

**Amt für Verkehr und Tiefbau**

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

## **Überprüfung Busangebot Region Solothurn**

# Auswertung der Mitwirkung

Erstelldatum	12. August 2019
Ersteller	Alexandre Keller, AVT Roland Haldemann, 3B AG

**Inhalt**

1. Überprüfung Busangebot Region Solothurn .....	3
2. Ergebnisse der Planungsarbeiten .....	4
3. Mitwirkung im Überblick .....	5
4. Eingaben im Detail .....	6
4.1. Gemeinden repla espaceSOLOTHURN .....	6
4.2. Gemeinden Kanton Bern .....	27
4.3. Öffentliche Verwaltungsstellen .....	28
4.4. Transportunternehmen .....	29
4.5. Schulen .....	31
4.6. Weitere .....	33
5. Fazit und weiteres Vorgehen .....	36
5.1. Module der 1. Etappe .....	36
5.2. Module der 2. Etappe .....	36

**Abkürzungen**

ARP	Amt für Raumplanung
AS STEP 2035	Ausbauschnitt des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur 2035
ASM	Aare Seeland mobil AG
AVT	Amt für Verkehr und Tiefbau
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
BSU	Busbetrieb Solothurn und Umgebung AG
HB	Hauptbahnhof
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OWO	Oberstufe Wasseramt Ost
OZ 13	Oberstufenzentrum 13 in Subingen
OZ DELU	Oberstufenzentrum Derendingen/Luterbach in Derendingen
PW	Personenwagen
RBS	Regionalverkehr Bern – Solothurn AG
RE	Regioexpress
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
Sek	Sekundarschule
SMB	Solothurn – Moutier-Bahn

## **1. Überprüfung Busangebot Region Solothurn**

Das Busangebot in der Region Solothurn wurde letztmals zum Fahrplan 2009 grundsätzlich angepasst und ausgebaut. Seither erfolgten punktuelle Weiterentwicklungen. Die Nachfrage hat sich positiv entwickelt, was in erster Linie auf den damaligen Angebotsausbau zurückzuführen ist. Die positiven Effekte des Ausbaus widerspiegeln sich auch in einer höheren Kundenzufriedenheit im Vergleich zur Zeit vor 2009.

Trotz dieser grundsätzlich guten Positionierung des Busangebots besteht Potenzial zur Verlagerung des Verkehrs vom MIV auf den ÖV. Das Agglomerationsprogramm Solothurn der dritten Generation hält zu diesem Thema fest, dass das Angebot bei den bestehenden Bus- und Bahnlinien zu optimieren und der ÖV als Alternative zum MIV zu fördern sei.

Im Verlauf des Jahres 2018 wurde das heutige Buskonzept in der Region Solothurn überprüft. Auf dieser Grundlage wurde in der Folge ein optimiertes Konzept erarbeitet. Damit wird das Ziel verfolgt, den Modal-Split ÖV zu verbessern.

Das Projekt hatte einerseits einen mittel- und langfristigen Fokus und sollte die Frage beantworten, wie das Busangebot ab ca. 2025 und darüber hinaus unter Berücksichtigung von verschiedenen Entwicklungen (Siedlung, Arbeitsplatzgebiete, Bevölkerung, Bahnangebot und weitere) grundsätzlich zu konzipieren ist. Andererseits war das Projekt kurzfristig angelegt, indem es für den Fahrplan 2020 ein erstes Paket an aufwärtskompatiblen Verbesserungsmaßnahmen vorschlagen sollte.

Die Projektleitung lag bei der Abteilung öffentlicher Verkehr im kantonalen Amt für Verkehr und Tiefbau. Die Analyse- und Planungsarbeiten wurden von der Bahn + Busberatung AG 3B in Bern durchgeführt. Eine Arbeitsgruppe mit Vertretungen aus der kantonalen Verwaltung, den betroffenen Transportunternehmen, einzelnen Gemeinden und der repla espaceSOLOTHURN unterstützte die Planungsarbeiten. Eine Begleitgruppe mit Vertretern aus der kantonalen Verwaltung, der repla und der Transportunternehmen begleitet das Projekt strategisch.

Voraussetzung für eine Umsetzung der vorgeschlagenen Optimierungen ist die Bereitstellung entsprechender finanzieller Mittel im Rahmen des kantonalen ÖV-Budgets. Die ÖV-Mittel sind nach wie vor auf dem Stand 2015 plafoniert.

## 2. Ergebnisse der Planungsarbeiten

Die Planungsergebnisse und die vorgeschlagenen Optimierungsmodule sind im Bericht für die Mitwirkung vom 14. September 2018 detailliert beschrieben.

Der Bericht enthält folgenden Etappierungsvorschlag zur Umsetzung der einzelnen Module:

Etappierung der Optimierungsmodule
<p><b>Module der 1. Etappe – Angebotskonzept 2020</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Linie 1: Verdichtung Derendingen – Solothurn in der Hauptverkehrszeit am Morgen und Abend von Montag bis Freitag</li> <li>- Linien 5/7: Fahrplanstabilisierung Solothurn – Herzogenbuchsee; durchgehender Viertelstundentakt Solothurn – Subingen von Montag bis Freitag bis ca. 20 Uhr; Weiterführung aller Verdichtungskurse ab Aeschi nach Herzogenbuchsee</li> <li>- Linie 6: Einführung eines Abend- und Sonntagsangebots auf dem Allmend-Ast</li> <li>- Linie 9: Ausdehnung der Betriebszeiten am Morgen von Montag bis Samstag und am Samstagnachmittag bis ca. 20 Uhr</li> <li>- Linie 16: Moderater Ausbau in der Hauptverkehrszeit am Morgen und Abend von Montag bis Freitag</li> <li>- Innere Tangentiallinie: Neue Buslinie Luterbach – Derendingen – Biberist – Gerlafingen von Montag bis Freitag</li> <li>- Äussere Tangentiallinie: Neue Buslinie Deitingen – Subingen – Horriwil – Oekingen – Kriegstetten – Recherswil – Obergerlafingen – Gerlafingen in der Hauptverkehrszeit am Morgen und Abend von Montag bis Freitag</li> </ul> <p><b>Module der 2. Etappe – Mittelfrithorizont ca. 2025</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Linien 3, 6 und 9: Verbinden der Linienabschnitte Lohn – Biberist (heute Linie 3), Biberist – Solothurn (heute Linie 6) und Solothurn – Luterbach (heute Linie 9) zu einer neuen durchgehenden Linie; Verlängerung ab Luterbach nach Riedholz via Attisholz</li> <li>- Neue Linie nach Gerlafingen: Führung heutige Linie 3 ab Biberist nach Gerlafingen – Kriegstetten (anstatt nach Lohn); ergibt zusammen mit der Linie 2 den Viertelstundentakt für Gerlafingen; Führung aller Kurse der Linie 2 nach/von Zielebach und der Linie 3 nach/von Kriegstetten; ergibt für beide Ziele den Halbstundentakt</li> <li>- Innere Tangentiallinie: Verlängerung ab Luterbach nach Riedholz via Attisholz</li> <li>- Linie 12: Einkürzung auf den Abschnitt Riedholz – Balm/Balmberg mit Einrichtung eines Umsteigepunkts mit der ASM-Linie 413 in Riedholz im Zusammenhang mit dem geplanten ASM-Viertelstundentakt Solothurn – Flumenthal; Angebotsverbesserungen Riedholz – Balm/Balmberg</li> <li>- Stadtbuslinie 1: Solothurn HB (Süd) – Zuchwil – Riverside – Solothurn HB (Nord) – Solothurn Allmend (ungefähr heutige Linie 6 zwischen Solothurn und Zuchwil) als Hauptlinie mit dichtem Angebot</li> <li>- Stadtbuslinie 2: Zuchwil Brunnmatt – Zuchwil – Zuchwil Blumenfeld – Solothurn HB (Nord) – Solothurn Dürnbach mit Quartierbuscharakter mit einem Grundangebot für heute ungenügend erschlossene Gebiete</li> </ul>

### 3. Mitwirkung im Überblick

Gegenstand der Mitwirkung war der Bericht vom 14. September 2018. Für die Gemeinden wurden in einem separaten Dokument zusätzlich die finanziellen Auswirkungen des Angebotskonzepts 2020 abgeschätzt.

Die Mitwirkung dauerte vom 14. September bis 16. November 2018. Die ursprünglich festgesetzte Frist vom 2. November 2018 wurde auf Wunsch von mehreren Gemeinden um zwei Wochen verlängert.

Am 25. September 2018 fand in Zuchwil unter der Schirmherrschaft der repla espaceSOLOTHURN eine Informationsveranstaltung statt.

Nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die zur Mitwirkung eingeladenen Institutionen und deren Teilnahme:

<b>Eingeladene Institutionen</b>		<b>Teilnahme</b>
Gemeinden repla espaceSOLOTHURN	41	25
Gemeinden Kanton Bern	3	1
Regionalplanung	3	0
Öffentliche Verwaltungsstellen	5	1
Transportunternehmen	6	3
Schulen	4	1
Weitere	2	1
<b>Total</b>	<b>64</b>	<b>32</b>

#### 4. Eingaben im Detail

Nachfolgend sind alle Mitwirkungseingaben aufgelistet. Dabei wird jeweils angegeben, auf welches Optimierungsmodul inkl. Etappierung gemäss Kapitel 2 sich eine Eingabe bezieht. Wenn eine Eingabe nicht ein Modul, sondern einen anderen Gegenstand zum Thema hat, wird ein entsprechendes Stichwort angegeben. Zu jeder Eingabe findet sich eine Stellungnahme aus Sicht der Abteilung öffentlicher Verkehr des Amts für Verkehr und Tiefbau.

##### 4.1. Gemeinden repla espaceSOLOTHURN

###### Einwohnergemeinde Aeschi

Eingabe	Stellungnahme AVT
<p><b>Linien 16 und 5/7</b> 1. Etappe</p> <p>1 Der Burgäschisee ist als Naherholungsgebiet bekannt. Aeschi spricht sich daher für eine bessere ÖV-Anbindung der Linie 16 in den Nebenverkehrszeiten Montag bis Freitag und am Wochenende aus.</p> <p>2 Für Aeschi ist es wichtig, dass das Umsteigen von der Linie 16 auf die Linien 5 und 7 gewährleistet ist.</p>	<p>Der im Bericht vorgeschlagene Ausbau auf der Linie 16 beschränkt sich unter Berücksichtigung des Fahrgastpotenzials und unter Wahrung der heutigen Schülertransporte auf die Hauptverkehrszeiten Montag bis Freitag und zielt dabei auf eine Verbesserung für Pendelnde ab. Die Entwicklung des mittel- und längerfristigen Angebotsniveaus (Ausdehnung oder Reduktion) wird abhängig sein von der Nachfrageentwicklung und den finanziellen Möglichkeiten des Kantons.</p> <p>Der Fahrplanvorschlag priorisiert gestützt auf die Wunschlinien der Pendler und Schüler die Anschlüsse mit der Linie 1 in Kriegstetten nach/von Solothurn. In Aeschi sind die Anschlüsse zwischen den Linien 16 und 5/7 soweit als möglich berücksichtigt worden.</p>

###### Gemeinde Balm b. G.

Eingabe	Stellungnahme AVT
<p><b>Linie 12</b> 2. Etappe</p> <p>1 Balm lehnt eine Umstellung auf den Viertelstundentakt bei der ASM und die damit verbundene Einstellung der PostAuto-Linie 12 bis nach Solothurn insbesondere aus den folgenden Gründen ab:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Heute besteht eine umsteigefreie Verbindung für den Unterleberberg nach Solothurn. Ein Umsteigen auf dieser kurzen Strecke führt zu längeren Reisezeiten, ist für Personen mit eingeschränkter Mobilität umständlich und kann zu einer Abwanderung von ÖV-Fahrgästen führen. Letzteres widerspricht der im Legislaturplan des Regierungsrats enthaltenen Optimierung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr.</li> <li>- Die direkte Anbindung an den Amthausplatz in Solothurn und damit die direkte Einkaufsmöglichkeit ohne Benutzung des PW fällt weg. Wiederum sind mobilitätseingeschränkte Personen besonders betroffen.</li> <li>- Die Verbindung Solothurn – Balmberg ist für</li> </ul>	<p>Die Planungsregion Nordwestschweiz hat im Ausbauschnitt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur des Bundes (AS STEP 2035) den Viertelstundentakt auf der ASM-Linie 413 zwischen Solothurn und Flumenthal eingegeben. Damit soll der in Zukunft erwarteten Überlast in diesem Korridor begegnet werden. Um eine Konkurrenzierung mit gleichzeitigen Fahrten von ASM und PostAuto zu vermeiden, ist im AS STEP 2035 eine Einkürzung der Linie 12 mit Anschluss an die ASM vorgesehen. Heute ergänzen sich ASM und PostAuto, indem in Solothurn unterschiedliche Zuganschlüsse angeboten werden. Mit dem Viertelstundentakt kann die ASM auch die PostAuto-Anschlüsse gewährleisten. Entsprechend wurden bei der Überprüfung des Busangebots in der Region Solothurn sowohl der Viertelstundentakt auf der ASM als auch die Linieneinkürzung des PostAutos als mittel- bis langfristige Randbedingungen hinterlegt.</p>

<p>die touristischen Angebote auf dem Balmberg zentral. Mit Blick auf die beschränkte Anzahl an Parkplätzen auf dem Balmberg ist auch hier der ÖV-Anteil am Gesamtverkehr zu optimieren; die vorgesehene Einkürzung bewirkt das Gegenteil.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2 Der Balmberg darf mit Ausnahme der Randzeiten und der Hauptverkehrszeit bis 8 Uhr keinesfalls komplett vom ÖV abgekoppelt werden.</li> <li>3 Das Angebot ist insbesondere auf den Tourismus mit Hauptnutzung am Wochenende auszurichten. Balm beantragt samstags tagsüber eine stündliche Bedienung des Balmbergs analog zum vorgeschlagenen Sonntagsangebot.</li> <li>4 Es sollen weiterhin Fahrten von Balm auf den Balmberg entweder direkt oder mit schlanken Anschlüssen in Günsberg möglich sein.</li> <li>5 Vorbehältlich der Ausführungen zur Einkürzung der Linie 12 favorisiert Balm beim Angebotskonzept auf der Linie 12 eine Kombination der im Mitwirkungsbericht zur Diskussion gestellten Varianten 1 und 2:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Viertelstundentakt Balm – ASM mit Anschluss nach Solothurn ohne Bedienung des Balmbergs in der morgendlichen Hauptverkehrszeit.</li> <li>- Drei viertelstündlich versetzte Kurse mit einer Taktlücke pro Stunde Balm – ASM und stündliche Bedienung des Balmbergs in der abendlichen Hauptverkehrszeit.</li> <li>- Halbstundentakt Balm – ASM und Zweistundentakt auf den Balmberg in den Nebenverkehrszeiten.</li> </ul> </li> <li>6 Die vorgesehene Erschliessung von Balm zu den Randzeiten Montag bis Samstag im Halbstundentakt und sonntags im Stundentakt wird begrüsst.</li> </ol>	<p>Nach Vorliegen des definitiven AS STEP 2030-Pakets und gestützt auf die Weiterplanung des ASM-Angebots sowie auf die Mitwirkungsangaben wird das mittel- bis langfristige Busangebot am Unterleberberg weiter konkretisiert und die Ergebnisse des vorliegenden Buskonzepts werden nochmals überprüft. Die interessierten Unterleberberger Gemeinden werden in diese Arbeiten einbezogen.</p> <p>Ein Bedienungsverzicht des Balmbergs ist im vorliegenden Buskonzept nicht vorgesehen.</p> <p>Für den Tagesbetrieb am Samstag sind wie unter der Woche in den Nebenverkehrszeiten Kurse auf den Balmberg und ein Halbstundentakt zwischen Balm und der ASM vorgesehen. Die Entwicklung des mittel- und längerfristigen Angebotsniveaus (Ausdehnung oder Reduktion) wird abhängig sein von der Nachfrageentwicklung und den finanziellen Möglichkeiten des Kantons.</p> <p>Mit dem vorgeschlagenen Angebot kann die heutige Anzahl an Direktverbindungen Balm – Balmberg weiterhin angeboten werden.</p> <p>Eine Kombination der Variante 1 und 2 wurde von PostAuto am Infoanlass vom 25. September 2018 vorgestellt. Das AVT hat dazu am 26. September 2018 ergänzende Informationen an Balm geliefert. Das Anliegen wird im Rahmen der mittel- und langfristigen Konkretisierung der Linie 12 (vgl. Stellungnahme zur Eingabe 1) geprüft.</p> <p>Kenntnisnahme</p>
--	---

**Einwohnergemeinde Bellach**

Eingabe	Stellungnahme AVT
<p><b>Bericht und Mitwirkung</b> 1. &amp; 2. Etappe</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 Bellach hat keine Einwände gegen die Vernehmlassungsunterlagen.</li> </ol>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p><b>Linien 2 und 3</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2 Die Busanbindung von Bellach ist gut und zweckmässig.</li> </ol>	<p>Kenntnisnahme</p>
<ol style="list-style-type: none"> <li>3 Vorteilhaft ist v. a. die Integration der Schülertransporte im Schulkreis Bellach/Lommiswil/</li> </ol>	<p>Die Linie 2 hat übergeordnete Zwangspunkte (Bahnanschlüsse in Bellach und Solothurn, Ab-</p>

<p>Selzach in den ÖV. Wegen der dafür notwendigen Anpassung der Schulstundenpläne an den Busfahrplan ergeben sich jedoch relativ lange Mittagspausen von über zwei Stunden. Hier besteht Optimierungspotenzial bei künftigen Fahrplanüberarbeitungen.</p> <p><b>Haltestelle "Bellach, Breitenfeld"</b></p> <p>4 In der Nähe der Haltestelle "Bellach, Breitenfeld" wird im Rahmen der revidierten Ortsplanung ein grösseres Areal neu eingezont und darauf bis ca. 2020 eine neue Wohnüberbauung entstehen. Im Hinblick darauf plant die Gemeinde die notwendige Wendeschlaufe mit Haltestelle zu erstellen und erhofft sich dadurch zunehmende Passagierzahlen und den Fortbestand der Linie in der heutigen Form.</p>	<p>stimmung mit der Linie 3 zum Viertelstundentakt Solothurn – Biberist) und kann kurzfristig nicht geändert werden. Sobald das mittelfristige Fahrplankonzept der Bahn bekannt ist, kann auch das Fahrplankonzept der Linien 2 und 3 festgelegt werden. In diesem Rahmen kann eine Optimierung der Schülertransporte geprüft werden.</p> <p>Wir begrüssen die Initiative der Gemeinde sehr. Eine Wendeschlaufe bedeutet eine markante Verbesserung gegenüber dem heutigen Wendemanöver auf dem Knoten Breitenfeldstrasse/ Weiherstrasse. Bei der Gestaltung der Wendeschlaufe ist darauf zu achten, dass die neue Anlage für Gelenkbusse befahrbar ist.</p>
---	--

**Einwohnergemeinde Biberist**

Eingabe	Stellungnahme AVT
<p><b>Linien 2, 3 und 6</b> 2. Etappe</p> <p>1 Dem mittelfristigen Angebotskonzept wird grundsätzlich zugestimmt.</p> <p><b>Innere Tangentiallinie</b> 1. Etappe</p> <p>2 Die vorgeschlagene Tangentiallinie Wasseramt (Gerlafingen – Biberist – Derendingen – Luterbach-Attisholz) soll noch optimiert werden, insbesondere mit der Führung über das Papieri-Areal.</p> <p><b>Erschliessungslücken in Biberist</b></p> <p>3 Mit dem BSU soll die bessere Erschliessung der Quartiere Grütt, Giriz und Schachen (Gebiete entlang der Emme) besprochen werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Das Anliegen wird geprüft.</p> <p>Eine Feinerschliessung mit den BSU-Linien 2, 3 und 6 ist nicht möglich, da diese in ihrer Funktion als Regionallinien neben Biberist auch weitere Gemeinden an den Hauptbahnhof bzw. ans Zentrum Solothurn anbinden.</p>

**Gemeinde Buchegg**

Eingabe	Stellungnahme AVT
<p><b>Angebotsniveau Bucheggberg</b></p> <p>1 Das neue Konzept schlägt eine Angebotsdichte vor, von der Buchegg und der Bucheggberg nicht einmal zu träumen wagen. Gemäss AVT wird der Kostendeckungsgrad der bestehenden Bucheggberger-Linien nicht erreicht. Zudem ist das Angebot gemäss AVT im Bucheggberg in den letzten Jahren angepasst worden, wodurch der Bucheggberg von der jetzigen Optimierungsrunde quasi ausgeschlossen wird. Dies widerspricht der Aussage am Informationsanlass vom 25. September 2018, dass mit einer Angebotsverbesserung auch eine bessere Auslastung erreicht werde. Alle Angebote, welche im Bucheggberg je erweitert wurden, dienten letztlich dem Schülertransport. Die</p>	<p>Die drei Bucheggberger PostAuto-Linien wurden letztmals 2014 angepasst. Dabei ging es um die Integration der Schülertransporte in den ÖV und die gleichzeitige Anschlusssicherung für den Pendlerverkehr in Lohn-Lüterkofen und Bätterkinden. Das Angebot wurde unter Berücksichtigung des Fahrgastpotenzials moderat ausgebaut. Ohne Schülerverkehr als Rückgrat der drei Linien könnte das Angebot in seiner heutigen Form kaum aufrechterhalten werden. Obwohl das Angebotskonzept effizient ausgestaltet ist, bewegt sich die Kostendeckung auf sehr tiefem Niveau. Bereits die Aufrechterhaltung des bestehenden Angebots stellt eine Herausforderung dar.</p>

<p>Verlagerung vom MIV auf den ÖV war nie ein ernsthaft geprüftes Thema. Wenn der Kanton den ländlichen Charakter des Bucheggbergs erhalten will, muss er sich dies etwas kosten lassen, denn der geforderte Kostendeckungsgrad wird sich auch in Zukunft nicht erreichen lassen. Es ist eine politische Frage, inwieweit die Landbevölkerung auch noch beim Ausbau des ÖV bestraft werden soll.</p> <p><b>Zusätzlicher Schülerkurs Lüterkofen</b></p> <p>2 Buchegg stellt als Minimalforderung, dass mindestens die in der letzten Überprüfung geforderte Zusatzfahrt an den Standort Lüterkofen am Mittag mit Anschluss am Bahnhof Lohn-Lüterkofen nochmals geprüft und wenn möglich eingeführt wird. Damit könnte der Stundenplan der Kinder wesentlich verbessert werden. Im Gegenzug erklärt sich Buchegg solidarisch bereit, die durch das Buskonzept ausgelösten Zusatzkosten mitzutragen.</p>	<p>Das Busangebot des RBS wurde per Fahrplan 2018 ausgebaut. Die bedienten Gemeinden Messen, Schnottwil und Lüsslingen-Nennigkofen verfügen über ein im kantonalen Vergleich konkurrenzfähiges Angebot.</p> <p>Das Anliegen ist im Rahmen einer Erfolgskontrolle des PostAuto-Konzepts Bucheggberg zu prüfen.</p>
---	---

**Einwohnergemeinde Deitingen**

Eingabe	Stellungnahme AVT
<p style="text-align: right;">1. Etappe</p> <p><b>Äussere Tangentiallinie</b></p> <p>1 Deitingen steht dem ÖV grundsätzlich positiv gegenüber, sieht in der äusseren Tangente jedoch wenig Potential für die eigenen Einwohner. Die Tangente ist somit nicht von zentraler Bedeutung für Deitingen.</p> <p>2 Mangels Abstimmung mit den Schulstundenplänen bringt die Tangente den Schülern am OZ DELU Derendingen und OZ 13 Subingen keine Verbesserungen.</p> <p>3 Weiter erachtet Deitingen zwei Haltestellen, eine am Bahnhof und eine beim Dorfzentrum oder bei der Kirche, als genügend.</p> <p><b>Buserschliessung Solothurn und Olten</b></p> <p>4 Die Einwohner orientieren sich stark in Richtung Solothurn und Olten; entsprechend wünscht sich Deitingen eine bessere und umfangreichere Buserschliessung in diese beiden Richtungen.</p>	<p>Idee der äusseren Tangentiallinie ist eine direkte Anbindung an die Bahn nach/von Bern in Gerlafingen und nach/von Olten in Deitingen ohne Umweg via Solothurn. Als Ortschaft mit eigenem Bahnhof profitiert Deitingen zwangsläufig weniger von diesem Konzept, muss aber als Verknüpfungspunkt zwischen Bus und Bahn zwingend angefahren werden.</p> <p>Die Priorisierung der Bahnanschlüsse in Gerlafingen und Deitingen, der vorgesehene Stundenrhythmus und der vorgesehene Verzicht auf ein Angebot am Mittag führen dazu, dass der Fahrplan der Tangentiallinie nicht mit den Schulstundenplänen zusammenpasst.</p> <p>Das Anliegen wird zusammen mit der Gemeinde geprüft.</p> <p>Mit der halbstündlichen Bahnverbindung des SBB-Regionalverkehrs besteht bereits eine Verbindung nach Solothurn und Olten. Der Nutzen einer zusätzlichen Busverbindung ergänzend zum Bahnangebot wäre gering und eine solche gälte als Parallelverkehr mit gleicher Funktion, was nach der Grundangebotsverordnung zu vermeiden ist.</p>

**Einwohnergemeinde Derendingen**

Eingabe	Stellungnahme AVT
<p><b>Linie 1</b> 1. Etappe</p> <p>1 Die Verdichtung der Linie 1 während den Hauptverkehrszeiten wird begrüsst.</p> <p>2 Auf den Abstellbereich für den Bus in der Hofackerstrasse ist aber zu verzichten. Die Busse sollen die Endaufenthaltszeit in der bestehenden Bucht der Haltestelle "Derendingen, Mühle" abwarten.</p> <p>3 Bei den Kreuzungsbereichen Hauptstrasse/Oelergasse und Hofackerstrasse/Biberiststrasse ist die Befahrbarkeit für Gelenkbusse zu prüfen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Das Anliegen wird geprüft.</p> <p>Die Befahrbarkeit ist mittels Fahrversuch durch den BSU zu prüfen.</p>
<p><b>Innere Tangentiallinie</b> 1. Etappe</p> <p>4 Die Einführung der neuen Tangentiallinie (Riedholz) – Luterbach – Derendingen – Biberist – Gerlafingen wird begrüsst.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p><b>Linien 1 und 5/7</b></p> <p>5 Am Sonntag sollten die ersten Kurse der Linien 1 und 5/7 zu denselben Zeiten wie am Samstag verkehren. Dies hat vor allem für Arbeitnehmer(innen) (z.B. Spital) praktische Gründe.</p>	<p>Wegen des geringeren Fahrgastpotenzials wird sonntags der Betrieb im gesamten Kanton grundsätzlich später aufgenommen. Im vorliegenden Fall schätzen wir das Potenzial nicht derart hoch ein, dass ein früherer Betriebsbeginn gerechtfertigt wäre.</p>
<p><b>Kosten</b> 1. Etappe</p> <p>6 Die zu erwartenden Mehrkosten von 84'051 Franken werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p><b>E-Busse</b></p> <p>7 Bei einem allfälligen Einsatz von Elektrobussen müssen diese unbedingt mit einem akustischen und visuellen Signal ausgestattet werden. Die Elektrobusse bewegen sich sehr geräuscharm, was im Bereich von Schulhäusern doch als erhebliche Gefahrenquelle gewertet werden muss.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

**Einwohnergemeinde Etziken**

Eingabe	Stellungnahme AVT
<p><b>Linien 5/7</b> 1. Etappe</p> <p>1 Erfreulicherweise wird das Busangebot auch in Zukunft auf einem recht hohen Stand sein.</p> <p>2 Trotzdem wird die Berücksichtigung des alten Anliegens nach einer regelmässigen Bedienung der Haltestelle «Etziken, Industrie» während des Tages vermisst.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Für eine Bedienung der Haltestelle «Etziken, Industrie» in der NVZ müsste der Halbstundentakt auf der Achse Subingen OZ 13 – Horriwil – Hüniken – Etziken aufgegeben werden. Der Halbstundentakt auf dieser Achse geniesst eine höhere Priorität als eine dichtere Bedienung der Haltestellen «Etziken, Industrie» und «Subingen, Kirche».</p>
<p>3 Etziken nimmt gerne zur Kenntnis, dass mit der Verlängerung der direkten Linie Subingen – Etziken – Aeschi – Herzogenbuchsee eine Verbesserung der Anschlüsse an den Fernverkehr ermöglicht wird.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

**Amt für Verkehr und Tiefbau**

<p>4 Ebenso begrüsst Etziken die Verlängerung des Viertelstundentakts nach Subingen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p><b>Innere und äussere Tangentiallinie</b> 1. Etappe</p>	
<p>5 Es wird mit einem gewissen Potenzial auch für die Gemeinde Etziken durch die vorgesehenen Tangentiallinien gerechnet. Insbesondere die Erreichbarkeit von Biogen mit dem ÖV dürfte dadurch ermöglicht werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

**Gemeinde Feldbrunnen-St. Niklaus**

Eingabe	Stellungnahme AVT
<p><b>Linie 12</b> 2. Etappe</p>	
<p>1 Feldbrunnen-St. Niklaus lehnt eine Umstellung auf den Viertelstundentakt bei der ASM und die damit verbundene Einstellung der PostAuto-Linie 12 bis nach Solothurn aus den gleichen Gründen wie die Gemeinde Balm b. G. ab (vgl. Eingabe 1 von Balm b. G.). Zusätzlich hätte eine ASM-Verdichtung schwerwiegende Konsequenzen wie vermehrte Schliessung der Schranken, verhinderte Zufahrt in den südlichen Dorfteil und erschwerte Ausfahrt auf die Baselstrasse. Aus all diesen Gründen plädiert Feldbrunnen-St. Niklaus für die Beibehaltung der Linie 12 nach Solothurn.</p>	<p>Vgl. Stellungnahme zur Eingabe 1 von Balm b. G.</p>
<p>2 Feldbrunnen-St. Niklaus fordert samstags tagsüber eine stündliche Bedienung des Balmbergs analog zum vorgeschlagenen Sonntagsangebot.</p>	<p>Vgl. Stellungnahme zur Eingabe 3 von Balm b. G.</p>

**Einwohnergemeinde Flumenthal**

Eingabe	Stellungnahme AVT
<p><b>Vorbemerkung</b></p>	
<p>1 Flumenthal schätzt die hervorragende Ost-West-Anbindung sehr, welche in den letzten Jahren laufend verbessert wurde und nun einen sehr hohen Standard aufweist. Nach Norden und Süden ist Flumenthal jedoch komplett vom ÖV abgeschnitten. Flumenthal begrüsst deswegen die grundsätzliche Stossrichtung des Buskonzepts.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p><b>Planungsprozess</b></p>	
<p>2 Die Planungsphase hinterlässt einen intransparenten, selektiven und interessensgesteuerten Eindruck. Erwartungen wären gewesen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gleichzeitige und transparente Projektinformation aller Gemeinden im Vorfeld und nicht erst nach Vorliegen der Resultate</li> <li>- Vorzeitige Anhörung aller Gemeinden statt intransparente Einladung einzelner Gemeinden in die Arbeitsgruppe ohne Information an alle Gemeinden</li> <li>- Offensive und transparente Information über die Arbeitsgruppe</li> </ul>	<p>Zum weiteren Vorgehen beim mittel- und längerfristigen Buskonzept am Unterleberberg vgl. Stellungnahme zur Eingabe 1 von Balm b. G.</p>

Da die Studie klarerweise zu Gunsten der in der Arbeitsgruppe vertretenen Gemeinde Riedholz ausfällt (drei Busanschlüsse an die ASM-Linie 413), fordert Flumenthal,

- dass die bevorzugte Behandlung von Riedholz nicht zum Nachteil der Nachbargemeinden gereicht;
- dass die Studienresultate ergebnisoffen hinterfragt und angemessen zu Gunsten der ausgeschlossenen Gemeinden korrigiert werden.

Die Frage nach dem Anschluss der Linien 9 und Linie 12 sowie der inneren Tangentiale an die ASM-Linie 413 in Riedholz oder Flumenthal hätte fairerweise den gleichwertigen Einbezug beider Einwohnergemeinden erfordert, da sie von grundlegender Bedeutung für die Qualität der öffentlichen Erschliessung beider Gemeinden ist.

**Erschliessungsqualität**

- 3 Aufgrund der starken Hangneigung zwischen Flumenthal Nord und Süd besteht eine Erschliessungslücke (Kapitel 2.3): Insbesondere ältere und beeinträchtigte Personen aus dem südlichen Teil von Flumenthal sind vom ÖV abgeschnitten und auf private Transportmöglichkeiten zum Bahnhof angewiesen. Durch die starke Bautätigkeit in diesem Gebiet verstärkt sich die Brisanz der Situation zusätzlich. Flumenthal beantragt, dass bei den Erschliessungslücken die Topographie zu berücksichtigen und Flumenthal Süd als örtliche Erschliessungslücke in Kapitel 2.3 aufzunehmen sei.

**Linien 9 und 12 sowie innere Tangentiallinie** 2. Etappe

- 4 Kapitel 4.4 des Berichts für die Mitwirkung behandelt die Frage, ob der Anschluss der Linien 9 und 12 sowie der inneren Tangentiallinie an die ASM-Linie 413 in Riedholz oder in Flumenthal erfolgen soll. Die Einschätzung, wonach anhand einiger Stichworte der Standort Riedholz bevorzugt wird, wird von Flumenthal nicht geteilt. Vorab stellt sich für Flumenthal die Frage, ob und wieso alle drei Buslinien am gleichen Ort an die ASM angeschlossen werden müssen. Die Vorteile eines dezentralen Anschlusses sind:
- Keine Parallelführung der Linie 9 und der inneren Tangentiallinie zwischen ASM und Luterbach
  - Breitflächigere Erschliessung und höhere Erschliessungsqualität für mehr Gemeinden und Einwohner
  - Erschliessung von Hubersdorf Dorf und Flumenthal Dorf und gleichzeitig von Attisholz Süd und Nord (über zwei Linien)
  - Die innere Tangente wird wirklich zur Tangente entlang der äusseren Gemeinden des Kantons und verbindet nicht nur bereits gut

Die Erschliessungslücken gemäss Kapitel 2.3 im Bericht für die Mitwirkung erfolgte auf der Basis der ÖV-Güteklassen im Kanton Solothurn. Bei der Berechnung der Güteklassen wird die Topographie berücksichtigt. Nach Massgabe der ÖV-Güteklassen liegt Flumenthal Süd im Erschliessungsbereich der ASM-Station Flumenthal und stellt damit keine örtliche Erschliessungslücke dar. Vor diesem Hintergrund wird das Kapitel 2.3 nicht angepasst.

Die beiden Anträge werden im Rahmen des weiteren Vorgehens beim mittel- und längerfristigen Buskonzept am Unterleberberg geprüft. Zum weiteren Vorgehen vgl. Stellungnahme zur Eingabe 1 von Balm b. G.

erschlossene Gemeinden miteinander, sondern bietet den Einwohnern ausserhalb der Agglomerationsgemeinden eine echte Option für die Nutzung des ÖV.

Die Argumente gemäss Kapitel 4.4 für einen Anschluss in Riedholz sind nach Ansicht von Flumenthal wie folgt anzupassen:

- 1. Punkt: Es ist nicht klar, wie eine Verbindung nach Attiswil Nord erfolgen soll.
- 1. Punkt: Die Verbindung zwischen Attisholz Süd und Nord wäre auch mit einem Anschluss in Flumenthal möglich.
- 1. Punkt: Die Gemeinsame Schule Unterleberberg geht davon aus, dass künftig ein Teil der Schulkinder aus Riedholz in Flumenthal zur Schule gehen dürfte, wo Kapazitäten bestehen und voraussichtlich weiter ausgebaut werden.
- 2. Punkt: Es erschliesst sich nicht, wieso die Schülerverbindung Riedholz – Hubersdorf positiv gewertet wird, bei Flumenthal aber gar nicht erwähnt wird.
- 3. Punkt: Die etwas zufällige politische Zusammengehörigkeit von Riedholz und Niederwil sollte nicht zu hoch gewichtet werden. Gleiches gilt für Attisholz Nord. Faktische und funktionale Zusammengehörigkeit, z. B. ein zusammengewachsenes Siedlungsgebiet, sind deutlich relevanter bei der Frage, ob Gemeindegebiete durch eine Buslinie verbunden werden sollen. Diese sind in Flumenthal gegeben.
- 4. Punkt: Es ist nicht ersichtlich, wieso die BehiG-Ziele bei einem Anschluss in Flumenthal nicht ebenso gut erfüllt werden können.

Die Argumente für Flumenthal sind folgendermassen zu ergänzen:

- 3. Punkt: Es ist nicht verständlich, warum die rein politische und damit zufällige Verbindung von Attisholz Nord und Riedholz bei Flumenthal negativ gewichtet wird.
- 4. Punkt: Mit dem ASM-Viertelstundentakt erhöhen sich die Barrierschliesszeiten auf ein heikles Mass. Der Standort des Bahnhofs und seiner Erschliessung müssen deswegen mindestens überprüft werden. In diesem Rahmen könnte die Busverbindung berücksichtigt werden.
- Das heute nur teilweise beanspruchte Park and Ride-Angebot in Flumenthal könnte mit einem Anschluss der Linie 12 einen Beitrag zur Reduktion des privaten Autoverkehrs auf den Balmberg leisten, was im Sinne der Anstössergemeinden wäre. Eine gleichwertige Möglichkeit besteht in Riedholz nicht.
- Zur gewünschten verbesserten Buserschliessung des Dorfkerns von Hubersdorf und damit der Nachbargemeinde Kammersrohr

<p>drängt sich der Anschluss der Linie 12 in Flumethal geradezu auf. Dabei entfällt die Retourbeziehung; der Anschluss erfolgt auf der richtigen Höhe.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Damit würde Flumenthal an Hubersdorf angeschlossen (Oberstufenschüler). Es erschliesst sich nicht, wieso dieser Umstand bei Riedholz als Pluspunkt erwähnt, bei Flumenthal ganz ausgelassen wird.</li> <li>- Durch einen Anschluss der inneren Tangentiallinie oder der Linie 9 von Süden in Flumenthal würden nicht nur das zusammenhängende Siedlungsgebiet Flumenthal Süd und Nord verbunden, sondern auch der Anschluss von Flumenthal Süd an die Bahn ermöglicht.</li> <li>- Der Schulstandort Flumenthal wird voraussichtlich ausgebaut, was auch den Nachbargemeinden zu Gute kommt.</li> </ul> <p>Letztlich: Flumenthal als Ort zum Leben, Arbeiten und als Schulstandort besteht; Attisholz Nord ist eine Vision ohne Bewohner, Gewerbe oder Kinder. Es ist nicht nachvollziehbar, wieso eine potenzielle zukünftige Entwicklung in der Evaluation stärker gewichtet wird als das bestehende und greifbare Bedürfnis einer ausgereiften und funktionierenden Gemeinde.</p> <p>Flumenthal beantragt vor diesem Hintergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Es sei zu hinterfragen und prüfen, ob die Anschlüsse der Linie 9, Linie 12 und der inneren Tangentiallinie an die ASM-Linie 413 an einem einzigen zentralen Punkt erfolgen muss oder ob dieser dezentral (an zwei oder drei Punkten) erfolgen kann.</li> <li>- In der Planung solle mindestens ein Busanschluss von Süden (Linie 9 oder innere Tangentiallinie) an die ASM-Linie 413 via Flumenthal erfolgen.</li> </ul>	
---	--

**Einwohnergemeinde Gerlafingen**

<b>Eingabe</b>	<b>Stellungnahme AVT</b>
<p><b>Entwicklung Busangebot</b> 1. &amp; 2. Etappe</p> <p>1 Die Entwicklung des Busangebotes 2020/2025 wird begrüsst und als richtig eingeschätzt.</p> <p><b>Linie 2</b></p> <p>2 Die Taktverdichtung in der Morgenlastzeit ab Dezember 2018 wird begrüsst. Gleichzeitig sollte spätestens ab Dezember 2019 auch eine Taktverdichtung in der Abendlastzeit von Solothurn nach Gerlafingen vollzogen werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Eine kurzfristige Umsetzung des grundsätzlich nachvollziehbaren und vor dem Hintergrund der heutigen Auslastung berechtigten Anliegens ist geplant, hängt aber von der Bereitstellung der dafür nötigen finanziellen Mittel ab. Die kantonalen ÖV-Mittel sind nach wie vor plafoniert. Konzeptionell wird dieses Anliegen mit der vorgesehenen zweiten Linie nach Gerlafingen in der 2. Etappe des Buskonzepts erfüllt werden können.</p>

**Einwohnergemeinde Günsberg**

Eingabe	Stellungnahme AVT
Die Einwohnergemeinde Günsberg hat eine gleichlautende Stellungnahme wie die Gemeinde Balm b. G. eingereicht.	Vgl. Stellungnahme zu den Eingaben von Balm b. G.

**Einwohnergemeinde Halten**

Eingabe	Stellungnahme AVT
<p><b>Linie 16</b> 1. Etappe</p> <p>1 Halten begrüsst den Ausbau Montag bis Freitag der heutigen Schülerlinie 16 zu einem moderaten Pendlerangebot mit zusätzlichen Kursen am Morgen und Abend sehr. Dies ist eine klare Verbesserung.</p> <p>2 Schade ist jedoch, dass weiterhin kein Wochenendangebot besteht.</p> <p>3 Es ist insbesondere wichtig, dass die heute bestehenden Schülerkurse die Schülertransporte am Morgen, Mittag und Abend für die Standorte OZ 13 in Subingen und OZ DELU in Derendingen sowie für die Kanti in Solothurn gewährleistet bleiben. Der aktuelle Fahrplan ist insbesondere betreffend DELU zu überprüfen. Die im Bericht unter 6.3.3 erwähnte Reduktion der Übergangszeiten für den Standort DELU würde die aktuelle Problematik weiter verschärfen. Vor diesem Hintergrund bittet Halten, den Fahrplan 2020 mit den Schulen noch präzise abzustimmen.</p> <p><b>Linie 3</b> 2. Etappe</p> <p>4 Die Linie 3 soll ab Kriegstetten weiter nach Halten und auf die Höfe geführt werden. Damit lässt sich einerseits das Wendeplatzproblem in Kriegstetten lösen. Andererseits ergibt sich für Halten und die Drei Höfe eine weitere Angebotsverbesserung.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Vgl. Stellungnahme zur Eingabe 1 von Aeschi</p> <p>Auch mit der etwas späteren Ankunft beim OZ DELU am Morgen sollte ein pünktliches Erscheinen der Schulkinder zum Schulbeginn um 7.30 Uhr gewährleistet sein. Gemäss BSU treten auf dem entsprechenden Kurs der Linie 16 keine derart grossen Verspätungen auf, als dass der Schulbeginn verpasst würde. Die im Bericht erwähnte längere Übergangszeit am Morgen beim OZ 13 kann durch die Aufrechterhaltung des heutigen Kurses vermieden werden. Am Mittag bleibt der Fahrplan gegenüber heute unverändert. Am Nachmittag erfolgt die Rückfahrt ab dem DELU jeweils einige Minuten später. Der Anschluss von der Linie 16 auf den Kanti-Kurs um 7.04 Uhr ab Kriegstetten bleibt weiterhin gewährleistet.</p> <p>Eine Verlängerung der Linie 3 nach Halten und auf die Höfe hätte den Einsatz zusätzlicher Betriebsmittel mit den entsprechenden Sprungkosten zur Folge. Das Fahrgastpotenzial für eine solche Verlängerung wird aber als gering eingeschätzt. Zudem ergäbe sich mit der Linie 16 ein Parallelverkehr mit gleicher Funktion, was nach der Grundangebotsverordnung zu vermeiden ist. Wegen des geringen Fahrgastpotenzials wäre eine direkte Konkurrenzierung der Linien 3 und 16 besonders störend und eine Finanzierung mit öffentlichen Mitteln nicht zu rechtfertigen.</p>

**Einwohnergemeinde Horriwil**

Eingabe	Stellungnahme AVT
<p><b>Entwicklung Busangebot</b> 1. &amp; 2. Etappe</p> <p>1 Horriwil begrüsst das verbesserte Busangebot und hat keine weiteren Bemerkungen.</p>	Kenntnisnahme

**Gemeinde Hubersdorf**

Eingabe	Stellungnahme AVT
<p><b>Planungsprozess</b></p> <p>1 Hubersdorf hält fest, als Gemeinde mit besonderem Handlungsbedarf im Hinblick auf die Weiterentwicklung des regionalen Busnetzes nicht in die Arbeitsgruppe eingeladen worden zu sein. Somit konnte Hubersdorf nicht wirklich im Planungsprozess mitarbeiten.</p> <p>2 Zu beachten ist, dass der Legislaturplan 2017 – 2021 als oberstes politisches Planungs- und Steuerungsinstrument des Regierungsrats als politischen Schwerpunkt die Optimierung des ÖV am Gesamtverkehr enthält.</p> <p><b>Linie 12</b></p> <p>3 Der Mitwirkungsbericht dokumentiert die offensichtliche und von der Bevölkerung immer wieder bemängelte Erschliessungslücke in Hubersdorf. Das räumliche Leitbild postuliert eine mittelfristige Steigerung des ÖV-Angebots im Sinne von optimierten Anbindungen. Dem Leitbild, einem Gemeinderatsbeschluss im Sinne der Bevölkerung, muss nachgelebt werden. Die Ortsplanungsrevision strebt eine Verdichtung der Kernzone an, was zu einem höheren Fahrgastpotenzial führt. Weiter sieht die Ortsplanungsrevision eine Sanierung der Schulhausstrasse vor, welche bei dieser Gelegenheit für einen Busbetrieb angepasst werden kann. Hintergrund ist der Wunsch nach einer mit dem AVT bereits diskutierten Buslinienführung via Schulhausstrasse und Hauptstrasse nach Flumenthal. 2020 wird die Günsbergstrasse saniert und die dortigen Bushaltestellen werden für die Zukunft angepasst. Gestützt darauf beantragt Hubersdorf eine bessere Busführung tiefer im Dorf mit Weiterfahrt nach Flumenthal.</p> <p>4 Die vorgesehene Aufhebung der Direktverbindung mit der Linie 12 nach Solothurn ist eine Verschlechterung des Busangebots. Gerade ältere Leute fahren direkt zum Amthausplatz zum Einkaufen. Das Strassenverkehrsgesetz postuliert eine besondere Vorsicht gegenüber alten und gebrechlichen Menschen sowie Kindern. Wenn die schwächsten Verkehrsteilnehmer für 6 km Strecke nach Solothurn zusätzlich zwei Mal umsteigen müssen, ist dies eine Verschlechterung. Gestützt darauf beantragt Hubersdorf, dass die Direktverbindung auf der Linie 12 nach Solothurn beibehalten wird, vor allem um die Gefahren für die schwächsten Verkehrsteilnehmer tief zu halten.</p>	<p>Zum weiteren Vorgehen beim mittel- und längerfristigen Buskonzept am Unterleberberg vgl. Stellungnahme zur Eingabe 1 von Balm b. G.</p> <p>Der Legislaturplan 2017 – 2021 hält fest, dass wie in der vergangenen Legislaturperiode gesunde Staatsfinanzen auch zukünftig oberste Priorität haben. Die Optimierung des ÖV hängt somit u. a. von der Bereitstellung der dafür nötigen finanziellen Mittel ab. Die kantonalen ÖV-Mittel sind nach wie vor plafoniert.</p> <p>Der Antrag wird im Rahmen des weiteren Vorgehens beim mittel- und längerfristigen Buskonzept am Unterleberberg geprüft. Zum weiteren Vorgehen vgl. Stellungnahme zur Eingabe 1 von Balm b. G.</p> <p>Vgl. Stellungnahme zur Eingabe 1 von Balm b. G.</p>

<p>5 Bei der Beurteilung der Frage zum Verknüpfungspunkt fehlt eine SWOT-Analyse (Kriterien Chancen und Risiken fehlen). Wenn das Anliegen von Hubersdorf, den Bus tiefer ins Dorf zu führen, realisiert wird, bleibt nur eine Führung der Buslinie durchs Dorf nach Flumenthal als Verknüpfungspunkt. Die Anbindung der Buslinie nach Riedholz macht für Hubersdorf keinen Sinn und wird abgelehnt. Hubersdorf fordert die Verknüpfung von Linie 12 und ASM in Flumenthal.</p>	<p>Vgl. Stellungnahme zur Eingabe 3</p>
---	---

**Einwohnergemeinde Lommiswil**

Eingabe	Stellungnahme AVT
<p><b>Linie 2</b> 1. &amp; 2. Etappe</p> <p>1 Es ist nachvollziehbar, dass auf der Linie 2 nach Lommiswil keine Veränderungen vorgesehen sind, da erst seit kurzem ein neues Konzept umgesetzt worden ist.</p> <p>2 Sollten sich aufgrund des Mitwirkungsverfahrens noch Änderungen ergeben, weist Lommiswil wie bereits früher auf Folgendes hin:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Linie 2 soll werktags tagsüber zur Haltestelle "Lommiswil, Kirche" verlängert werden, sodass zusammen mit der Bahn ein ungefährer Halbstundentakt entsteht.</li> <li>- Von zusätzlichen Fahrten nach "Lommiswil, Im Holz" soll abgesehen werden, bis klar ist, wie der Bahnfahrplan aussehen wird (Stichwort: Vom Regierungsrat geforderte S-Bahn Gänsbrunnen – Subingen).</li> <li>- Grundsätzlich ist der Bahnerschliessung aufgrund der kürzeren Fahrzeit der Vorzug zu geben. Der Bus ist aber wichtig für die Verbindung zum Schulstandort Bellach.</li> </ul> <p><b>Sanierung Weissensteintunnel</b></p> <p>3 Offen bleibt die Frage nach der Bedienung von Lommiswil während der Sanierung des Weissensteintunnels und des Geisslochviadukts. Lommiswil geht davon aus, zu dieser Frage zu gegebener Zeit angehört zu werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Eine Angebotsausdehnung der Buslinie 2 nach Lommiswil über die Bedürfnisse des Schülerverkehrs hinaus würde die SMB konkurrenzieren und gälte als Parallelverkehr mit gleicher Funktion, was nach der Grundangebotsverordnung zu vermeiden ist. Stossrichtung muss vielmehr sein, die Frequenzen auf der SMB mit einem adäquaten Bahnangebot zu erhöhen.</p> <p>Das Ersatzkonzept wird im Rahmen des Projekts zur Sanierung des Weissensteintunnels festgelegt. Zwischen Solothurn und Oberdorf kann der Bahnverkehr mit Ausnahme von zwei Zeitfenstern von voraussichtlich 7 und 3 Wochen aufrecht erhalten werden. Im Rahmen des Forums Weissenstein werden die Gemeinden informiert. Eine Anhörung der Gemeinden ist nicht vorgesehen.</p>

**Einwohnergemeinde Luterbach**

Eingabe	Stellungnahme AVT
<p><b>Linie 9</b> 1. &amp; 2. Etappe</p> <p>1 Aus Sicht Luterbach ist der Beurteilung zuzustimmen, wonach der starke Buskorridor Solothurn – Zuchwil – Luterbach auch künftig erforderlich ist.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

<p><b>Linie 9</b> 1. Etappe</p> <p>2 Für 2020 wird vorerst nur eine Ausdehnung der Betriebszeiten Montag- bis Samstagmorgen und am Samstagnachmittag vorgeschlagen. Damit würden ein Angebot nach 20 Uhr und ein Sonntagsangebot auf der Linie 9 weiterhin fehlen. Dies ist aus Sicht der Gemeinde Luterbach sicher noch zu diskutieren. Dahingehend äussert sich auch die Studie.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p><b>Linie 9</b> 2. Etappe</p> <p>3 Die geplante Verlängerung durch die Entwicklungsschwerpunkte Attisholz Süd und Nord nach Riedholz steht im Einklang mit den bisherigen Planungen und Leitbildern und stärkt das ÖV-Angebot in Luterbach nachhaltig.</p> <p>4 Der Wegfall der Ringlinie in Luterbach ist betrieblich nachvollziehbar und führt zu einer besseren Erschliessung des (Wohn-)Siedlungsgebiets. Offen bleibt aber weiterhin, wie künftig auch die Arbeitsnutzungen im Bereich Nordstrasse besser an den Bus angeschlossen werden könnten. Konkret ist eine alternative Linienführung zu prüfen, mit der im Attisholz Süd auch die Nordstrasse angefahren werden kann. Da der vorgeschlagene Fahrweg teilweise über das Biogen-Areal führt, ist das Einverständnis der Firma nötig. Zudem müsste die Durchbindung mittels geeigneter technischer Massnahmen auf Linienbusse beschränkt werden können.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Das Anliegen wird im Rahmen der Ausplanung der 2. Umsetzungsetappe geprüft. Allerdings dürfen die Anschlüsse mit der ASM-Linie 413 in Riedholz nicht durch einen längeren Fahrweg gebrochen werden. Mit der vorgeschlagene Alternative verlängert sich auch die Fahrzeiten zwischen dem Bahnhof Luterbach als Umsteigepunkt und Biogen, was diese ÖV-Verbindung unattraktiver macht.</p>
<p>5 Die Verknüpfung der Linie 9 mit der Linie 6 führt dazu, dass in Zukunft nicht mehr bis Amthausplatz durchgefahren werden kann. Am HB Solothurn muss umgestiegen werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>6 Die Angebotsausdehnung auf die Randzeiten von Montag bis Samstag und die Einführung eines ganztägigen Sonntagsangebots entspricht einem langjährigen Bedürfnis von Luterbach.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p><b>Innere Tangentiallinie</b> 1. &amp; 2. Etappe</p> <p>7 Dieses neue ÖV-Angebot ist konform mit dem räumlichen Leitbild und ermöglicht neue ÖV-Beziehungen nach Süden (südliche Ortsteile, OZ DELU, Derendingen, Wasseramt) und stärkt gleichzeitig die neue Linie 9 mit den Verbindungen nach Norden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>8 Aus Sicht Luterbach ist der erste Ausbauschritt Attisholz Süd – Gerlafingen nachvollziehbar und im Hinblick auf die laufende starke Entwicklung in Attisholz Süd auch in diesem Umfang nötig. Die Verlängerung nach Attisholz Nord und Riedholz im zweiten Ausbauschritt soll eng auf die dortige Entwicklung abgestimmt werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>9 Für eine neue Linie ist das vorgesehene Werktagsangebot vorerst sicher angemessen. Die Ausrichtung auf die Schichtwechsel im Arbeitsgebiet ist zu begrüssen. Langfristig ist eine Ausdehnung des Angebotes zu prüfen.</p>	<p>Die Entwicklung des mittel- und längerfristigen Angebotsniveaus (Ausdehnung oder Reduktion) wird abhängig sein von der Nachfrageentwicklung und den finanziellen Möglichkeiten des Kantons.</p>

**Amt für Verkehr und Tiefbau**

10	Linienführung und Haltestellenkonzept sind nachvollziehbar und aus Sicht von Luterbach zu unterstützen.	Kenntnisnahme
11	Die genaue Lage der neuen Haltestellen ist in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Luterbach zu planen.	Die Haltestellen werden in Zusammenarbeit mit der Gemeinde festgelegt.
	<b>Kosten</b> 1. Etappe	
12	Luterbach hat die voraussichtlichen Kosten gemäss separater Zusammenstellung zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme

**Einwohnergemeinde Obergerlafingen**

Eingabe		Stellungnahme AVT
	<b>Linie 2 und äussere Tangentiallinie</b> 1. & 2. Etappe	
1	Die für Obergerlafingen vorgesehenen Angebotsverbesserungen werden begrüsst.	Kenntnisnahme

**Einwohnergemeinde Recherswil**

Eingabe		Stellungnahme AVT
	<b>Innere und äussere Tangentiallinie</b> 1. Etappe	
1	Rechterswil begrüsst die Überprüfung und Verbesserung des Busangebotes sehr. Die geplante Anbindung der Bahnhöfe Deitingen und Gerlafingen sowie des Industrieareals Attisholz ist sehr wichtig für die Region. Dadurch werden Arbeitswege kürzer und die Attraktivität des Wasseramts als Wohnstandort steigt. Insbesondere wird die äussere Tangentiallinie mit direkter Verbindung an die Bahnhöfe Gerlafingen und Deitingen begrüsst, was den Arbeitsweg mit dem ÖV z. B. in Richtung Bern ganz erheblich verkürzt.	Kenntnisnahme
	<b>Linien 2 und 3</b> 2. Etappe	
2	In Kriegstetten (Linie 3) und Gerlafingen (Linie 2 und innere Tangentiallinie) sind sehr kurze Umsteigezeiten wünschenswert, damit für die Rechterswiler Bevölkerung die ÖV-Erschliessung von Biberist, vom Bürgerspital und vom Industrieareal Attisholz attraktiver wird.	Wegen übergeordneter Abhängigkeiten (Zuganschlüsse in Solothurn, Gerlafingen, Deitingen und Bellach; fahrplantechnische Koordination der Linien 2 und 3) ist es nicht möglich, alle wünschenswerten Anschlüsse zwischen den einzelnen Buslinien anzubieten. Im Rahmen der Umsetzung werden die Optimierungspotenziale soweit möglich ausgeschöpft.
	<b>Linie 2</b> 2. Etappe	
3	Wie bereits in der Arbeitsgruppe eingebracht, hätte Rechterswil gerne eine alternierende Bedienung von Ziebach und Rechterswil mit der Linie 2 gesehen. Damit hätte Rechterswil eine direkte Anbindung nach Biberist erhalten.	Das Anliegen wurde bei der Erarbeitung der Angebotskonzepte geprüft und wegen ungenügender Betriebsstabilität als nicht machbar angesehen. Aufgrund der erforderlichen Fahrzeiten ergäbe sich in Rechterswil eine Wendezeit von nur 1 bis 2 Minuten, was bei der langen Linie 2 und in Anbetracht der Verspätungsanfälligkeit nicht verantwortbar ist.

<p><b>Linie 6</b> 2. Etappe</p> <p>4 Bei der Linie 6 wäre eine Anbindung des Alters- und Pflegeheimes Lohn-Ammansegg wünschenswert.</p>	<p>Eine neue Umwegfahrt im bestehenden Angebot, auf die es beim vorliegenden Anliegen hinauslaufen würde, schmälert die Attraktivität des Angebots für die heutigen Fahrgäste, die ein anderes Reiseziel als das Alters- und Pflegeheim haben. Zudem widerspricht eine neue Umwegfahrt den aufgestellten Planungsgrundsätzen, bewährte und gut nachgefragte Angebote zu erhalten und zu stärken sowie einen einfachen Netzaufbau mit direkten Linienführungen anzustreben. Zudem sind die infrastrukturellen Auswirkungen zu beachten (Haltestellenverlegung). Die Einwohnergemeinde Lohn-Ammansegg hat kein entsprechendes Anliegen eingebracht.</p>
---	---

**Einwohnergemeinde Riedholz**

Eingabe	Stellungnahme AVT
<p><b>Entwicklung Busangebot</b> 1. &amp; 2. Etappe</p> <p>1 Riedholz begrüsst grundsätzlich das Buskonzept 2020. Der Ortsteil Niederwil verliert zwar die direkte Verbindung zum HB Solothurn, dieser Verlust wird jedoch durch die vorgesehenen Taktverbesserungen (morgendlicher Viertelstundentakt) kompensiert.</p> <p><b>Linie 12</b> 2. Etappe</p> <p>2 Anträge:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Es ist die von PostAuto aufgezeigte Mischvariante weiterzuverfolgen (in der morgendlichen Hauptverkehrszeit alle 15 Minuten ein Postauto ab Niederwil in Richtung Riedholz mit direktem Anschluss an die ASM-Linie 413 zum Bahnhof Solothurn gemäss Variante 1 im Bericht; ab ca. 8.30 Uhr stündliche Miter-schliessung des Balmbergs mit drei Anschlüssen für Niederwil pro Stunde gemäss Variante 2 im Bericht).</li> <li>- Die Umsetzung ist zwingend mit der Umsetzung des Viertelstundentakts auf der ASM-Linie 413 zu verknüpfen. Solange der ASM-Viertelstundentakt und die Bahn-Bus-Verknüpfung nicht umgesetzt sind, muss die Linie 12 weiterhin bis zum Hauptbahnhof Solothurn verkehren.</li> <li>- Als Endpunkt der Linie 12 ist eine ASM-Haltestelle auf Gemeindegebiet von Riedholz nach Absprache mit der Gemeinde zu definieren.</li> </ul> <p><b>Linie 9</b> 2. Etappe</p> <p>3 Die im Buskonzept aufgezeigte Linienführung inklusive Haltestellenkonzept ist in Ordnung. Anträge:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Linienführung und Haltestellenkonzept sind im Hinblick auf die Entwicklung im Areal At-tisholz-Nord möglichst rasch umzusetzen.</li> </ul>	<p>Zum weiteren Vorgehen beim mittel- und längerfristigen Buskonzept am Unterleberberg vgl. Stellungnahme zur Eingabe 1 von Balm b. G.</p> <p>Vgl. Stellungnahme zur Eingabe 5 von Balm b. G.</p> <p>Die Planung geht von diesem Grundsatz aus.</p> <p>Veränderungen bei Bushaltestellen werden grundsätzlich in Absprache mit der Standortgemeinde geplant und umgesetzt. Vgl. auch Eingabe 4 von Flumenthal.</p> <p>Zum weiteren Vorgehen bei der Angebotsplanung am Unterleberberg betreffend Linie 9 vgl. auch Stellungnahme zur Eingabe 4 von Flumenthal</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Als Endpunkt der Linie 9 ist eine ASM-Haltestelle auf Gemeindegebiet von Riedholz in Absprache mit der Gemeinde zu definieren.</li> </ul> <p><b>Innere Tangentiallinie</b> 2. Etappe</p> <p>4 Die im Buskonzept aufgezeigte Linienführung inklusive Haltestellenkonzept ist in Ordnung. Anträge:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Linienführung und Haltestellenkonzept sind im Hinblick auf die Entwicklung im Areal Atisholz-Nord möglichst rasch umzusetzen.</li> <li>- Als Endpunkt der inneren Tangentiallinie ist eine ASM-Haltestelle auf Gemeindegebiet von Riedholz in Absprache mit der Gemeinde zu definieren.</li> </ul> <p><b>Erschliessung Bildungszentrum Wallierhof</b></p> <p>5 Riedholz bedauert, dass der Kanton Solothurn sein Bildungszentrum Wallierhof im Buskonzept 2020 im Hinblick auf die diversen Anlässe und Bildungsangebote nicht besser erschliesst. Antrag: Anlässlich der Überarbeitung des Buskonzepts 2020 aufgrund der Mitwirkung ist die Anbindung des Bildungszentrums Wallierhof zu prüfen und wenn möglich umzusetzen.</p> <p><b>Infrastruktur</b></p> <p>6 Riedholz unterstützt die Umsetzung von hindernisfreien Bus- und Bahnkanten. Da zum Zeitpunkt der Mitwirkung keine konkrete Planung diesbezüglich vorliegt, kann zum heutigen Zeitpunkt keine Aussage gemacht werden.</p>	<p>Zum weiteren Vorgehen bei der Angebotsplanung am Unterleberberg betreffend innere Tangentiallinie vgl. auch Stellungnahme zur Eingabe 4 von Flumenthal</p> <p>Der Antrag wird im Rahmen des weiteren Vorgehens beim mittel- und längerfristigen Buskonzept am Unterleberberg geprüft. Zum weiteren Vorgehen vgl. Stellungnahme zur Eingabe 1 von Balm b. G. Die Einrichtung einer neuen und separaten Linie zur Erschliessung des Wallierhofs wird seitens Kanton jedoch sehr kritisch gesehen (nicht ausreichendes Potenzial und demzufolge zu geringe Kostendeckung).</p> <p>Kenntnisnahme</p>
--	---

**Einwohnergemeinde Schnottwil**

Eingabe	Stellungnahme AVT
<p><b>Linie 8/898</b></p> <p>1 Schnottwil ist es ein Anliegen, dass die Einwohner mit dem ÖV Veranstaltungen und kulturelle Anlässe in Solothurn besuchen können. Dies ist momentan nicht möglich, da die Linie 8 nach 23 Uhr nur bis Büren fährt. Schnottwil verlangt, dass die Linie 8/898 an allen Wochentagen um 23.45 Uhr nach Schnottwil fährt und nicht nur am Freitag und Samstag.</p>	<p>Das Anliegen ist im Rahmen einer Erfolgskontrolle des RBS-Angebotskonzepts 2018 unter Einbezug des Kantons Bern zu prüfen.</p>

**Einwohnergemeinde Selzach**

Eingabe	Stellungnahme AVT
<p><b>Linie 2</b></p> <p>1 Betreffend Schülertransporte im Schulkreis Bellach/Lommiswil/Selzach wird die Stellungnahme der Einwohnergemeinde Bellach vollumfänglich unterstützt.</p>	<p>Vgl. Stellungnahme zur Eingabe 3 von Bellach</p>

**Busverbindung nach Solothurn**

- 2 Für Selzach ist der Umstand, dass es keine Busverbindung nach Solothurn gibt, höchst unbefriedigend. Eine solche Anbindung entspricht einem grossen Bedürfnis der Bevölkerung. Als schnell wachsende Gemeinde sollte Selzach über eine adäquate ÖV-Anbindung verfügen.

Selzach ist mit zwei stündlichen Kurspaaren des SBB-Regionalverkehrs direkt und schnell mit Solothurn verbunden. Eine ergänzende direkte Busverbindung brächte nur einen geringen Nutzen und gälte als Parallelverkehr mit gleicher Funktion, was nach der Grundangebotsverordnung zu vermeiden ist.

**Stadt Solothurn**

Eingabe	Stellungnahme AVT
<p><b>Rahmenplan Mobilität</b></p> <p>1 Entwickelt sich der Verkehr wie prognostiziert weiter, ist die städtische Siedlungsentwicklung ohne Überschreitung der Belastbarkeit der Strassen nicht möglich. Das bestehende Strassennetz stösst bereits heute an seine Belastungsgrenzen. Die Weiterentwicklung des ÖV mit dem Ziel der Vergrösserung des Modal-Split-Anteils ist ein Grundpfeiler des stadtverträglichen Verkehrs. Deshalb ist der Einbezug der längerfristigen Stadtentwicklung in die Planungen des Busangebots wichtig.</p> <p>Im Rahmen der Ortsplanungsrevision wurde zur geforderten Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ein Rahmenplan Mobilität erarbeitet. Dieser sieht die verstärkte Lenkung von Mobilitätsbedürfnissen auf den ÖV vor. Der Rahmenplan formuliert einen Entwicklungsauftrag für den ÖV aus Sicht Stadt. Schwerpunkte sind die Lenkung der Mobilitätsbedürfnisse aus den Entwicklungsgebieten auf den ÖV und die Umlagerung des bestehenden MIV auf den ÖV. Zur vermehrten Lenkung der Mobilitätsbedürfnisse aus den Entwicklungsgebieten auf den ÖV wird eine Anpassung der Parkfeldbemessung beabsichtigt. Für die geplanten Reduktionsfaktoren stellt eine flächendeckende Bedienungshäufigkeit der Buslinien von mindestens 15 Minuten eine minimale Voraussetzung dar. Auf regionaler und kantonaler Ebene sind analoge Anstrengungen erforderlich. Die mittel- bis längerfristige Entwicklung muss unter Einbezug der übergeordneten Mobilitätsziele und namentlich der Stossrichtungen gemäss Ortsplanungsrevision/Rahmenplan Mobilität erfolgen. Zudem sind die Schwerpunktentwicklungen (v. a. Weitblick) vorausschauend in die Angebotsplanung einzubeziehen.</p> <p>Die Überprüfung des Busangebots in der Region Solothurn scheint sich stark auf den Ist-Zustand bzgl. Siedlung und ÖV-Nachfrage abzustützen. Visionäre Überlegungen fehlen; solche sollten Platz finden. Andere Regionen sind offener für neue Möglichkeiten zu Beförderung (z. B. autonom fahrende Kleinbusse von Postauto in Sion oder Gondelbahn über den Zürichsee).</p>	<p>Der Rahmenplan Mobilität war eines von mehreren Grundlagendokumenten bei der Planung. Da das Buskonzept aber für die ganze Region Solothurn geplant wird, können die Begehren aus dem Rahmenplan nicht integral übernommen werden. Zudem muss einem bestimmten ÖV-Angebot auch immer eine entsprechende Nachfrage der Fahrgäste gegenüberstehen.</p>

**Stadtbuslinien** 2. Etappe

- 2 Die Idee mit den Stadtbuslinien, die Regional-  
linien wo sinnvoll und möglich vom städtischen  
Verkehr zu entlasten, wird begrüsst.
- 3 Eine verbesserte Erschliessung des Weitblicks  
über die Stadtbuslinie 1 macht Sinn. Die Frage  
der Linienführung entweder über die Brühlgraben-  
strasse oder die neu geplante Westallee  
muss noch detailliert abgeklärt werden.
- 4 Für die Stadtbuslinie 1 ist von Montag bis Samstag  
ab 20 Uhr und am Sonntag ganztags nur  
der ein Halbstundentakt vorgesehen. Zur Er-  
schliessung der publikumsintensiven Einrichtun-  
gen Sportanlagen CIS und Freibad muss mindes-  
tens ein Viertelstundentakt angeboten werden.  
Nur so ist es möglich, die Besuchenden auf den  
Bus zu bringen.
- 5 Im Hinblick auf die Entwicklung Weitblick ist  
langfristig eine zusätzliche schnelle Busverbin-  
dung aus der Weststadt via Westbahnhof zum  
Amthausplatz in Betracht zu ziehen. Linienfüh-  
rung und Haltestellen einer solchen Stadtbusli-  
nie 3 ist in den künftigen Überlegungen zur  
Optimierung miteinzubeziehen.
- 6 Die Stossrichtung einer verbesserten Erschlies-  
sung des Gebiets Hofmatt mit der Stadtbuslinie  
2 ist richtig. Vorgesehen ist ein Halbstunden-  
takt. Der Rahmenplan Mobilität sieht jedoch  
einen flächendeckenden Viertelstundentakt bei  
Buslinien vor. Dies ist in das vorliegende Kon-  
zept aufzunehmen.

**Innere und äussere Tangential-  
linie** 1. Etappe

- 7 Die Stossrichtung, mit neuen Buslinien ÖV-  
Drehscheiben zu verbinden und das Zentrum  
wirksam zu entlasten, wird begrüsst. So können  
Fahrten auf dem städtischen Strassennetz redu-  
ziert werden und es kann Platz für die zusätzli-  
chen Stadtbuslinien geschaffen werden.

**Wengibrücke**

- 8 Es ist nicht ersichtlich, wie das „Nadelöhr“  
Wengibrücke entlastet werden kann. Heute  
verkehren täglich rund 400 Linienbusse die  
Brücke. In der Spitzenstunde können sich in der  
Berntorstrasse bis zu zehn Busse begegnen. Mit  
den Stadtbuslinien 1 und 2 werden nochmals ca.  
50 Fahrten (> 10 %) über die Brücke dazukom-  
men. Die Stadtbuslinien machen durchaus Sinn.  
Die Brücke muss aber mindestens um die zusätz-  
lichen Busfahrten entlastet werden. Dafür sind  
Linienumlegungen über die Rötibrücke zu prü-  
fen.

Kenntnisnahme

Dieses Anliegen wird gestützt. Die Option West-  
allee wird im Bericht auf Seite 19 erwähnt.

Die Entwicklung des mittel- und längerfristigen  
Angebotsniveaus (Ausdehnung oder Reduktion)  
wird abhängig sein von der Nachfrageentwick-  
lung und den finanziellen Möglichkeiten des  
Kantons.

Eine ergänzende Busverbindung gälte wohl als  
Parallelverkehr mit gleicher Funktion (hier mit  
der Bahn), was nach der Grundangebotsverord-  
nung zu vermeiden ist.

Die Entwicklung des mittel- und längerfristigen  
Angebotsniveaus (Ausdehnung oder Reduktion)  
wird abhängig sein von der Nachfrageentwick-  
lung und den finanziellen Möglichkeiten des  
Kantons.

Kenntnisnahme

Das Anliegen wird im Rahmen der Weiterpla-  
nung der 2. Etappe geprüft, in welcher die neu-  
en Stadtbuslinien enthalten sind. Eine allfällige  
Linienumlegung würde bauliche Anpassungen  
auf dem Bahnhofplatz zur Sicherstellung der  
Befahrbarkeit und Anpassungen der Lichtsignal-  
anlagen erfordern. Bei der Differenzbetrachtung  
der Anzahl Busse via Wengibrücke heute und  
zukünftig ist zu berücksichtigen, dass nicht nur  
Zusatzbelastungen durch die Stadtbuslinien 1  
und 2 entstehen, sondern auch die heutigen  
Linien 6, 9 und 12 wegfallen werden. Zu beach-  
ten sind auch allfällige Fahrzeitverlängerungen  
für durchreisende Fahrgäste und mögliche An-  
schlussbrüche am HB.

<p>9 Die Entlastung der Wengibrücke wird schon seit längerem angeregt. Es stellt sich grundsätzlich die Fragen, ob und wie diese Forderungen von Seiten Stadt überhaupt in das vorliegende Konzept eingeflossen sind. Es ist konkret aufzuzeigen, welche Entlastungsmassnahmen geprüft wurden und welche umgesetzt werden.</p>	<p>Die Thematik wurde im Rahmen der Planung zwischen Stadt und AVT an einer bilateralen Besprechung am 26. Juni 2018 mündlich erörtert.</p>
<p><b>Neue Haltestelle Vorstadt</b></p>	
<p>10 Es ist nicht ersichtlich, wo neue Haltestellen für die Linien 2 und 3 in der Vorstadt geprüft werden sollen. Aus verkehrstechnischen Überlegungen kommen nur Standorte entlang der Dornacherstrasse in Frage. Der Mehrnutzen erscheint auf den ersten Blick gering. Es ist aufzuzeigen, aus welchen Gründen zusätzliche Haltestellen nötig sind und wo diese realisiert werden sollen.</p>	<p>Das Anliegen wird im Rahmen der Weiterplanung der 2. Etappe aufgenommen.</p>
<p><b>Tourismus</b></p>	
<p>11 Aus Sicht der Stadt stellen auch die touristischen Bedürfnisse einen wichtigen Aspekt bei den Überlegungen zur Verbesserung des ÖV dar. Im vorliegenden Bericht bleiben der Freizeitverkehr und eine Diskussion über seine Bedeutung und Entwicklung ausgeklammert. Anstelle von Angebotsverbesserungen sind wesentliche Verschlechterungen vorgesehen.</p>	<p>Der ÖV dient vornehmlich der Erschliessung des Siedlungsgebiets. Der Kanton Solothurn bestellt daher gemäss gesetzlichem Auftrag vorab den Regional- und Ortsverkehr, nicht jedoch reinen touristischen Verkehr und Freizeitverkehr. Die Potenziale des Freizeit- und Tourismusverkehrs werden in der Angebotsplanung jeweils einbezogen und fliessen bei der nachfragegerechten Ausgestaltung des Angebots ein. Im Rahmen der anstehenden Revision des ÖV-Gesetzes wird geprüft, ob und gegebenenfalls inwieweit der touristische Verkehr zu regeln ist.</p>
<p>12 Künftig soll z. B. auf den Balmberg keine direkte Postautoverbindung mehr angeboten werden. Neu muss in Riedholz auf die ASM umgestiegen werden.</p>	<p>Zur Linie 12 vgl. Stellungnahme zur Eingabe 1 von Balm b. G.</p>
<p>13 Die Ausdünnung der Fahrpläne am Wochenende bleibt erhalten. Das ist angesichts der steigenden wirtschaftlichen Bedeutung von Freizeit und Tourismus in unserer Region und der aktuellen Verkehrsprobleme an einigen Attraktionspunkten unverständlich. Aus der Wertschöpfungsstudie geht hervor, dass ein Grossteil der Menschen auch in der Freizeit mit dem Auto unterwegs ist. Soll dies ändern, müssen die touristischen Attraktionspunkte endlich besser mit dem ÖV erschlossen werden. Generell sind zeitlich beschränkte oder am Wochenende ausgedünnte Fahrpläne für den Freizeitverkehr hinderlich. Die touristischen Überlegungen müssen in die Beurteilung der heute nur ungenügend genutzten Angebotselemente einfließen.</p>	<p>Wegen des geringeren Fahrgastpotenzials am Wochenende werden kantonsweit Fahrpläne von etlichen Linien ausgedünnt. Aus finanzieller Sicht wäre es nicht haltbar, am Wochenende durchwegs dasselbe Angebot wie unter der Woche mit den Pendler- und Schülerspitzen anzubieten. Ausgedünnte Fahrpläne werden somit auch in Zukunft bestehen. Zum touristischen Verkehr vgl. Stellungnahme zur Eingabe 11 oben.</p>
<p><b>Kosten</b></p>	
<p>14 Die Stadtbuslinie 2 benötigt auf dem Stadtgebiet zusätzlich vier neue Bushaltestellen (gemäss Bericht dreieinhalb). Die Kosten auf Gemeindestrassen trägt in der Regel die Stadt selber. Die Stadtbuslinien entlasten u. a. auch die Regionallinien. Es entsteht also nicht alleine</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

<p>für die Stadt ein Nutzen. Eine Kostenbeteiligung aus dem Agglomerationsfonds des Bundes ist zu prüfen.</p> <p>15 Für die Stadt Solothurn wird für das Konzept 2020 eine zusätzliche finanzielle Beteiligung von 41'383 Franken angegeben. Rein rechnerisch hat dieser Betrag seine Berechtigung. Für die Berechnung der Kostenbeteiligung der Stadt kommt jedoch bereits seit einigen Jahren gemäss ÖV-Gesetz der Schwellenwert zum Tragen. Die Stadt geht davon aus, dass der Schwellenwert in der heutigen Grössenordnung Bestand hat und keine zusätzlichen Kosten anfallen.</p> <p><b>Bericht</b></p> <p>16 Für das Gebiet Weitblick geht die Stadt von je 1'700 Einwohnern und Arbeitsplätzen aus, Kapitel 4.2 im Bericht weist je 900 aus. Die Stadt fordert eine Anpassung dieser Angaben.</p>	<p>Der Schwellenwert wurde in der vorliegenden Berechnung berücksichtigt. Dieser kommt dann zum Tragen, wenn die jährliche Pro-Kopf-Belastung einer Gemeinde unverhältnismässig hoch ist, d. h. das Anderthalbfache des Durchschnitts aller Gemeinden beträgt. Da mit den zusätzlichen Kosten des Buskonzepts die Durchschnittskosten steigen, steigt entsprechend auch die Beteiligung der Stadt Solothurn an.</p> <p>Besten Dank für die Präzisierung. Eine Anpassung der Unterlagen ist nicht vorgesehen.</p>
--	--

**Einwohnergemeinde Subingen**

<b>Eingabe</b>	<b>Stellungnahme AVT</b>
<p><b>Linien 5/7 und 16 sowie äussere Tanentiallinie</b> 1. Etappe</p> <p>1 Das überarbeitete Busangebot in Subingen wird grundsätzlich begrüsst:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Weiterführung der bisherigen Linie 5 und 7 wird als richtig empfunden.</li> <li>- Die Verlängerung des Viertelstundentakts von Solothurn bis Subingen auf den Linien 5 und 7 in den Nebenverkehrszeiten wird begrüsst.</li> <li>- Die Linie 16 ist wichtig für das OZ 13. Deren Beibehaltung ist richtig.</li> <li>- Die neue Tangentiallinie äusseres Wasseramt mit Anschluss an den Bahnhof Deitingen wird als wichtiges zusätzliches Angebot betrachtet.</li> </ul> <p><b>Erschliessung Derendingenstrasse</b></p> <p>2 Wünschenswert bleibt weiterhin eine bessere Busanbindung der Derendingenstrasse. Eine Busführung über diese Strasse sollte dringend geprüft werden. Dies insbesondere, wenn die äussere Tangentiallinie nicht verwirklicht werden sollte.</p> <p><b>Planungsprozess</b></p> <p>3 Es ist wünschenswert, wenn bei der nächsten Fahrplanänderung das OZ 13 bezüglich Fahrplan der entsprechenden Linien involviert wird; dies da die heutigen Fahrzeiten nicht mit den Unterrichtszeiten korrespondieren.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Das Anliegen wird im Rahmen der Führung der äusseren Tangentiallinie nochmals geprüft.</p> <p>Das AVT macht die Oberstufe Wasseramt Ost jeweils schriftlich auf das jährlich stattfindende Fahrplanverfahren aufmerksam. Im Rahmen der vorliegenden Studie wurde die Schule zur Mitwirkung eingeladen.</p>

**Einwohnergemeinde Zuchwil**

Eingabe	Stellungnahme AVT
<p><b>Entwicklung Busangebot</b> 1. &amp; 2. Etappe</p> <p>1 Zuchwil begrüsst grundsätzlich die vorgeschlagenen Netzergänzungen und Fahrplanverdichtungen und erachtet diese Massnahmen als zweckmässig zur Behebung von Kapazitätsengpässen und Angebotslücken sowie zur positiven Entwicklung des Modalsplits. Zuchwil ist stark betroffen vom stark zugenommenen radialen Pendlerverkehr auf der Strasse und im ÖV.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p><b>Stadtbuslinie 1</b> 2. Etappe</p> <p>2 Das zentrale Anliegen Zuchwils nach der Erschliessung des Gebiets Riverside kann erfüllt werden. Der vorliegende Ansatz ist wesentlich besser als die ursprüngliche Idee einer Erschliessung mit der Linie 9. Die Fortsetzung der Linie über das Zentrum Zuchwil bis zum HB Süd ist zweckmässig. In beiden Fahrrichtungen wird der Hauptbahnhof erreicht. Der Zeithorizont ca. 2025 ist sinnvoll; für die Schlaufe Riverside ist der Realisierungsstand massgebend. Zusammen mit der modifizierten Linie 6/9 ergibt sich eine bessere Lösung für das Zentrum von Zuchwil.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p><b>Stadtbuslinie 2</b> 2. Etappe</p> <p>3 Anstelle der Schlaufe Blumenfeld ist die Bedienung des Quartiers mit einer Haltestelle bei der Einmündung der Gartenstrasse in die Nord-Süd-Strasse zu prüfen (Stadtbuslinie 1).</p> <p>4 Das Potenzial der beiden Quartiere Blumenfeld und Innerfeld/Brunnmatt ist vorhanden, trotzdem sind diese bisher ohne ÖV-Erschliessung. Es wäre nur logisch, den kurzfristigen Horizont 2020 und nicht erst 2025 ins Auge zu fassen.</p>	<p>Das AVT hat das Anliegen nach einer Haltestelle an der Nord-Süd-Strasse bereits 2014 geprüft und abgelehnt. Die Einschätzung, dass in der Nord-Süd-Strasse keine Fahrbahnhaltestelle erstellt werden kann, hat seither nicht geändert.</p> <p>Grundsätzlich könnte die Stadtbuslinie 2 unabhängig und vorzeitig eingeführt werden. Dem stehen aber die begrenzten kantonalen finanziellen Mittel infolge der Plafonierung des ÖV-Budgets entgegen. Zudem müsste auch die Stadt Solothurn einer vorgezogenen Einführung zustimmen.</p>
<p><b>Zusätzliche Haltestelle Kreuzplatz</b></p> <p>5 Zur ÖV-Erschliessung des Gebiets Innerfeld/Brunnmatt wurde im Einvernehmen mit dem Kanton in den rechtskräftigen Nutzungsplänen am östlichen Siedlungsrand zwischen Dorfacker- und Luzernstrasse/Kreuzplatz ein Fussweg planerisch sichergestellt mit der Absicht, über diesen bei Gelegenheit eine Haltestelle Kreuzplatz zu erreichen (Linien 1, 5, 7). Zuchwil erwartet, dass diese Option nochmals geprüft und allenfalls früher als 2025 in Betrieb genommen wird.</p>	<p>Das Anliegen kann zusammen mit den Strassenbaufachleuten im AVT geprüft werden. Allerdings steht eine Haltestelle Kreuzplatz aus angebotsplanerischer Sicht vor dem Hintergrund der Erschliessung mit der Stadtbuslinie 2 nicht im Vordergrund. Aufgrund der örtlichen Verhältnisse scheint zudem die Realisierung einer Haltestelle an der Luzernstrasse im Bereich Kreuzplatz verkehrsplannerisch und baulich fraglich.</p>
<p><b>Linien 6 und 9</b> 2. Etappe</p> <p>6 Zuchwil begrüsst die Neukonzeption der Linien 6 und 9, insbesondere auch den Verzicht auf eine kombinierte Lösung mit der inneren Erschliessung des Gebiets Riverside. Eine gute Alternative zum MIV ist zwingend zur Entlastung der Ortsdurchfahrten, u. a. vom Biogenverkehr. Die Erweiterung der Linie 6/9 nach Norden im Zeithorizont 2025 ist in Ordnung.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

<p>7 Fraglich ist, ob die Bleichenbergstrasse mit den integrierten Gestaltungsmaßnahmen (Verkehrsberuhigung/Tempo 30) durch die Busse befahrbar ist. Die Gemeinde möchte die Gestaltungsmaßnahmen nicht zurückbauen.</p>	<p>Die Befahrbarkeit und Linienführung wird im Rahmen der Weiterplanung der 2. Etappe unter Einbezug der Gemeinde detailliert geprüft.</p>
<p>8 In der Hauptverkehrszeit ist eine Takterhöhung zu prüfen (Biberist, Luterbach, Attisholzareal, Biogen).</p>	<p>Die Entwicklung des mittel- und längerfristigen Angebotsniveaus (Ausdehnung oder Reduktion) wird abhängig sein von der Nachfrageentwicklung und den finanziellen Möglichkeiten des Kantons.</p>
<p><b>Linie 9</b> 1. Etappe 9 Die Ausdehnung der Betriebszeiten von Montag bis Samstag mit Blick auf den Schichtbetrieb Biogen ist zwingend.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p><b>Linien 1, 5 und 7</b> 1. Etappe 10 Die Massnahmen werden positiv beurteilt. Von der vorgesehenen Verdichtung auf der Linie 1 mit Fernverkehrsanschluss in Solothurn profitiert auch Zuchwil. Dasselbe gilt für die Linien 5 und 7 mit zusätzlichen Kursen und Anschlüssen an den Fernverkehr in Herzogenbuchsee.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p><b>Innere Tangentiallinie</b> 1. Etappe 11 Zuchwil geht von einer positiven Wirkung der inneren Tangentiallinie für die eigene Gemeinde aus. Die neue Linie nimmt tangentiale Verkehrsströme auf und entlastet damit die zeitweise überlasteten radialen Buslinien und die peripheren tangentialen Ortsdurchfahrten.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

#### 4.2. Gemeinden Kanton Bern

##### Einwohnergemeinde Niederönz

Eingabe	Stellungnahme AVT
<p><b>Linie 5</b> 1. Etappe 1 Niederönz begrüsst und unterstützt eine Verbesserung des Busangebots grundsätzlich. Allerdings erachtet es Niederönz als unverhältnismässig, dass in den Hauptverkehrszeiten eine Bedienung durch die Linie 5 innert 8 bzw. 11 Minuten in die gleiche Richtung erfolgen soll. Mit einer etwas längeren Standzeit des ersten Busses in Herzogenbuchsee liesse sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis für die betroffenen Gemeinden deutlich optimieren.</p>	<p>Zwischen Subingen und Etziken verkehren die Grundkurse der Linie 5 via Horriwil und Hüniken, die Verdichtungskurse hingegen via Etziken Industrie. Wegen der unterschiedlichen Fahrzeiten dieser zwei Linienführungen ergeben sich für den Abschnitt Etziken – Herzogenbuchsee unregelmässige Taktfolgezeiten. Mit dem vorgeschlagenen Fahrplankonzept resultieren in Herzogenbuchsee Fernverkehrsanschlüsse nach/von Bern (Grundkurse) und neu nach/von Olten (Verdichtungskurse).</p>
<p><b>Linie 7</b> 2 Eine ÖV-Erschliessung der Industriezone Niederönz mit über 600 Arbeitsplätzen wäre sehr sinnvoll und durch die Linie 7 mit vertretbarem Aufwand realisierbar.</p>	<p>Die Festlegung der Erschliessung von Berner Gemeinden obliegt der entsprechenden RVK bzw. dem Kanton Bern. Vor dem Hintergrund der Gewährleistung der Bahnanschlüsse in Herzogenbuchsee wäre dieses Anliegen nicht ohne weiteres umsetzbar.</p>

**4.3. Öffentliche Verwaltungsstellen**

**Amt für Raumplanung**

Eingabe	Stellungnahme AVT
<p><b>Innere Tangentiallinie</b> 1. Etappe</p> <p>1 Die Anbindung der bekannten Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete an den ÖV ist richtig.</p> <p>2 Neben den Direktanschlüssen ab den Bahnhöfen Gerlafingen und Luterbach ist der Anschluss ab Hauptbahnhof Solothurn nur mittels Umsteigen möglich.</p> <p>3 Für Attisholz Nord ist eine Anbindung der inneren Tangentiallinie an die ASM 2025 essentiell. Dabei ist auch eine ansprechende Gestaltung des Bahnhofs Riedholz wichtig. Offen bleibt die ÖV-Erschliessung des westlichen Teils des Areals Attisholz Nord. Allfällige arealinterne Lösungen sind Teil des Mobilitätskonzepts für das Areal.</p> <p><b>Stadtbuslinien</b> 2. Etappe</p> <p>4 Die beiden neuen Stadtbuslinien ab 2025 werden begrüsst. Dies einerseits im Zusammenhang mit dem Riverside Areal in Zuchwil, dessen bauliche Umsetzung bald starten wird. Andererseits im Zusammenhang mit der von der Stadt vorgesehenen deutlichen Reduktion der Parkplätze bzw. Fahrten, was einer gewissen ÖV-Erschliessung bedarf. Wünschenswert wäre deshalb eine frühere Einführung der Stadtbuslinien, dies ist aber wohl zu ambitioniert.</p> <p><b>Entwicklungs- &amp; Umstrukturierungsgebiete</b></p> <p>5 Insgesamt werden Entwicklungs- und Umstrukturierungsareale ausreichend berücksichtigt. Es ist zwingend, dass die finanziellen Mittel für einen weiteren ÖV-Ausbau gesprochen werden. Viele der Entwicklungsschwerpunkte können nur unter dieser Prämisse umgesetzt werden. Wird der in diesen Arealen generierte Verkehr nur über den MIV abgewickelt, wird sich die Verkehrssituation in den Spitzenstunden deutlich verschlechtern oder aber die Entwicklung der Areale verzögert. Eine echte Abstimmung von Siedlung und Verkehr kann nur gelingen, wenn Alternativen zum MIV parallel zur Siedlungsentwicklung ausgebaut werden.</p> <p><b>Bericht und Mitwirkung</b> 1. &amp; 2. Etappe</p> <p>6 Der Bericht ist sehr technisch und die Diagramme sind schwer verständlich. Zur Veranschaulichung der Verbesserungen wäre eine Darstellung der heutigen und künftigen ÖV-Güteklassen sehr hilfreich. Zur späteren Nachvollziehbarkeit ist der Stand der verwendeten Bevölkerungsprognosen anzugeben (Bericht Seite 6). Zu den folgenden Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebieten im Anhang E des Berichts macht das ARP präzisierende Angaben:</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Idee der inneren Tangentiallinie ist es, einen Teil des Pendlerverkehrs ohne Umweg über den Hauptbahnhof Solothurn abzuwickeln und so das Zentrum zu entlasten.</p> <p>Es ist nicht vorgesehen, das Areal mittels Stichfahrt mit der inneren Tangentiallinie zu erschliessen. Entsprechend muss die Feinerschliessung mit einer separaten arealinternen Lösung erfolgen, an deren Kosten sich der Kanton nicht beteiligen kann.</p> <p>Der Einführungszeitpunkt der Stadtbuslinie 1 ist abhängig von der Bereitstellung einer Bushaltestelle auf der Südseite des HB Solothurn. Zum Einführungszeitpunkt der Stadtbuslinie 2 vgl. Stellungnahme zur Eingabe 4 von Zuchwil.</p> <p>Die kantonalen ÖV-Mittel sind nach wie vor plafoniert.</p> <p>Besten Dank für die Anregungen und Präzisierungen. Eine Anpassung der Unterlagen ist nicht vorgesehen. Die Angaben der Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete im Anhang E des Berichts wurden im März 2018 mit dem ARP abgestimmt.</p>

«Bellach Stadtallmend» verbleibt in der Reservezone und wird vorläufig nicht zum Entwicklungsgebiet; die Arbeitsplatzzahl von «Bellach Ost» beträgt ca. 50; Solothurn weist für den «Weitblick» 1'280 Einwohner und 880 Arbeitsplätze bis 2035 aus.

**4.4. Transportunternehmen**

**Aare Seeland mobil AG (ASM)**

Eingabe	Stellungnahme AVT
<p><b>Bericht und Mitwirkung</b> 1 &amp; 2. Etappe</p>	
<p>1 Die ASM befürwortet die Ergebnisse respektive Empfehlungen des Berichts.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p><b>Linien 12 und 6/9 sowie innere Tangentiallinie</b> 2. Etappe</p>	
<p>2 Die Schlussfolgerung wird gestützt, wonach die Verknüpfung zwischen Bahn und Bus in Riedholz naheliegender ist als in Flumenthal. Bei der PostAuto-Linie 12 sind die Vermeidung einer Retour-Fahrbeziehung und der Erhalt der Direktverbindung zwischen Niederwil und Riedholz die wichtigsten Argumente, bei der Linie 6/9 die effizienten Umläufe und die gemeindeinterne direkte Verbindung zwischen Attisholz Nord und Riedholz. Allenfalls könnte die innere Tangentiallinie nach Flumenthal geführt werden, wobei die erschwerte Einrichtung einer Wendemöglichkeit am Bahnhof Flumenthal zu berücksichtigen wäre.</p>	<p>Zum weiteren Vorgehen beim mittel- und längerfristigen Buskonzept am Unterleberberg vgl. Stellungnahmen zur Eingabe 1 von Balm b. G. und zur Eingabe 4 von Flumenthal</p>
<p>3 Die wesentlichen Gründe für die Eingabe des Viertelstundentakts auf der ASM-Linie 413 im AS STEP 2035 sind:</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einzelne Züge sind bereits heute an der Kapazitätsgrenze. Die erwartete Verkehrszunahme bis 2030 wird mit dem heutigen Angebot nicht mehr bewältigbar sein.</li> <li>- Neben den heutigen guten Anschlüssen mit dem RBS RE Solothurn – Bern werden zusätzlich gute Anschlüsse mit dem SBB Fernverkehr am Jurasüdfuss möglich sein.</li> <li>- Mit der Einkürzung der PostAuto-Linie 12 ist gewährleistet, dass der Viertelstundentakt der ASM von Anfang an eine gute Grundlast aufweist und nicht teuer zwei parallele Angebote im Abschnitt Solothurn – Riedholz bestehen. Die ASM unterstützt das vorgeschlagene Angebotskonzept auf der PostAuto-Linie 12, legt sich aber nicht auf die Variante 1 oder 2 fest.</li> </ul>	
<p><b>Linien 5/7</b> 1. Etappe</p>	
<p>4 Die ASM unterstützt die konsequente Führung aller Verdichtungskurse bis Herzogenbuchsee. Dadurch können die v. a. in der Hauptverkehrszeit häufig gefährdeten Anschlüsse mit der ASM-Linie 51 zuverlässig angeboten werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

<p>5 Aus dem Umstand, dass das Abend-, Samstags- und Sonntagsangebot unverändert bleibt, leitet die ASM ab, dass die heute mit der Linie 54 sichergestellte Erschliessung von Nieder- und Oberönz erhalten bleibt.</p>	<p>Die Festlegung der Erschliessung von Berner Gemeinden obliegt der entsprechenden RVK bzw. dem Kanton Bern.</p>
--	---

**BLS AG**

Eingabe	Stellungnahme AVT
<p><b>Bericht und Mitwirkung</b> 1 &amp; 2. Etappe</p> <p>1 Die BLS hat zu den Unterlagen, soweit ihr Angebot betroffen ist, grundsätzlich keine Bemerkungen anzubringen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p><b>Innere und äussere Tangentiallinie</b> 1. Etappe</p> <p>2 Die Anbindung der inneren und äusseren Tangentiallinie am Bahnhof Gerlafingen wird begrüsst. Damit können wesentliche Verbesserungen bei der Transportkette aus dem Wasseramt erzielt werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>3 Die BLS geht davon aus, dass die Anforderungen an die Zu- und Wegfahrt sowie die Haltekanten beim Bahnhof Gerlafingen mit BLS Infrastruktur und weiteren betroffenen Stellen abgestimmt und koordiniert wird.</p>	<p>Abstimmung und Koordination laufen über das Agglomerationsprogramm Solothurn sowie über das Plangenehmigungsverfahren zum Umbau der Bahnhöfe Biberist und Gerlafingen.</p>

**Busbetrieb Solothurn und Umgebung AG (BSU)/  
Regionalverkehr Bern – Solothurn AG (RBS)**

Eingabe	Stellungnahme AVT
<p><b>Bericht und Mitwirkung</b> 1 &amp; 2. Etappe</p> <p>1 Der BSU erachtet den Bericht als nachvollziehbar und die Massnahmen für die beiden Realisierungshorizonte als schlüssig hergeleitet. Der BSU ist überzeugt, dass die vorgeschlagenen Angebotsoptimierungen der richtige Ansatz für die Bewältigung der zukünftigen Verkehrsbedürfnisse in der Region Solothurn sind und dass dadurch das Angebot des ÖV nochmals an Attraktivität gewinnt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p><b>Linie 1</b></p> <p>2 Das Angebotskonzept der Linie 1 an Sonntagen weicht von demjenigen der anderen Wochentage ab. Die Fahrzeiten sind im aktuellen Fahrplan zu knapp bemessen, weshalb häufig Anschlussbrüche am Hauptbahnhof auftreten. Der Sonntagsfahrplan sollte optimiert werden.</p>	<p>Dieses Anliegen kann geprüft werden. Eine Optimierung darf aber weder zu höheren Betriebskosten noch zu höheren Abgeltungen führen.</p>
<p><b>Linie 2</b> 2. Etappe</p> <p>3 Bereits heute sind die Busse auf der Linie 2 im Abschnitt Gerlafingen – Solothurn Hauptbahnhof in der Hauptverkehrszeit am Abend überlastet. Analog dem Konzept am Morgen sollten am Abend Entlastungskurse eingeführt werden.</p>	<p>Vgl. Stellungnahme zur Eingabe 2 von Gerlafingen</p>



<p>nie kombiniert werden. Allenfalls könnte eine direkte Verbindung von den Höfen via Horriwil nach Subingen überlegt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei einer direkten Führung der Linie 16 nach Subingen müsste eine Verlängerung der Linie 3 nach Halten geprüft werden mit Umsteigemöglichkeit in Kriegstetten auf die äussere Tangentiallinie. Eine direkte Buslinie Halten – Drei Höfe ist aus schulischer Sicht nicht nötig.</li> <li>- Die Kinder aus Aeschi, Bolken, Etziken und Hüniken können die Linie 5/7 wie bisher benutzen.</li> <li>- Die Fahrzeit mit der bisherigen Linienführung Linie 16 ist für Aeschi, Steinhof und Burgäschi sehr lang. Ein direkter Anschluss in Aeschi auf Linie 5/7 mit einem Kleinbus macht Sinn.</li> <li>- Für Derendinger Kinder (oft wohnhaft im Dorfteil Oberdorf) mit Schulort Subingen sollte ein Anschluss von Linie 1 auf die äussere Tangentiallinie in Kriegstetten möglich sein.</li> <li>- Die Relation Luterbach – Subingen kann mit der inneren Tangentiallinie (Umsteigen in Derendingen auf Linie 5/7) oder äusseren Tangentiallinie (Umsteigen in Deitingen) ohne bisherigen Umweg via Solothurn realisiert werden.</li> </ul> <p>3 Kinder aus allen 13 OWO-Gemeinden besuchen den Schulstandort DELU Derendingen, da dort die Sek P geführt wird. Die in rund 300 Meter Entfernung vom DELU vorgesehene Haltestelle der inneren Tangentiallinie ist für die Schule optimal gelegen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aeschi, Bolken, Etziken, Hüniken, Horriwil und Subingen: Linie 5/7 bis Derendingen Ritterplatz und Umsteigen auf die innere Tangentiallinie.</li> <li>- Deitingen: SBB bis Luterbach und Umsteigen auf die innere Tangentiallinie.</li> <li>- Halten und Kriegstetten: Die Linienführung der Linie 16 ist zu überdenken. Kann eventuell mit der Linie 3 verknüpft werden. Sinnvoll ist ein direkter Anschluss an die innere Tangentiallinie in Derendingen.</li> <li>- Drei Höfe: Dieselbe Situation wie bereits oben beschrieben. Andere Linienführung der Linie 16 mit Anschluss an die innere Tangentiallinie prüfen.</li> <li>- Oekingen: Je nach Wohnlage sind die Distanzen zur Linie 1 in Kriegstetten wie bisher gut geeignet. Die neue äussere Tangentiale könnte genutzt werden.</li> </ul> <p>4 Die OWO bittet, dass die Fahrpläne der inneren und äusseren Tangentiallinie so gestaltet werden, dass sie auf die Anfangs- und Endzeiten der Schule passen respektive den oben geschil-</p>	<p>nahme zur Eingabe 4 von Halten).</p> <p>Insgesamt steht die konzeptionelle Struktur des Angebots kurzfristig nicht zur Disposition. Hin- gegen können Verbesserungen zu Gunsten der Schulbedürfnisse im Fahrplanprozess geprüft werden.</p> <p>Vgl. Stellungnahme zur Eingabe 2</p> <p>Zum kurzfristigen Vorgehen vgl. Stellungnahme zur Eingabe 2. Im Rahmen der Weiterplanung der 2. Umset- zungsetappe des Buskonzepts und vor dem Hin-</p>
--	---

<p>dernten Bedürfnissen entsprechen. Die bisherigen Fahrpläne der Linie 16 haben dieses Ziel, wenn auch oft nur knapp, erreicht. Die Fahrzeiten für einige Schüler, vor allem Richtung Halten – Drei Höfe ab DELU waren sehr lang. Eine deutliche Verkürzung der Fahrzeiten, sogar mit einmaligem Umsteigen sollte mit dem angepassten Angebotskonzept möglich sein. Die Schüler und ihre Eltern werden mit schlanken Verbindungen zufrieden sein und dies sehr schätzen.</p> <p>Seitens OWO besteht ein Handlungsspielraum, da die Realisierung einer Tagesstruktur geprüft wird. Diese Realisierung tritt vermutlich auf Schuljahr 2021/22 in Kraft. Neue Anfangs- und Endzeiten der Schule können auf diesen Zeitpunkt realisiert werden. In Absprache kann auf den Fahrplan, der jedoch ab Mitte Dezember 2020 (Fahrplanwechsel) gelten muss, Rücksicht genommen werden.</p> <p>5 Die OWO erwartet, dass das AVT mit der Schulleitung und der Präsidentin des Zweckverbandes vor der Realisierung rechtzeitig Kontakt aufnehmen werden.</p>	<p>tergrund der ersten Betriebserfahrungen der 1. Etappe können die Anliegen gemäss Eingaben 2 und 3 geprüft werden. In die Weiterplanung einzubeziehen sind insbesondere auch die Erkenntnisse zur Schultagesstruktur, die von der OWO geprüft wird.</p> <p>Kennntnisnahme</p>
---	---

**4.6. Weitere**

**Region Solothurn Tourismus**

Eingabe	Stellungnahme AVT
<p><b>Planungsprozess</b></p> <p>1 Region Solothurn Tourismus stellt fest, dass der Bericht auf die Bedürfnisse des Freizeitverkehrs nicht oder nur ungenügend eingeht. Dies wird u. a. auf die fehlende Einsitznahme von Region Solothurn Tourismus in der Arbeitsgruppe zurückgeführt. Trotz mehrfacher Bemühung um Aufnahme in die Arbeitsgruppe erfolgte seitens AVT über vage Ankündigungen hinaus keine Reaktion. Die Anliegen von Region Solothurn Tourismus konnten nur per E-Mail und eher zufällig beim Planer deponiert werden.</p> <p>2 <b>Freizeitverkehr</b></p> <p>Region Solothurn Tourismus geht davon aus, dass im vorliegenden Projekt keine Diskussion über Bedeutung und Zukunftsperspektiven des Freizeitverkehrs stattgefunden hat. Im Rahmen der Planungsgrundsätze (Kapitel 3.1, Seite 9) bleibt er unerwähnt. Anstelle von Angebotsverbesserungen sind wesentliche Verschlechterungen vorgesehen. Die Ausdünnung der Fahrpläne am Wochenende bleibt bestehen. Das ist angesichts der steigenden wirtschaftlichen Bedeutung von Freizeit und Tourismus in unserer Region (siehe Wertschöpfungsstudie von 2018) und der aktuellen Verkehrsprobleme an einigen Attraktionspunkten unverständlich und nicht akzeptabel.</p>	<p>Der Kanton hat die Pflicht, bei der Förderung des ÖV die betroffenen Gemeinden einzubeziehen. Entsprechend wurde die Arbeitsgruppe schwerge-wichtig mit Gemeindevertretungen inkl. repla espaceSOLOTHURN besetzt. Zusätzlich waren öffentliche Verwaltungsstellen und die Transportunternehmen vertreten, jedoch keine weiteren Interessenvertreter. Die von Region Solothurn Tourismus deponierten Anliegen wurden im Verlauf der Planung geprüft.</p> <p>Zum Freizeitverkehr und touristischen Verkehr vgl. Stellungnahme zur Eingabe 11 von Solothurn. Zur Ausdünnung der Fahrpläne am Wochenende vgl. Stellungnahme zur Eingabe 13 von Solothurn.</p>

Aus der Wertschöpfungsstudie geht hervor, dass ein Grossteil der Menschen auch in der Freizeit mit dem Auto unterwegs ist. Soll dies ändern, müssen die touristischen Attraktionspunkte endlich besser mit dem ÖV erschlossen werden. Dies ist in einem zeitgemässen regionalen Busangebot zu berücksichtigen. Sonst nützen alle gutgemeinten Aufrufe nichts, respektive ist die Tourismusbranche nicht in der Lage, alternative Angebote (ÖV-Kombitickets) anzubieten.

**Linie 1**

- 3 Auf dem Weissenstein werden mit der Eröffnung des Hotels die Gäste-Frequenzen deutlich zunehmen. Auf der Linie 1 besteht deshalb im Widerspruch zum Bericht (Kapitel 3.2, Seite 10) Handlungsbedarf. Die heutige Situation mit einem 20-minütigen Fussmarsch ab Endhalt im Zentrum von Oberdorf entlang der steilen Bergstrasse ohne Trottoir ist gefährlich und für Menschen mit Einschränkungen unzumutbar. Mit der Verlängerung bis zum Bahnhof Oberdorf wird dieser Problematik Rechnung getragen und die Seilbahn wesentlich besser ins ÖV-Netz eingebunden.

**Linie 6**

1. Etappe

- 4 In der Solothurner Badi und im Bereich Campingplatz herrschte in diesem Sommer an jedem schönen Sonntag ein totales Verkehrschaos, weil keine Busverbindung ins Schwimmbad angeboten wird. Die geplante Stadtbuslinie 1 bringt erst mittelfristig einen Fortschritt. Der geplante Halbstundentakt am Sonntag wird kaum genügen, um einen spürbaren Umsteigeeffekt zu generieren. Das akute Problem muss durch die Aufhebung der bestehenden Fahrplanausdünnung (= kein Angebot am Sonntag) zeitnah, d.h. ab 2019 gelöst werden.

**Shuttle-Bus Burgäschisee**

- 5 Auch der Burgäschisee wird an schönen Sonntagen aufgrund des gänzlich fehlenden Angebotes von Autos förmlich überrollt. Die Situation ist mit Blick auf die betroffenen Anwohner aus ökologischer Sicht unhaltbar. Der Bericht anerkennt die Erschliessungslücke (Kapitel 2.3, Seite 5) und verweist auf eine Überprüfung im Rahmen der Untersuchung hin. Diese ist aus dem einschlägigen Kapitel 6 nicht ersichtlich und es ist offensichtlich keine Angebotsverbesserung geplant. Mittels einem Shuttle Bus ab Kirche Aeschi, und flankierenden Massnahmen für den Privatverkehr muss das Problem zeitnah entschärft werden.

Im Zusammenhang mit der Sanierung des Weissensteintunnels muss die Stossrichtung sein, die Frequenzen auf der SMB mit einem adäquaten Bahnangebot zu erhöhen, welches nicht zuletzt der Weissensteinbahn zugutekommt. Der Kanton setzt sich für ein verbessertes Angebot auf der SMB für die Zeit nach der Wiedereröffnung des Tunnels ein. Eine Verlängerung der Buslinie 1 zum Bahnhof Oberdorf würde die SMB konkurrenzieren und gälte als Parallelverkehr mit gleicher Funktion, was nach der Grundangebotsverordnung zu vermeiden ist. Zudem würde eine Verlängerung zusätzliche Betriebsmittel auf der Linie 1 erfordern und zusätzliche jährlich wiederkehrende Kosten nach sich ziehen. Demgegenüber konzentriert sich die zusätzliche Nachfrage vornehmlich auf das Wochenende und einzelne schöne Tage.

Im Rahmen der 1. Etappe des Buskonzepts ist vorgesehen, dass die Linie 6 neu sonntags den Abschnitt Hauptbahnhof – Allmend in Solothurn bedient, an dem sich die Haltestelle beim Schwimmbad befindet.

Vgl. Stellungnahme zur Eingabe 2. Denkbar ist eine Finanzierung eines Shuttle-Busses durch Dritte.

<p><b>Linie 12</b> <span style="float: right;">2. Etappe</span></p> <p>6 Die Postautoverbindung auf den Balmberg erschliesst das Skigebiet, den Seilpark und die vielbegangene, nationale Wanderroute Nummer fünf. Sie ermöglicht in Verbindung mit der Seilbahn Weissenstein und dem Busangebot auf den Grenchenberg attraktive (Rund-)Wanderungen. Die neu geplante Umsteigeverbindung vermindert die Attraktivität massiv. Es ist davon auszugehen, dass sie von Personen mit sperrigem Gepäck (Ski, Bike, usw.) nicht mehr genutzt wird, was sich negativ auf die Frequenzen auswirken und über kurz oder lang zur vollständigen Einstellung führen würde.</p> <p>7 Vollends inakzeptabel ist die faktische Betriebs-einstellung während der Woche gemäss Variante 1 (Kapitel 4.9, Seite 36f.) und die generelle Ausdünnung des Fahrplans am Samstag! Es kann nicht sein, dass der Balmberg nur noch mit dem privaten Verkehrsmittel erreichbar ist, nachdem mit der Seilbahn und dem Sonntags-fahrverbot auf dem benachbarten Weissenstein endlich eine Verkehrsberuhigung gelungen ist.</p> <p>8 Generell ist für den Solothurner Jura zwischen Grenchenberg, Weissenstein und Balmberg eine ÖV-Gesamtschau notwendig, um für diese Attraktionspunkte einen spürbaren Umsteigeef-fekt vom MIV auf den ÖV zu erzielen.</p>	<p>Vgl. Stellungnahme zur Eingabe 1 von Balm b. G.</p> <p>Die Variante 1 bezieht sich auf die Hauptver-kehrszeit unter der Woche. In dieser Zeit fahren auch heute keine Busse auf den Balmberg. An Samstagen wird der Balmberg auch heute nur von einzelnen Kursen bedient. Aus dem Bericht wird zudem ersichtlich, dass der 2. Angebots-schritt, zu dem die Linie 12 zu zählen ist, noch nicht im Detail ausgeplant ist.</p> <p>Kenntnisnahme</p>
---	---

## **5. Fazit und weiteres Vorgehen**

### **5.1. Module der 1. Etappe**

Im Rahmen der Mitwirkung wurden die Module der 1. Etappe mehrheitlich positiv beurteilt. Darüber hinaus wurden verschiedene Anliegen und Anträge formuliert. Zur äusseren Tangentiallinie wurden auch kritische Rückmeldungen eingegeben, wonach die Linie wenig Potenzial aufweise und das vorgesehene Angebot für die Schülertransporte nicht nutzbar sei.

Die Module zu den Linien 1, 5/7, 6, 9 wurden mittlerweile ausgeplant und bereinigt. Gestützt auf die Verhandlungen zwischen BSU und Bestellern zu den Angebotsofferten können diese Module wie geplant auf den Fahrplan 2020 per Mitte Dezember 2019 eingeführt werden.

Zwei weitere Module werden aufgrund von grösseren Strassenbaustellen im Jahr 2020 ein Jahr später umgesetzt. Konkret erfolgen die Verbesserungen auf der Linie 16 (wegen der Sanierung der Kantonsstrasse zwischen Halten und Kriegstetten) und die Einführung der inneren Tangentiallinie (wegen der Bauarbeiten am Kreuzplatz in Derendingen) beide erst zum Fahrplan 2021.

Die äussere Tangentiallinie wird vorderhand zurückgestellt. Gestützt auf die Mitwirkung hat sich gezeigt, dass das vorgeschlagene Angebotskonzept nur bedingt zu überzeugen vermag. Im Rahmen der Angebotsverhandlungen mit dem BSU hat sich zudem gezeigt, dass von einem noch geringeren Fahrgastpotenzial ausgegangen werden muss als noch im Planungsprozess angenommen. Die sich daraus ergebende ungenügende Kostendeckung erlaubt keine Bestellung der äusseren Tangentiallinie.

### **5.2. Module der 2. Etappe**

Die Module der 2. Etappe sind erst mittelfristig zur Umsetzung vorgesehen, so dass für die entsprechende Konkretisierung mehr Zeit als bei der 1. Etappe zur Verfügung steht. Bei den weiteren Arbeiten sollen einerseits die zahlreichen konstruktiven und kritischen Inputs aus der Mitwirkung vertieft geprüft und wo sinnvoll und möglich auch in die Planung integriert werden. Andererseits soll für die weiteren Arbeiten auch das Projektumfeld aktualisiert und geschärft werden, z. B. hinsichtlich übergeordneten Eisenbahnkonzepten oder hinsichtlich Infrastrukturvoraussetzungen wie etwa auf der Südseite des HB Solothurn.

Ein besonderes Augenmerk wird auf den Raum Unterleberberg zu richten sein. Die im Bericht vorgeschlagenen Module in dieser Teilregion (Neukonzeption Linie 12 und Weiterführung der Linie 9 sowie der inneren Tangentiallinie ab Attisholz Süd nach Norden) sind im Rahmen der Mitwirkung grossmehrheitlich auf Kritik gestossen. Zusammen mit den betroffenen Gemeinden wird das mittel- bis langfristige Busangebot am Unterleberberg weiter konkretisiert und die Ergebnisse des vorliegenden Buskonzepts werden nochmals überprüft.