

**Kanton Solothurn  
Amt für Verkehr und Tiefbau**

**Optimierung Busangebot Region Solothurn**

**Prüfung von Verbesserungen im  
öffentlichen Agglomerationsverkehr**

**Schlussbericht der Begleitgruppe**

**Bericht für die Vernehmlassung vom 29.1. – 30.3.2007  
Eingabefrist: 30. März 2007**

## **Begleitgruppe**

### Amtsstellen

Ludwig Dünbier	Amt für Verkehr und Tiefbau des Kt. Solothurn (Vorsitz)
Kurt Erni	Amt für Verkehr und Tiefbau des Kt. Solothurn
Alexandre Keller	Amt für Verkehr und Tiefbau des Kt. Solothurn
Thomas Steinbeck	Amt für Raumplanung des Kt. Solothurn
Christian Aebi	Amt für öffentlichen Verkehr des Kt. Bern
Benedikt Affolter	Stadtbauamt Solothurn

### Repla RSU

Johannes Friedli	Präsident
Kuno Tschumi	Vertretung Gemeinden Derendingen und Umgebung
Rolf Späti	Vertretung Gemeinden Wasseramt
Ernst Walter	Vertretung Gemeinden Lebern

### Transportunternehmen

Robert Fürst	Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU
Ulrich Reinert	Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU
Manfred Studer	PostAuto Region Nordschweiz

## **Projektverfasser**

Roland Haldemann	Dipl. Bauing. ETH, Verkehrsingenieur SVI
------------------	--

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ausgangslage und Auftrag</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Grundlagenanalyse und erste Folgerungen</b>	<b>2</b>
2.1	Bevölkerungsprognose 2020/2030	2
2.2	Pendlerstatistik 2000	3
2.3	BSU-Frequenzen Werktage 2005	4
2.4	Erste Folgerungen	5
<b>3</b>	<b>Schwachstellenanalyse</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Zielsetzungen für ein optimiertes Buskonzept</b>	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>Zielangebot</b>	<b>9</b>
5.1	Netzkorrekturen und neue Linien	9
5.2	Angebotskonzept Montag – Freitag Spitzenzeiten	12
5.3	Angebotskonzept Montag – Freitag Zwischenzeiten sowie Samstag Tagesbetrieb	15
5.4	Angebotskonzept Montag – Sonntag Randzeiten (20 – 24 Uhr) sowie Sonntag Tagesbetrieb (6 – 20 Uhr)	17
5.5	Weitergehende Überlegungen und Aussichten	19
5.6	Fahrplankonzepte	21
<b>6</b>	<b>Würdigung Zielangebot / Zielerreichung</b>	<b>22</b>
<b>7</b>	<b>Kostenschätzungen und Finanzierung</b>	<b>24</b>
7.1	Übersicht (Fahrplanjahr)	24
7.2	Wichtigste Kostenmodule	25

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Werktagsfrequenzen BSU 2005	4
Abb. 2	Netzkorrekturen im Korridor Solothurn - Biberist	10
Abb. 3	Netzkorrekturen im Korridor Solothurn - Herzogenbuchsee	11
Abb. 4	Zielangebot / Montag – Freitag Spitzenzeiten	12
Abb. 5	Zielangebot / Montag – Freitag Zwischenzeiten sowie Samstag Tagesbetrieb	15
Abb. 6	Zielangebot / Montag – Sonntag Randzeiten sowie Sonntag Tagesbetrieb	17
Abb. 7	Übersicht Kostenschätzung und Finanzierung	24
Abb. 8	Übersicht wichtigste Kostenmodule	25

## Verzeichnis Anhang

A	Bevölkerungsprognose 2004 – 2020 der Gemeinden im Raum Solothurn
B	Relevante Pendlerströme 2000 innerhalb der Region Solothurn
C	Fahrplankonzepte Zielangebot

## Abkürzungsverzeichnis

AHP	Amthausplatz
BSU	Busbetrieb Solothurn und Umgebung
HB	Hauptbahnhof
MIV	motorisierter Individualverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr
v.u.n.	von und nach

## Wieso braucht es eine Angebotsverbesserung bzw. einen Angebotsausbau im öffentlichen Verkehr in der Agglomeration Solothurn?

Hauptziel des Agglomerationsprogramms Solothurn ist das Umsetzen einer nachhaltigen Verkehrs- und Raumordnungspolitik. Damit die Attraktivität der Agglomeration Solothurn 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 infrastruktureitigen und betrieblichen Verkehrsmassnahmen. Damit die Ziele des Agglomerationsprogramms erreicht werden können, werden in den Bereichen Mobilität, Städtebau und ruhender Verkehr verschiedene Handlungsschwerpunkte definiert. Einer der wichtigsten Schwerpunkte ist die Förderung und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Das Busangebot in der Region Solothurn, welches in den letzten 15 Jahren nur geringe Verbesserungen im Bereich 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 Wachstum gilt es, zu einem möglichst grossen Teil auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr zu verlagern. Mit der Eröffnung der Entlastung West (Westtangente) werden im Hinblick auf den "aarequerenden" Verkehr keine zusätzlichen Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr geschaffen, da die Wengibrücke für den Autoverkehr gesperrt und damit die Solothurner Innenstadt vom Verkehr entlastet wird. Die Modell-Berechnungen zeigen, dass bei anhaltendem Strassenverkehrswachstum die Stauneigung auf den Strassen während den Hauptverkehrszeiten ohne Gegenmassnahmen schon bald wieder zunimmt und spätestens im Jahr 2018 Teile der Entlastung West sowie die Verkehrsachse Rötibrücke - Werkhofstrasse an die Kapazitätsgrenzen stossen.

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

Mit dem vorliegenden Bericht wird aufgezeigt, wie der öffentliche Verkehr auf der Strasse in der Agglomeration Solothurn ausgebaut werden soll, sodass die negativen Auswirkungen durch eine übermässige Zunahme des motorisierten Individualverkehrs vermieden werden können und das gemäss Agglomerationsprogramm angestrebte "Konzentrationszenario" erreicht werden kann.

Das erarbeitete Angebotskonzept für den öffentlichen Verkehr auf der Strasse in der Agglomeration Solothurn wird in der Folge als "**Zielangebot**" bezeichnet und stellt eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar. Nebst Taktverdichtungen an Werktagen und der Beseitigung von Kapazitätsproblemen wird insbesondere auch für die Wochenenden und für die Randstunden am Abend ein Angebot vorgeschlagen, das über die verkehrspolitische Funktion der alleinigen Grundvorsorge hinausgeht und ein konsequentes Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr möglich macht.

Dass ein den Zielsetzungen des Agglomerationsprogramms entsprechender Ausbau des ÖV-Angebotes auch zu höheren Betriebskosten und damit zu erhöhten Abgeltungsbeträgen für die öffentliche Hand führt, kann angesichts der heutigen Systemeffizienz nicht vermieden werden. Werden die abgeschätzten Zusatzkosten für das Zielangebot jedoch den strassenseitigen Infrastrukturkosten gegenübergestellt, kann der vorgeschlagene ÖV-Ausbau aber als verhältnismässig bzw. angemessen bezeichnet werden. Ein solches Angebot trägt massgeblich dazu bei, dass die Strassen in Zukunft nicht überlastet werden und somit auf weitere, teure Infrastrukturausbauten verzichtet werden kann.

## 1 Ausgangslage und Auftrag

Das heutige Busangebot in der Region Solothurn basiert auf dem Angebotskonzept 2005. Mit der Studie "Überprüfung, Angebotsoptimierung und Angebotskonzept 2005" vom April 2003 wurden die Fahrpläne der Buslinien in der Agglomeration Solothurn an die übergeordneten Vorgaben der BAHN 2000 erste Etappe angepasst. Das quantitative Angebot (z. B. Taktverdichtungen und/oder Ausdehnung von Betriebszeiten) hat aber in den letzten 15 Jahren nur geringfügige Verbesserungen erfahren.

Mit dem in der Zwischenzeit erstellten "Agglomerationsprogramm Solothurn" besteht ein Auftrag, Verbesserungen im öffentlichen Agglomerationsverkehr in der Region Solothurn zu prüfen. Um die Ziele des Agglomerationsprogramms zu erreichen, sind neben infrastrukturseitigen Massnahmen auch beim Fahrplanangebot im öffentlichen Verkehr Verbesserungen notwendig.

Im öffentlichen Verkehr sollen in erster Linie folgende Massnahmen geprüft werden:

- Taktverdichtungen tagsüber (Abbau von Taktlücken resp. bei Bedarf Netzausbauten bzw. Netzkorrekturen)
- Verdichtung des Abendangebotes
- Ausbau des Sonntagangebotes

Die Untersuchung umfasst alle Buslinien, welche die Agglomeration Solothurn erschliessen. Neben den BSU-Linien ist damit auch die Postauto-Linie 12 Solothurn – Oberbalmberg Gegenstand der Betrachtungen.

Der Busbetrieb Solothurn BSU hat gestützt auf seine Betriebserfahrungen und die Erkenntnisse aus der Kundenzufriedenheitsbefragung 2006 aus seiner Sicht den prioritären Handlungsbedarf abgeleitet. Dabei wurden u. a. folgende Massnahmen vorgeschlagen:

- Taktverdichtungen und Angebotsausbauten im Korridor Solothurn – Bellach
- Angebotsausbauten bzw. Netzkorrekturen im Korridor Solothurn – Zuchwil – Biberist – Gerlafingen
- Durchgehender 15'-Takt auf der Linie 1 (Oberdorf – Solothurn – Zuchwil – Rechterswil) tagsüber von Montag bis Freitag
- Neues Linienregime im Raum Etziken/Bolken/Aeschi/Herzogenbuchsee

Ziele und Auftrag der vorliegenden Untersuchung sind:

- Analysieren der heutigen Schwachstellen im bestehenden Busangebot in der Region Solothurn unter Berücksichtigung der verschiedenen Planungsgrundlagen (z. B. Kundenzufriedenheitsbefragungen und Pendlerstatistik 2000)
- Aufzeigen von Optimierungsmassnahmen unter Berücksichtigung der BSU-Vorschläge
- Definieren des für die Region Solothurn sinnvollen und zweckmässigen Zielangebotes (abgestimmt auf das Agglomerationsprogramm)
- Abschätzen des Kostenbedarfes für die einzelnen Massnahmen und Ausbaumodule

## 2 Grundlagenanalyse und erste Folgerungen

Als Grundlagenarbeiten wurden die Bevölkerungsprognose 2030 des Kantons Solothurn sowie die Pendlerstatistik 2000 der Erwerbstätigen ausgewertet. Die Ergebnisse sind in einem separaten Arbeitspapier im Detail dokumentiert. Im vorliegenden Bericht werden die wesentlichsten Erkenntnisse kurz zusammengefasst.

Weitere wichtige Grundlagen waren die vom BSU und von PostAuto zur Verfügung gestellten durchschnittlichen Tagesfrequenzen 2005.

### 2.1 Bevölkerungsprognose 2020/2030

Gemäss vorliegender Prognose nimmt die Bevölkerung im gesamten Kanton von ca. 250'000 Einwohnern im Jahr 2004 bis ins Jahr 2020 stetig zu und erreicht dann einen Wert von ca. 258'000 Personen (+3%). Nach 2020 nimmt die Bevölkerungszahl im gesamten Kanton kontinuierlich ab und erreicht im Jahre 2030 wieder ungefähr den Wert des Jahres 2004.

Für die vorliegende Planung interessieren vor allem die Entwicklungen bis 2020. Für die einzelnen Gemeinden im Raum Solothurn werden folgende Tendenzen prognostiziert (Details siehe Anhang A):

- In der Stadt Solothurn nimmt die Wohnbevölkerung überproportional um ca. 2'500 Einwohner zu<sup>1</sup>.
- Die beiden grössten Agglomerationsgemeinden Zuchwil und Biberist sowie Gerlafingen als fünftgrösste Agglomerationsgemeinde stagnieren auf dem Niveau 2004.
- Die drittgrösste Agglomerationsgemeinde Derendingen wächst um ca. 200 Einwohner.
- Eher überraschend ist das Ergebnis, dass die Einwohnerzahlen in den zentrumsnahen Agglomerationsgemeinden Bellach, Langendorf und Luterbach sinken werden.
- Subingen stagniert, während Lohn-Ammannsegg und Oberdorf wachsen werden.
- Für die peripheren Agglomerationsgemeinden Rüttenen und Rechterswil wird im Gegensatz zu Kriegstetten, Obergerlafingen und Riedholz eine Abnahme der Bevölkerung prognostiziert.
- Die prognostizierten Entwicklungen in den Gemeinden des äusseren Wasseramtes sind unterschiedlich. Aeschi, Halten, Horriwil und Bolken stagnieren, Heinrichswil-Winistorf und Hüniken wachsen und in Etziken, Oekingen, Hersiwil und Steinhof nimmt die Bevölkerung tendenziell ab.
- Für die beiden Gemeinden Nennigkofen und Lüsslingen im Aaretal wird eine sinkende Bevölkerungszahl prognostiziert.
- Für die Gemeinden entlang der Postautolinie auf den Balmberg wird mehrheitlich eine Zunahme oder Stagnation prognostiziert (Feldbrunnen, Hubersdorf, Niederwil und Balm b. Günsberg). Einzig für Günsberg wird in diesem Korridor eine Abnahme der Wohnbevölkerung vorausgesagt.

---

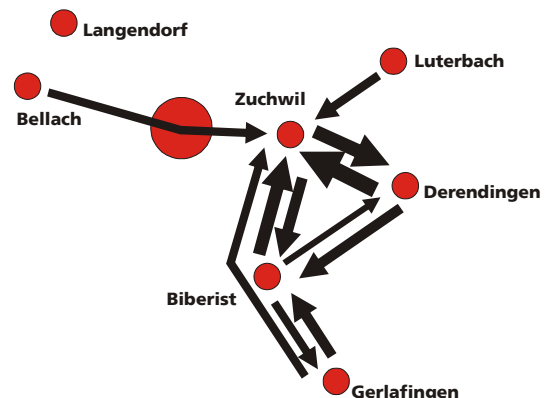
<sup>1</sup> Prognose für die übrigen Zentren des Kantons Solothurn: Olten und Oensingen > starke Zunahme, Breitenbach > Stagnation, Grenchen und Balsthal > starke Abnahme

## 2.2 Pendlerstatistik 2000

Bei den "überkantonalen" Pendlerbeziehungen ist die Stadt Bern für alle Gemeinden in der Region Solothurn die mit Abstand wichtigste Pendlerrelation überhaupt. An zweiter Stelle folgt der Korridor Olten – Zürich, wobei diese Relation stetig an Bedeutung zunimmt. Eher untergeordnet ist der Korridor Biel – Neuenburg.

Eine Übersicht über die wichtigsten "internen" Pendlerbeziehungen zwischen den Gemeinden in der Region Solothurn kann im Anhang B nachgelesen werden. Wichtigste Erkenntnisse:

- Die Stadt Solothurn ist der mit Abstand wichtigste Arbeitsplatzschwerpunkt für alle Gemeinden in der Region Solothurn.
- Bezüglich Arbeitsplatzpotentiale folgen der Reihe nach: Zuchwil, Biberist, Derendingen, Bellach, Gerlafingen und Langendorf.
- Interessant sind die grösseren Pendlerströme zwischen den einzelnen Gemeinden der Agglomeration Solothurn ohne die Stadt Solothurn selber. Die nebenstehende Abbildung zeigt einen Überblick (Pfeilstärke massstäblich, Detailzahlen siehe Anhang B).



Es zeigt sich, dass einzig zwischen den Gemeinden Zuchwil, Biberist, Derendingen und Gerlafingen grössere Pendlerbeziehungen bestehen. Ebenfalls kann abgeleitet werden, dass die einzig wichtige "Durchmesser-Pendlerbeziehung" zwischen den Gemeinden Bellach und Zuchwil besteht.

- Ebenfalls untersucht wurde der "Modal-Split"<sup>2</sup> der Pendlerbeziehungen aus den Agglomerationsgemeinden in die Stadt Solothurn. Für die potentialstärksten Gemeinden können folgende Erkenntnisse abgeleitet werden:
  - Der ÖV-Anteil von Zuchwil ist angesichts des Angebotes mit knapp 20% eher klein. Allerdings beträgt der Velo-/Fussgängeranteil fast 30%.
  - Für Derendingen beträgt der ÖV-Anteil mehr als 30% und kann als gut bezeichnet werden. Das heutige ÖV-Angebot scheint attraktiv zu sein.
  - Der ÖV-Anteil von Biberist ist mit knapp 20% trotz zweier Bahnhöfe (RBS und BLS) und der BSU-Linien 2 und 3 eher klein. Der MIV dominiert deutlich mit fast 65%. Der ÖV-Anteil für Bellach ist ähnlich, wobei hier der Velo-/Fussgängeranteil immerhin bei fast 20% liegt.
  - Für Gerlafingen betrug der MIV-Anteil im Jahre 2000 über 70%. Hier sind aber Folgerungen schwierig, da Gerlafingen zum Zeitpunkt der Erhebung noch nicht ins BSU-Netz integriert war.
  - Der MIV-Anteil von Langendorf beträgt nur knapp 50%. Fast 50% der erwerbstätigen Pendler benutzen den ÖV oder sind mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs.

<sup>2</sup> Anteil der Verkehrsmittel motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Verkehr (ÖV) und Langsamverkehr (zu Fuss und Velo) in Prozent



## 2.4 Erste Folgerungen

- Aus der Prognose für die Bevölkerungsentwicklung lassen sich keine direkten Folgerungen für all-fällige, längerfristige Angebotsausbauten ableiten, weil sich mit Ausnahme der Stadt Solothurn keine der potentialstarken Agglomerationsgemeinden bezüglich der Einwohnerzahlen stark entwickeln wird.
- Von zentraler Bedeutung für alle Gemeinden in der Region Solothurn ist ein möglichst attraktives ÖV-Angebot v.u.n. der Stadt Solothurn.
- Unter Berücksichtigung der Potentiale sind primär folgende 5 Agglomerationsgemeinden attraktiv mit dem ÖV zu erschliessen: Zuchwil, Biberist, Derendingen, Bellach und Langendorf. Biberist wird zwar von 2 Bahnhöfen erschlossen (RBS und BLS); aufgrund der peripheren Lage der Bahnstationen kann aber nicht auf eine zusätzliche, attraktive ÖV-Erschliessung auf der Strasse verzichtet werden.
- Für Zuchwil und Derendingen ist die heutige ÖV-Angebotsqualität unter Berücksichtigung des Modal-Splits mindestens zu erhalten. Bezüglich Angebotsverbesserungen stehen Biberist, Bellach und Langendorf im Vordergrund.
- Die heutige ÖV-Netzstruktur mit Durchmesserlinien ist grundsätzlich richtig, weil damit sowohl der zentrale Umsteigepunkt Hauptbahnhof (HB) für weiterführende Verbindungen als auch der Amtshausplatz (AHP) als wichtigster Zugangspunkt zur Altstadt bedient werden.
- Welche Linienäste miteinander verbunden werden, hat gestützt auf die Ergebnisse der Pendlerstatistik 2000 keine grosse Bedeutung. Für die Durchbindungen stehen deshalb betriebliche und wirtschaftliche Überlegungen im Vordergrund.
- Echte "tangente" Pendlerbedürfnisse existieren nur zwischen Derendingen und Biberist. Die Einführung eines neuen, tangentialen ÖV-Angebotes auf dieser Achse ist aber nicht gerechtfertigt. Einerseits sind die Potentiale für einen wirtschaftlichen Betrieb doch zu klein. Andererseits liegen die Distanzen im Langsamverkehrsbereich (Velo und zu Fuss)<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Gemäss Pendlerstatistik 2000 lag die mittlere Pendlerdistanz im Zweiradverkehr im Jahre 2000 bei 2.8 km.

### 3 Schwachstellenanalyse

Bereits bei der Konzeption des BSU-Angebotes 2005 wurden die heutigen Schwachstellen im Busangebot in der Region Solothurn analysiert und aufgezeigt. Da mit dem Angebotskonzept 2005 aber im Wesentlichen nur Fahrplananpassungen an die übergeordneten Vorgaben der BAHN 2000 erste Etappe vorgenommen werden konnten, sind die zentralen Probleme nach wie vor ungelöst.

- Unterschiedliche Liniennetze und -führungen in Abhängigkeit der Tageszeit und der Wochentage

Das heutige BSU-Netz kennt grundsätzlich drei Netzzustände: Montag bis Samstag tagsüber, Sonntag tagsüber und Montag bis Sonntag Randstunden (ca. 20 – 24 Uhr). Dabei werden die verschiedenen Linienäste z. T. unterschiedlich miteinander verknüpft, anders geführt, nur auf Teilabschnitten oder überhaupt nicht bedient.

Beispiel: An Sonntagen wird der Ast Biberist der Linie 2 nicht bedient. Damit für das Gebiet Bleichenberg in Biberist tagsüber aber trotzdem eine minimale ÖV-Erschliessung sichergestellt werden kann, wird dieses Gebiet von der Linie 3 (Lohn – Solothurn) erschlossen. Dafür wird die Haltestelle Waldstrasse der Linie 3 an Sonntagen nicht bedient.

Für die ÖV-Kunden resultiert damit ein nur schwer begreifbares Angebot in Abhängigkeit der Wochentage und/oder der Tageszeiten. Das Angebot ist nicht homogen und z. T. nur schwierig kommunizierbar.

- Fahrplanstabilität und Anschlussgewährleistung

Das heutige BSU-Netz ist historisch gewachsen und wird seit jeher äusserst effizient betrieben (schlanke Fahrtzeitvorgaben und minimale Endaufenthaltszeiten an den Linienendpunkten). In den letzten Jahren haben die Verkehrsbelastungen auf den Strassen auch in Solothurn stark zugenommen. Mit Bevorzugungsmassnahmen wurde der Busverkehr zwar gezielt gefördert (z. B. durch die äusserst wirksame und bestens funktionierende Busspur in der Luzernstrasse im Zulauf zum Hauptbahnhof von Osten her). Dennoch zeigt der heutige Betrieb, dass die hinterlegten Fahrzeiten und die Wagenumläufe und damit die publizierten Fahrpläne z. T. nicht mehr eingehalten werden können.

Beispiel: Die Umsteigezeiten des Astes Recherswil der Linie 1 auf den RBS nach Bern in Solothurn betragen gemäss Fahrplan 4 Minuten und sind damit angesichts der Umsteigewege bereits äusserst knapp bemessen. Die Kurse der Linie 1 wiederum besitzen in Recherswil eine Wendezeit/Endaufenthaltszeit von lediglich 1 Minute. Im täglichen Betrieb kommt es wiederholt vor, dass Busse, welche zu spät in Recherswil eintreffen, die publizierten Abfahrtszeiten Richtung Solothurn nicht einhalten können. In Solothurn treffen sie entsprechend verspätet ein.

An den Umsteigepunkten – namentlich am Hauptbahnhof in Solothurn – entstehen Anschlussbrüche, was für die ÖV-Kunden zu langen und unattraktiven Wartezeiten führt.

- Inhomogene und unlogische Bedienungszeiten

Dieser Aspekt ist eng gekoppelt an die unterschiedlichen Netzzustände und den heutigen, stark betriebsoptimierten Fahrzeugeinsatz. Einzelne Haltestellen/Korridore und damit Verkehrsbeziehungen werden unter Berücksichtigung der Potentiale nicht nachvollziehbar bedient.

Beispiel: Die potentialstarke Franziskanerstrasse in Bellach/Langendorf wird in den Verkehrsspitzenzeiten von Montag bis Freitag durch die verlängerte Linie 3 in beiden Richtungen im Halbstundentakt bedient. Ebenfalls bedient wird sie in den Randzeiten am Abend nach 20 Uhr von Montag bis Sonntag sowie an Sonntagen tagsüber, allerdings nur in einer Richtung. In den Zwischenzeiten von Montag bis Freitag sowie an Samstagen tagsüber wird diese Achse nicht bedient.

Die ÖV-Kunden können sich nicht auf ein durchgehendes Angebot verlassen. Je nach Wochentag und Tageszeit benötigen sie für ihre Mobilitätsbedürfnisse trotzdem ein individuelles Verkehrsmittel. Die Erfahrungen zeigen, dass eine echtes "Umsteigen" auf den öffentlichen Verkehr nur dann erwartet werden kann, wenn ein durchgängiges Angebot vorhanden ist. Wer letztlich für bestimmte Tage oder Tageszeiten auf ein individuelles Verkehrsmittel angewiesen ist, benutzt dieses in der Regel auch zu jenen Zeiten, wenn grundsätzlich ein ÖV-Angebot vorhanden wäre. Dabei spielen verständlicherweise Kostenüberlegungen eine zentrale Rolle.

- Angebotsqualität/-niveau in Abhängigkeit der Wochentage und Tageszeiten

Das Angebotsniveau des BSU kann an den Werktagen tagsüber unter Berücksichtigung der Potentiale als im Grossen und Ganzen sinnvoll und gerechtfertigt bezeichnet werden, obwohl gewisse, kurzfristige Spitzenbelastungen bereits heute mit Doppelführungen einzelner Kurse abgedeckt werden müssen.

An Sonntagen und an allen Tagen am Abend nach 20 Uhr wird das Angebot aber auf ein Niveau "zurückgefahren", das im besten Fall noch als Minimalangebot im Sinne der Mobilitätsvorsorge bezeichnet werden kann.

Beispiel: Die Gemeinden Langendorf/Oberdorf, welche an Werktagen mehrheitlich im Viertelstundentakt bedient werden, besitzen an Sonntagen tagsüber nur einen Stundentakt, obwohl die Linie 1 an Sonntagen auch noch touristische Zubringerfunktionen zur Seilbahn Weissenstein übernehmen soll.

Im Wissen darum, dass der Freizeitverkehr heute bereits einer der grössten Verkehrs-/Mobilitätszwecke überhaupt darstellt und nach wie vor stetig wächst, muss das Busangebot in der Region Solothurn an Wochenenden und in den Randstunden nach 20 Uhr eindeutig als ungenügend und unattraktiv bezeichnet werden.

Das Minimalangebot insbesondere nach 20 Uhr betrifft aber nicht nur den Freizeitverkehr. Bekanntermassen nehmen auch die Pendlerdistanzen zu. Aufgrund der Verkehrsangebote auf der Schiene und der Strasse ist es beispielsweise heute kein Problem mehr, in der Region Solothurn zu wohnen und in Zürich zu arbeiten. Bedingung für die ÖV-Benutzung für den Arbeitsweg ist aber die Voraussetzung, auch nach 20 Uhr noch mit dem ÖV vom Bahnhof weiter bis nach Hause gelangen zu können.

## 4 Zielsetzungen für ein optimiertes Buskonzept

Unter Berücksichtigung der Verkehrsgunst einerseits (Fernverkehrsangebot Jurasüdfuss und RBS-Angebot Bern) und der wirtschaftlichen Voraussetzungen andererseits entwickelt sich die Region Solothurn zunehmend zu einer "Pendlerregion" mit langen Pendlerdistanzen.

Trotzdem wird die Stadt Solothurn für die Agglomerationsgemeinden aber auch in Zukunft der wichtigste Arbeitsplatzschwerpunkt bleiben. Auch bezüglich Freizeit und Kultur wird die Stadt Solothurn für den gesamten Agglomerationsbereich immer von zentraler Bedeutung sein.

Mit diesen Überlegungen und unter Berücksichtigung der Schwachstellenanalyse können die zentralen Forderungen an ein optimiertes Buskonzept in der Region Solothurn wie folgt definiert werden:

Sollen die Ziele des Agglomerationsprogramms und weitere, übergeordnete Zielsetzungen (z. B. Umweltanliegen) erreicht werden, darf sich das Busangebot in der Region Solothurn nicht auf die verkehrspolitische Funktion eines "Minimalangebots zur Mobilitätsvorsorge" beschränken.

Das Busangebot in der Region Solothurn soll und muss eine echte Alternative zum MIV darstellen, nur dann kann ein Umsteigen vom MIV zum ÖV erwartet werden.

Prioritäre Zielsetzungen für ein optimiertes Buskonzept müssen deshalb sein:

- Klare und damit einfach verständliche, kommunizierbare Linienkonzepte für alle Wochentage und Tageszeiten
  - >>> Bereinigung Linien- und Netzstruktur
- Durchgehende Bedienung über alle Wochentage und Tageszeiten
  - >>> Schliessen von Bedienungslücken bzw. Ausdehnung der Betriebszeiten
- Zuverlässigkeit und hohe Betriebsstabilität
  - >>> Einhaltung der publizierten Fahrpläne und Gewährleistung der übergeordneten Anschlüsse

Aufgrund der Folgerungen aus Kap. 2 sind bei der Angebotsgestaltung folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Festhalten an den Durchmesserlinien, da damit sowohl der Hauptbahnhof als auch der Amthausplatz umsteigefrei erreicht werden können
- Funktionsgerechte Verknüpfung der einzelnen Linienäste am Hauptbahnhof in Solothurn unter Berücksichtigung der betrieblichen und wirtschaftlichen Aspekte
- Änderungen nur dort wo nötig und sinnvoll, d.h. gut funktionierende und offensichtlich den Kundenbedürfnissen entsprechende Angebotselemente beibehalten
- "Potentialgerechte" Angebotsniveaus unter Berücksichtigung der Besitzstandswahrung

## 5 Zielangebot

Das Zielangebot definiert das für die Region Solothurn zweckmässige Angebot, mit dem die übergeordneten Zielsetzungen gemäss Kap. 4 erreicht werden können.

Im Rahmen der Bearbeitung wurden zahlreiche Massnahmen zur Angebotsoptimierung untersucht und in der Begleitgruppe intensiv diskutiert. Die Ergebnisse sind in einem separaten Arbeitspapier dokumentiert. In den nachfolgenden Kapiteln wird nur das in den Beratungen der Begleitkommission beschlossene "Zielangebot" beschrieben.

Im nachfolgenden Kapitel 5.1 werden die erforderlichen Netzanpassungen dargestellt. Die verschiedenen Angebotskonzepte in Abhängigkeit der Wochentage und Tageszeiten werden in den Kap. 5.2 ff anhand von grafischen Linienplänen, Tabellen und Texterläuterungen beschrieben.

### 5.1 Netzkorrekturen und neue Linien

- Korridor Solothurn – Biberist

Die Grundlagenarbeiten haben gezeigt, dass vor allem im Korridor Solothurn – Biberist grosser Handlungsbedarf für Angebotsoptimierungen besteht. Mit dem Zielangebot wird deshalb dieses Problem prioritär angegangen. Die nachfolgende Abbildung zeigt das neue Linienkonzept im Korridor Solothurn - Biberist. Die wesentlichen Elemente des neuen Linienkonzepts sind:

- Die Linie 3 bleibt unverändert: RBS-Station Lohn-Lüterkofen – Biberist Bernstrasse – Bürgerspital Solothurn – Solothurn Hauptbahnhof (HB) – Rötiachse/Baseltor – Amthausplatz (AHP) – Bellach.
- Die heutige Linie 2 (Bellach – Gerlafingen – Obergerlafingen/Kriegstetten) verkehrt in Solothurn neu ebenfalls via Rötiachse. Damit entsteht ein wesentlich besseres Angebot auf der Rötiachse. Für Verbindungen aus Bellach in die Solothurner Vorstadt muss allerdings am Amthausplatz umgestiegen werden. Ab dem HB bis zum Kreisel St. Urs in Biberist verkehrt die Linie 2 neu parallel zur Linie 3 und bedient somit ebenfalls das Bürgerspital. Durch die Überlagerung der Linien 2 und 3 kann damit an den Werktagen tagsüber auf der Gemeinschaftsstrecke Amthausplatz – Baseltor – HB – Bürgerspital – Biberist St. Urs ein attraktiver 15'-Takt angeboten werden. Durch die direkte Linienführung der Linie 2 verkürzen sich die Reisezeiten für Gerlafingen und Obergerlafingen nach Solothurn um 5 bis 6 Minuten.
- Für die Erschliessung der Quartiere Bleichenberg in Biberist und Birchi in Zuchwil wird eine neue Linie 10 (Arbeitstitel) eingeführt. Zwischen dem HB Solothurn und der Post in Biberist verkehrt sie wie die heutige Linie 2. In Biberist wird sie via Kreisel St. Urs zur RBS-Station Biberist geführt, womit die Quartiere Birchi und Bleichenberg sowie das Zentrum von Biberist direkt an den RBS v.u.n. Bern angeschlossen werden. Die Umwegfahrt via Zuchwil entfällt; die Reisezeiten v.u.n. Bern können damit stark verkürzt werden. Richtung Solothurn werden zudem die heutigen Kapazitätsprobleme gelöst, da mit der gestreckten Linie 2 und der neuen Linie 10 im Korridor Gerlafingen – Biberist – Solothurn ausreichende Kapazitäten angeboten werden.
- In Solothurn wird die neue Linie 10 direkt via Postplatz zum Sonnenpark geführt und übernimmt damit den heutigen Ast Solothurn der bestehenden Linie 9.

- Die Gemeinde Biberist plant die Einführung einer flächendeckenden Tempo-30-Zone im Bleichenberg. Falls die heutige Linie 2 unverändert beibehalten würde, müsste für den heutigen Betrieb aus Fahrzeit- und Umlaufgründen zwingend ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden. Das vorgeschlagene Angebotskonzept der neuen Linie 10 zwischen Solothurn Sonnenpark und Biberist RBS kann aber auch dann mit zwei Fahrzeugen angeboten werden, wenn die Tempo-30-Zone eingeführt wird.

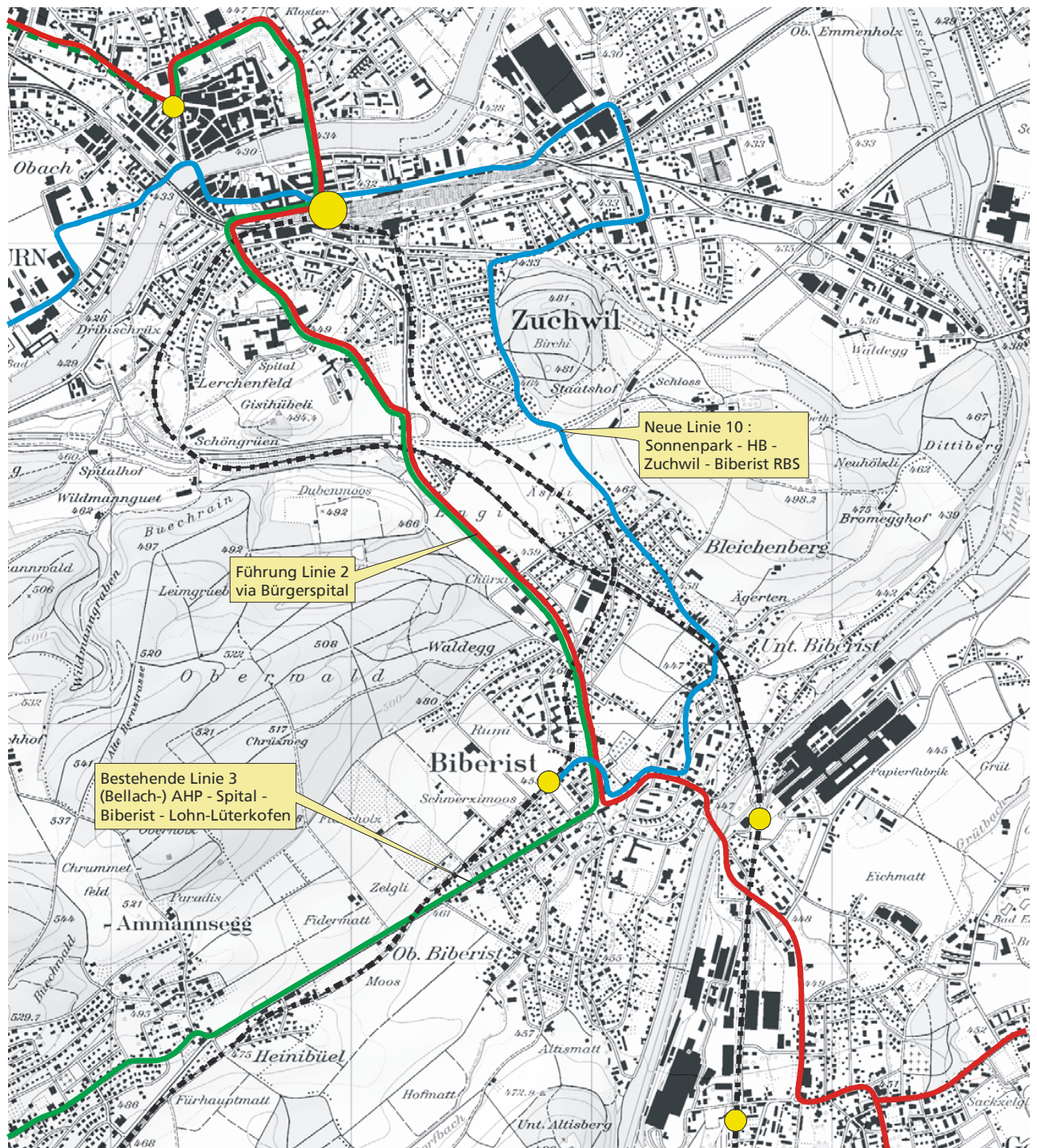


Abb. 2 Netzkorrekturen im Korridor Solothurn - Biberist

- Korridor Solothurn – Herzogenbuchsee

Eine zweite Netzkorrektur betrifft den Abschnitt Subingen – Herzogenbuchsee der Linie 5 und 7 an den Werktagen von der Betriebsaufnahme am Morgen bis ca. 20 Uhr. Hier werden folgende Änderungen vorgeschlagen:

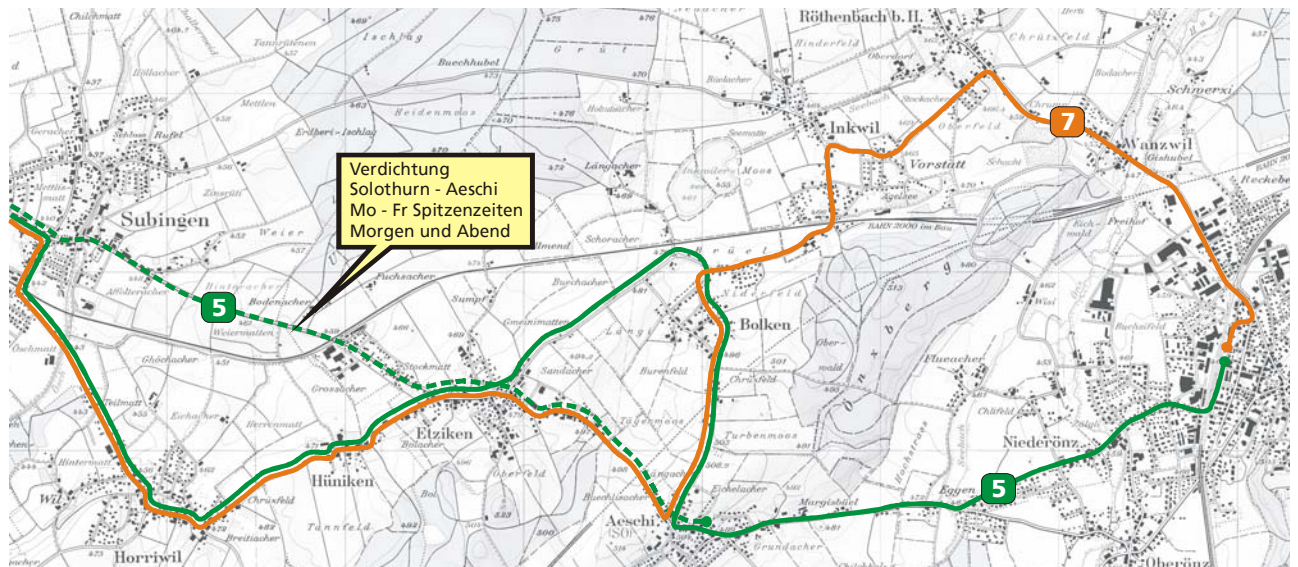
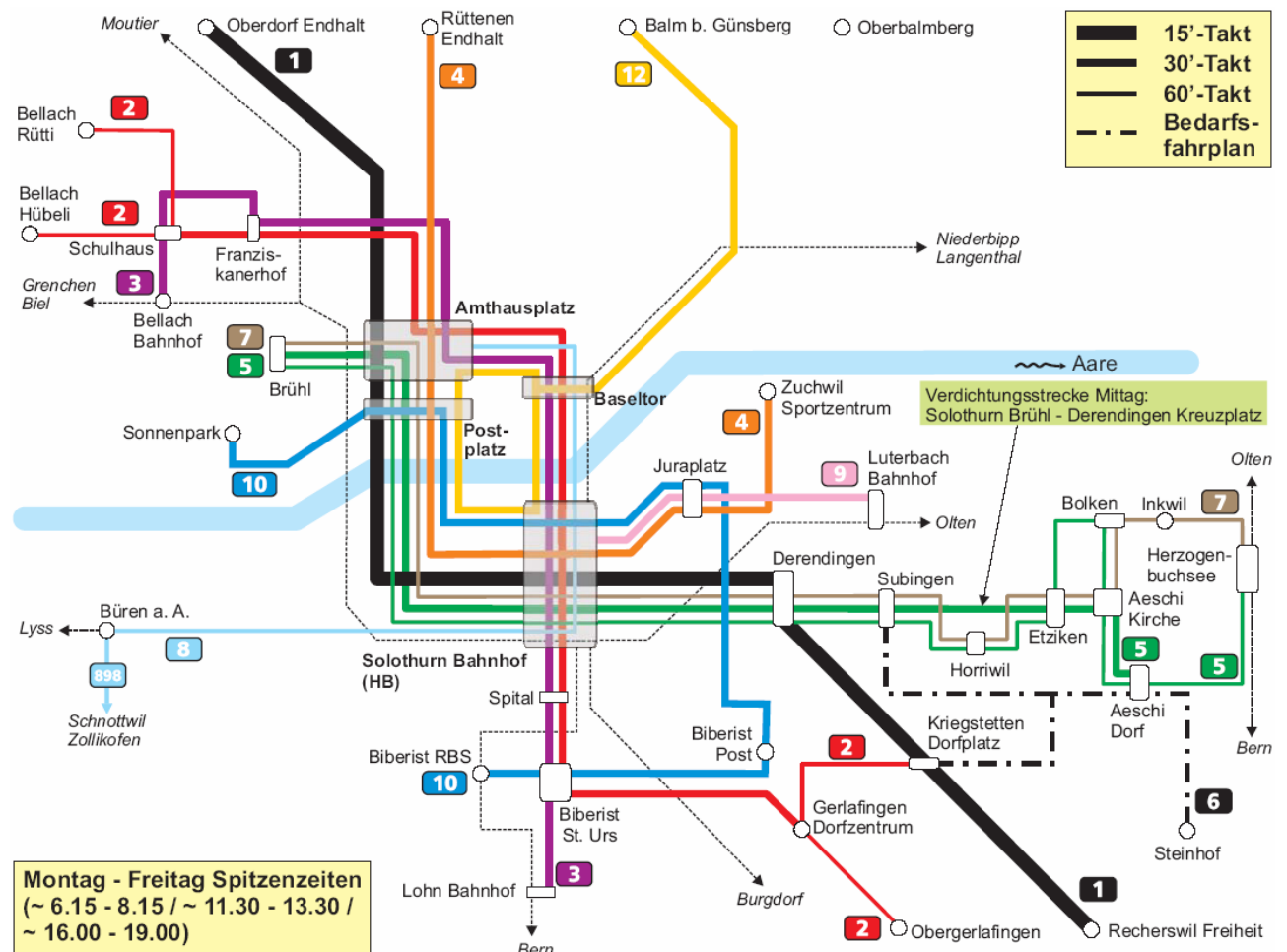


Abb. 3 Netzkorrekturen im Korridor Solothurn - Herzogenbuchsee

- Die stündlichen Grundkurse der Linien 5 und 7 verkehren zwischen Subingen und Etziken konsequent via Horriwil/Hüniken. Horriwil und Hüniken erhalten damit auch in den Zwischenzeiten den 30'-Takt v.u.n. Solothurn und Herzogenbuchsee. Die Haltestelle Etziken Industrie wird in den Zwischenzeiten nicht mehr bedient.
- Die Linie 5 verkehrt ab Etziken nicht mehr direkt nach Aeschi, sondern wird via Bolken geführt. Die Linie 7 wiederum verkehrt zwischen Etziken und Bolken neu via Aeschi. Damit erhalten Bolken und Aeschi auch in den Zwischenzeiten einen attraktiven 30'-Takt v.u.n. Solothurn und Herzogenbuchsee. Das neue Konzept erlaubt zudem, in Herzogenbuchsee schlanke Anschlüsse v.u.n. Bern sicherzustellen.
- Von Montag bis Freitag in den Spitzenzeiten am Morgen und Abend wird der Linienabschnitt Solothurn – Subingen – Etziken – Aeschi Dorf zum 15'-Takt verdichtet. Die Haltestelle Etziken Industrie wird damit in den Spitzenzeiten am Morgen und Abend wie bisher im 30'-Takt bedient. Für Subingen und Etziken bedeutet dieses Angebotskonzept "Besitzstandwahrung". Aeschi erhält in den Spitzenzeiten neu den 15'-Takt v.u.n. Solothurn.
- Die Bernischen Gemeinden Niederönz und Inkwil werden konsequent nur noch im 60'-Takt bedient. Die Verdichtungen am Morgen und Abend zum Halbstundentakt entfallen. Auf beiden Achsen resultieren aber wie bereits erwähnt sehr gute Verbindungen v.u.n. Bern sowie Anschlüsse v.u.n. Olten mit Umsteigezeiten von 12 bis 13 Minuten. Falls der 30'-Takt für die Bernischen Gemeinden aufrechterhalten werden soll, würden sich bei gleichem Fahrzeugeinsatz massive Anschlussverschlechterungen in Solothurn und Herzogenbuchsee ergeben.

## 5.2 Angebotskonzept Montag – Freitag Spitzenzeiten

- Liniennetzplan als Übersicht



Die Spitzenzeit am Mittag unterscheidet sich insofern von den Spitzenzeiten am Morgen und Abend, als die Verdichtungskurse der Linie 5 am Mittag nur auf dem Abschnitt Solothurn Brühl – Derendingen Kreuzplatz verkehren. Die Detailplanung der Verdichtungskurse der Linie 5 am Mittag muss im Zusammenhang mit den Schülertransporten des Oberstufenzentrums Subingen vorgenommen werden, das den Betrieb im Sommer 2007 aufnehmen wird.

Abb. 4 Zielangebot / Montag – Freitag Spitzenzeiten

• Konzeptbeschrieb

Nr.	von / nach	Takt	Bemerkungen
1	Oberdorf – Recherswil	15	keine Änderungen gegenüber Fahrplan 2007
2	Bellach – Obergerlafingen/Kriegstetten	30	Neue Linienführung zwischen Solothurn Amthausplatz und Biberist Emmenpark via Rötiachse und Bürgerspital gemäss Kap. 5.1  Liniensplitting Gerlafingen Dorfzentrum (Obergerlafingen/Kriegstetten) und Bellach (Hübeli/Rütti) wie Fahrplan 2007
3	Lohn Bhf – Bellach Bhf	30	keine Änderungen gegenüber Fahrplan 2007
4	Zuchwil – Rüttenen	30	keine Änderungen gegenüber Fahrplan 2007
5/7	Solothurn Brühl – Herzogenbuchsee Bhf		Neues Linienkonzept zwischen Subingen und Herzogenbuchsee für die stündlichen Grundkurse auf den Linien 5 und 7 gemäss Kap. 5.1  Verdichtung Angebot: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Morgen/Abend: Solothurn Brühl – Subingen – Etziken – Aeschi Dorf</li> <li>- Mittag: Solothurn Brühl – Derendingen Kreuzplatz<sup>4</sup></li> </ul> Anschlussoptimierung in Herzogenbuchsee (schlanke Anschlüsse v.u.n. Bern)  15 Solothurn Brühl, Derendingen, Subingen, Etziken, Aeschi (am Mittag nur Solothurn Brühl bis Derendingen Kreuzplatz) 30 Horriwil, Hüniken, Bolken, Herzogenbuchsee 60 Inkwil, Niederönz
6	Kriegstetten – Steinhof		Fahrplankonzept ist in Zusammenarbeit mit der Schulleitung des Oberstufenzentrums Subingen im Rahmen der Detailplanung festzulegen
8	Solothurn – Büren an der Aare	60	keine Änderungen gegenüber Fahrplan 2007
9	Solothurn HB - Luterbach Bhf	30	Isolierte Linie Luterbach Bhf – Solothurn HB, da Linienast Solothurn Sonnenpark von der neuen Linie 10 bedient wird

<sup>4</sup> Die Verdichtungskurse über den Mittag sind ggf. an die Bedürfnisse der Schülertransporte von und zum Oberstufenzentrum Subingen anzupassen.

Nr.	von / nach	Takt	Bemerkungen
10	Solothurn Sonnenpark – Biberist Bhf RBS	30	Neue Linie gemäss Kap. 5.1, Anschlusspriorität in Biberist RBS v.u.n. Bern
12	Solothurn HB – Güns- berg – Oberbalmberg	30	Zusätzlicher Kurs Balm b. Günsberg ab 6.30 Uhr zwecks Anschluss Fernverkehrszüge in Solothurn um 7 Uhr v.u.n. Biel und Olten

- Wichtigste Verbesserungen

- Integraler 15'-Takt Rötiachse/Werkhofstrasse in Solothurn dank Überlagerung der Linien 2 und 3
- Integraler 15'-Takt Amthausplatz – HB – Bürgerspital
- Attraktive, halbstündliche Verbindung Gerlafingen – Biberist Zentrum – Solothurn durch direkte Führung Linie 2 via Bürgerspital (Aufhebung Umwegfahrt Bleichenberg/Birchi, Reisezeitgewinn von 5 – 6 Minuten)
- Halbstündlich attraktive und schnelle Verbindungen für Biberist Bleichenberg/Zentrum und Zuchwil Birchi v.u.n. Bern via Biberist RBS mit neuer Linie 10 (Reisezeitgewinn ca. 15 Minuten)
- Anschlussoptimierung Linien 5/7 in Herzogenbuchsee dank neuer Linienführung im Abschnitt Etziken – Herzogenbuchsee (halbstündlich schlanke IR-Anschlüsse v.u.n. Bern und Olten)
- Eliminierung Kapazitätsprobleme im Korridor Solothurn – Biberist – Gerlafingen

### 5.3 Angebotskonzept Montag – Freitag Zwischenzeiten sowie Samstag Tagesbetrieb

Das Soll-Angebot für den Tagesbetrieb an Samstagen (~ 6.00 – 20.00) ist mit wenigen Ausnahmen identisch mit demjenigen der Zwischenzeiten von Montag – Freitag (~ 8.15 – 11.30, ~ 13.30 – 16.00 und ~ 19.00 – 20.00). Die Ausnahmen werden im nachfolgenden Konzeptbescrieb erläutert.

#### • Liniennetzplan als Übersicht

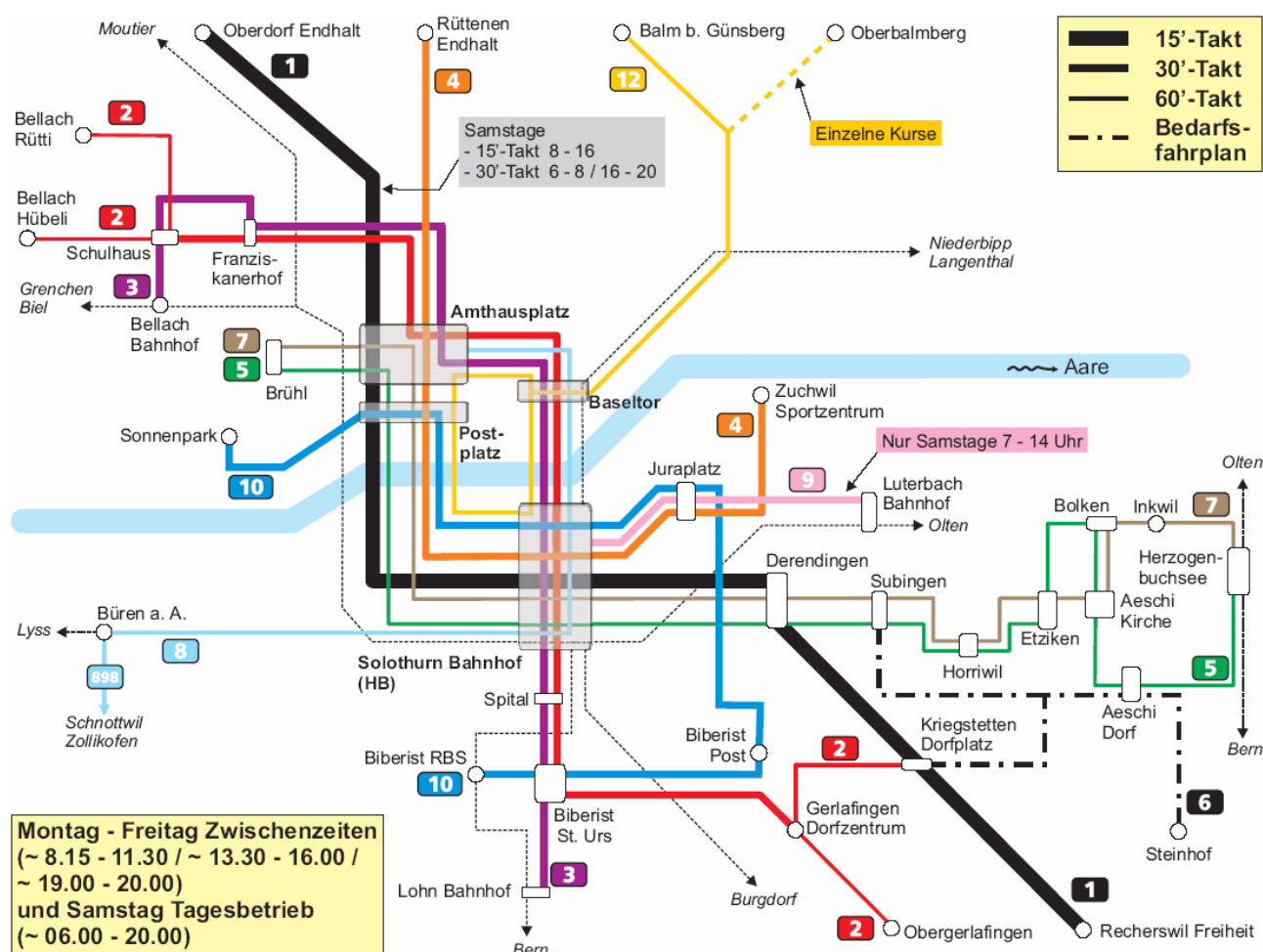


Abb. 5 Zielangebot / Montag – Freitag Zwischenzeiten sowie Samstag Tagesbetrieb

#### • Konzeptbescrieb

Nr.	von / nach	Takt	Bemerkungen
1	Oberdorf – Recherswil	15	Neu auch durchgehender 15'-Takt am Vormittag Mo – Fr sowie an Samstagen von 8 bis 16 Uhr
2	Bellach – Obergerlafingen/Kriegstetten	30	Identisch mit Sollangebot Mo – Fr Spitzenzeiten Morgen und Abend

Nr.	von / nach	Takt	Bemerkungen
3	Lohn Bhf – Bellach Bhf	30	Neu Verlängerung Amthausplatz – Bellach Bhf auch in den Zwischenzeiten Mo – Fr sowie an Samstagen
4	Zuchwil – Rüttenen	30	keine Änderungen gegenüber Fahrplan 2007
5/7	Solothurn Brühl – Herzogenbuchsee Bhf	30 60	Linienkonzept Grundkurse zwischen Subingen und Herzogenbuchsee wie in Spitzenzeiten Mo – Fr, Anschlussoptimierung in Herzogenbuchsee (schlanke Anschlüsse v.u.n. Bern) Solothurn Brühl, Derendingen, Subingen, Etziken, Aeschi, Horriwil, Hüniken, Bolken Inkwil, Niederönz
6	Kriegstetten – Steinhof		Fahrplankonzept bei Detailplanung festzulegen
8	Solothurn – Büren an der Aare	60	keine Änderungen gegenüber Fahrplan 2007
9	Solothurn HB - Luterbach Bhf	30	Nur an Samstagen ca. 7.00 – 14.30 Uhr
10	Solothurn Sonnenpark – Biberist Bhf RBS	30	Identisch mit Sollangebot Mo – Fr Spitzenzeiten Morgen und Abend
12	Solothurn HB – Günsberg – Oberbalmberg	60	keine Änderungen gegenüber Fahrplan 2007

• Wichtigste Verbesserungen

- 15'-Takt auf der Rötiachse/Werkhofstrasse in Solothurn dank Überlagerung der Linien 2 und 3
- 15'-Takt Amthausplatz – HB – Bürgerspital
- Attraktive, halbstündliche Verbindung Gerlafingen – Solothurn durch direkte Führung Linie 2 via Spital (Aufhebung Umwegfahrt Bleichenberg/Birchi, Reisezeitgewinn von 5 – 6 Minuten)
- Halbstündlich attraktive und schnelle Verbindungen für Biberist Bleichenberg/Zentrum und Zuchwil Birchi v.u.n. Bern via Biberist RBS mit neuer Linie 10 (Reisezeitgewinn ca. 15 Minuten)
- Anschlussoptimierung Linien 5/7 in Herzogenbuchsee dank neuer Linienführung im Abschnitt Etziken – Herzogenbuchsee (halbstündlich schlanke IR-Anschlüsse v.u.n. Bern und Olten)
- Halbstundentakt für Horriwil, Hüniken, Bolken und Aeschi v.u.n. Solothurn und Herzogenbuchsee
- Potentialstarke Franziskanerstrasse in Bellach/Langendorf von Mo – Sa von der Betriebsaufnahme am Morgen bis ca. 20 Uhr durchgehend im 30'-Takt bedient
- Durchgehende Bedienung Sonnenpark im 30'-Takt von Mo –Sa von der Betriebsaufnahme am Morgen bis ca. 20 Uhr am Abend
- Bedienung Luterbach im 30'-Takt an Samstagen von 7.00 bis 14.30 Uhr

## 5.4 Angebotskonzept Montag – Sonntag Randzeiten (20 – 24 Uhr) sowie Sonntag Tagesbetrieb (6 – 20 Uhr)

Das Zielangebot für den Tagesbetrieb an Sonntagen (~ 6.00 – 20.00 Uhr) ist mit wenigen Ausnahmen identisch mit demjenigen der Randzeiten von Montag – Sonntag (20 – 24 Uhr). Die Ausnahmen werden im nachfolgenden Konzeptbescrieb erläutert.

### • Liniennetzplan als Übersicht

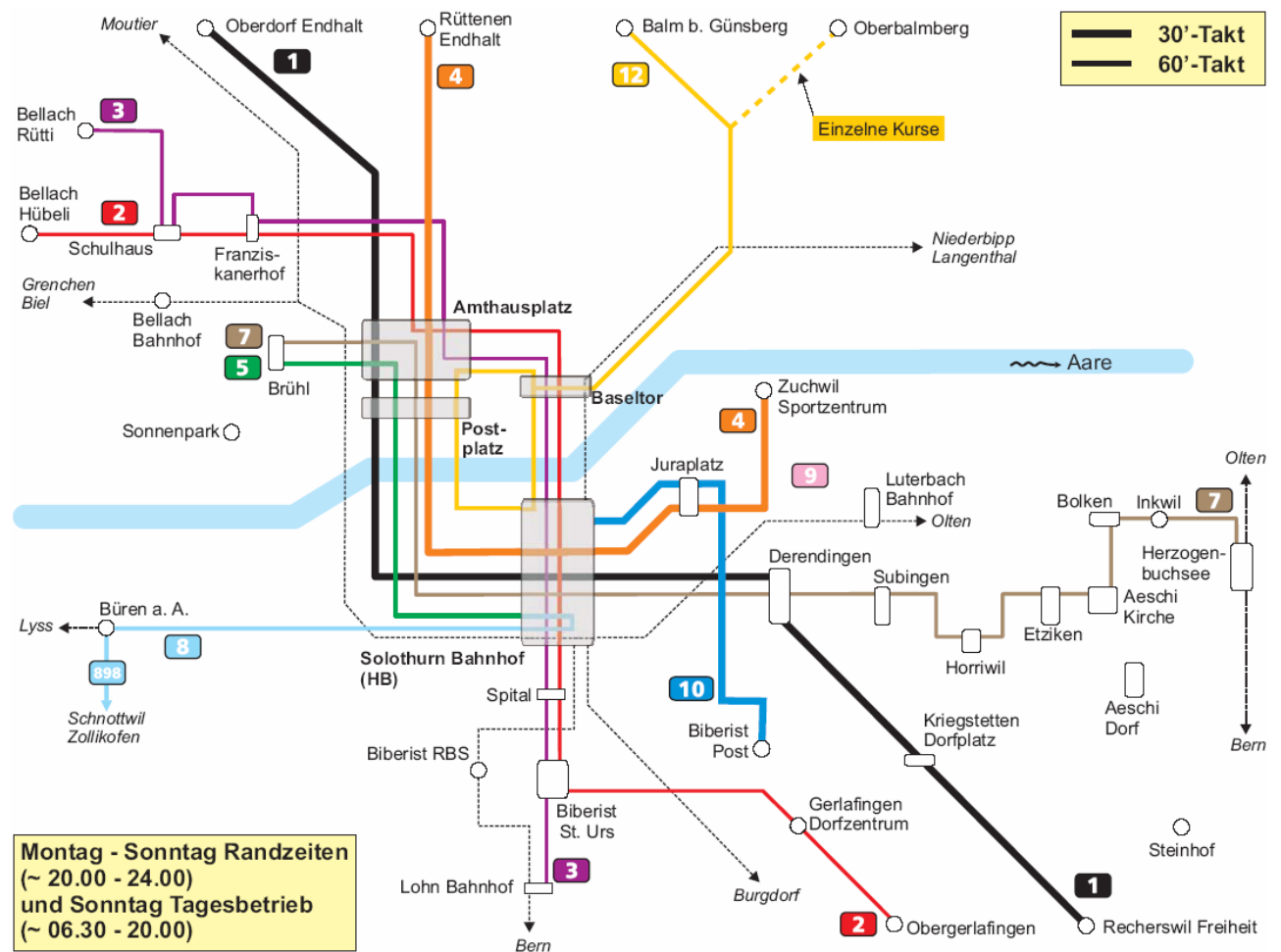


Abb. 6 Zielangebot / Montag – Sonntag Randzeiten sowie Sonntag Tagesbetrieb

• Konzeptbeschrieb

Nr.	von / nach	Takt	Bemerkungen
1	Oberdorf – Recherswil	30	An Sonntagen Verlängerung bis Weissensteinbahn von ca. 8.30 – 19.00 Uhr, aber neu im 30'-Takt <sup>5</sup>
2	Bellach – Obergerlafingen/Kriegstetten	60	Ganze Linie Bellach Hübeli – Obergerlafingen bedient
3	Lohn Bhf – Bellach Bhf	60	Verkehrt konsequent bis Bellach Rütli
4	Zuchwil – Rüttenen	30	Konsequente Entkoppelung Bedienung Rüttenen von Linie 1
5/7	Solothurn Brühl – Herzogenbuchsee Bhf	60	Zwischen HB und Herzogenbuchsee verkehrt die Linie 7 (analog heutige, zusammengelegte Linien 5/7) Anschlussoptimierung in Herzogenbuchsee (schlanke Anschlüsse v.u.n. Bern)
		60	Derendingen, Subingen, Etziken, Aeschi, Horriwil, Hüniken, Bolken, Inkwil, Niederönz, Herzogenbuchsee
		30	Verdichtung Solothurn HB – Solothurn Brühl
6	Kriegstetten – Steinhof		keine Bedienung
8	Solothurn – Büren an der Aare	60	Nutzung Standzeiten in Solothurn zur 30'-Taktverdichtung Solothurn HB – Solothurn Brühl als Linie 5
9	Solothurn HB - Luterbach Bhf		keine Bedienung (analog Fahrplan 2007)
10	Solothurn Sonnenpark – Biberist Bhf RBS	30	Einkürzung auf Linienabschnitt Solothurn HB – Biberist Post
12	Solothurn HB – Günsberg – Oberbalmberg	60	Ausdehnung Abendangebot: - Mo – So zusätzliche Abfahrt ab HB um 21.35 Uhr - Do, Fr und Sa zusätzlich um 22.35 und 23.35 Uhr

• Wichtigste Verbesserungen

- Integraler 30'-Takt auf der Rötiachse/Werkhofstrasse in Solothurn dank Überlagerung der Linien 2 und 3
- Oberdorf, Langendorf, Kriegstetten und Recherswil konsequent im 30'-Takt bedient
- Bedienung Seilbahn Weissenstein an Sonntagen im 30'-Takt
- Oberdorf in den Randstunden von Bedienung Rüttenen "entkoppelt" (keine Umwegfahrten mehr)

<sup>5</sup> Die Bedienung Weissensteinbahn muss im Rahmen des "Gesamtprojektes Weissenstein" abschliessend festgelegt werden.

- Nachfragegerechte Angebotserweiterungen in Bellach, Endhaltestellen Hübeli und Rütli neu ebenfalls bedient, neu 30'-Takt für Bellach Schulhaus
- Potentialstarke Franziskanerstrasse in Bellach/Langendorf auch am Abend und an Sonntagen durchgehend im 60'-Takt bedient
- Gerlafingen und Obergerlafingen auch an Sonntagen und in den Randstunden im 60'-Takt bedient
- Durchgehender 30'-Takt für Bürgerspital Solothurn an Sonntagen und in den Randstunden dank Überlagerung Linien 2 und 3
- Lohn-Ammannsegg und Biberist Bernstrasse durch Linie 3 auch am Abend bedient
- Linie 3 verkehrt konsequent via Biberist Waldstrasse (Eliminierung der heutigen Umwegfahrten via Bleichenberg an Sonntagen)
- Zuchwil Sportzentrum und Rüttenen konsequent im 30'-Takt bedient, Wegfall der Umwegfahrten via Oberdorf für Rüttenen (Entkoppelung von Linie 1)
- Solothurn HB – Solothurn Brühl konsequent im 30'-Takt bedient
- Anschlussoptimierung Linie 7 in Herzogenbuchsee v.u.n. Bern dank "Entspannung" des Fahrplanes
- Biberist Zentrum und Bleichenberg sowie Birchiquartier Zuchwil konsequent im 30'-Takt bedient (für Verbindungen v.u.n. Amthausplatz muss am HB umgestiegen werden)
- Attraktive Ausdehnung Abendangebot auf Postautolinie 12 für Riedholz, Hubersdorf, Niederwil, Günsberg und Balm b. Günsberg mit Abnahmen der Fernverkehrszüge in Solothurn (letzte Abfahrten: Mo/Di/Mi/So 21.35 Uhr, Do/Fr/Sa 23.35 Uhr)

## 5.5 Weitergehende Überlegungen und Aussichten

- Bahnstationen entlang der Jurasüdfuss-Linie

Der Kanton Solothurn wird die Optimierung der Bahnhofstandorte entlang dem Jurasüdfuss in einer separaten Planungsarbeit untersuchen. Für das Busangebot in der Region Solothurn könnten nach heutigem Kenntnisstand zwei Massnahmen von Bedeutung sein:

- Erste Priorität hat aus Sicht des Agglomerationsprogramms eine Verschiebung der heutigen Station Bellach ostwärts in den Bereich Grederhöfe.
- Zweite Priorität hat die Einrichtung einer neuen Station im Bereich Zuchwil.

Das vorgeschlagene Zielangebot für das Busnetz würde von einer allfälligen Verschiebung der Station Bellach direkt profitieren. Wenn diese Verschiebung realisiert wird, können die heutigen Endhaltestellen Rütli und Hübeli häufiger bedient werden, da die Linie 3 nicht mehr zur Bahnstation geführt werden muss. Vorstellbar ist beispielsweise, dass die Linie 2 konsequent die Endhaltestelle Hübeli und die Linie 3 konsequent die Endhaltestelle Rütli bedienen.

Eine neue Station im Bereich Zuchwil wird das Bus-Angebotskonzept nach heutiger Einschätzung kaum beeinflussen.

- Erschliessung Obachgebiet und Sonnenpark Solothurn

Mit dem Zielangebot wird eine konsequente und durchgehende Bedienung des Obachgebietes in Solothurn von Montag bis Samstag zwischen 6 und 20 Uhr vorgeschlagen. Auf eine Bedienung an Sonntagen und in Randstunden wird unter den heutigen Rahmenbedingungen bewusst verzichtet.

Sobald jedoch die absehbaren Nutzungen im Zusammenhang mit der Eröffnung der Westtangente und der Ansiedlung weiterer Wohnungen (die Stadt Solothurn besitzt insbesondere in diesem Gebiet grössere Landreserven für weitere Wohnnutzungen) realisiert werden, muss die ÖV-Erschliessung entsprechend ausgebaut werden. In diesem Sinne ist der Ausbau der ÖV-Erschliessung des Obachgebietes direkt an die Zusatznutzungen zu koppeln.

- Bereinigung RBS-Angebotskonzept auf der S8 Solothurn – Bern

Mit dem vorgeschlagenen Soll-Angebot für die Linie 3 werden Lohn-Ammannsegg und Biberist Bleichenberg an allen Wochentagen von der Betriebsaufnahme am Morgen bis Mitternacht mit dem Bus erschlossen<sup>6</sup>. Dies erlaubt grundsätzlich eine gänzliche Schliessung der heute nur im Abendbetrieb bedienten RBS-Stationen Ammannsegg und Bleichenberg. Damit könnte das Angebotskonzept der RBS-Linie Solothurn – Bern in den Randstunden "kundenfreundlich" bereinigt werden.

- Angebot an Kantonalen Feiertagen

Die im 2006 im Kanton Solothurn durchgeführte Kundenzufriedenheitsbefragung zeigt deutlich, dass das an den Kantonalen Feiertagen vorgehaltene Sonntagsangebot nicht befriedigt, da zahlreiche Erwerbstätige aus der Region Solothurn in benachbarten Kantonen arbeiten, in welchen die katholischen Feiertage als normale Werkstage gelten.

Die Begleitgruppe hat dieses Problem intensiv diskutiert und überlegt, ob an den Kantonalen Feiertagen ein reduziertes Werktagsangebot angeboten werden soll. Die Begleitgruppe ist aber insbesondere aus zwei Gründen von dieser Idee abgekommen:

- Mit dem definierten Zielangebot für die Sonntage wird ein Angebot vorgehalten, welches im Grossen und Ganzen auch den Bedürfnissen der regelmässigen Pendler Rechnung trägt.
- Ein spezielles Angebot für lediglich ca. 3 Tage pro Jahr kann nur mit einem überproportionalen Kommunikationsaufwand vermittelt werden. Im Extremfall müssten für diese 3 Tage separate Fahrplanfelder publiziert werden.

---

<sup>6</sup> Insbesondere für Lohn-Ammannsegg ist eine durchgehende Busbedienung angesichts der Anmarschwege und der topographischen Verhältnisse (Hanglage) mehr als gerechtfertigt.

## 5.6 Fahrplankonzepte

Im Anhang C sind Fahrplankonzepte für die verschiedenen Wochentage und Tageszeiten als Netzgrafiken dargestellt. Bemerkungen:

- Es handelt sich um "Fahrplankonzepte" und nicht um "Fahrplanprojekte".
- Im Rahmen der Detailplanung und Umsetzungen können sich durchaus noch Verschiebungen im Minutenbereich ergeben. Die Ausarbeitung der Detailfahrpläne ist Aufgabe der Betreiber.
- Die Fahrplankonzepte wurden von den Transportunternehmungen geprüft. Die technische und betriebliche Machbarkeit wurde bestätigt.
- Die Fahrzeiten (Abschnittszeiten) wurden dort angepasst, wo offensichtlich Handlungsbedarf besteht (z. B. zwischen Solothurn und Herzogenbuchsee).
- Die Fahrplankonzepte dienen in erster Linie als Nachweis dafür, dass das vorgeschlagene Zielangebot aus betrieblicher Sicht auch effizient umsetzbar ist und zeigen die Anschlussprioritäten in den wichtigsten Umsteigeknoten.
- Die Fahrplankonzepte bilden letztlich die Grundlage für die nachfolgende Kostenschätzung (z. B. Anzahl benötigte Fahrzeuge in Abhängigkeit der Wochentage und Tageszeiten).

## 6 Würdigung Zielangebot / Zielerreichung

In Kap. 4 wurden die aus der Schwachstellenanalyse und dem Agglomerationsprogramm abgeleiteten, übergeordneten Zielsetzungen für das Zielangebot formuliert. In diesem Kapitel wird beurteilt, ob und wie weit die wichtigsten Zielsetzungen erreicht werden.

- Zielsetzung     Bereinigung Linien- und Netzstruktur  
Beurteilung     Das vorgeschlagene Zielangebot erreicht die definierte Zielsetzung fast ausnahmslos. Einzig in den Randstunden am Abend sowie an Sonntagen tagsüber ergeben sich kleine Abweichungen, da die neue Linie 10 vorerst auf die Strecke HB – Biberist Post eingekürzt wird.
  
- Zielsetzung     Schliessen von Bedienungslücken bzw. Ausdehnung der Betriebszeiten  
Beurteilung     Das vorgeschlagene Zielangebot erreicht die definierte Zielsetzung ebenfalls praktisch vollumfänglich. Einzig die Bedienung des Obachgebietes in Solothurn weist im Sinne einer durchgehenden Erschliessung mit dem Zielangebot noch Lücken auf (siehe dazu auch Erläuterungen in Kap. 5.6).  

Die wesentlichsten Verbesserungen können wie folgt zusammengefasst werden:

  - Durchgehende Bedienung der heutigen Endhaltestellen Hübeli und Rütli in Bellach mindestens im 60'-Takt
  - Durchgehende Bedienung der potentialstarken Franziskanerstrasse in Bellach/Langendorf mindestens im 60'-Takt
  - Bedienung Bürgerspital mindestens im 30'-Takt an allen Wochentagen und zu allen Tageszeiten
  - Bedienung der Gebiete Biberist Bernstrasse und Bleichenberg, Zuchwil Birchi und Gerlafingen/Obergerlafingen mindestens im 60'-Takt an allen Wochentagen und zu allen Tageszeiten
  - Sinnvolles und attraktives Randstundenangebot auf der Postautolinie 12 nach Balm b. Günsberg in Abhängigkeit der Wochentage
  - Schliessen der Angebotslücken Solothurn Obachgebiet/Sonnenpark von Montag bis Samstag tagsüber, neu durchgehende Bedienung von 6 – 20 Uhr
  
- Zielsetzung     Zuverlässigkeit (Einhaltung publizierte Fahrpläne und Gewährleistung Anschlüsse)  
Beurteilung     Offensichtliche Probleme mit dem Einhalten der Fahrzeit bestehen auf den Linien 1 und 5/7. Im Korridor Solothurn Brühl – Herzogenbuchsee wurde die Fahrzeit je Richtung um jeweils 3 Minuten erhöht. Mit dem Zielangebot kann damit ein stabiler Fahrplan vorausgesetzt werden. Auf der Linie 1 könnte das Problem nur mit zusätzlichem Fahrzeugeinsatz und damit mit einem massiven Kostensprung gelöst werden. In diesem Fall kann deshalb nur mit "kosmetischen" Korrekturen reagiert werden. Der BSU hat bereits für den Fahrplan 2007 entsprechende Massnahmen eingeleitet. Wie sich die eingeleiteten Korrekturmassnahmen in der Praxis bewähren, kann noch nicht beurteilt werden.

#### Fazit

Die wesentlichen Zielsetzungen werden mit dem vorgeschlagenen Zielangebot praktisch vollumfänglich erreicht.

Das mit dem Zielangebot vorgeschlagene Angebotskonzept für den ÖV auf der Strasse in der Region Solothurn stellt eine echte Alternative zum MIV dar. Insbesondere an Wochenenden und in den Randstunden am Abend wird neu ein Angebot vorgehalten, das über die verkehrspolitische Funktion der Grundvorsorge hinausgeht und ein konsequentes Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr möglich macht.

Das zu erwartende Verkehrswachstum in der Region Solothurn infolge der steigenden Mobilitätsbedürfnisse kann wirksam auf den ÖV verlagert werden. Das definierte Zielangebot trägt damit massgeblich dazu bei, dass die Strassen in Zukunft nicht überlastet werden und auf weitere, teure Infrastrukturausbauten verzichtet werden kann. Die Zielvorgaben des Agglomerationsprogramms werden erreicht.

## 7 Kostenschätzungen und Finanzierung

### 7.1 Übersicht (Fahrplanjahr)

#### Aufwand heutiges Busangebot in der Region Solothurn

<b>Total</b>	<b>11'400'000</b>
--------------	-------------------

#### Mehraufwand durch Zielangebot

BSU Mo - Fr tagsüber	1'140'000
BSU Sa tagsüber	410'000
BSU So tagsüber	460'000
BSU Mo - So Randstunden	1'120'000
PAD Mo - Fr Morgenspitze	30'000
PAD Mo - So Randstunden	70'000
Erschliessung Weissensteinbahn Sonntag	70'000
<b>Total</b>	<b>3'300'000</b>

#### Mehreinnahmen aus Billettverkauf infolge Zielangebot

	<b>KDG 1*</b>	
BSU Mo - Fr tagsüber	0.40	460'000
BSU Sa tagsüber	0.25	100'000
BSU So tagsüber	0.10	50'000
BSU Mo - So Randstunden	0.10	110'000
PAD Mo - Fr Morgenspitze	0.40	10'000
PAD Mo - So Randstunden	0.10	10'000
Erschliessung Weissensteinbahn Sonntag	0.10	10'000
<b>Total</b>		<b>750'000</b>

1\* Kostendeckungsgrad

#### Kostenbeteiligung durch Dritte infolge Zielangebot

<b>Total</b>	<b>300'000</b>
--------------	----------------

#### Mehreinnahmen aus Billettverkauf und Kostenbeteiligung durch Dritte

<b>Total</b>	<b>1'050'000</b>
--------------	------------------

#### Zusätzlicher Abgeltungsbetrag nach Einnahmen aus Billettverkauf und Kostenbeteiligung durch Dritte

<b>Total</b>	<b>2'250'000</b>
<b>Anteil Kanton (55%)</b>	<b>1'240'000</b>
<b>Anteil Gemeinden (45%)</b>	<b>1'010'000</b>

Abb. 7 Übersicht Kostenschätzung und Finanzierung

Die Kostenschätzungen beruhen auf folgenden Annahmen:

- Vollkosten pro eingesetztem Fahrzeug und Betriebsstunde: Fr. 110.--
- Betriebsdauer Tagesbetrieb: 14 Stunden (6 – 20 Uhr)

- Betriebsdauer Verdichtung Spitzenzeiten Morgen und Abend: 5 Stunden (6.15 – 8.15, 16.00 – 19.00)
- Betriebsdauer Verdichtung Spitzenzeit Mittag: 2 Stunden (11.30 – 13.30)
- Betriebsdauer Randstunden: 4 Stunden (20 – 24 Uhr)
- 253 Montage bis Freitage / 52 Samstage / 60 Sonntage

Der gesamte Mehraufwand beläuft sich also auf eine Grössenordnung von 3.3 Mio. Franken. Ca. 1.05 Mio. Franken können als Einnahmen aus Billettverkäufen und Beteiligungen Dritter erwartet werden.

Das Zielangebot führt letztlich zu einem zusätzlichen Abgeltungsbeitrag in der Grössenordnung von 2.25 Mio. Franken. Davon entfallen auf den Kanton rund 1.25 Mio. Franken (55%) und auf die Gemeinden rund 1.00 Mio. Franken (45%).

## 7.2 Wichtigste Kostenmodule

Die nachfolgende Tabelle zeigt einen groben Überblick über die wichtigsten, zusätzlichen Kostenmodule des Zielangebots. Ebenfalls ersichtlich in der Tabelle ist, an welchen Wochentagen und in welchen Tageszeiten die relevanten Kosten anfallen.

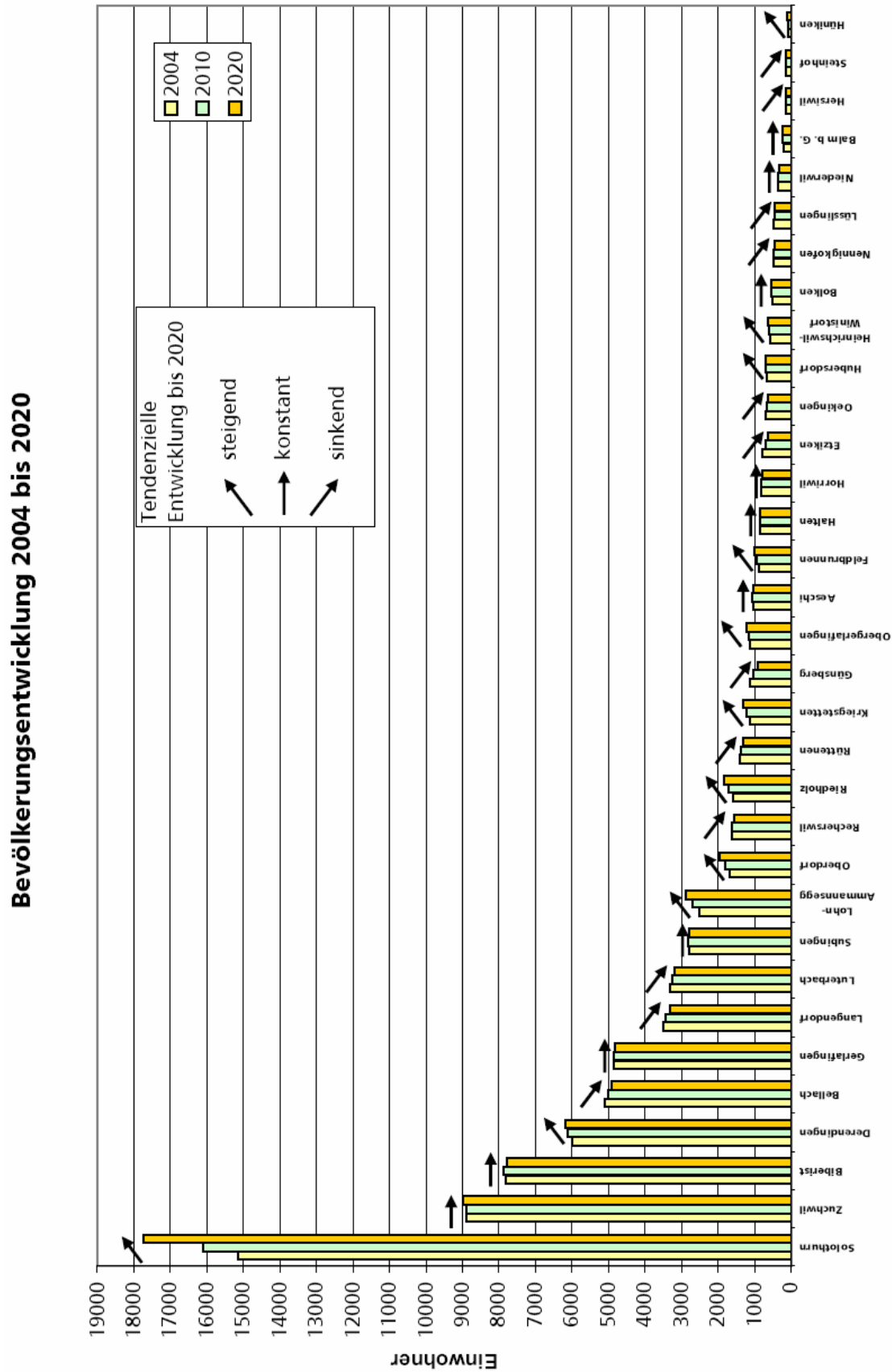
		Zeitliche Angebotsausbauten/ Angebotsverbesserungen				Total
		Mo - Fr tagsüber	Sa tagsüber	So tagsüber	Mo - So Rand- zeiten	
Neue Linie 10	- Ersatz Linie 2 im Abschnitt Biberist	X	X	X	X	750'000
	- Schliessung Angebotslücken Abschnitt Sonnenpark	X	X			170'000
Zusatzkosten Linien 5/7		X	X		X	430'000
Ausdehnung 30'-Takt Brühl				X	X	230'000
Taktverdichtungen Linie 1		X	X	X		290'000
Angebotsoptimierung- und -ausbau Linie 4 Ast Rüttenen				X	X	220'000
Ausdehnung 30'-Takt Bellach				X	X	190'000
Betriebsausdehnung Linie 3					X	160'000

Abb. 8 Übersicht wichtigste Kostenmodule

Besondere Erläuterungen bedürfen die Zusatzkosten auf den Linien 5/7. Bereits im Fahrplan 2007 muss auf den Linien 5/7 bedingt durch die Baustellen im Raum Solothurn ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden, da die heutigen Fahrpläne nicht mehr zuverlässig eingehalten werden können. Es zeichnet sich aufgrund der Verkehrsentwicklung ab, dass für die zukünftigen Fahrplanperioden auf den Linien 5/7 auch für die Aufrechterhaltung des heutigen Angebotskonzeptes das zusätzliche Fahrzeug weiter eingesetzt werden muss. Die auf dieses Fahrzeug entfallenden Kosten werden somit unabhängig vom Zielangebot so oder so auch weiterhin anfallen.

# **A N H A N G**

## A Bevölkerungsprognose 2004 – 2020 der Gemeinden im Raum Solothurn



## B Relevante Pendlerströme 2000 innerhalb der Region Solothurn

von \ nach	Aeschi	Bellach	Biberist	Bolken	Derendingen	Etziken	Gerlafingen	Heinrichswil-Winistorf	Hersiwil	Horriwil	Hüniken	Kriegstetten	Langendorf	Lohn-Ammannsegg	Lüsslingen	Luterbach	Nennigkofen	Oberdorf	Obergerlafingen	Rechterswil	Rüttenen	Solothurn	Steinhof	Subingen	Zuchwil	Total	
Aeschi					18	13																62			25	118	
Bellach			45		44								72										725			130	1016
Biberist		41			100		126						41	69									809			198	1384
Bolken			6		11	9																	43	11	9	89	
Derendingen		40	161				49									43							639	64	248	1244	
Etziken		6	15		13											6							63	11	26	140	
Gerlafingen		27	161		80																		311	27	127	733	
Heinrichswil-W'torf			12		6		10					7				8							33	10	12	98	
Hersiwil					2	5	4	5					2										16		5	39	
Horriwil			8		14		9					8											75	23	22	159	
Hüniken		1				4	1									1							11	3	3	24	
Kriegstetten			32		25		14									13							104	14	39	241	
Langendorf		73	39		28														25				601		70	836	
Lohn-Ammanns.			80		17		28						15										234		49	423	
Lüsslingen		5	3				4											6					49		17	84	
Luterbach		33	60		65		29																342		137	666	
Nennigkofen		3	7				3						4	27									49		7	100	
Oberdorf		35	9										48										280		21	393	
Obergerlafingen			47		14		53					7											100	9	24	254	
Rechterswil			53		44		39					15											141	14	65	371	
Rüttenen		24	11		13								26										273		26	373	
Solothurn		210	131		166								130												360	997	
Steinhof					2																		7	4	2	15	
Subingen			50		75	22	28									25							259		97	556	
Zuchwil		97	183		212		52						55			79							1124			1802	
Total	0	595	1113	0	949	53	449	5	0	0	0	37	393	69	27	175	6	25	0	0	0	6350	0	190	1719		

     > 400

     300 - 400

     200 - 300

     100 - 200

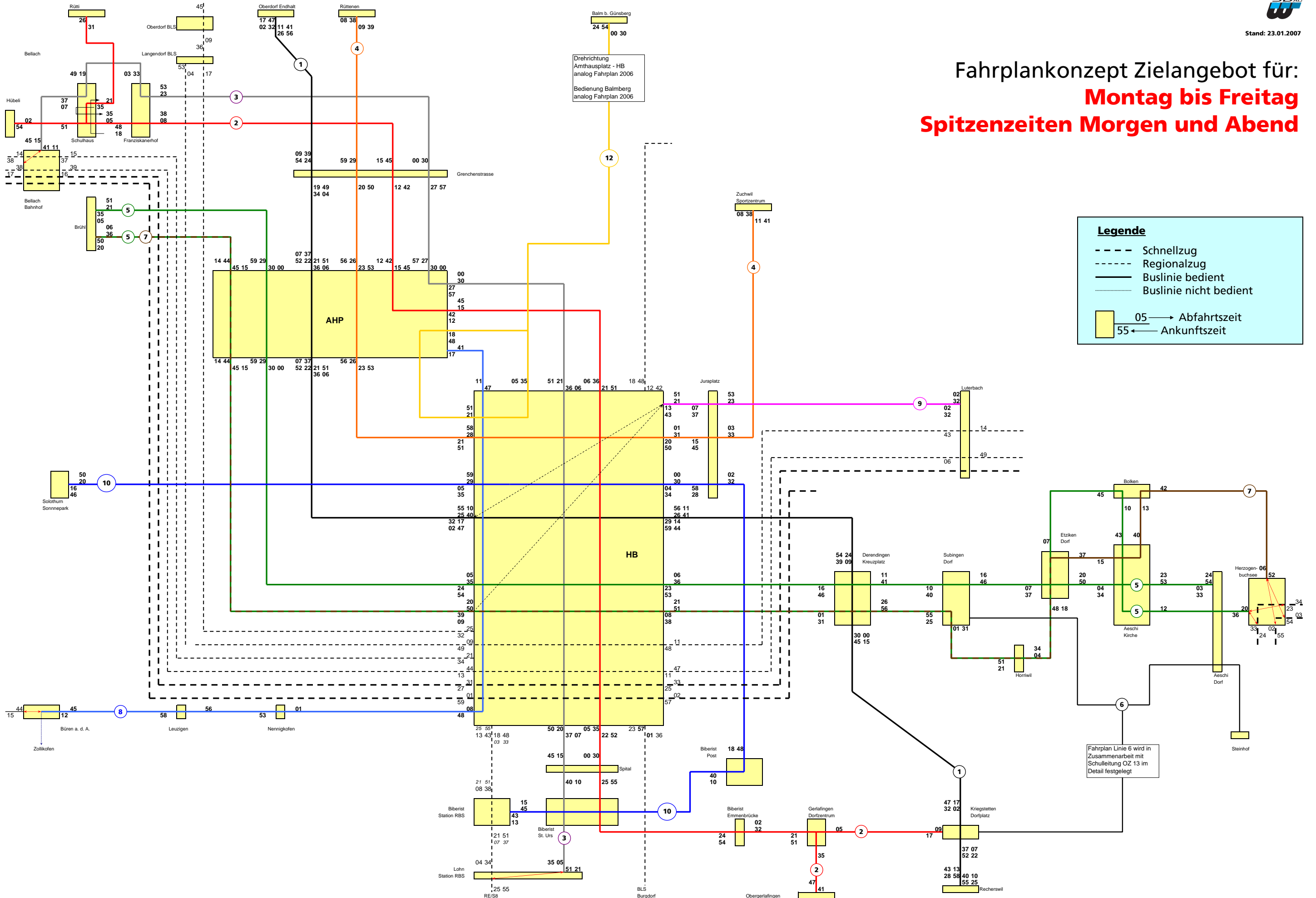
### Bemerkung

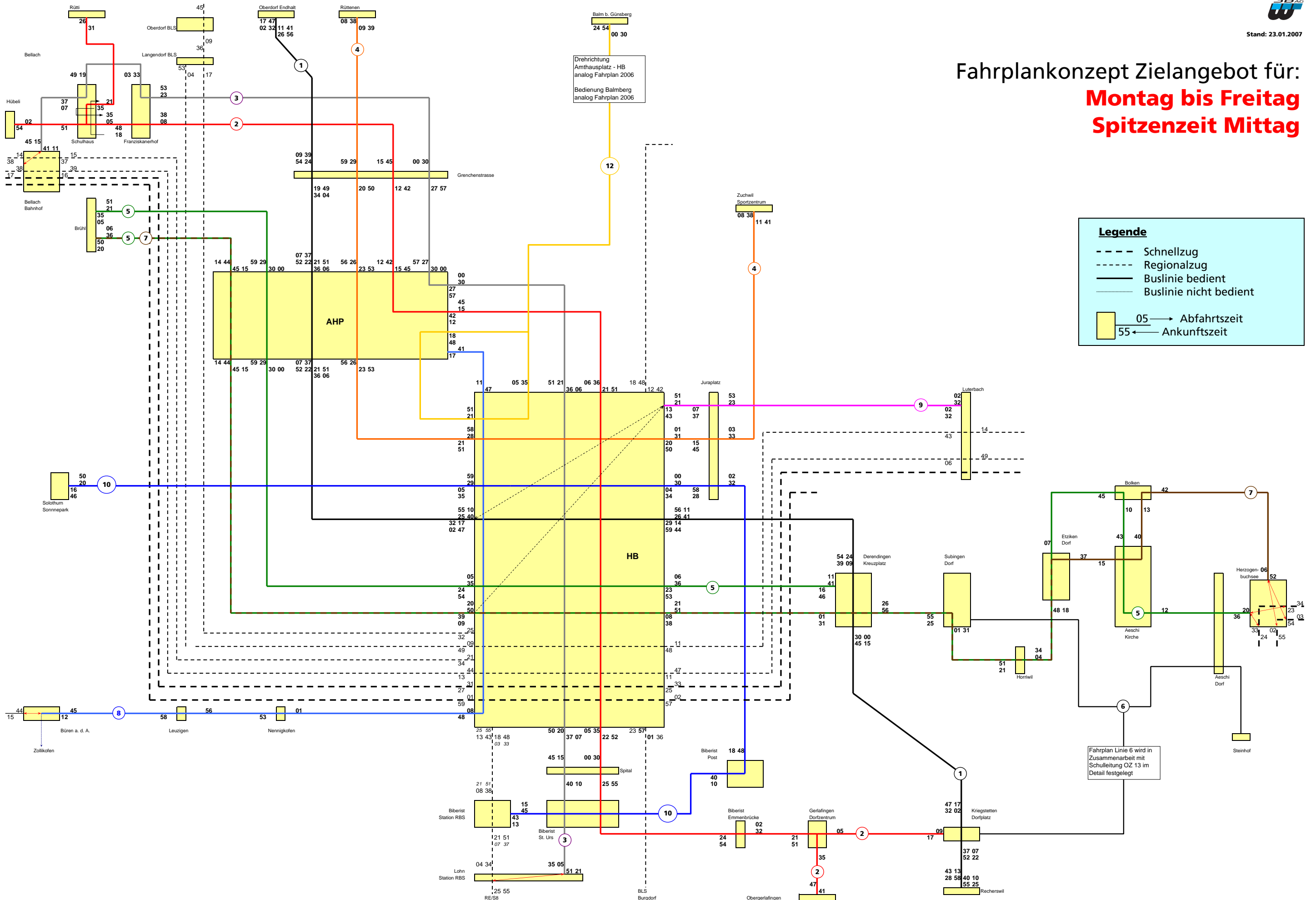
Die Gemeinden entlang der Postautolinie 12 auf den Balmberg sowie Halten und Oekingingen wurden erst zu einem späteren Zeitpunkt in die Planung aufgenommen. Auf eine Ergänzung der Pendlerströme wurde deshalb verzichtet. Grundsätzlich zeigt sich aber dasselbe Bild wie für die "BSU-Gemeinden".

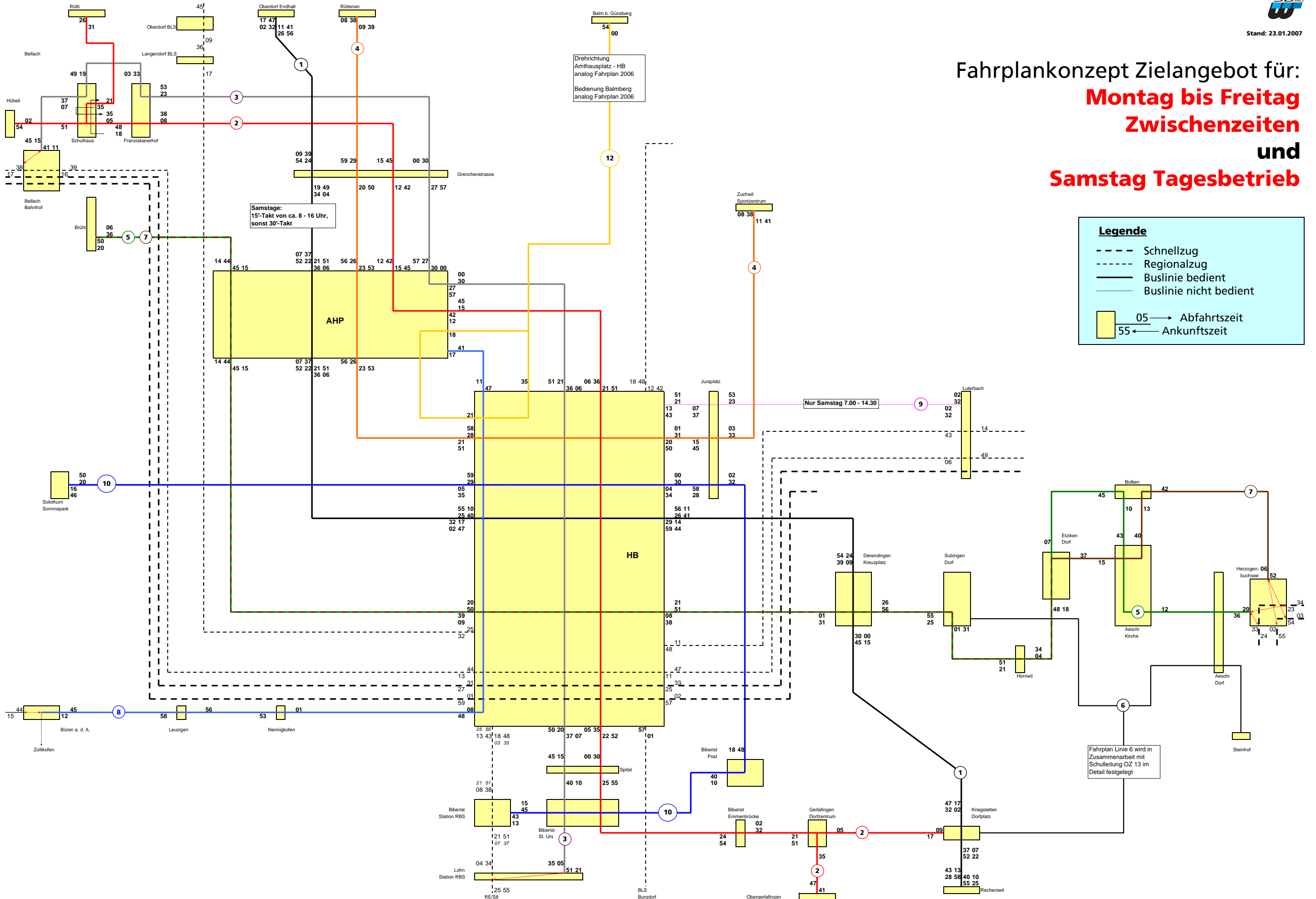
## **C Fahrplankonzepte Zielangebot**



Stand: 23.01.2007

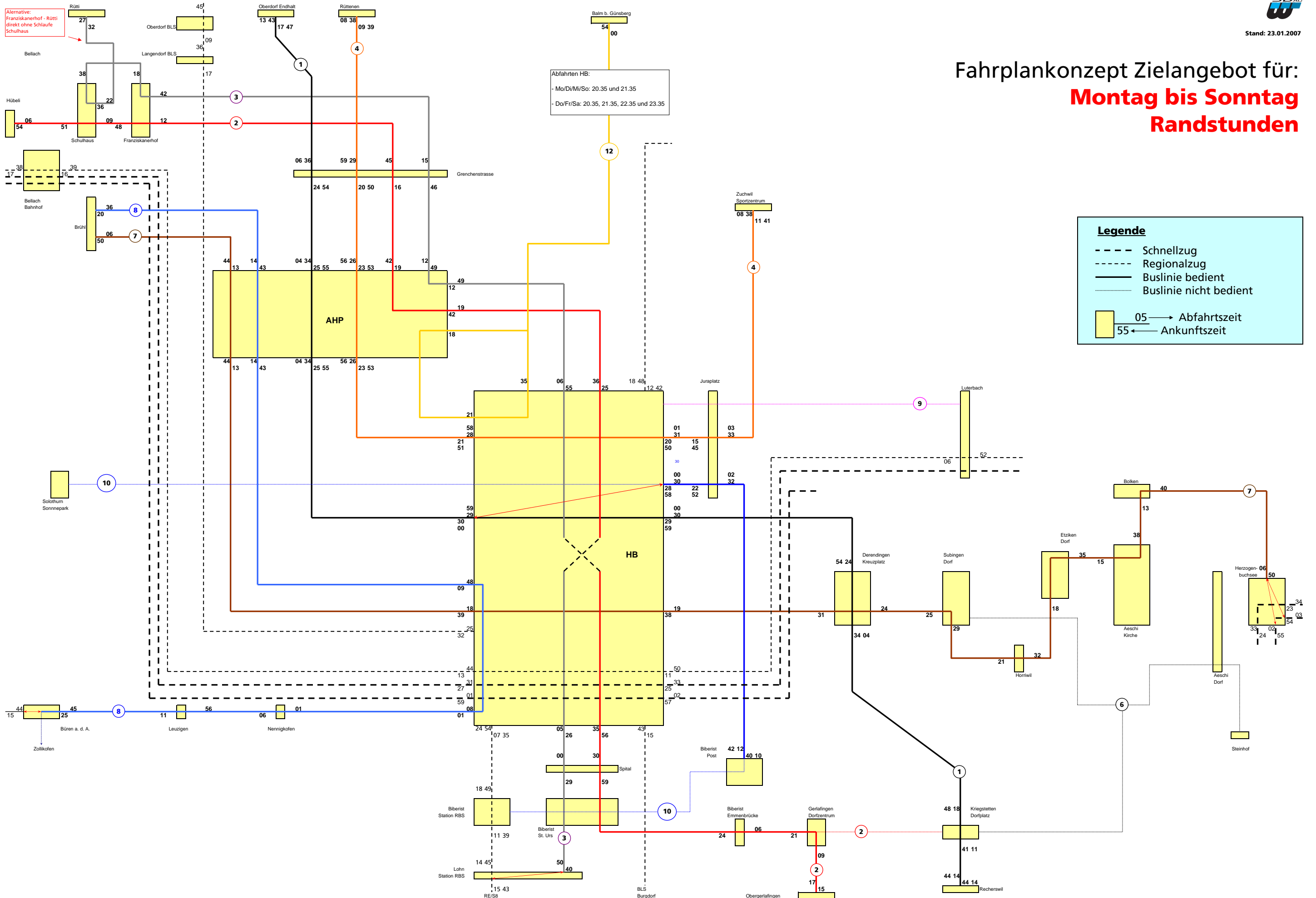








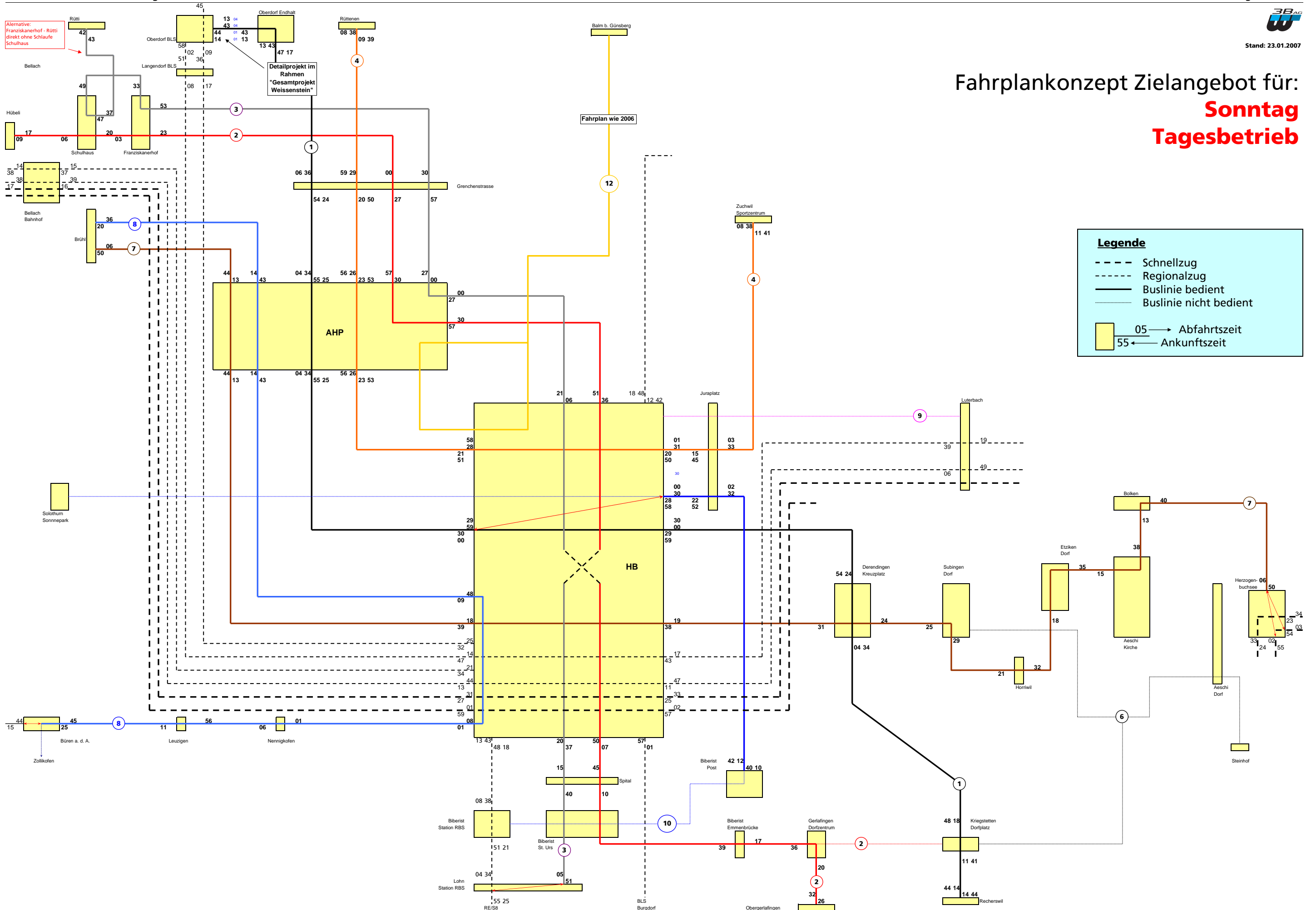
Stand: 23.01.2007



# Fahrplankonzept Zielangebot für: Montag bis Sonntag Randstunden



Stand: 23.01.2007



# Fahrplankonzept Zielangebot für: **Sonntag Tagesbetrieb**

**Legende**

- - - Schnellzug
- - - Regionalzug
- Buslinie bedient
- ⋯ Buslinie nicht bedient

05 → Abfahrtszeit  
55 ← Ankunftszeit