auf 2010 vorgeschlagen. Die Vernehmlassung hat ergeben, dass eine gute Hälfte der Teilnehmenden eine frühere Einführung entweder des ganzen oder von Teilen des Buskonzepts befürwortet. Ein überparteilicher Auftrag vom 16. Mai 2007 verlangt zudem die Aufnahme des optimierten Busangebots Region Solothurn in das öV-Mehrjahresprogramm 2008-2009. Der Auftrag wurde von 49 Kantonsrätinnen und Kantonsräten unterzeichnet. Laut Experten ist eine saubere Aufgleisung und Einführung des Konzepts allerdings frühestens im Dezember 2008 möglich.

Folgende in der Vernehmlassung vorgebrachten Anliegen zur schnelleren Umsetzung wurden ins öV-Mehrjahresprogramm 2008-2009 aufgenommen:

- Neuordnung der Linien 5/7 ab 2008: Aufgrund der Baustellen der Westtangente muss schon 2007 ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden. Um keine Anschlussbrüche Bus/Bahn in Kauf nehmen zu müssen, wird auf dieses wegen der Verkehrsbelastung im Raum Solothurn-Wasseramt auch nach Abschluss der Bauarbeiten nicht verzichtet werden können. Die Mehrkosten für das zusätzliche Fahrzeug fallen somit auch weiterhin an. Die vorgeschlagene neue Linienstruktur 5/7 lässt sich mit diesem Fahrzeug weitgehend umsetzen. Die verbesserte Bedienung am Abend und am Sonntag ist jedoch weiterhin auf 2010 vorgesehen.
- Schliessen von Bedienungslücken am Leberberg: Im Rahmen der Vernehmlassung haben sich die Gemeinden des Unterleberbergs über die Gemeindepräsidentenkonferenz einstimmig für das Voranziehen dieses Moduls ausgesprochen. Im Hinblick darauf und auf die heute gänzlich fehlende öV-Bedienung am Abend ist dieses Modul, welches zu moderaten höheren Abgeltungen von Fr. 40'000 führt, ins Mehrjahresprogramm 2008-2009 aufgenommen worden.
- Verbesserte Bedienung des Oberstufenzentrums Subingen durch die Linie 6: Da dieses im Sommer/Herbst 2007 in Betrieb geht und somit neue Transportbedürfnisse von Schülerinnen und Schülern aus den Gemeinden an der Linie 6 entstehen, wird dieses Modul auf diesen Termin vorgezogen. Einige Kurse werden an die Blockzeiten der Schule angepasst und bis nach Subingen verlängert.

Die restlichen Module des optimierten Busangebots sind bisher nicht Bestandteil des Mehrjahresprogramms 2008-2009. Sie sind jedoch samt Kostenfolgen darin erwähnt. Damit verfügt der Kantonsrat über Entscheidungsgrundlagen, falls eine Realisierung des gesamten Buskonzepts zum Dezember 2008 beschlossen werden sollte.