

## Überprüfung Busangebot Region Solothurn

- Mittel- bis längerfristiges Angebotskonzept
- Etappierungsvorschlag für die Umsetzung



## Bericht für die Mitwirkung

Eingabefrist: 2. November 2018

Nachtrag vom 25. September 2018: [Fristverlängerung bis 16. November 2018](#)

14. September 2018

---

<b>Auftraggeber</b>	Amt für Verkehr und Tiefbau Rötihof Werkhostrasse 65 4509 Solothurn	
<b>Begleitgruppe</b>	Dr. Ludwig Dünbier, AVT Kanton Solothurn Alexandre Keller, AVT Kanton Solothurn Stefan Gantenbein, AVT Kanton Solothurn Bernard Staub, ARP Kanton Solothurn Roger Siegenthaler, repla espaceSOLOTHURN Fabian Schmid, Busbetrieb Solothurn und Umgebung Roman Zürcher, Busbetrieb Solothurn und Umgebung Luigi Abbate, PostAuto Schweiz AG	
<b>Arbeitsgruppe</b>	Dr. Ludwig Dünbier, AVT Kanton Solothurn Alexandre Keller, AVT Kanton Solothurn Stephan Schader, ARP Kanton Solothurn Michael Knecht, AöV Kanton Bern Hans Kaspar Schiesser, Regionale Verkehrskonferenz II Oberaargau Matthias Reitze, repla espaceSOLOTHURN Andrea Lenggenhager, Stadt Solothurn Stefan Berger, Einwohnergemeinde Aeschi Heli Schaffter, Einwohnergemeinde Bellach Philipp Heri, Einwohnergemeinde Gerlafingen Hardy Jäggi, Einwohnergemeinde Recherswil Beat Graf, Einwohnergemeinde Riedholz Hans Ruedi Ingold, Einwohnergemeinde Subingen Severin Loertscher, Schweizerische Bundesbahnen Roman Zürcher, Busbetrieb Solothurn und Umgebung Bernard Künzli, Busbetrieb Solothurn und Umgebung Michael Steiner, PostAuto Schweiz AG	
<b>Auftragnehmerin</b>	Bahn + Bus Beratung AG 3B Postfach 564 3000 Bern 14	Tel: 031 / 533 55 33 E-Mail: <a href="mailto:info@3b-ag.ch">info@3b-ag.ch</a> Web: <a href="http://www.3b-ag.ch">www.3b-ag.ch</a>
<b>Projektbearbeiter</b>	Roland Haldemann, dipl. Bauing. ETH, Verkehrsingenieur SVI	
Dok-Name	180914_Bus Solothurn_Bericht	

## Kurzfassung

Hauptziel des Agglomerationsprogramms Solothurn ist die Umsetzung einer nachhaltigen Verkehrs- und Raumordnungspolitik. Damit die Attraktivität der Agglomeration und Region Solothurn auch in Zukunft gewahrt und gestärkt werden kann, ohne dass die Verkehrs- und Umweltprobleme überhandnehmen, braucht es eine optimale Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

Verkehrsmodell-Berechnungen zeigen, dass auf den Solothurner Strassen auch in Zukunft mit einem grossen Verkehrswachstum gerechnet werden muss. Dieses Wachstum gilt es zu einem möglichst grossen Teil auf den ÖV und den Langsamverkehr zu verlagern. Die Förderung und der Ausbau des ÖV stellen somit eine zentrale Handlungsebene zur Bewältigung der künftigen Verkehrsprobleme in der Region Solothurn dar.

Mit dem vorliegenden Bericht wird aufgezeigt, wie der strassengebundene ÖV in der Region Solothurn mittel- bis längerfristig optimiert und ausgebaut werden soll, sodass die negativen Auswirkungen einer übermässigen und unverträglichen Zunahme des motorisierten Individualverkehrs vermieden und die verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen erreicht werden können:

- An bewährten und gut nachgefragten Angebotelementen wird festgehalten. Wo nötig und absehbar werden Kapazitätsengpässe durch gezielte Taktverdichtungen zeitgerecht beseitigt.
- Heute nur ungenügend genutzte Angebotelemente werden kritisch hinterfragt und für die ÖV-Erschliessung der betroffenen Nutzungsgebiete werden sinnvolle Alternativen aufgezeigt.
- Mit der Einführung von Stadtbuslinien werden die Regionalbuslinien dort wo sinnvoll und möglich von der Funktion "Bewältigung städtischer Verkehr" entlastet.
- Die Entwicklungsschwerpunkte (ESP) gemäss Agglomerationsprogramm Solothurn 3. Generation sind ins Bus-Gesamtnetz eingebunden und werden zeitgerecht erschlossen. Die verschiedenen Angebotsmodule können parallel zur fortschreitenden Nutzungsentwicklung effizient und vorausschauend weiterentwickelt werden.
- Mit neuen Verknüpfungen Bahn–Bus werden verschiedene Bahnstationen in der Agglomeration zu "ÖV-Drehscheiben" aufgewertet.
- Neue Tangentiallinien verbinden diese ÖV-Drehscheiben. Neben neuen und schnellen ÖV-Transportketten soll dadurch auch das Zentrum wirksam entlastet werden.
- Das neue Gesamtnetz ist modular aufgebaut und jedes einzelne Netzelement kann je nach Erfordernis separat angepasst und/oder weiter ausgebaut werden.

In der letzten Gesamtoptimierung vor rund 10 Jahren wurden vor allem Verbesserungen im nordwestlichen Sektor, auf den Linien 5/7 und im Korridor Solothurn–Biberist–Lohn–Ammannsegg vorgenommen. Zudem wurde das Angebot im Gesamtnetz ausgebaut und harmonisiert (zum Beispiel identisches Angebot an Samstagen tagsüber wie in den Nebenverkehrszeiten Montag–Freitag sowie einheitliches Randstundenangebot nach 20 Uhr an allen Wochentagen).

Aufgrund der aktuellen Analyseergebnisse und der künftigen Nutzungsentwicklungen gemäss Agglomerationsprogramm (Entwicklungsschwerpunkte und Umstrukturierungsgebiete Wohnen und Arbeiten sowie Bahnhofgebiete) zeigt sich kurz- und mittel- bis längerfristig grosser Handlungsbedarf vor allem im südöstlichen Sektor (Wasseramt), im Korridor Unterleberberg–Wasseramt–Gerlafingen sowie in der Kernagglomeration Solothurn–Zuchwil.

Dass ein den Zielsetzungen des Agglomerationsprogramms entsprechender Ausbau des ÖV-Angebotes auch zu höheren Betriebskosten und damit zu erhöhten Abgeltungsbeträgen bei der öffentlichen Hand führt, kann angesichts der heutigen Systemeffizienz nicht vermieden werden.

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ausgangslage, Zielsetzungen und Perimeter .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Grundlagen und Analysen .....</b>	<b>3</b>
2.1	Nachfrageanalysen .....	3
2.1.1	Tägliche Querschnittsbelastungen Montag–Freitag.....	3
2.1.2	Kapazitätsauslastungen in der relevanten Spitzenstunde Montag–Freitag.....	3
2.1.3	Solothurn HB – Durchfahreranteile Montag–Freitag .....	4
2.2	Modal-Split 2015 gemäss Gesamtverkehrsmodell (GVM) .....	4
2.3	Örtliche Erschliessungslücken.....	5
2.4	Agglomerationsprogramm Solothurn 3. Generation .....	5
2.5	Bevölkerungsentwicklung – Bevölkerungsprognose .....	6
2.6	Solothurn HB – Bahnangebot für die verschiedenen Zeithorizonte .....	7
<b>3</b>	<b>Planungsgrundsätze und grundsätzliche Netzüberlegungen.....</b>	<b>9</b>
3.1	Planungsgrundsätze (Angebotsgrundsätze) .....	9
3.2	Grobbeurteilung heutige Netzelemente und Handlungsbedarf .....	10
3.3	Mögliche Stadtbusgebiete .....	12
<b>4</b>	<b>Mittel- bis längerfristiges Angebotskonzept.....</b>	<b>13</b>
4.1	Netz Regionalbuslinien .....	13
4.2	Netz Stadtbuslinien .....	18
4.3	Angebotsniveau mittelfristiger Zeithorizont.....	21
4.3.1	Regionalbuslinien .....	21
4.3.2	Stadtbuslinien.....	22
4.4	Riedholz oder Flumenthal als Verknüpfungspunkt Bahn–Bus .....	23
4.5	Konkretisierung Linien 2/3 – Korridor Bellach–Gerlafingen .....	24
4.6	Konkretisierung Linien 6/9 – Korridor Lohn–Biberist–Solothurn–Luterbach–Riedholz .....	26
4.6.1	Linienführung und Haltestellenkonzept.....	26
4.6.2	Mittelfristiges Fahrplankonzept.....	27
4.7	Konkretisierung Innere Tangentiallinie Wasseramt .....	29
4.7.1	Linienführung und Haltestellenkonzept.....	29
4.7.2	Fahrplankonzept.....	30
4.8	Konkretisierung Äussere Tangentiallinie Wasseramt .....	32
4.8.1	Linienführung und Haltestellenkonzept.....	32
4.8.2	Fahrplankonzept.....	33

4.9	Konkretisierung Linie 12 .....	35
4.9.1	Fahrplankonzept HVZ .....	35
4.9.2	Angebotsniveau für die verschiedenen Wochentage und Tageszeiten .....	37
4.10	Konkretisierung Stadtbuslinie 1 Solothurn Allmend–Zuchwil Zentrum–HB Süd .....	38
4.11	Konkretisierung Stadtbuslinie 2 Solothurn Dürrbach–Zuchwil Brunnmatt .....	39
<b>5</b>	<b>Etappierung.....</b>	<b>40</b>
5.1	Module 1. Etappe – Angebotskonzept 2020 .....	41
5.2	Module 2. Etappe – Mittelfristhorizont ca. 2025 .....	42
<b>6</b>	<b>Konkretisierung Angebotskonzept 2020 .....</b>	<b>43</b>
6.1	HVZ-Verdichtung Linie 1 Solothurn HB-Derendingen .....	43
6.1.1	Fahrplankonzept.....	43
6.1.2	Linienführung und Wendemanöver Derendingen.....	44
6.1.3	Zeitliches Angebot .....	44
6.2	Angebots- und Fahrplankonzept Linien 5/7 .....	45
6.3	Angebotsausbau Linie 16 .....	47
6.3.1	Änderung Linienführung – Aufhebung Bedienung Winistorf Dorf.....	47
6.3.2	Anschlussprioritäten.....	47
6.3.3	Schülertransporte.....	47
6.3.4	Fahrplanentwurf als Diskussionsgrundlage.....	48
6.4	Ausdehnung Betriebszeiten Linie 6 Linienast Allmend und Linie 9 .....	49
6.4.1	Neue Betriebszeiten Linie 6 Linienast Solothurn HB–Solothurn Allmend.....	49
6.4.2	Neue Betriebszeiten Linie 9 Solothurn–Luterbach.....	49
6.4.3	Betriebszeiten Linie 9 und Schichtarbeitszeiten Attisholz Süd.....	49
6.5	Angebots- und Fahrplankonzept Innere Tangentiallinie Wasseramt.....	50
6.6	Angebots- und Fahrplankonzept Äussere Tangentiallinie Wasseramt .....	53
<b>7</b>	<b>Massnahmen Haltestelleninfrastruktur .....</b>	<b>55</b>
<b>8</b>	<b>Kostenbetrachtungen .....</b>	<b>58</b>
8.1	Zusätzlicher Abgeltungsbedarf 1. Etappe – Angebotskonzept 2020.....	58
8.2	Zusätzlicher Abgeltungsbedarf 2. Etappe – Mittelfristhorizont ca. 2025 .....	59
8.3	Veränderungen Gemeindebeiträge 2020.....	59

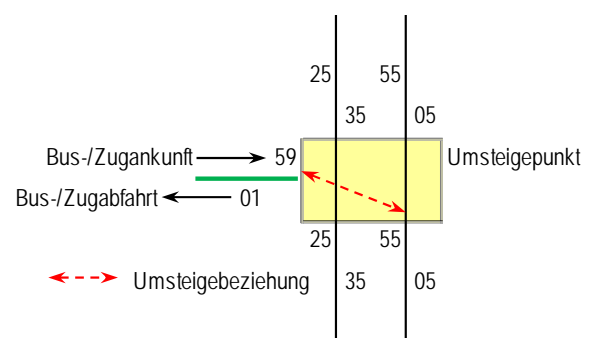
## Anhang

Anhang A	Tägliche Querschnittsbelastungen 2016 Montag–Freitag an ausgewählten Querschnitten
Anhang B	Kapazitätsreserven 2018 an ausgewählten Querschnitten Spitzenstunde Morgen
Anhang C	Total tägliche PW-Fahrten und ÖV-Fahrten inkl ÖV-Anteil gemäss GVM 2015
Anhang D	Örtliche Erschliessungslücken mit ÖV-Angebot 2018 (Erschliessungsgüte)
Anhang E	Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiet Wohnen und Arbeiten gemäss Agglomerationsprogramm 3. Generation
Anhang F	Bahnhofgebiete gemäss Agglomerationsprogramm 3. Generation
Anhang G	Mittel- bis längerfristiges Netz Regionalbuslinien Angebotsniveau/Taktintervalle mittelfristiger Zeithorizont (ca. 2025)
Anhang H	Grafische Fahrpläne Linien 5/7 – Fahrplan 2020 (alle Wochentage)
Anhang I	Tabellenfahrpläne Linien 5/7 – Fahrplan 2020 (alle Wochentage)
Anhang J	Grafischer Fahrplan Linie 16 – Fahrplan 2020 (Mo–Fr HVZ Morgen und Abend)
Anhang K	Grafischer Fahrplan Innere Tangentiallinie Wasseramt – Fahrplan 2020

## Abkürzungen

ABS	Ausbaustrecke Solothurn–Wanzwil
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
GVM	Gesamtverkehrsmodell
HB	Hauptbahnhof (Solothurn)
HVZ	Hauptverkehrszeit
LV	Langsamverkehr (Velo und zu Fuss)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖV	Öffentlicher Verkehr

## Lesehilfe für Netzgrafiken



## 1 Ausgangslage, Zielsetzungen und Perimeter

Das heutige Busangebot in der Region Solothurn basiert grossmehrheitlich nach wie vor auf dem im Jahr 2009 eingeführten Konzept. Mit den Angebotsverbesserungen hat sich sowohl die Nachfrage als auch die Kundenzufriedenheit positiv entwickelt.

Im Gegensatz zum Gesamtkanton und zur Region Olten beziehungsweise der Agglomeration AareLand hat der Modal-Split des ÖV zwischen 2010 und 2015 in der Agglomeration Solothurn aber nicht zugenommen, womit das Ziel des Agglomerationsprogramms, das Verkehrswachstum auf den ÖV und Langsamverkehr (LV, Velo und zu Fuss) zu verlagern, noch nicht in genügendem Mass erreicht werden konnte.

Wichtigste Inhalte der im Agglomerationsprogramm Solothurn 3. Generation definierten Strategie für den ÖV sind:

- Angebot bestehender Bus- und Bahnlinien optimieren und Attraktivität von Umsteigeorten sowie einzelner Haltestellen steigern
- ÖV als Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) fördern sowie Erschliessung des Siedlungsgebietes entlang dieser Achsen verbessern
- Bevorzugung strassengebundener ÖV gegenüber MIV
- Nachfragegerechter ÖV-Ausbau

Im Sinne der Prämisse des Agglomerationsprogramms einer zielgerichteten Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist das bestehende Busangebot in der Region Solothurn vor dem Hintergrund der seit 2009 erfolgten und vor allem der künftig geplanten bzw. gewünschten Entwicklungen zu überprüfen und anzupassen.

Übergeordnete Ziele der vorliegenden Planungsstudie sind:

- Steigerung des Modal-Splits ÖV in der Region Solothurn durch Bereitstellung eines ÖV-Angebots als echte Alternative zum MIV
- Erarbeitung/Entwicklung mittel- bis längerfristiger Angebotskonzepte und Angebotsvorstellungen für das künftige Busangebot in der Region Solothurn unter Berücksichtigung der Angebotsvorstellungen zum Bahnverkehr im Rahmen von STEP AS 2025 und STEP AS 2030/35
  - Mittelfristiges Zielangebot/Zielvorstellungen für den Zeithorizont ca. 2025
  - Längerfristiges Zielangebot/Zielvorstellungen für den Zeithorizont ca. 2030
- Erarbeitung eines konkreten, kurzfristigen und modular aufgebauten Angebotskonzepts, welches aufwärtskompatibel ist zu den mittel- bis längerfristigen Zielvorstellungen und bereits per Fahrplan 2020 in Einzelmodulen umgesetzt werden kann.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Die Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen steht unter dem Vorbehalt, dass die dafür nötigen finanziellen Mittel im Budget des Kantons Solothurn bereitgestellt werden.

## Definierter Bearbeitungsperimeter:

- Bestehende Buslinien
  - BSU-Linie 1 Oberdorf–Solothurn–Zuchwil–Rechterswil
  - BSU-Linie 2 Lommiswil/Rüttenen–Bellach–Solothurn–Biberist–Kriegstetten/Zielebach
  - BSU-Linie 3 Bellach–Solothurn–Biberist–Lohn-Lüterkofen
  - BSU-Linie 4 Zuchwil–Solothurn–Rüttenen
  - BSU-Linien 5/7 Solothurn–Horriwil–Aeschi–Niederönz/Inkwil–Herzogenbuchsee
  - BSU-Linie 6 Solothurn–Zuchwil–Biberist
  - BSU-Linie 9 Solothurn–Zuchwil–Luterbach
  - BSU-Linie 16 Subingen–Kriegstetten–Winistorf–Steinhof
  - RBS-Linie 8 Solothurn–Büren an der Aare
  - PostAuto-Linie 12 Solothurn–Günsberg–Oberbalmberg
- Allfällige neue Linien und Änderungen bestehender Linien
- Der Bearbeitungsperimeter umfasst neben Solothurner Gemeinden auch Berner Gemeinden, die vom Busnetz der Region Solothurn bedient werden.

Definierter erweiterter Betrachtungsperimeter, damit die Rahmenbedingungen und Vorgaben der übergeordneten ÖV-Angebote mitberücksichtigen werden können:

- Die den Bearbeitungsperimeter bedienenden Bahnlinien
  - ASM 413 Solothurn – Oensingen – Langenthal
  - BLS 304.1 Bern – Burgdorf – Solothurn
  - RBS 308 Bern – Solothurn
  - SBB 410 Biel/Bienne – Solothurn – Olten
  - SBB 411 Moutier – Solothurn
  - SBB 450 Bern – Olten
- Regionen Grenchen und Bucheggberg mit den jeweiligen ÖV-Angeboten



## 2 Grundlagen und Analysen

### 2.1 Nachfrageanalysen

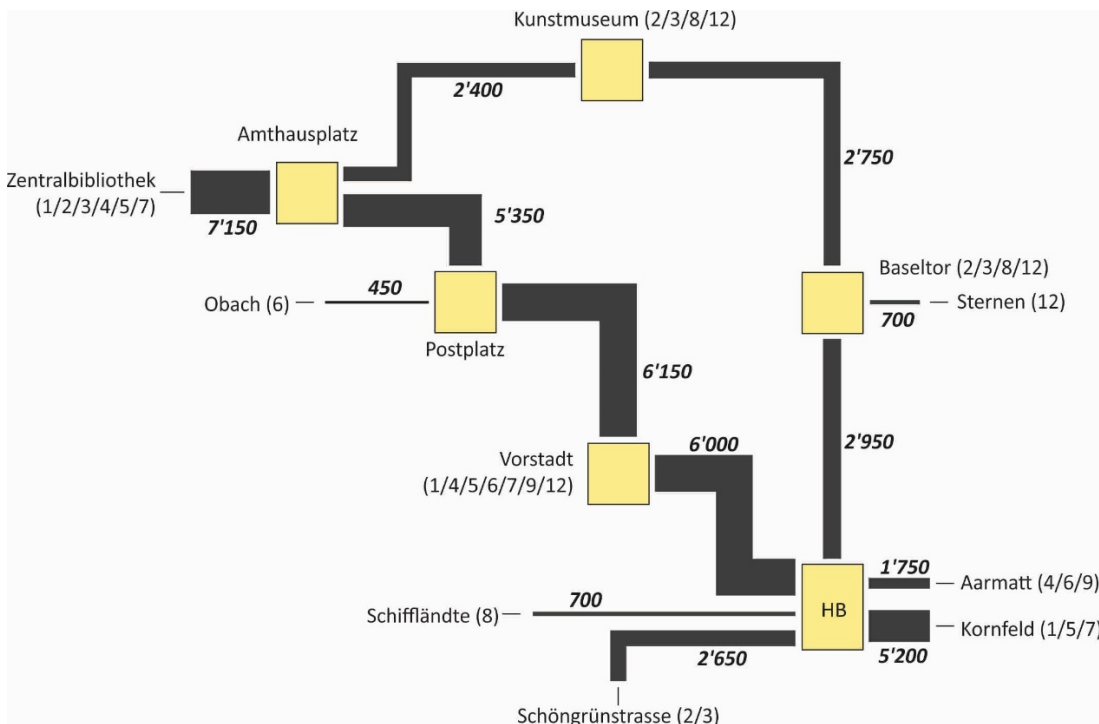
Die Frequenzdaten 2016 (teilweise 2017) der Buslinien im Bearbeitungsperimeter wurden im Detail analysiert und dokumentiert. Die Ergebnisse sind in einem separaten Arbeitspapier zusammengestellt.

Wesentlich für die konzeptionellen Überlegungen und die Angebotsentwicklungen sind in erster Linie die täglichen Querschnittsbelastungen Montag–Freitag sowie die Kapazitätsbetrachtungen in der Spitzenstunde Montag–Freitag in den relevanten Querschnitten.

#### 2.1.1 Tägliche Querschnittsbelastungen Montag–Freitag

Im Anhang A sind die Querschnittsbelastungen Montag–Freitag im Busnetz im Bearbeitungsperimeter in einer Grafik dargestellt.

Nachfolgende Abbildung zeigt die Querschnittsbelastungen Montag–Freitag auf den zentralen Busachsen in der Stadt Solothurn:

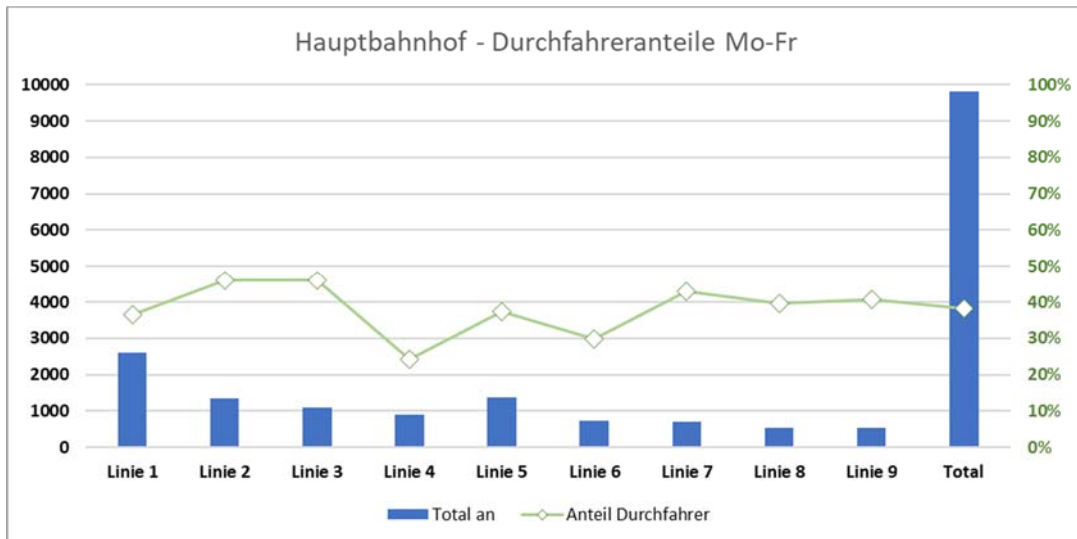


#### 2.1.2 Kapazitätsauslastungen in der relevanten Spitzenstunde Montag–Freitag

Im Anhang B kann die Auslastung der angebotenen Transportkapazitäten beziehungsweise die Kapazitätsreserven in der morgendlichen Spitzenstunde Montag–Freitag auf den Buslinien im Bearbeitungsperimeter in einer Grafik nachgelesen werden (Annahmen zu den Transportkapazitäten: Standardbus = 50 Personen und Gelenkbus = 70 Personen).

### 2.1.3 Solothurn HB – Durchfahreranteile Montag–Freitag

Die Anzahl beziehungsweise der Anteil der Durchfahrer ist ein Beurteilungskriterium für die Zweckmässigkeit der heutigen Liniendurchbindungen am HB Solothurn.



[Durchfahreranteil = Anzahl Durchfahrer / (Anzahl Aussteiger + Anzahl Durchfahrer)]

- Rund 40% aller Fahrgäste, welche mit den Bussen auf den BSU-Linien am HB ankommen, bleiben im Fahrzeug sitzen und fahren im selben Bus weiter.
- Rund 60% aller am HB ankommenden Fahrgäste steigen aus den Bussen aus.
- Die Durchfahreranteile auf den verschiedenen Linien variieren stark. Die höchsten Werte erreichen die Linien 2 und 3 mit mehr als 45%. Auf den Linien 4 und 6 liegen sie bei 25–30%.

## 2.2 Modal-Split 2015 gemäss Gesamtverkehrsmodell (GVM)

Das Total der täglichen PW-Fahrten und ÖV-Fahrten in und aus den einzelnen Zonen des GVM 2015 sowie die entsprechenden ÖV-Anteile sind im Anhang C grafisch aufbereitet.<sup>2</sup> Da es sich beim GVM des Kantons Solothurn um ein "Makromodell" handelt, sind kleinräumige Betrachtungen mit Vorsicht zu geniessen (zum Beispiel "zonenscharfe" Betrachtung). Alle Ergebnisse sind in jedem Falle entsprechend zu interpretieren.

Wichtigste Interpretationen:

- Bereits hohe ÖV-Anteile weist die Kernstadt Solothurn auf.
- Der nordwestliche Sektor des Untersuchungsperimeters (Leberberg) weist allgemein einen höheren ÖV-Anteil auf als der südöstliche Sektor (Wasseramt).
- Die de facto nicht vorhandene oder nur periphere ÖV-Erschliessung im äusseren Wasseramt (zum Beispiel Halten und Drei Höfe) und im östlichen Leberberg (Hubersdorf und Kammersrohr) ist klar ersichtlich.

<sup>2</sup> Der LV ist im GVM nicht abgebildet.

## 2.3 Örtliche Erschliessungslücken

Im Anhang D sind die heutigen örtlichen Erschliessungslücken im Bearbeitungsperimeter dargestellt. Grundlage bildet die Karte ÖV-Erschliessungsgüte aus dem WebGIS des Kantons Solothurn.<sup>3</sup>

Als grössere Erschliessungslücken namentlich zu erwähnen sind:

- Oberrüttenen
- Hubersdorf/Kammersrohr
- Deitingen Süd
- Subingen Nord
- Zuchwil/Subingen Gebiet Wissensteinacker/Fadacker
- Drei Höfe/Burgäschi/Steinhof
- Halten
- Biberist Geisschachen

Gestützt auf die ÖV-Gesetzgebung besteht keine Pflicht zur Schliessung einzelner örtlicher Erschliessungslücken. Im Rahmen der Untersuchung wird geprüft, bei welchen dieser Lücken ein ausreichendes Fahrgastpotenzial für eine ÖV-Erschliessung vorhanden ist.

## 2.4 Agglomerationsprogramm Solothurn 3. Generation

Die im Bearbeitungsperimeter liegenden Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete Wohnen und Arbeiten gemäss Agglomerationsprogramm Solothurn 3. Generation sind im Anhang E dargestellt. Die in der Abbildung dargestellten Einwohner- und Arbeitsplatzpotenziale sowie die Angaben zur zeitlichen Realisierung entsprechen den Angaben des Raumplanungsamtes ARP des Kantons Solothurn vom Frühjahr 2018.

Im Anhang F können die im Agglomerationsprogramm Solothurn 3. Generation festgelegten Bahnhofgebiete nachgelesen werden. In der Grafik ersichtlich sind die wichtigsten vorgesehenen Massnahmen sowie die zeitlichen Realisierungsvorstellungen.

---

<sup>3</sup> <https://geoweb.so.ch/map/oev> (Karte ÖV-Erschliessungsgüte)

## 2.5 Bevölkerungsentwicklung – Bevölkerungsprognose

Die Bevölkerungsprognosen des Amtes für Raumplanung ARP des Kantons Solothurn bis 2040 sind im Internet aufgeschaltet.<sup>4</sup> Basisjahr für die Prognosen ist das Jahr 2015.

Wichtigste Auswertungsergebnisse:

- Bei einzelnen Gemeinden zeigt ein Vergleich zwischen Prognose und effektiver Entwicklung im Zeitraum 2015 bis 2017 grössere Abweichungen (sowohl stärkeres als auch schwächeres Wachstum).
- Zwischen 2015 und 2017 hat die Bevölkerung im gesamten Bearbeitungsperimeter stärker zugenommen als prognostiziert (Prognose ca. +1.5% und effektive Zunahme ca. +2.0%).
- Gemäss "mittlerem" Entwicklungsszenario kann für den gesamten Bearbeitungsperimeter von folgender Bevölkerungsentwicklung ausgegangen werden:

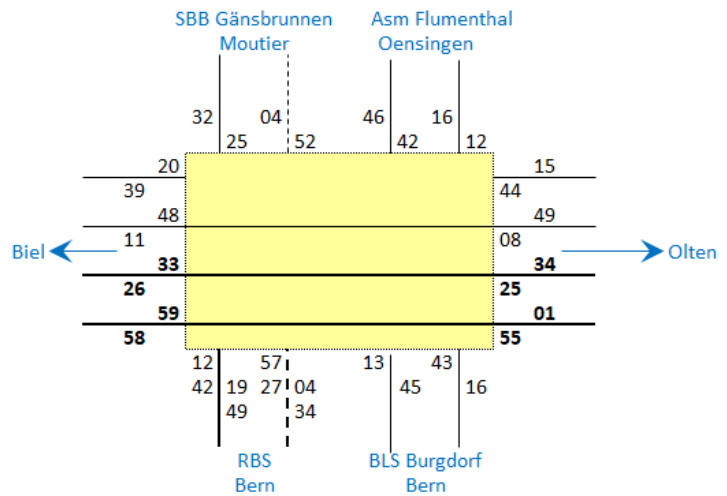
	2015	2020	2025	2030	2040
<b>Einwohner Total</b>	91'000	95'000	99000	103'000	109'000
<b>Vergleich 2015</b>	–	+4%	+9%	+13%	+20%

<sup>4</sup> <https://www.so.ch/verwaltung/finanzdepartement/amt-fuer-finanzen/statistikportal/bevoelkerung/bevoelkerungsprognose/>

## 2.6 Solothurn HB – Bahnangebot für die verschiedenen Zeithorizonte

### ▪ Angebotskonzept 2020

Basis für das kurzfristige Angebotskonzept 2020 sind die aktuellen Fahrpläne und der Netznutzungsplan 2021.<sup>5</sup>



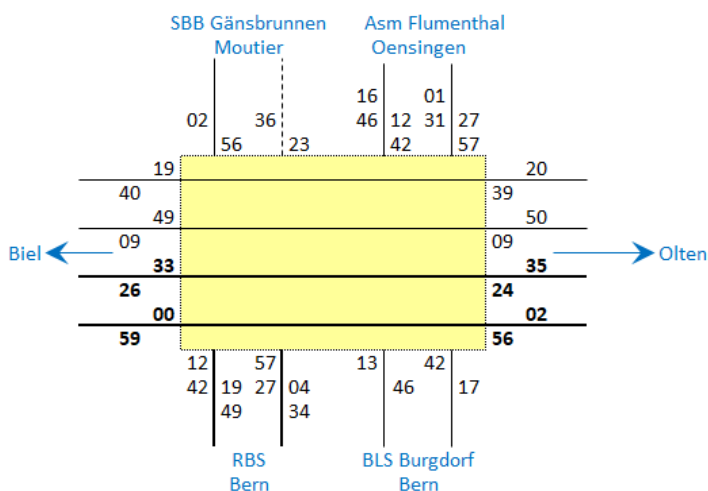
### ▪ Mittel- bis längerfristige Zeithorizonte

Ein Netznutzungsplan 2025, der als Grundlage für das mittelfristige Angebotskonzept dienen könnte, wird voraussichtlich erst im Jahr 2019 zur Verfügung stehen.

Die Einführung von grösseren Angebotsänderungen ist abhängig von der vorhandenen Infrastruktur. Die Realisierung der im STEP AS 2025 enthaltenen Infrastrukturen wird sich teilweise länger als bis ins Jahr 2025 hinziehen. Zugleich können Vorhaben aus dem STEP AS 2030/35 grundsätzlich umgesetzt werden, sobald dieser Ausbauschnitt beschlossen ist. Infolge der überlappenden Realisierung der Infrastrukturvorhaben wird auch die Einführung der Angebotsveränderungen einem fließenden Prozess unterworfen sein und verlässliche respektive verbindliche Aussagen zum mittel- und langfristigen Bahnangebot sind Stand heute schwierig.

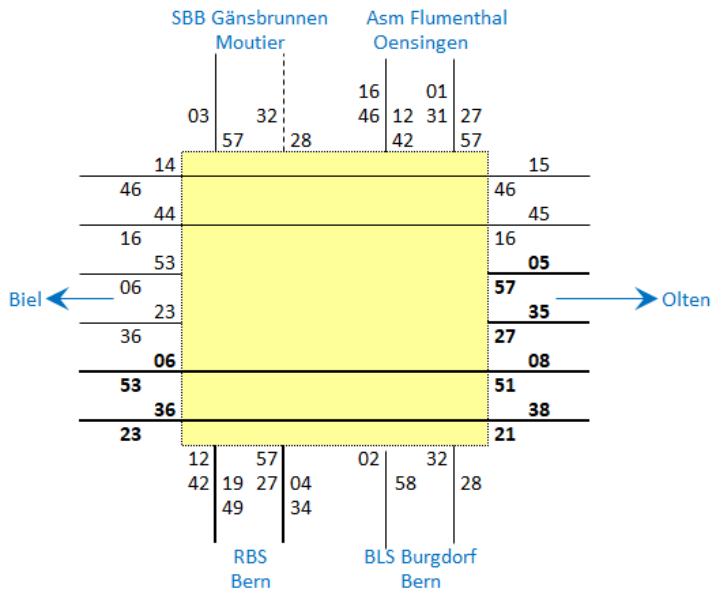
Zusammen mit dem AVT als Auftraggeber wurden für den mittel- und längerfristigen Zeithorizont folgende Angebotskonzepte als Basis für die Überlegungen zum Buskonzept festgelegt:

#### – Mittelfristiger Zeithorizont



<sup>5</sup> SBB Infrastruktur, Fahrplan und Netzdesign / Netznutzungsplan 2021 Region Mittelland – Nordwestschweiz / Fern- und Regionalverkehr / Planungsstand Februar 2017

– **Längerfristiger Zeithorizont**



▪ **Güterverkehr auf der Ausbaustrecke (ABS)**

Im mittelfristigen Zeithorizont (STEP AS 2025) beabsichtigt die SBB, auf der ABS lange Güterzüge zu führen. Die Referenzstunde im AS 2025 sieht folgende Güterverkehrstrassen vor (Stand April 2018):<sup>6</sup>

- Stündlich 2 Trassen Ost–West
- Stündlich 1 Trasse West–Ost

Wie viele von den zur Verfügung stehenden Trassen effektiv auch in Anspruch genommen werden, ist derzeit noch offen beziehungsweise detaillierte Planungen beispielsweise zu Mengen und/oder Art der Züge liegen derzeit noch nicht vor.

<sup>6</sup> Gilt für jede Stunde während 24 Stunden pro Tag

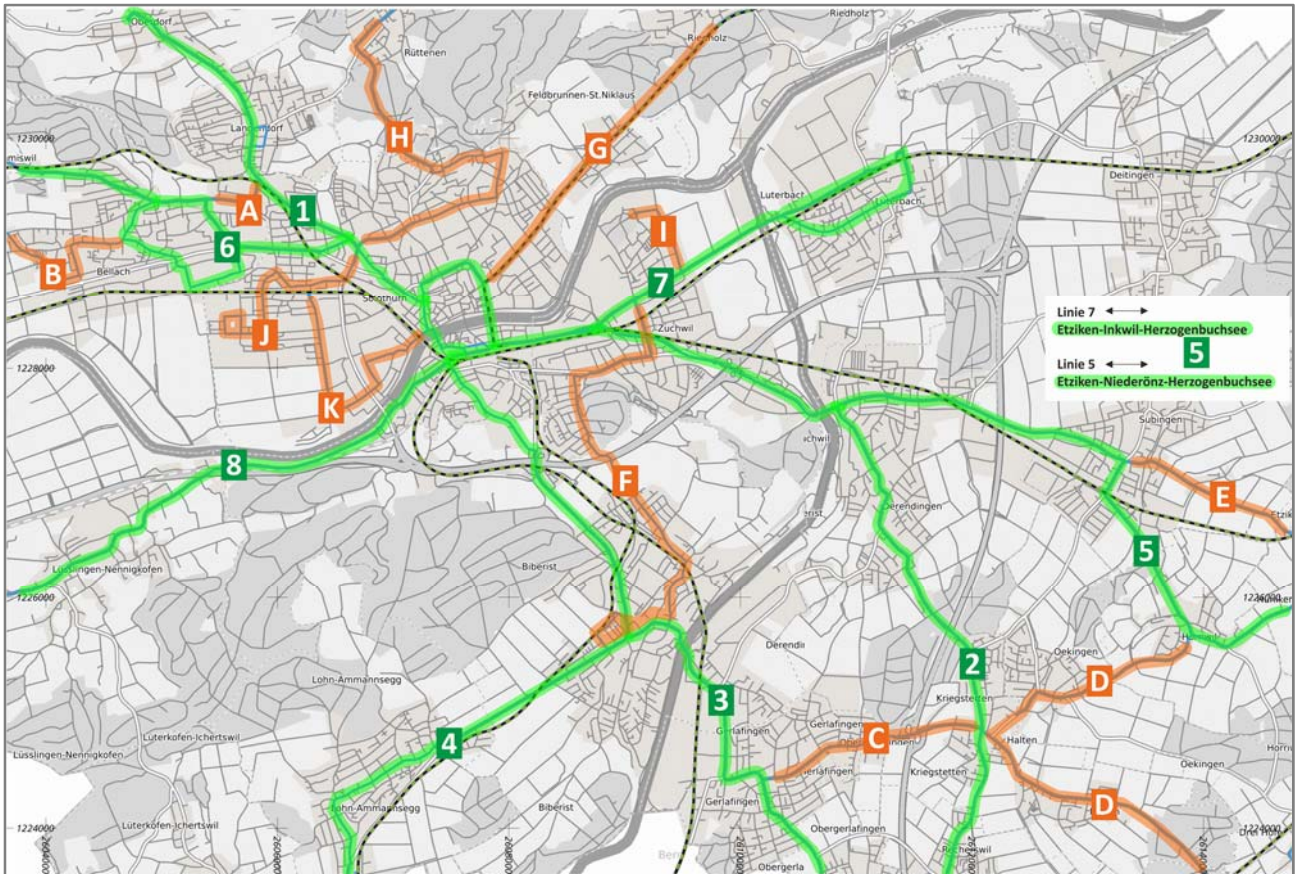
### 3 Planungsgrundsätze und grundsätzliche Netzüberlegungen

#### 3.1 Planungsgrundsätze (Angebotsgrundsätze)

- Bewährte und gut nachgefragte Angebote erhalten und stärken
- Schlecht oder ungenügend genutzte Angebote kritisch hinterfragen, Optimierungsmöglichkeiten ausloten und Angebote gegebenenfalls auch aufheben
- Bestehende Kapazitätsengpässe gezielt beseitigen und absehbare Kapazitätsengpässe im Angebotskonzept berücksichtigen (aufwärtskompatible Angebotsentwicklung)
- Künftige Entwicklungsschwerpunkte (ESP) zeitgerecht erschliessen (aufwärtskompatible Angebotsentwicklung unter Berücksichtigung Agglomerationsprogramm)
- Einfacher, modularer und für alle Betriebszeiten einheitlicher Netzaufbau mit direkten und gestreckten Linienführungen (schnelle Reisezeiten ohne Umwegfahrten)
- Trennung Funktionen "regionaler" und "städtischer" Verkehr, wo sinnvoll und möglich
- Minimierung "interne" Umsteigebeziehungen mit Durchmesserlinien (betriebliche Verknüpfung von Radiallinien mit ähnlicher Nachfragecharakteristik)
  - ⇒ Kompromisse bezüglich Bahnanschlüsse am HB Solothurn unvermeidbar
- Verknüpfungen Bahn–Bus an den Bahnstationen in der Agglomeration zur Entlastung des Zentrums ("ÖV-Drehscheiben")
- Harmonische Taktfolgezeiten auf Gemeinschaftsstrecken
  - ⇒ Kompromisse bezüglich Bahnanschlüsse am HB Solothurn unvermeidbar
- Nachfragegerechtes Grundangebot und betrieblich unabhängige "Verdichtungsmodule" zur Bewältigung der Spitzennachfrage in den Hauptverkehrszeiten (HVZ)

### 3.2 Grob beurteilung heutige Netzelemente und Handlungsbedarf

Gestützt auf die Analysen und Grundlagenarbeiten können die bestehenden Netzelemente hinsichtlich mittel- und längerfristigem konzeptionellem Handlungsbedarf in zwei Gruppen eingeteilt werden:



#### ▪ Mittel- und längerfristig beizubehaltende Netzelemente:

- 1 Linie 1 / Ast Oberdorf  
Effizientes und gut nachgefragtes Angebot; kein Handlungsbedarf
- 2 Linie 1 / Ast Recherswil  
Effizientes und gut nachgefragtes Angebot; grundsätzlich kein Handlungsbedarf betreffend Linienführung; absehbare Kapazitätsengpässe Solothurn–Derendingen in der HVZ
- 3 Linie 2 / Ast Gerlafingen  
Gut nachgefragtes Angebot; Kapazität in der HVZ ausgeschöpft, deshalb kurzfristiges Entlastungskonzept bis Gerlafingen bereits ab 2019
- 4 Linie 3 / Ast Lohn  
Aufgrund der Bahnersatzfunktion für Ammannsegg zwischen Lohn und Biberist nicht in Frage gestellt



**5** Linien 5 und 7 / Ast Herzogenbuchsee

Gut nachgefragtes Angebot auf der Stammstrecke via Horriwil; verspätungsanfälliger Betrieb

**6** Linien 2 und 3 / Ast Bellach

Starker Buskorridor nach Bellach sinnvoll und richtig; erfolgreiche Integration des Schülerverkehrs Bellach/Lommiswil/Selzach in den öffentlichen Verkehr beibehalten

**7** Linien 4, 6 und 9 / Korridor Solothurn HB –Zuchwil Juraplatz–Luterbach

Starker Buskorridor HB –Juraplatz–Unterfeld am Entwicklungsgebiet Riverside und Busverbindung nach Luterbach mit Entwicklungsgebiet Attisholz Süd auch künftig erforderlich; Linienführung Luterbach zu diskutieren

**8** Linien 8

Zur ÖV-Anbindung der Gemeinden zwischen Solothurn und Büren unbestritten

**▪ Zu diskutierende Netzelemente – Netzelemente mit möglichem Handlungsbedarf:****A** Linie 2 / Abschnitt Bellach–Langendorf–Rüttenen

Sehr geringe Nachfrage, jedoch Anlaufbetrieb in nur wenigen Zeitfenstern

**B** Linie 3 / Abschnitt Bellach Schulhaus–Breitenfeld

Geringe Nachfrage; allerdings sehr effiziente Leistungserbringung; unbefriedigende Wendesituation

**C** Linie 2 / Abschnitt Gerlafingen–Kriegstetten

Im Rahmen einer allfälligen Anbindung des Wasseramts an den Bahnhof Gerlafingen einbeziehen

**D** Linie 16 im äusseren Wasseramt

Praktisch nur auf Schülertransportbedürfnisse ausgerichtet; Pendlerbedürfnisse kaum berücksichtigt

**E** Linien 5 und 7 / Abschnitt Subingen–Etziken Industrie–Etziken Dorf

Sehr geringe Nachfrage

**F** Linie 6 / Ast Zuchwil–Biberist

Wenig Umsteiger am Bahnhof Biberist RBS und generell geringe Nachfrage in diesem Abschnitt sowie im Quartier Birchi Zuchwil

**G** Linie 12 Unterleberberg

Neuorganisation des ÖV Solothurn–Riedholz–Oensingen beziehungsweise Unterleberberg bei allfälligem 15'-Takt auf der ASM-Linie 413 im Rahmen von STEP 2030/35; starke PostAuto-Linie am Unterleberberg mit guten Anschlüssen an die ASM-Linie 413 in Riedholz oder Flumenthal

**H** Linie 4 / Ast Rüttenen

Mittelmässige Nachfrage; unterschiedliche Funktionen mit regionalem Charakter in Rüttenen und Stadtbuscharakter im Gebiet Kantonsschule/Blumenstein/Steingruben/St. Niklaus

**I** Linie 4 / Ast Zuchwil Sportzentrum

Stadtbuscharakter; Verknüpfung nach Rüttenen hinterfragen; Einbezug bei Überlegungen und Planung ÖV-Erschliessung Entwicklungsgebiet Riverside

**J** Linien 5 und 7 / Ast Solothurn Brühl

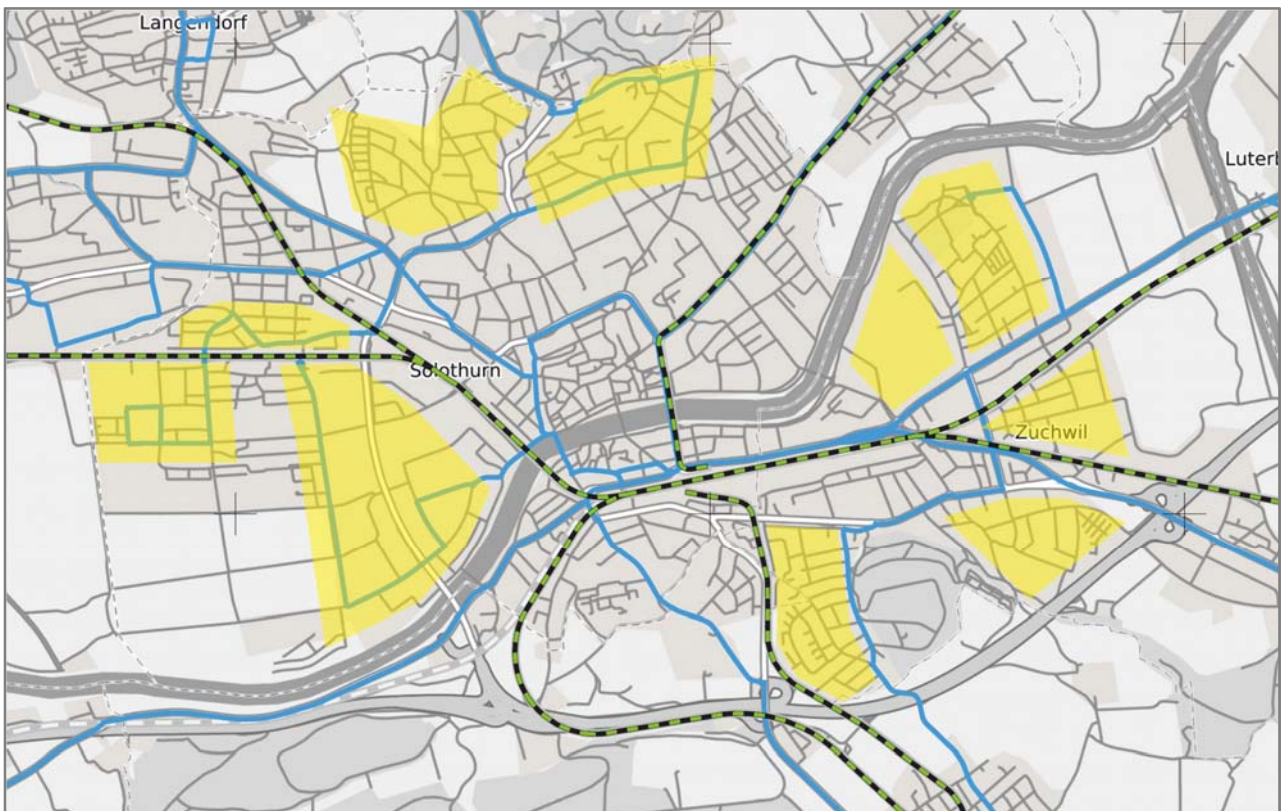
Stadtbuscharakter; Verknüpfung mit Regionallinien nach Herzogenbuchsee hinterfragen; Einbezug bei Überlegungen und Planung ÖV-Erschliessung Entwicklungsgebiet Weitblick

**K** Linie 6 / Ast Solothurn Allmend

Stadtbuscharakter; Verknüpfung mit Linie nach Biberist hinterfragen; allfällige Anpassungen vor dem Hintergrund des Entwicklungsgebiets Weitblick

### 3.3 Mögliche Stadtbusgebiete

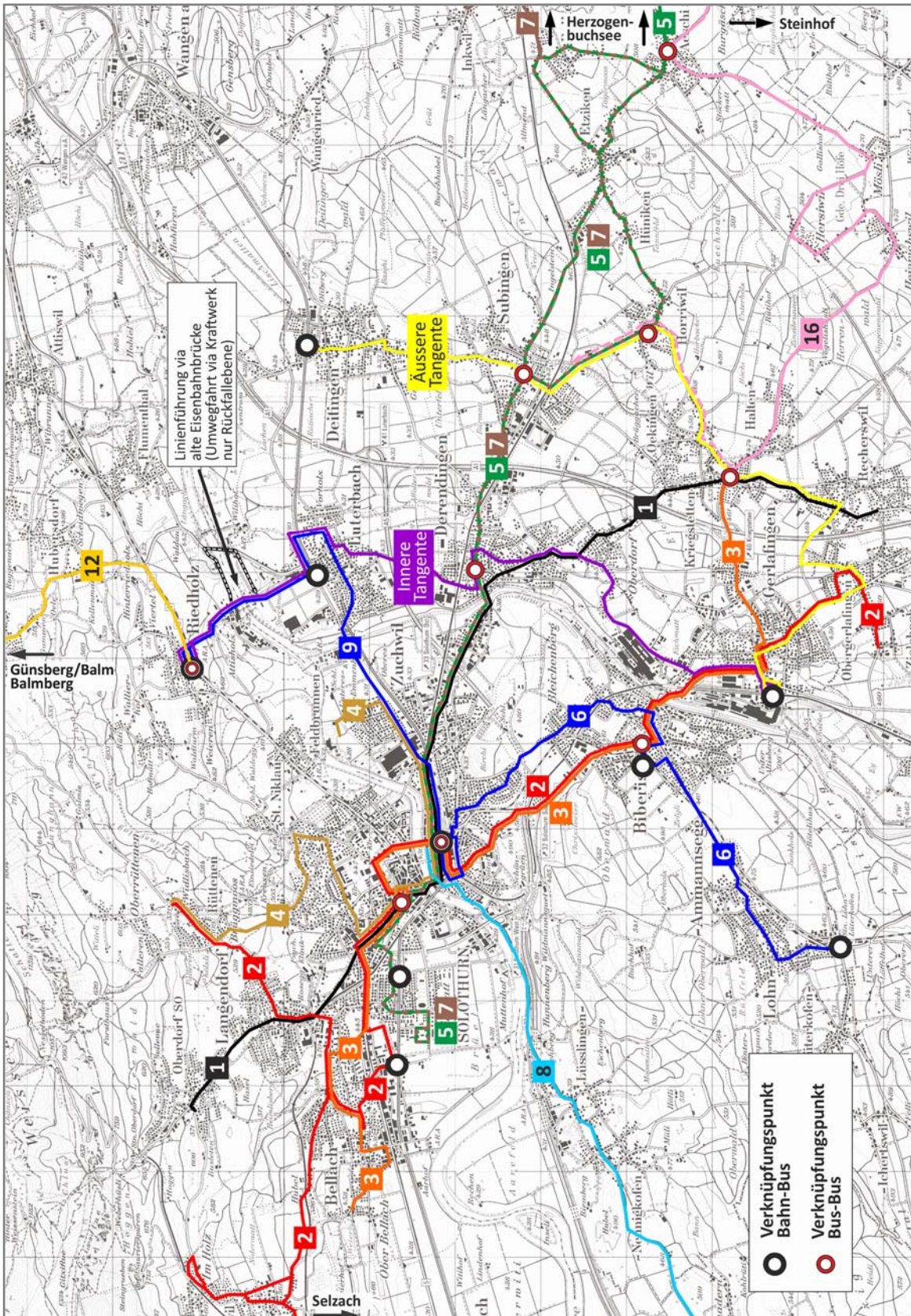
Gestützt auf die Grob beurteilung der heutigen Netzelemente gemäss Kap. 3.2 und die übrigen Analyseergebnisse zeigt die nachfolgende Abbildung mögliche Stadtbusgebiete in Solothurn und Zuchwil.





## 4 Mittel- bis längerfristiges Angebotskonzept

### 4.1 Netz Regionalbuslinien



Das vorgeschlagene mittel- bis längerfristige Netz der Regionalbuslinien wurde in der Arbeitsgruppe intensiv diskutiert und zur Weiterbearbeitung verabschiedet. Auch die Begleitgruppe hat die vorgeschlagenen Netzänderungen anlässlich der Begleitgruppensitzung vom 4. Juli 2018 als sinnvoll und zweckmässig beurteilt.

Wichtigste Herleitungen und Erläuterungen anhand der heutigen Liniennummern:

▪ **Linie 1 Oberdorf–Solothurn–Zuchwil–Rechterswil**

- Grundsätzlich weiterführen wie bisher; effizientes und gut nachgefragtes Angebot; kein Handlungsbedarf (vgl. auch Kap. 3.2)
- Kurzfristige Umsetzung Entlastungskonzept Solothurn HB –Derendingen Pestalozziplatz in den HVZ am Morgen und Abend

▪ **Linie 2 Bellach–Solothurn–Biberist–Gerlafingen–Zielebach/Kriegstetten**

**Linienast Bellach**

- Keine Änderungen
- In den letzten Jahren erfolgte Optimierungen haben sich bewährt (Busanbindung verschobener Bahnhof Bellach; vollständige Integration Schülertransporte Oberstufenschulkreis BeLoSe Bellach–Lommiswil–Selzach; Verbesserung/Ergänzung ÖV-Erschliessung Lommiswil in HVZ)
- Tangentialverbindungen Bellach–Langendorf–Rüttenen in den Nebenverkehrszeiten (NVZ) Montag–Freitag und an Samstagen trotz geringer Nachfrage zumindest vorläufig weiterführen

**Linienast Gerlafingen**

- Heutiges Liniensplittung in Gerlafingen aufheben; konsequente Führung aller Kurse nach Obergerlafingen–Zielebach und damit deutliche Verbesserung ÖV-Angebot Gerlafingen Süd, Obergerlafingen und Zielebach
- Verbindung Gerlafingen–Kriegstetten siehe Erläuterungen zur Linie 3 nachfolgend

▪ **Linie 3 Bellach–Solothurn–Biberist–Lohn–Lüterkofen**

**Linienabschnitt Bellach–Solothurn–Biberist St. Urs**

- Neue Haltestelle im Bereich Schöngrün ab Dezember 2019, sonst keine Änderungen
- Angebot Linien 2 und 3 auf der Gemeinschaftsstrecke (Bellach Schulhaus–) Bellach Franziskanerhof–Solothurn Amthausplatz–Solothurn Baseltor–Solothurn HB –Solothurn Spital–Biberist St. Urs hat sich bewährt und ist stark nachgefragt
- Westlicher Linienabschnitt in Bellach (Breitenfeld–Bellach Schulhaus) trotz geringer Nachfrage beziehungsweise geringer Potenziale unverändert weiterführen; sehr effiziente Leistungserbringung und gute örtliche Erschliessungswirkung Bellach West
- Haltestelle Vorstadt für Linien 2 und 3 prüfen

**Linienabschnitt Biberist St. Urs–Lohn–Lüterkofen**

- Linie 3 ab Biberist St. Urs anstatt zum Bahnhof Lohn–Lüterkofen neu nach Gerlafingen und weiter zum Dorfplatz Kriegstetten führen

- Im Korridor Gerlafingen–Biberist–Solothurn ist ein adäquates Angebot wie zum Beispiel in den Korridoren Kriegstetten–Derendingen–Solothurn oder Bellach–Solothurn gerechtfertigt (Potenziale und heutige Nachfrage)
  - Gemeinschaftsstrecke Linien 2 und 3 neu von Gerlafingen Dorfplatz bis Bellach
  - Deutliche Aufwertung Tangentialverbindung Kriegstetten–Gerlafingen–Biberist (–Solothurn Spital)
  - Ersatzmassnahme Verbindung Biberist–Lohn–Lüterkofen siehe Linie 6 nachfolgend
- **Linie 4 Rüttenen–Solothurn–Zuchwil**
- Grundsätzlich weiterführen wie bisher; wichtiger Grund dafür betriebliche Voraussetzungen
  - Verbindung Rüttenen–Solothurn unabhängig der Linienführung (wie heute via Kantonsschule, direkt via Steingrubenstrasse oder via Langendorf) immer mit ungünstiger Umlaufzeit von etwas mehr als 30 Minuten; damit auch mittel- bis längerfristig ineffizienter Betrieb im Falle isolierter Radiallinie und schlechte Anschlussvoraussetzungen am HB Solothurn
  - Durchbindung Linie Rüttenen–Solothurn am HB Solothurn mit einem "kurzen" Linienelement im Hinblick auf einen effizienten Mitteleinsatz und zur Vermeidung von Wendemanövern am HB nötig; heutiger Ast Zuchwil Linie 4 dazu auch künftig ideal geeignet
- **Linien 5 und 7 Solothurn–Horriwil–Aeschi–Niederönz/Inkwil–Herzogenbuchsee**
- Grundsätzlich weiterführen wie bisher
  - Vereinfachung Linienführungskonzept im Abschnitt Etziken–Aeschi/Bolken–Niederönz/Inkwil grundsätzlich wünschenswert; klares Linienführungskonzept mit zwei direkten Linien Etziken–Aeschi–Niederönz–Herzogenbuchsee und Etziken–Bolken–Inkwil–Herzogenbuchsee führt aber bei gleichem Mitteleinsatz zu einer Angebotshalbierung für Aeschi und Bolken; deshalb Weiterführung heutiges Linienführungskonzept
  - Kurse Solothurn–Subingen–Etziken via Etziken Industrie weiterführen und nach/von Herzogenbuchsee verlängern, obwohl die Haltestellen Subingen Kirche und Etziken Industrie nur schwach frequentiert werden; attraktive schnelle Kurse mit guten Anschlussvoraussetzungen für Fernverkehrsanschlüsse nach/von Olten in Herzogenbuchsee in allen betrachteten Zeithorizonten
  - Da drei starken Buskorridoren im Osten (Linien 5/7), Südosten (Linie 1) und Süden (Linien 2/3) nur zwei starke Buskorridore im Nordwesten (Linie 1 und Linien 2/3) gegenüberstehen, ist Durchbindung der Linien 5/7 in ein Stadtgebiet von Solothurn zwingend; aufgrund der heutigen und mittelfristigen Potenziale steht das Gebiet Brühl wie heute klar im Vordergrund
  - Kurzfristige Optimierung Fahrplankonzept mit zwei primären Zielsetzungen: Verlängerung 15'-Takt Solothurn Brühl–Derendingen Ritterplatz in den NVZ bis nach Subingen Dorf und generelle Verbesserung Fahrplanstabilität; umsetzbar mit dem gleichen Betriebsmitteleinsatz wie heute
- **Linie 6 Solothurn–Zuchwil–Biberist**
- Linienast Solothurn Allmend–Solothurn HB**
- Siehe Stadtbuss Kap. 4.2

### **Linienast Solothurn HB –Zuchwil Zentrum–Biberist RBS**

- Aufhebung Umwegfahrt Solothurn HB–Biberist Post via Zuchwil Martinshof–Zuchwil Zentrum
- Neue Linienführung nach Biberist zwischen Solothurn HB und Biberist St. Elisabeth: HB Nord– HB Süd via Schöngrünkreisel; HB Süd–St. Elisabeth direkt via Bleichenbergstrasse
- Linienführung ab Biberist St. Elisabeth bis Biberist RBS wie bisher
- Ab Biberist RBS Weiterführung Linie 6 nach Lohn-Lüterkofen Bahnhof anstelle der wegfallenden Verbindung Biberist–Lohn-Lüterkofen Linie 3 (siehe auch Linie 3, Linienabschnitt Biberist St. Urs–Lohn-Lüterkofen); Stärkung heute nur ungenügend nachgefragter Linienast Biberist–Solothurn Linie 6
- Kürzere Reisezeiten Biberist Zentrum und Biberist Bleichenberg nach/von Solothurn HB mit guten Anschlussvoraussetzungen nach/von Fernverkehr Olten–Zürich am HB Süd in Solothurn
- Um ca. 5 Minuten längere Reisezeiten Lohn-Ammannsegg–Solothurn, aber kürzere Umsteigezeiten für Lohn-Ammannsegg nach/von Fernverkehr Olten–Zürich am HB Süd in Solothurn (Lohn–Zürich in der Gesamtbilanz reisezeitneutral); attraktives ÖV-Angebot für Lohn-Ammannsegg nach/von Biberist Zentrum mit zentralen Dienstleistungen (zum Beispiel Apotheke, Coop und Migros)

### ▪ **Linie 8 Solothurn–Büren an der Aare**

- Grundsätzlich weiterführen wie bisher; Optimierungen sind erst jüngst im Rahmen Angebotskonzept Lyss/Solothurn/Münchenbuchsee per Fahrplan 2018 erfolgt
- Unabhängig der Netzüberlegungen mittel- bis längerfristig in Abhängigkeit der Nachfrageentwicklung Taktverdichtungen prüfen

### ▪ **Linie 9 Solothurn–Zuchwil–Luterbach**

- Am HB in Solothurn Verknüpfung zu einer Durchmesserlinie mit der Linie 6 Lohn–Biberist–Solothurn mit optimalen Anschlussvoraussetzungen nach/von Fernverkehr Olten–Zürich und nach/von RE Bern am HB Nord
- Aufhebung heutige Ringlinie in Luterbach; neu Führung in beiden Richtungen via Luterbach Dorf (Solothurnstrasse)
- Ab Luterbach Gemeindehaus Linienverlängerung nach ESP Attisholz Süd und ESP Attisholz Nord und weiter nach Riedholz<sup>7</sup>; Verlängerung nach ESP Attisholz Süd so rasch als möglich; Verlängerung nach ESP Attisholz Nord und Riedholz u. a. abhängig von zeitlicher Nutzungsentwicklung ESP Attisholz Nord; Voraussetzung für Verlängerung Riedholz ist neue Umsteigehaltestelle Bahn–Bus
- Zwischen Attisholz Süd und Attisholz Nord Führung via entsprechend ausgebaute alte Eisenbahnbrücke; Umwegfahrt via Kraftwerk nur als Rückfallebene

### ▪ **Linie 12 Solothurn–Günsberg–Oberbalmberg**

- Aufhebung Direktverbindung nach/von Solothurn im Zusammenhang mit 15'-Takt ASM Solothurn–Flumenthal (Modul STEP AS 2030/35, Aufhebung Parallelverkehr); Anschluss an die ASM
- Taktverdichtungen für Balmberg, Balm, Günsberg, Niederwil und Hubersdorf
- Integration Schülerverkehr des Kindergartens und der Primarschule Unterleberberg prüfen

---

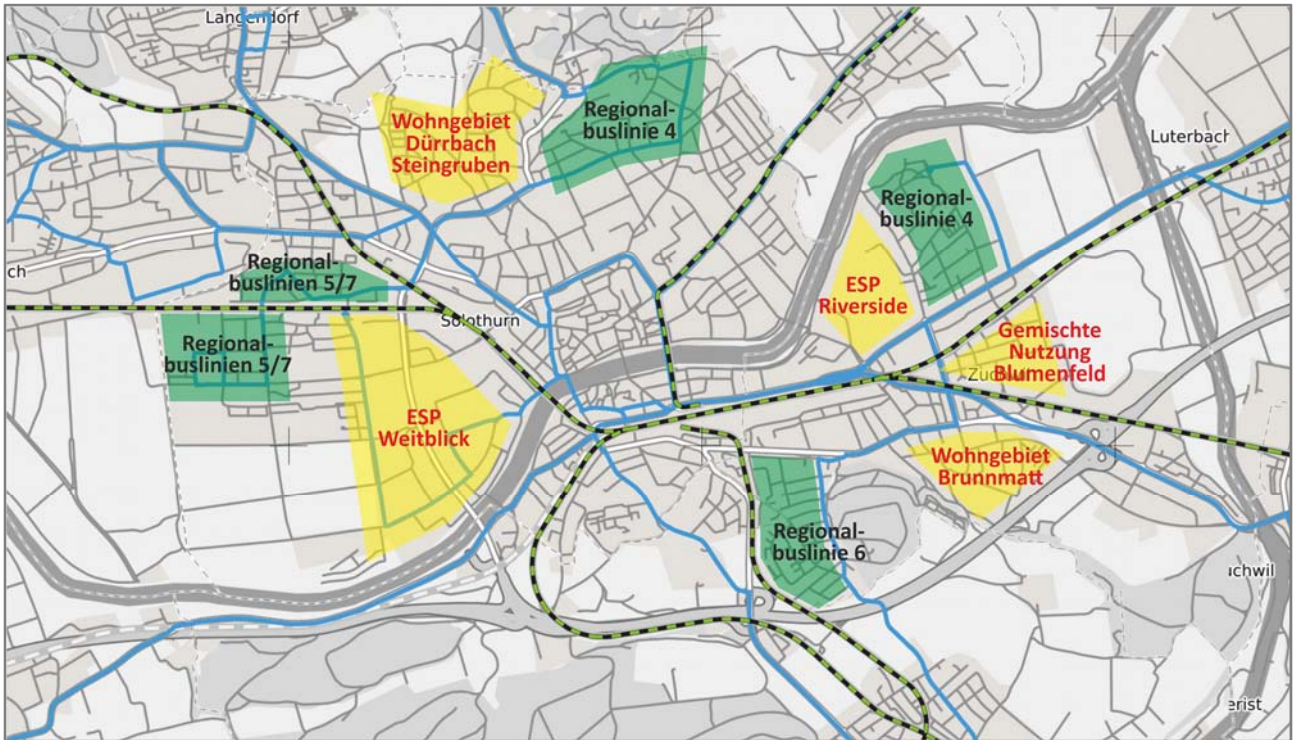
<sup>7</sup> Erläuterungen und Begründung dazu können im Kap. 4.4 nachgelesen werden.



- **Linie 16 Subingen–Kriegstetten–Winistorf–Steinhof**
  - Linienführungskonzept grundsätzlich beibehalten; Verzicht auf Stickerschliessung Winistorf Dorf (Sicherheitsaspekte und betriebliche Überlegungen)
  - Moderater Angebotsausbau in den HVZ unter Berücksichtigung der bescheidenen Potenziale und unter Wahrung der heutigen Schülertransporte
  - ÖV-Integration Schülerverkehr Steinhof–Aeschi prüfen
  
- **Neue Linie Riedholz–Luterbach–Derendingen–Biberist–Gerlafingen  
"Innere Tangentiallinie Wasseramt"**
  - Anbindung von Teilen des Wasseramtes an die ESP Attisholz Süd und Attisholz Nord
  - Anbindung von Teilen des Wasseramtes an die SBB-Regionalzüge in Luterbach nach/von Olten
  - Anbindung von Teilen des Wasseramtes an die BLS-Regionalzüge in Gerlafingen nach/von Bern
  - Erschliessung der im Agglomerationsprogramm enthaltenen Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete Attisholz Nord und Süd, Derendingen/Luterbach Unterdorf (Schöllerareal), Derendingen Emmenhofareal, Biberist Papierfabrik und Biberist/Gerlafingen Stahlwerk
  - Ganztagesprodukt
  - Konkretisierung siehe Kap. 4.7
  
- **Neue Linie Deitingen–Subingen–Horriwil–Kriegstetten–Rechterswil–Obergerlafingen–Gerlafingen  
"Äussere Tangentiallinie Wasseramt"**
  - Anbindung von Teilen des Wasseramtes an die BLS-Züge in Gerlafingen nach/von Bern
  - Anbindung von Teilen des Wasseramtes an die SBB-Regionalzüge in Deitingen nach/von Olten
  - Schliessung örtliche Erschliessungslücken Deitingen Süd und Subingen Nord
  - Nur HVZ-Produkt
  - Konkretisierung siehe Kap. 4.8

## 4.2 Netz Stadtbuslinien

In Kap. 3.3 wurden mögliche Stadtbusgebiete aufgezeigt. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse für die Regionalbuslinien gemäss Kap. 4.1 präsentiert sich die Situation wie folgt:



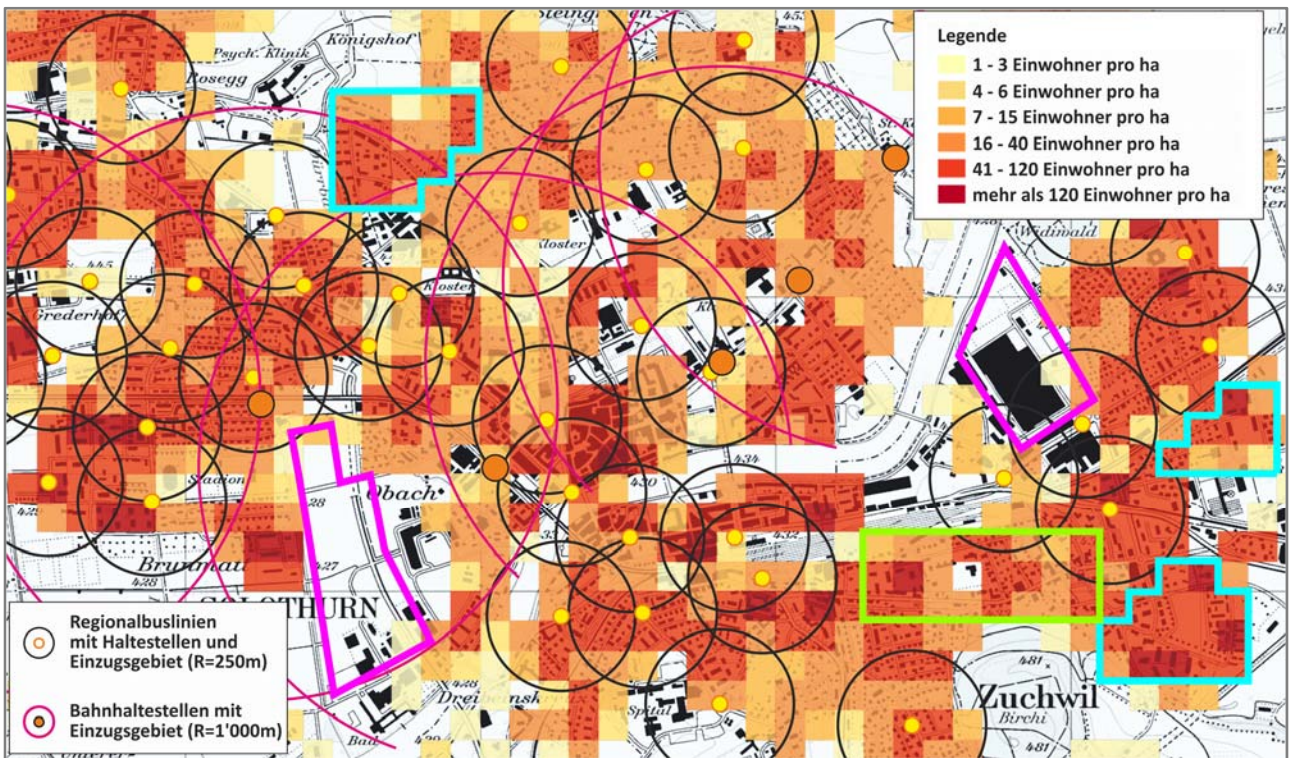
Die Nutzungscharakteristiken der nicht durch Regionalbuslinien erschlossenen Gebiete kann grob in zwei Gruppen eingeteilt werden:

- Entwicklungsgebiete ESP mit grossen künftigen Entwicklungspotenzialen
  - Weitblick (rund 900 Einwohner und 900 Arbeitsplätze)
  - Riverside (rund 1'400 Einwohner und 450 Arbeitsplätze)
- Ungenügend erschlossene Wohngebiete/Mischnutzung mit grossen bereits bestehenden Potenzialen
  - Solothurn Dürrbach/Steingruben
  - Zuchwil Blumenfeld
  - Zuchwil Brunnmatt

Mit den vorgeschlagenen Netzoptimierungen steht das heute mit der Linie 6 bediente Gebiet Zuchwil Zentrum mit einem grossem Fahrgastpotenzial im Fokus für eine künftige Bedienung mit einem Stadtbus.

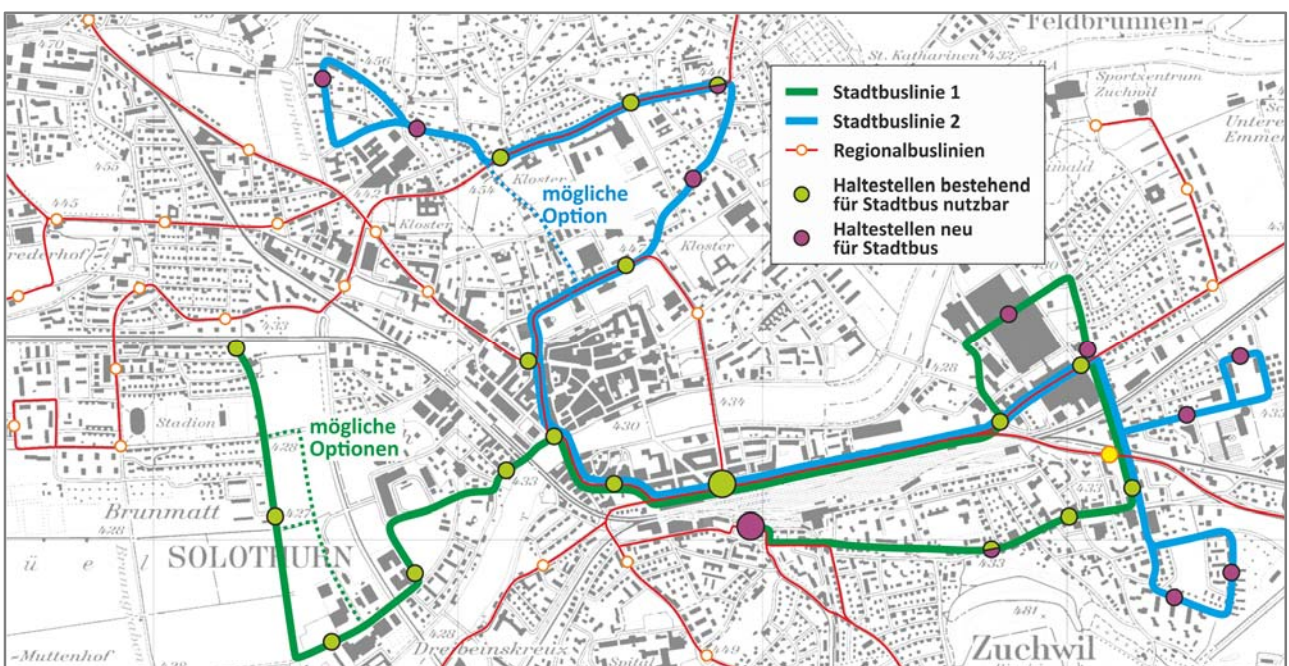
Nachfolgende Abbildung zeigt die verschiedenen Gebiete auf einem Kartenausschnitt mit den Einwohnerpotenzialen 2016 (Hektarrasterdaten Bund) und der örtlichen Erschliessungswirkung der Regionalbuslinien gemäss Kap. 4.1 und der bestehenden Bahnhaltstellen (ohne HB Solothurn).





Für die sinnvolle und zweckmässige ÖV-Erschliessung vorgängig erwähnter 6 Gebiete werden zwei neue Stadtbuslinien vorgeschlagen, wobei jede jeweils 3 Gebiete bedient. Unter Berücksichtigung der heutigen und künftigen Nutzungscharakteristik wird vorgeschlagen, folgende Gebiete miteinander zu verbinden:

- Stadtbuslinie 1
  - ESP Weitblick
  - ESP Riverside
  - Zuchwil Zentrum
- Stadtbuslinie 2
  - Solothurn Dürrbach/Steingruben
  - Zuchwil Blumenfeld
  - Zuchwil Brunnmatt



**▪ Stadtbuslinie 1**

- Hauptlinie mit Standardbussen und dichtem Fahrplanangebot
- Verbindung Solothurn Allmend–Solothurn HB grundsätzlich wie heutiger Linienast Allmend der Linie 6; für Linienführung im ESP-Perimeter Weitblick verschiedene Optionen beziehungsweise Varianten denkbar
- Gebiet Weitblick mit attraktivem Zugang zur Innenstadt am Postplatz und schnellen Verbindungen zum HB für die weiterführenden Verbindungen
- ESP Riverside ebenfalls mit schnellen Verbindungen an den HB und am Postplatz an die Innenstadt angebunden
- Zuchwil Zentrum in zwei Richtungen an den HB angeschlossen: Direkt und schnellstmöglich an den HB Süd (RBS) und via Juraplatz an den HB Nord (Fernverkehr)

**▪ Stadtbuslinie 2**

- Orts- beziehungsweise Quartierbuscharakter; Grundangebot für heute nur ungenügend erschlossene Gebiete Solothurn Dürrbach, Zuchwil Blumenfeld und Zuchwil Brunnmatt; eventuell Kleinbuslinie
- Auf dem Linienast Zuchwil Inkaufnahme längere Reisezeiten zugunsten Potenzialmaximierung (Stichfahrt Blumenfeld)
- Auf dem Linienast Solothurn Umwegfahrt via Kantonsschule–St. Niklausstrasse; Verdichtung Angebot Kantonsschule entspricht Planungsvorstellungen der Stadt Solothurn; Gebiete im Bereich St. Niklausstrasse/Obere Sternengasse können in Busnetz eingebunden werden

### 4.3 Angebotsniveau mittelfristiger Zeithorizont

#### 4.3.1 Regionalbuslinien

Linie Strecke	Angebot Montag–Freitag			Angebot Samstag		Angebot Sonntag	
	HVZ	NVZ	Randzeit (ab ca. 20 Uhr)	Tages- betrieb	Randzeit (ab ca. 20 Uhr)	Tages- betrieb	Randzeit (ab ca. 20 Uhr)
1 Oberdorf- Rechterswil	15'-Takt 1)	15'-Takt	30'-Takt	15'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	30'-Takt
2 Bellach- Zielebach	30'-Takt 2)	30'-Takt	60'-Takt	30'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	60'-Takt
2 Bellach- Lommiswil	30'-Takt	–	–	Einzelne Kurse	–	–	–
2 Bellach- Rüttenen	–	30'-Takt	–	30'-Takt	–	–	–
3 Bellach- Kriegstetten	30'-Takt 2)	30'-Takt	60'-Takt	30'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	60'-Takt
4 Rüttenen- Zuchwil	30'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	30'-Takt
5/7 Solothurn- Subingen	15'-Takt	15'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	30'-Takt
5/7 Subingen- H'buchsee	15'-Takt	30'-Takt	60'-Takt	30'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	60'-Takt
6/9 Lohn- Riedholz	30'-Takt	30'-Takt	60'-Takt	30'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	60'-Takt
8 Solothurn- Büren	30'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	60'-Takt
12 Riedholz- Balmberg	Siehe separates Kap. 4.9						
16 Steinhof- Kriegstetten	30'-Takt	–	–	–	–	–	–
Innere Tangentiallinie	30'-Takt	60'-Takt 3)	–	–	–	–	–
Äussere Tangentiallinie	60'-Takt	–	–	–	–	–	–

1) Entlastungskonzept mit 2 zusätzlichen Kursen Solothurn-Derendingen pro Stunde

2) Resultierender 15'-Takt auf der Gemeinschaftsstrecke Gerlafingen–Solothurn–Bellach im Abschnitt Gerlafingen Dorfzentrum–Solothurn Amthausplatz zum 7.5'-Takt verdichtet

3) 30'-Takt ab ca. 14 Uhr (Schichtwechsel Biogen)

Auf den Gemeinschaftsstrecken ergibt sich durch die Bedienung mehrerer Linien ein dichteres Angebot als in der Tabelle ersichtlich.

Im Anhang G ist das resultierende Gesamtangebot auf den einzelnen Streckenelementen (Anzahl Kurse pro Stunde) inkl. eines Vergleichs zum Angebot Fahrplan 2019 grafisch dargestellt.

### 4.3.2 Stadtbuslinien

Linie Strecke	Angebot Montag–Freitag			Angebot Samstag		Angebot Sonntag	
	HVZ	NVZ	Randzeit (ab ca. 20 Uhr)	Tages- betrieb	Randzeit (ab ca. 20 Uhr)	Tages- betrieb	Randzeit (ab ca. 20 Uhr)
<b>Stadtbuslinie 1</b> Solothurn Allmend- Zuchwil HB Süd	15'-Takt	15'-Takt	30'-Takt	15'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	30'-Takt
<b>Stadtbuslinie 2</b> Solothurn Dürnbach- Zuchwil Brunnmatt	30'-Takt	30'-Takt	–	30'-Takt	–	–	–

Im Anhang G ist das aus den Stadt- und Regionalbuslinien resultierende Gesamtangebot auf den verschiedenen Streckenelementen in der Stadt Solothurn und in Zuchwil grafisch dargestellt (Anzahl Kurse pro Stunden, Vergleich mittelfristiges Angebotskonzept und Fahrplan 2019).

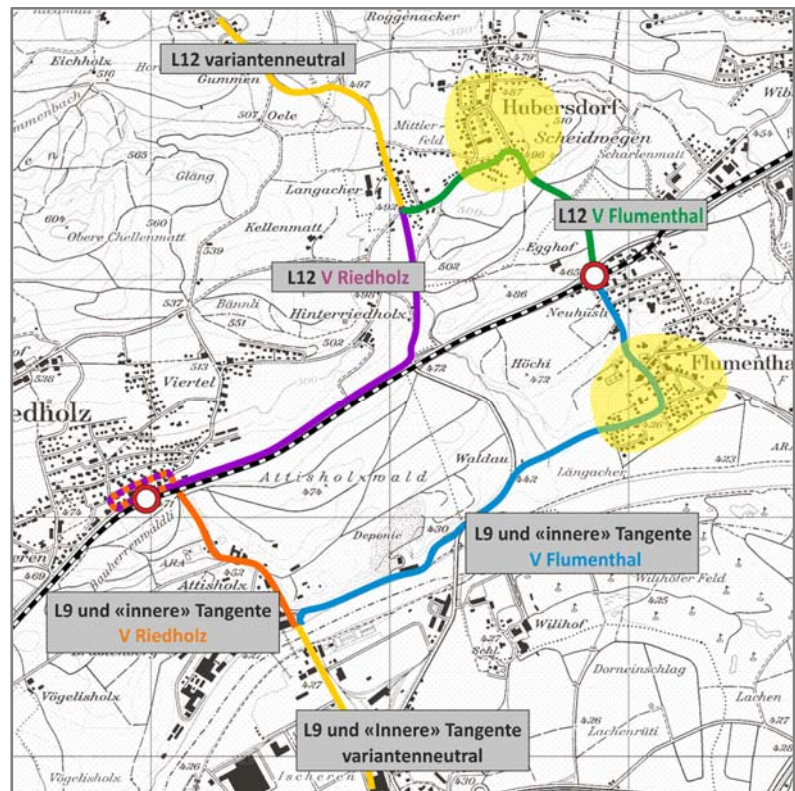


#### 4.4 Riedholz oder Flumenthal als Verknüpfungspunkt Bahn–Bus

Als Verknüpfungspunkt zwischen der ASM-Bahnstrecke 413 (Bipperlisi) und der Buslinie 12 aus dem Norden und den Buslinien 9 beziehungsweise innere Tangentiallinie aus dem Süden stehen Riedholz oder Flumenthal zur Diskussion.

Wichtigste Argumente Flumenthal:

- + Erschliessung Hubersdorf Dorf
- + Erschliessung Flumenthal Süd
- Keine Verbindung Attisholz Nord–Riedholz
- Retourbeziehung Linie 12 für Verbindungen nach/von Solothurn
- Infrastruktur am neuen Bahnhof ASM für Umsteigeanlage nicht geeignet



Wichtigste Argumente Riedholz:

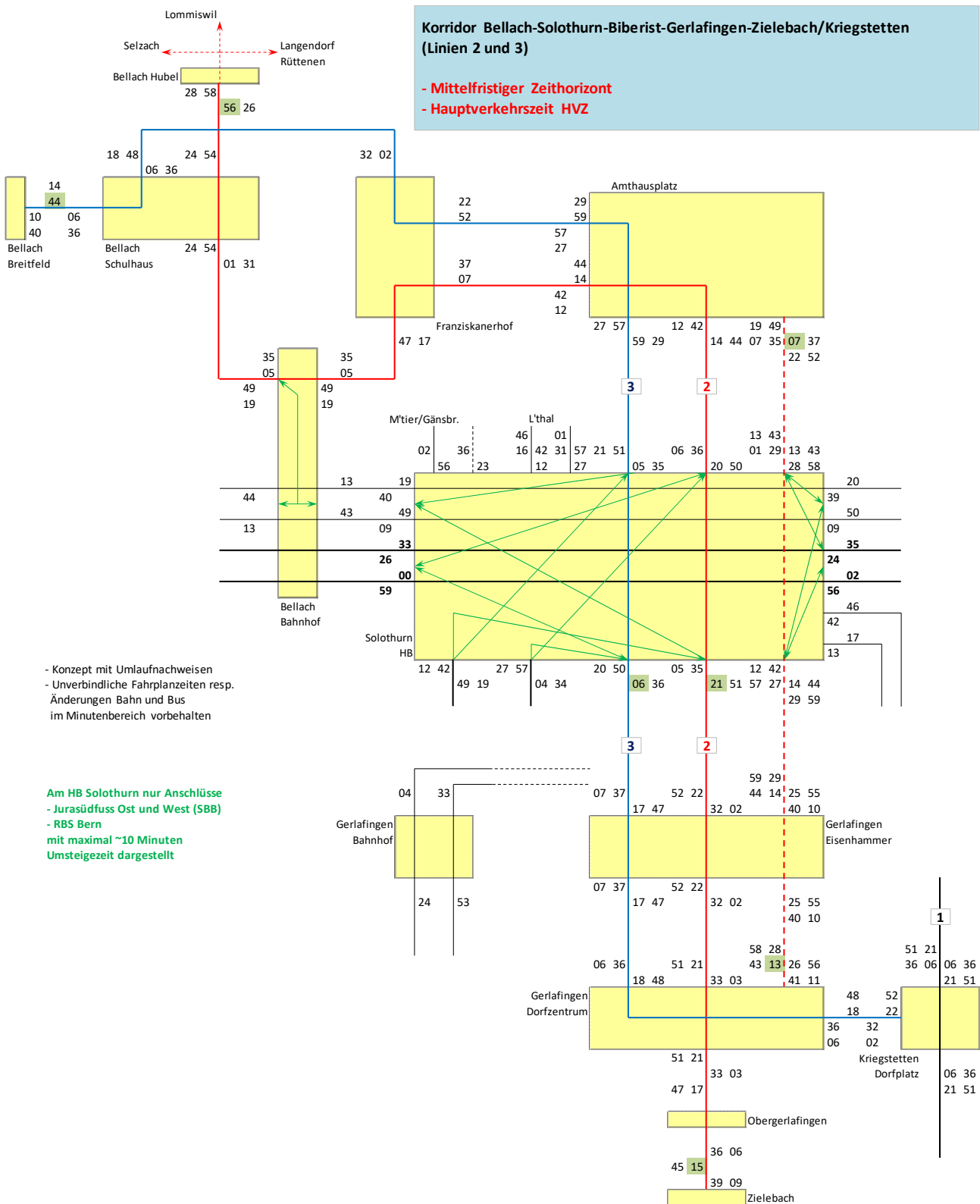
- + Verbindung Attisholz Süd–Attiswil Nord–Riedholz (Schüler und Arbeitsplätze)
- + Verbindung Riedholz–Hubersdorf (Schüler)
- + Interner Verkehr Riedholz–Niederwil (Niederwil seit 1. Januar 2011 mit Riedholz fusioniert)
- + Mit Umsetzung BehiG bei ASM gute Buslösung möglich
- Keine örtlichen Zusatzerschliessungen

Die pragmatisch aufgelisteten Argumente legen eine Verknüpfung in Riedholz nahe.

Bei allen nachfolgenden Konkretisierungen wird deshalb Riedholz als Verknüpfungspunkt zwischen der ASM-Bahnstrecke 413 und den betroffenen Buslinien vorausgesetzt.

### 4.5 Konkretisierung Linien 2/3 – Korridor Bellach–Gerlafingen

Die Linienführung ist in Kap. 4.1 beschrieben. Bezüglich Fahrplan muss im mittelfristigen Zeithorizont das heutige Konzept weitergeführt werden, damit an der Bahnstation Bellach die Zugsanschlüsse auf die Regionalzüge am Jurasüdfuss sichergestellt werden können.



Mögliche Fahrplanalternativen:

- **Anschlussoptimierung HB Solothurn mit Buskreuzungen HB Solothurn ca. zu den Minuten 00, 15, 30 und 45 und Beibehalt sauberer 15'-Takt**
  - + Viertelstündlich RE-Verbindungen nach/von Bern für beide Linienäste
  - + Mindestens stündlicher Fernverkehrsanschluss nach/von Olten für beide Linienäste, Linienast Gerlafingen in HVZ mit Verdichtungskonzept halbstündlich
  - Verlust Regionalzugsanschlüsse Linie 2 Bellach Bahnhof
  
- **Beibehalt Anschlüsse Bahnhof Bellach mit Linie 2 und hinkender 10'/20'-Takt auf der Gemeinschaftsstrecke**
  - + Erhalt Regionalzugsanschlüsse Linie 2 Bellach Bahnhof
  - + Linie 3 mit halbstündlichen RE-Verbindungen nach/von Bern für beide Linienäste
  - + Linie 3 mit stündlichem Fernverkehrsanschluss nach Olten für Linienast Bellach
  - Hinkender 10'/20'-Takt auf der Gemeinschaftsstrecke

Es wird vorgeschlagen, das mittelfristige Fahrplankonzept für die Linien 2 und 3 zusammen mit den betroffenen Gemeinden abschliessend zu diskutieren, wenn das effektive mittelfristige Fahrplankonzept der Züge in Solothurn und Bellach bekannt ist (Netznutzungsplan 2025). Die Anbindung der Linie 2 am Bahnhof Bellach ist dabei eine Rahmenbedingung.

## 4.6 Konkretisierung Linien 6/9 – Korridor Lohn–Biberist–Solothurn–Luterbach–Riedholz

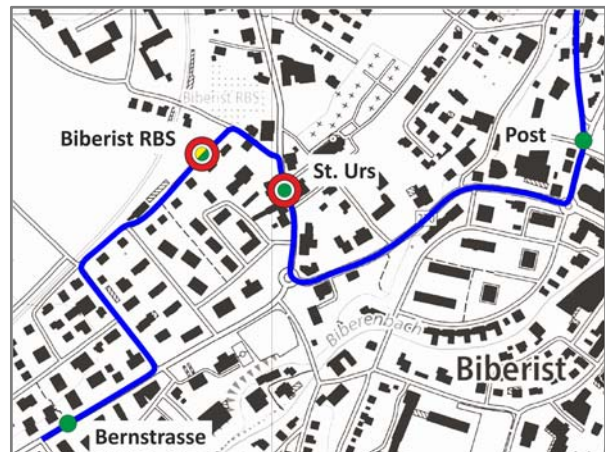
### 4.6.1 Linienführung und Haltestellenkonzept

Bezüglich Linienführung und Haltestellen generell wird auf die Abbildung in Kap. 4.1 verwiesen.

In Biberist wird vorgeschlagen, die Linie in beiden Richtungen via Bahnhofstrasse zu führen.

Damit können am RBS-Bahnhof Biberist Anschlüsse Bahn–Bus und bei der Haltestelle Biberist St. Urs die Umsteigemöglichkeiten auf die Linien 2 und 3 nach/von Solothurn sichergestellt werden.

Die Haltestelle Biberist ist für die beidseitige Bedienung entsprechend nachzurüsten.



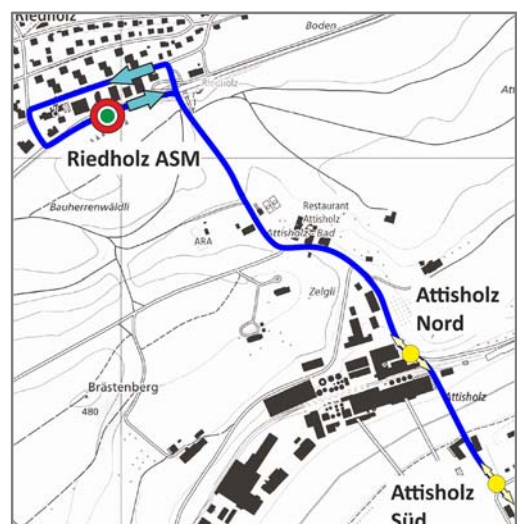
Zwischen Biberist St. Elisabeth und Solothurn HB Süd soll die Linie möglichst gestreckt geführt werden.

Im Birchi quartier ist auf der Bleichenbergstrasse eine neue Haltestelle auszubilden.



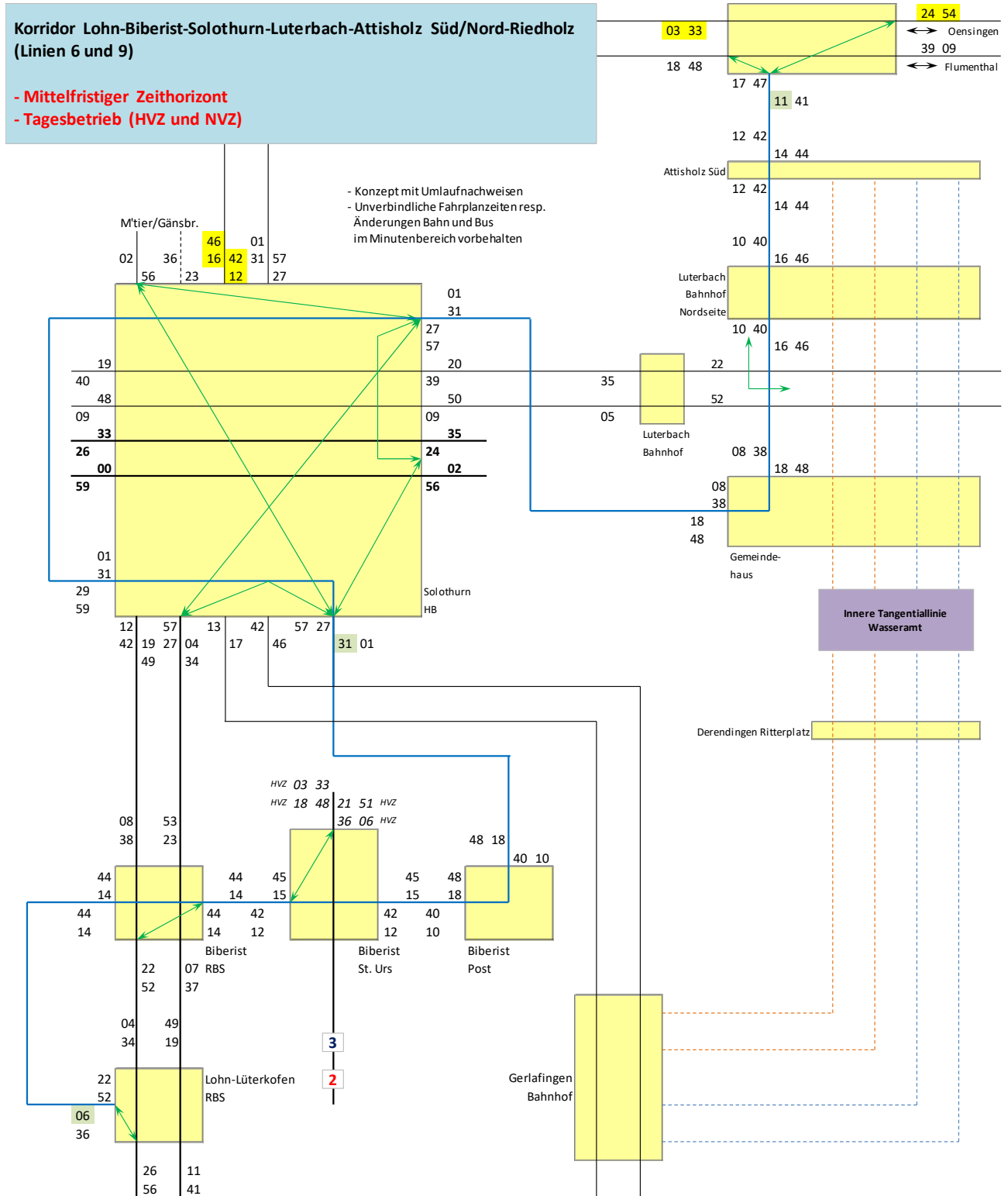
Die Frage der künftigen Anzahl und Lage der ASM-Bahnstationen in Riedholz ist noch offen. Folglich können auch zum Verknüpfungspunkt Bahn–Bus noch keine konkreten Vorschläge ausgearbeitet werden.

Die nebenstehende Skizze zeigt eine mögliche und denkbare Variante mit einem Wendemanöver via Buchenstrasse–Sonnenrainstrasse.





### 4.6.2 Mittelfristiges Fahrplankonzept



Anschlüsse und Transportketten gemäss abgebildeter Netzgrafik:

- **Lohn-Lüterkofen RBS ⇒ RE nach/von Bern**
  - Wie Fahrplan 2018; schlanke Umsteigezeiten (2 – 4 Minuten)
  
- **Biberist RBS ⇒ RE nach/von Bern für Linienabschnitt Solothurn–Biberist**
  - Nach Bern +/- wie Fahrplan 2018 (7 – 8 Minuten)
  - Von Bern deutlich besser als Fahrplan 2018 (6 anstatt 11 Minuten)
  
- **Biberist St. Urs ⇒ Linien 2 und 3 nach/von Solothurn für Linienast Lohn-Ammannsegg in HVZ**
  - Nach Solothurn 3 Minuten
  - Von Solothurn 6 Minuten
  
- **Solothurn HB Süd ⇒ Anschlüsse für Linienast Lohn-Ammannsegg–Biberist**
  - Nach/von Fernverkehr Olten–Zürich (5 – 8 Minuten)
  - Nach/von RE Bern (4 – 7 Minuten)
  - Nach/von Regio Langendorf–Oberdorf–Moutier (5 Minuten)
  
- **Solothurn HB Nord ⇒ Anschlüsse für Linienast Luterbach–Riedholz**
  - Nach/von Fernverkehr Olten–Zürich (5 – 8 Minuten)
  - Nach/von RE Bern (4 – 7 Minuten)
  - Nach/von Regio Langendorf–Oberdorf–Moutier (5 Minuten)
  
- **Luterbach Bahnhof ⇒ Anschlüsse für Linienast Attisholz Süd/Nord–Riedholz**
  - Nach/von Regionalzüge Olten (5 – 6 Minuten)
  
- **Riedholz Bahnhof ASM ⇒ Anschlüsse für Linienast Luterbach–Attisholz Süd/Nord–Riedholz**
  - Nach/von Oensingen (7 – 8 Minuten)
  - Nach/von Solothurn (1 – 2 Minuten)

## 4.7 Konkretisierung Innere Tangentiallinie Wasseramt

### 4.7.1 Linienführung und Haltestellenkonzept

Zwischen Riedholz und Luterbach Bahnhof Nordseite verkehrt die Innere Tangentiallinie gleich wie die Linie 6/9 (vgl. Kap. 4.6).

Ab Luterbach Bahnhof Nordseite fahren die Busse auf der Hauptachse nach Derendingen. Im Bereich Luterbach Süd wird eine neue Haltestelle vorgeschlagen.

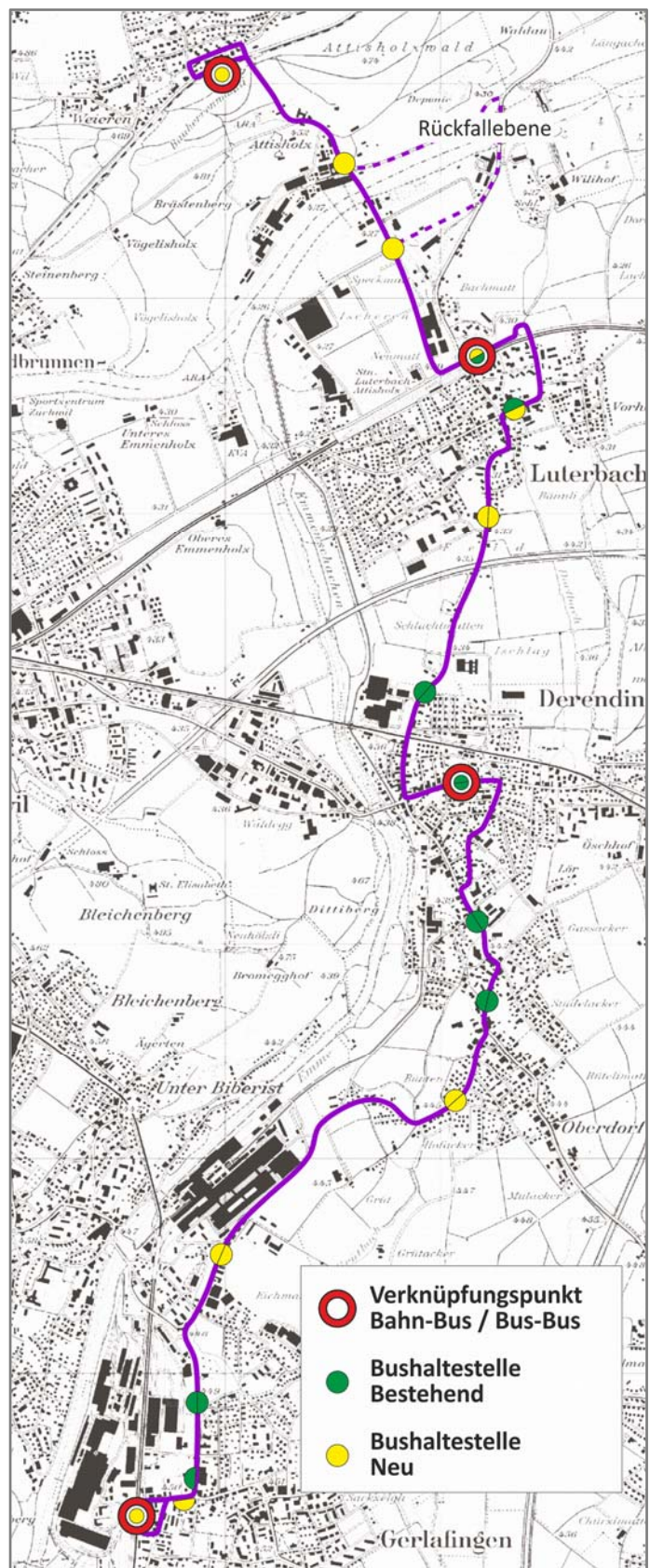
Damit von den Linien 5/7 in Derendingen auf die Tangentiallinie umgestiegen werden kann, verkehrt diese zum Ritterplatz und bedient die bestehende Haltestelle Ritterplatz.

In Derendingen Süd werden die bestehenden Haltestellen Pestalozziplatz und Mühle der Linie 1 bedient. Ab der Haltestelle Mühle verkehrt die Linie weiter via Biberiststrasse/Derendingenstrasse nach Biberist Süd. In Derendingen Süd auf der Biberiststrasse und in Biberist Süd auf der Derendingenstrasse wird je eine neue Haltestelle vorgeschlagen.

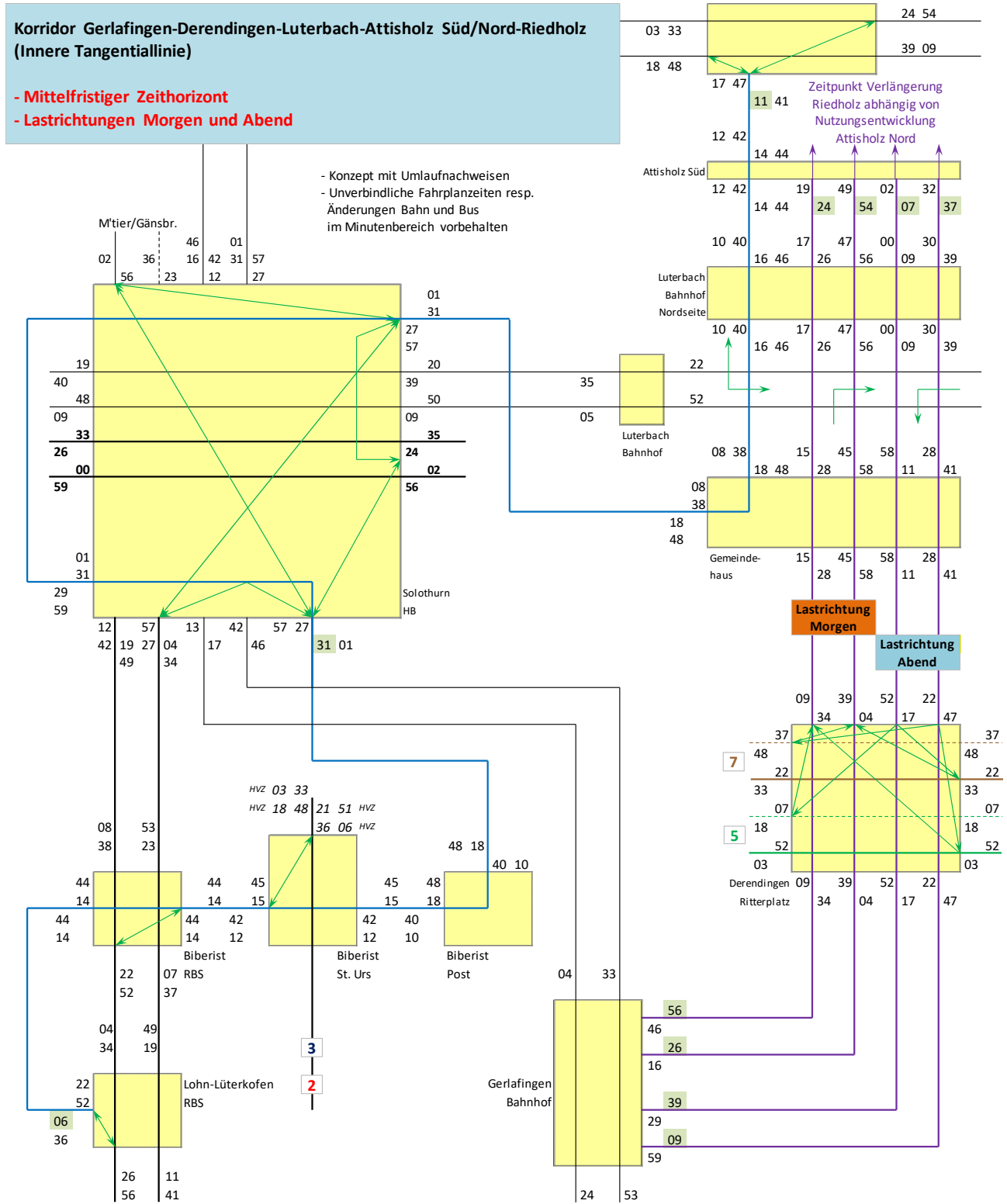
Ab der Einmündung in die Gerlafingenstrasse verkehren die Busse wie die Kurse der Linien 2/3 zur Haltestelle Gerlafingen Eisenhammer. (Bedienung Haltestelle Biberist Kaiserstrasse). Die Haltestelle Eisenhammer ist in Fahrtrichtung Derendingen mit einer einseitigen Haltestelle auf der Biberiststrasse nachzurüsten.

Damit am Bahnhof Gerlafingen keine Wendeschleife errichtet werden muss, bedienen die Kurse den Bahnhof Gerlafingen mit einer Schlaufenfahrt via Wilerstrasse–Güterstrasse–Bahnhofstrasse. Wie im Agglomerationsprogramm vorgesehen ist eine neue Bushaltestelle zu realisieren (mindestens Doppelhaltestelle).

Insgesamt bedient und verbindet die Tangentiallinie 6 der 14 im Agglomerationsprogramm 3. Generation enthaltenen Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete Wohnen/Arbeiten wie eine Perlschnur: Riedholz Attisholz Nord, Luterbach Attisholz Süd, Derendingen/Luterbach Unterdorf (Schöll), Derendingen Emmenhofareal, Biberist Papierfabrik und Biberist/Gerlafingen Stahlwerk.



### 4.7.2 Fahrplankonzept



Damit die relevanten Transportbedürfnisse der Pendler aus dem Wasseramt tageszeitabhängig abgedeckt werden können (am Morgen hin / am Abend zurück), muss die Linie mit einem lastrichtungsabhängigen Fahrplan betrieben werden.

**Anschlüsse und Transportketten gemäss abgebildeter Netzgrafik HVZ Morgen:**

- **Gerlafingen Bahnhof ⇔ Regionalzüge nach/von Bern**
  - Halbstündlich nach Bern (7 – 8 Minuten)
  
- **Ritterplatz ⇔ Buslinien 5 und 7**
  - Halbstündlich von Herzogenbuchsee–Subingen nach Luterbach Attisholz Süd (6 Minuten)
  - Halbstündlich von Solothurn–Zuchwil nach Luterbach Attisholz Süd (2 Minuten)
  
- **Luterbach Bahnhof ⇔ Regionalzüge nach/von Olten**
  - Halbstündlich von Gerlafingen–Derendingen nach Olten (7 Minuten)

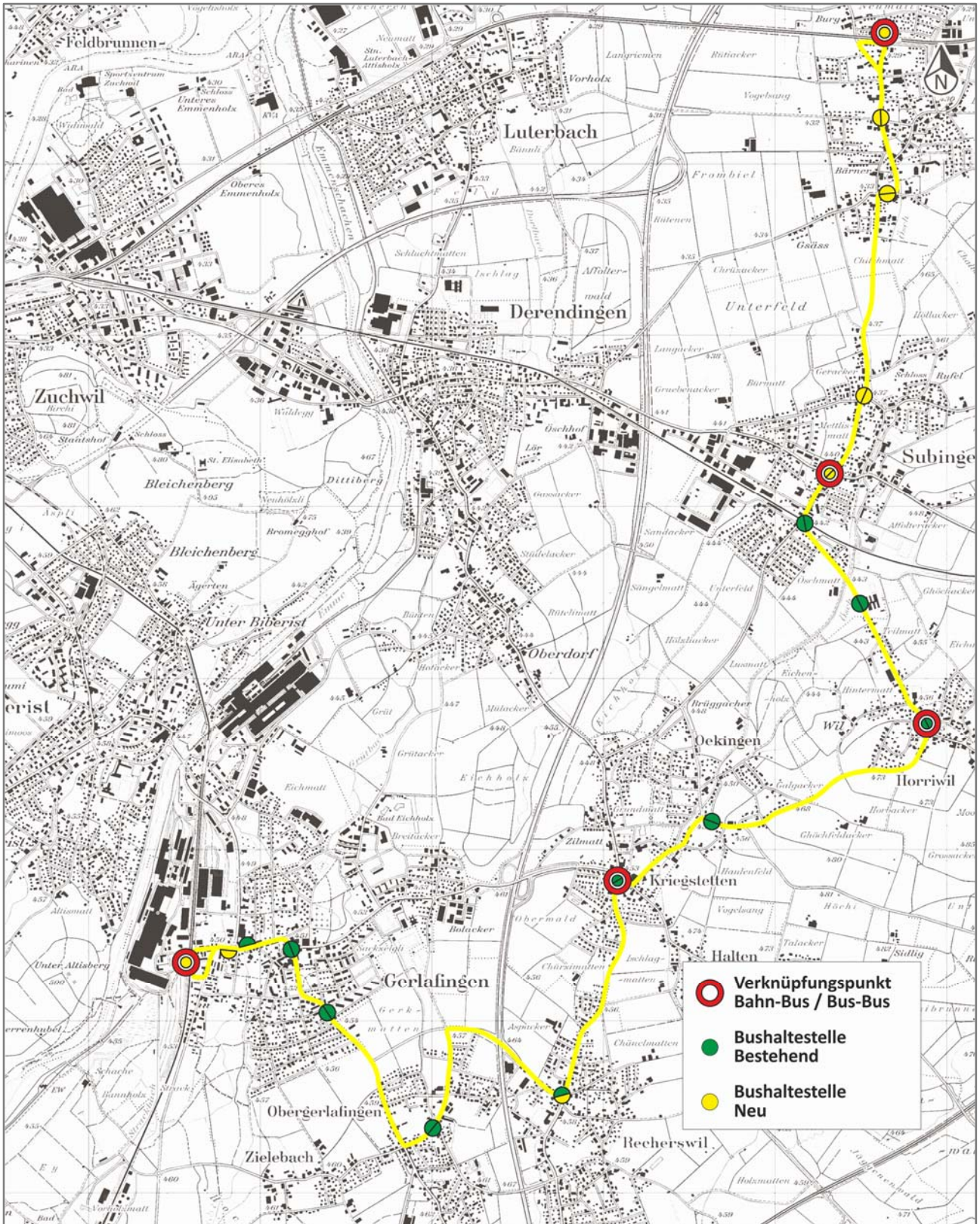
**Anschlüsse und Transportketten gemäss abgebildeter Netzgrafik HVZ Abend:**

- **Gerlafingen Bahnhof ⇔ Regionalzüge nach/von Bern**
  - Halbstündlich von Bern (5 – 6 Minuten)
  
- **Ritterplatz ⇔ Buslinien 5 und 7**
  - Halbstündlich aus Luterbach Attisholz Süd nach Subingen–Herzogenbuchsee (5 Minuten)
  - Halbstündlich aus Luterbach Attisholz Süd nach Zuchwil–Solothurn (1 Minute)
  
- **Luterbach Bahnhof ⇔ Regionalzüge nach/von Olten**
  - Halbstündlich von Olten nach Derendingen–Gerlafingen (6 Minuten)



## 4.8 Konkretisierung Äussere Tangentiallinie Wasseramt

### 4.8.1 Linienführung und Haltestellenkonzept



Vom Bahnhof Deitingen verkehrt die Linie via Bahnhofstrasse–Subingenstrasse nach Subingen Zentrum. Neben dem Bahnhof Deitingen werden in diesem Abschnitt drei Haltestellen vorgeschlagen, zwei in Deitingen Süd und eine in Subingen Nord. Die bestehende Haltestelle Subingen Dorf der Linie 5 und 7 kann nicht bedient werden; im Zentrum von Subingen muss beim Kreisel eine neue Haltestelle errichtet werden.

Ab Subingen Zentrum verkehrt die Tangentiallinie wie die Linie 5 und 7 nach Horriwil Post und bedient die beiden bestehenden Haltestellen Subingen Bahnhof und Subingen Schulzentrum. Der Streckenabschnitt Horriwil–Kriegstetten ist identisch mit den heutigen Schülerkursen der Linie 16.

Ab Kriegstetten Dorfplatz verkehrt die Linie via Recherswil–Obergerlafingen nach Gerlafingen Bahnhof. Bedient werden die bestehenden Haltestellen Kriegstetten Dorfplatz, Recherswil Dorf, Obergerlafingen Dorf, Gerlafingen Sonnenfeld und Gerlafingen Bahnhof.

Ob die bestehende Haltestelle Recherswil Dorf in beiden Richtungen bedient werden kann oder ob in Fahrtrichtung Kriegstetten eine neue Haltestelle auf der Hauptstrasse realisiert werden muss, muss im Detail abgeklärt werden. Bezüglich Bahnhof Gerlafingen siehe Kap. 4.7.1.

#### 4.8.2 Fahrplankonzept

Anschlüsse und Transportketten gemäss nachstehend abgebildeter Netzgrafik HVZ Morgen:

- **Gerlafingen Bahnhof ⇒ Regionalzüge nach/von Bern**
  - Stündlich nach Bern (8 Minuten)
- **Horriwil Post ⇒ Buslinien 5 und 7**
  - Stündlich von Herzogenbuchsee–Etziken nach Kriegstetten–Recherswil–Gerlafingen (4 Minuten)
- **Subingen Dorf ⇒ Buslinien 5 und 7**
  - Stündlich von Deitingen nach Derendingen–Solothurn (3 Minuten)
- **Deitingen Bahnhof ⇒ Regionalzüge nach/von Olten**
  - Stündlich von Recherswil–Kriegstetten–Subingen nach Olten (7 Minuten)

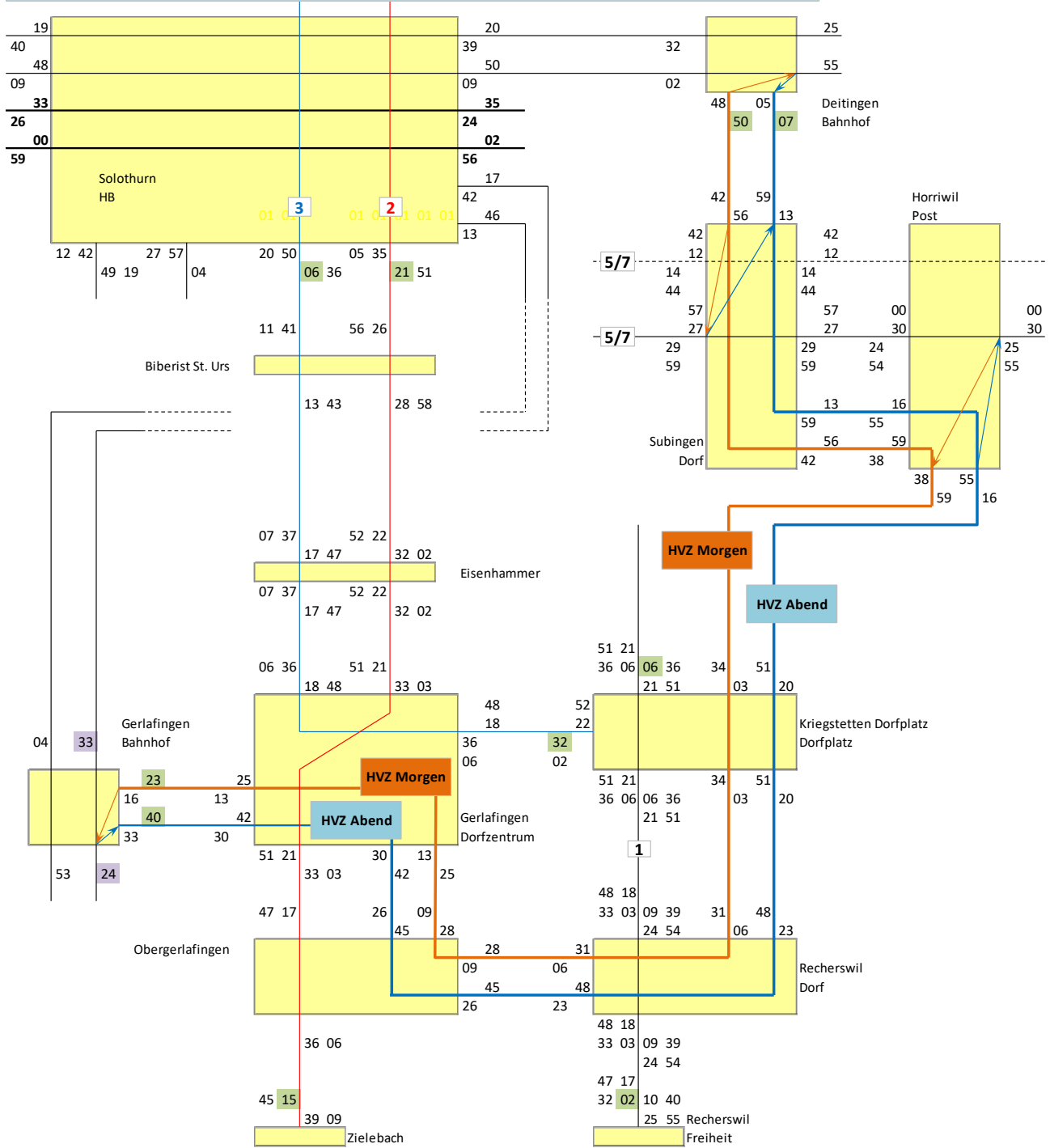
Anschlüsse und Transportketten gemäss nachstehend abgebildeter Netzgrafik HVZ Abend:

- **Gerlafingen Bahnhof ⇒ Regionalzüge nach/von Bern**
  - Stündlich von Bern (7 Minuten)
- **Horriwil Post ⇒ Buslinien 5 und 7**
  - Stündlich von Gerlafingen–Recherswil–Kriegstetten nach Etziken–Herzogenbuchsee (5 Minuten)
- **Subingen Dorf ⇒ Buslinien 5 und 7**
  - Stündlich Solothurn–Derendingen nach Deitingen (2 Minuten)
- **Deitingen Bahnhof ⇒ Regionalzüge nach/von Olten**
  - Stündlich von Olten nach Subingen–Kriegstetten–Recherswil (5 Minuten)

**Korridor Gerlafingen-Obergerlafingen-Recherswil-Kriegstetten-Horriwil-Subingen-Deitingen (Äussere Tangentiallinie)**

- Mittelfristiger Zeithorizont  
 - Hauptverkehrszeit HVZ

- Konzept mit Umlaufnachweisen  
 - Unverbindliche Fahrplänezeiten resp. Änderungen Bahn und Bus im Minutenbereich vorbehalten



Damit die relevanten Transportbedürfnisse der Pendler tageszeitabhängig abgedeckt werden können (am Morgen hin/am Abend zurück), muss die Äussere Tangentiallinie mit einem lastrichtungsabhängigen Fahrplan betrieben werden.



## 4.9 Konkretisierung Linie 12

### 4.9.1 Fahrplankonzept HVZ

Die Planungsregion Nordwestschweiz hat im STEP Ausbauschnitts 2030/35 den Viertelstundentakt auf der ASM-Linie 413 im Abschnitt Solothurn–Flumenthal eingegeben. Der Entscheid auf Bundesebene, ob dieses Vorhaben Bestandteil von STEP 2030/35 sein wird, steht noch aus. Sollte eine Aufnahme in STEP 2030/35 erfolgen, ist aus heutiger Sicht eine mittelfristige Realisierung des Vorhabens denkbar.

Daher sind die Taktverdichtung Solothurn-Flumenthal und die damit einhergehende Einkürzung der PostAuto-Linie 12 zur Vermeidung von Parallelverkehr Bahn/Bus in der vorliegenden Studie als mittel- bis langfristige Randbedingung hinterlegt. Sollte sich die Realisierung der Infrastrukturmassnahmen verzögern, können auch die entsprechenden Massnahmen im Buskonzept erst langfristig realisiert werden.

Zugleich mit dem 15'-Takt der ASM-Linie zwischen Solothurn und Flumenthal soll das Angebot im gesamten Korridor Solothurn–Flumenthal/Balmberg wesentlich aufgewertet werden. Dabei sind insbesondere auch Angebotsverbesserungen auf der Linie 12 vorgesehen.

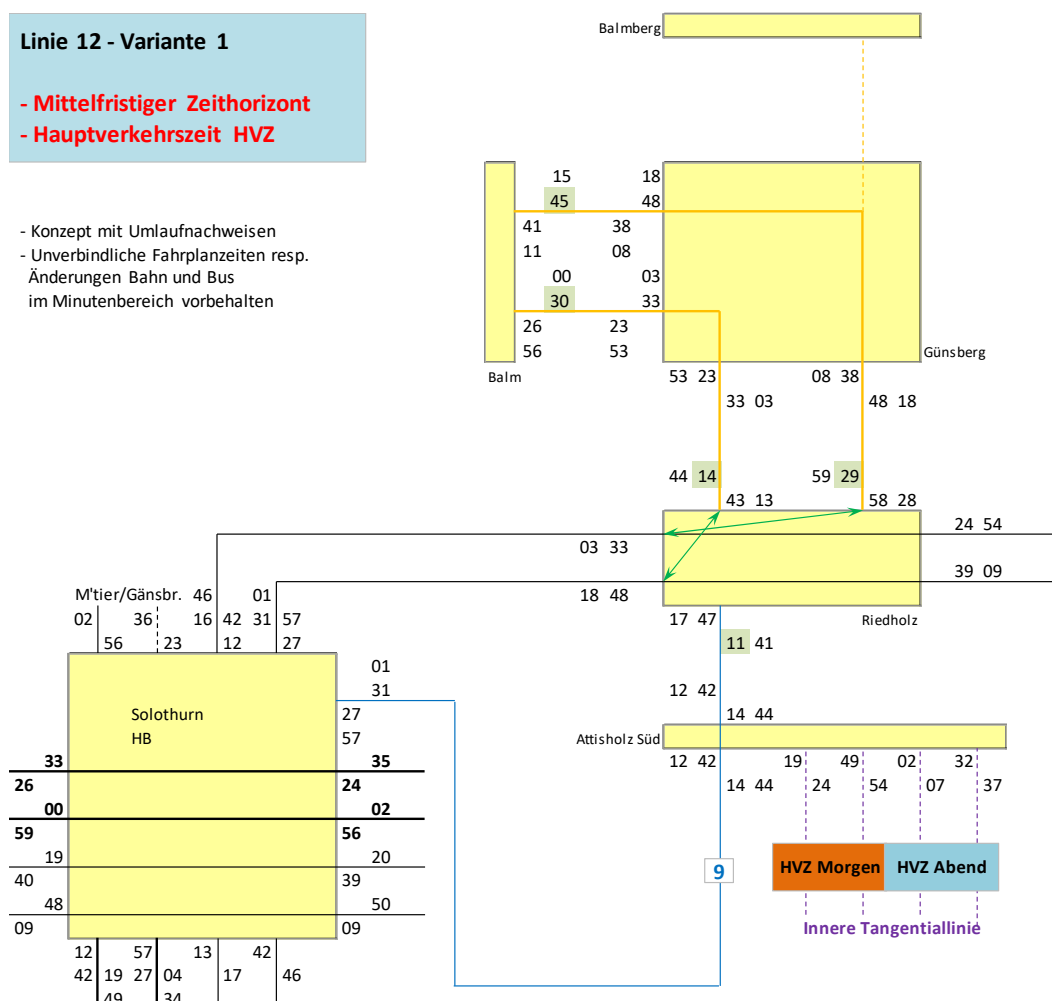
Für die HVZ Montag–Freitag werden zwei Varianten zur Diskussion gestellt.

#### ▪ Variante 1

##### Linie 12 - Variante 1

- Mittelfristiger Zeithorizont
- Hauptverkehrszeit HVZ

- Konzept mit Umlaufnachweisen
- Unverbindliche Fahrplänezeiten resp. Änderungen Bahn und Bus im Minutenbereich vorbehalten

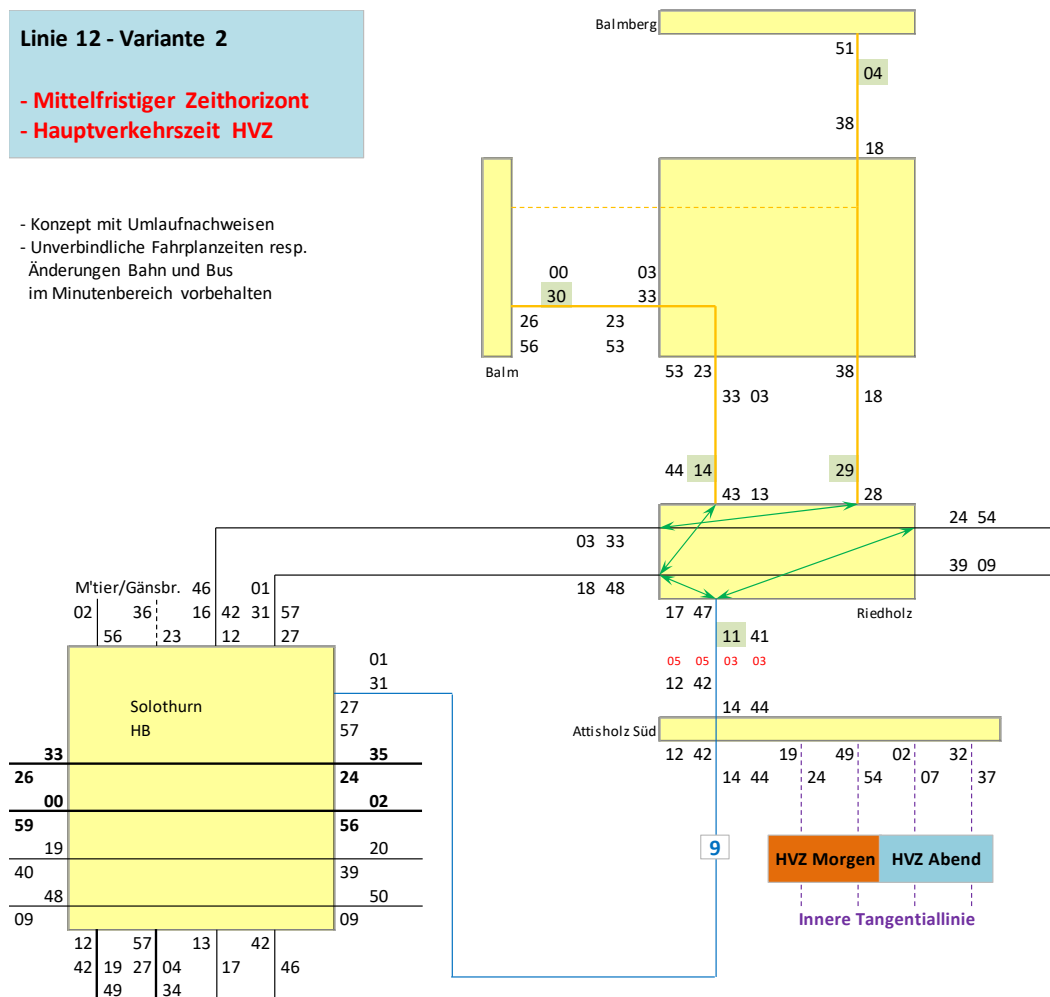


- Zwischen Balm und Riedholz wird mit zwei Fahrzeugen ein sauberer 15'-Takt angeboten.
- In Riedholz werden Anschlüsse auf die ASM sichergestellt (Umsteigezeiten jeweils ca. 5 Minuten).
- Der Balmberg wird in den HVZ nicht bedient.
- Eine Liniendurchbindung mit der Linie 9 in Riedholz ist aufgrund der aus den Anschlussprioritäten der Linie 9 in Solothurn und Luterbach resultierenden Fahrlagen nicht möglich.

▪ **Variante 2**

**Linie 12 - Variante 2**  
 - **Mittelfristiger Zeithorizont**  
 - **Hauptverkehrszeit HVZ**

- Konzept mit Umlaufnachweisen  
 - Unverbindliche Fahrplänezeiten resp. Änderungen Bahn und Bus im Minutenbereich vorbehalten



- Zwischen Balm und Riedholz verkehrt ein Fahrzeug im Halbstundentakt mit guten Zugsanschlüssen nach/von Solothurn (Umsteigezeiten jeweils ca. 5 Minuten).
- Das zweite Fahrzeug verkehrt stündlich – um 15 Minuten zum ersten Fahrzeug versetzt – zwischen dem Balmberg und Riedholz und vermittelt in Riedholz ebenfalls gute Anschlussverbindungen nach/von Solothurn.
- Für Günsberg resultieren stündlich drei Verbindungen nach/von Solothurn.
- Eine Liniendurchbindung mit der Linie 9 in Riedholz ist aufgrund der aus den Anschlussprioritäten der Linie 9 in Solothurn und Luterbach resultierenden Fahrlagen in Riedholz nicht möglich.

**4.9.2 Angebotsniveau für die verschiedenen Wochentage und Tageszeiten**

Mit der Linieneinkürzung in Riedholz ergeben sich sowohl zwischen Balm und Riedholz als auch zwischen Balmberg und Riedholz effiziente Fahrzeugumläufe (Riedholz–Balm 30' und Riedholz–Balmberg 60').

Mit dem 15'-Takt der ASM zwischen Solothurn und Flumenthal und mit dem Angebotsausbau der Linie 12 ergeben sich für den gesamten Korridor wesentliche Verbesserungen, auch wenn für die Ortschaften an der Linie 12 für die Verbindungen nach/von Solothurn ein Umsteigen erforderlich wird.

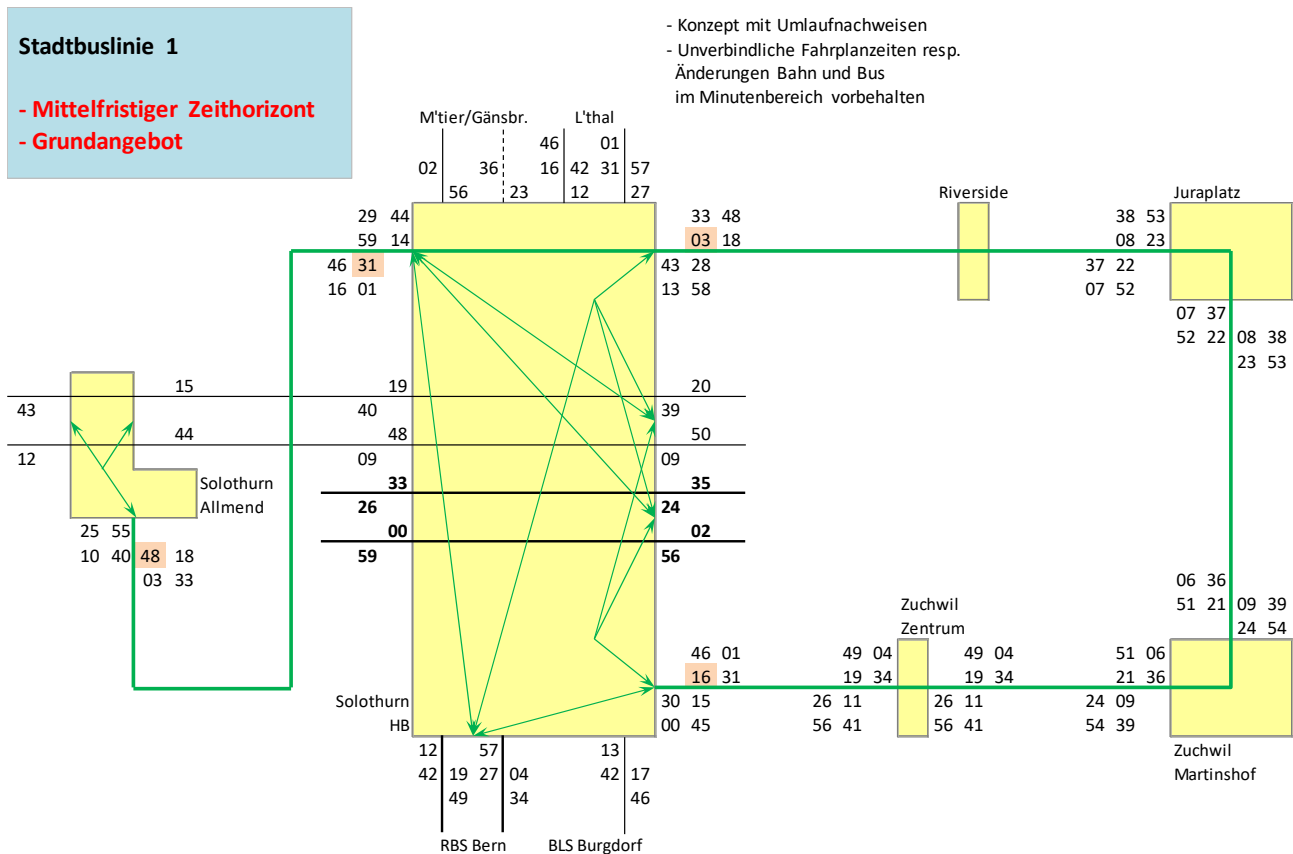
Strecke	Angebot Montag–Freitag				Angebot Samstag		Angebot Sonntag	
	HVZ V1	HVZ V2	NVZ	Randzeit (ab ca. 20 Uhr)	Tagesbetrieb	Randzeit (ab ca. 20 Uhr)	Tagesbetrieb	Randzeit (ab ca. 20 Uhr)
<b>Riedholz–Günsberg</b>	15'-Takt	15'-Takt mit 1 Taktlücke	30'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	60'-Takt	60'-Takt
<b>Riedholz–Balm</b>	15'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	Einzelne Kurse <sup>2)</sup>	60'-Takt
<b>Riedholz–Balmberg</b>	Kein Angebot	60'-Takt	Einzelne Kurse <sup>1)</sup>	Kein Angebot	Einzelne Kurse <sup>1)</sup>	Kein Angebot	60'-Takt	Kein Angebot

1) Zum Beispiel ein- und auslaufende Kurse

2) Einzelne Kurse Riedholz–Balmberg via Balm

### 4.10 Konkretisierung Stadtbuslinie 1 Solothurn Allmend–Zuchwil Zentrum–HB Süd

Die vorgeschlagene Linienführung und das grobe Haltestellenkonzept können im Kap. 4.2 nachgelesen werden. Die nachfolgende Netzgrafik zeigt auf, dass mit der vorgeschlagenen Linienführung und den damit verbundenen Fahrzeiten auch sehr gute Anschlussvoraussetzungen am HB Solothurn resultieren.

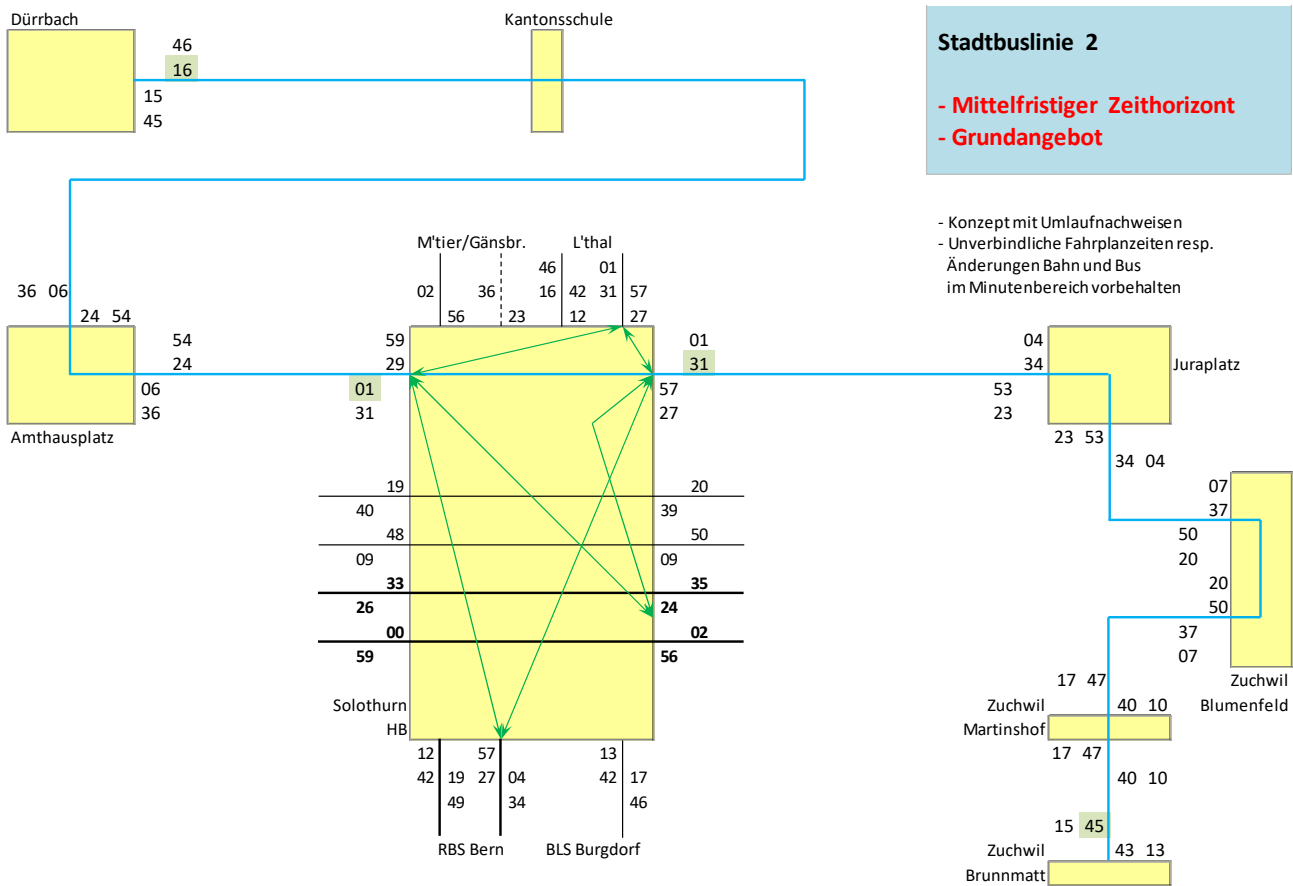


Anschlüsse und Transportketten gemäss abgebildeter Netzgrafik:

- **Solothurn Allmend ⇒ Anschlüsse für Linienast Solothurn Allmend**
  - Halbstündlich nach/von Regionalzüge Biel und Solothurn (2 – 6 Minuten)
  
- **HB Nord ⇒ Anschlüsse für Linienast Solothurn Allmend und Linienast Zuchwil Riverside**
  - Halbstündlich nach/von Fernverkehr Olten (3 – 9 Minuten)
  - Halbstündlich nach/von Regionalzüge Olten (6 – 9 Minuten)
  - Viertelstündlich nach/von RE Bern (4 – 6 Minuten)
  
- **HB Süd ⇒ Anschlüsse für Linienast Zuchwil Riverside–Zentrum**
  - Siehe HB Nord (nur Abweichungen im Minutenbereich)

### 4.11 Konkretisierung Stadtbuslinie 2 Solothurn Dürrbach–Zuchwil Brunnmatt

Die vorgeschlagene Linienführung und das grobe Haltestellenkonzept können im Kap. 4.2 nachgelesen werden. Die nachfolgende Netzgrafik zeigt auf, dass mit der vorgeschlagenen Linienführung und den damit verbundenen Fahrzeiten sehr gute Anschlussvoraussetzungen am HB Solothurn resultieren.



Anschlüsse und Transportketten gemäss abgebildeter Netzgrafik:

- **Anschlüsse für Linienast Solothurn Dürrbach**
  - Halbstündlich nach/von Fernverkehr Olten (3 – 7 Minuten)
  - Halbstündlich nach/von RE Bern (4 – 5 Minuten)
  - Halbstündlich nach/von ASM Flumenthal (2 – 4 Minuten)
  
- **Anschlüsse für Linienast Zuchwil Brunnmatt**
  - Halbstündlich nach/von Fernverkehr Olten (5 – 8 Minuten)
  - Halbstündlich nach/von Re Bern (4 – 7 Minuten)
  - Halbstündlich nach/von ASM Flumenthal (4 Minuten)

Bei der definitiven Fahrplangestaltung wird in jedem Falle das Angebot im Bereich Kantonsschule auf der Gemeinschaftsstrecke mit der Linie 4 zu berücksichtigen sein. Die entsprechenden Prioritäten sind im Rahmen der Umsetzung festzulegen.

## 5 Etappierung

Die Umsetzung der vorgeschlagenen Ausbau- und Optimierungsmassnahmen kann entsprechend den betrachteten Planungshorizonten im Wesentlichen in drei Etappen unterteilt werden:

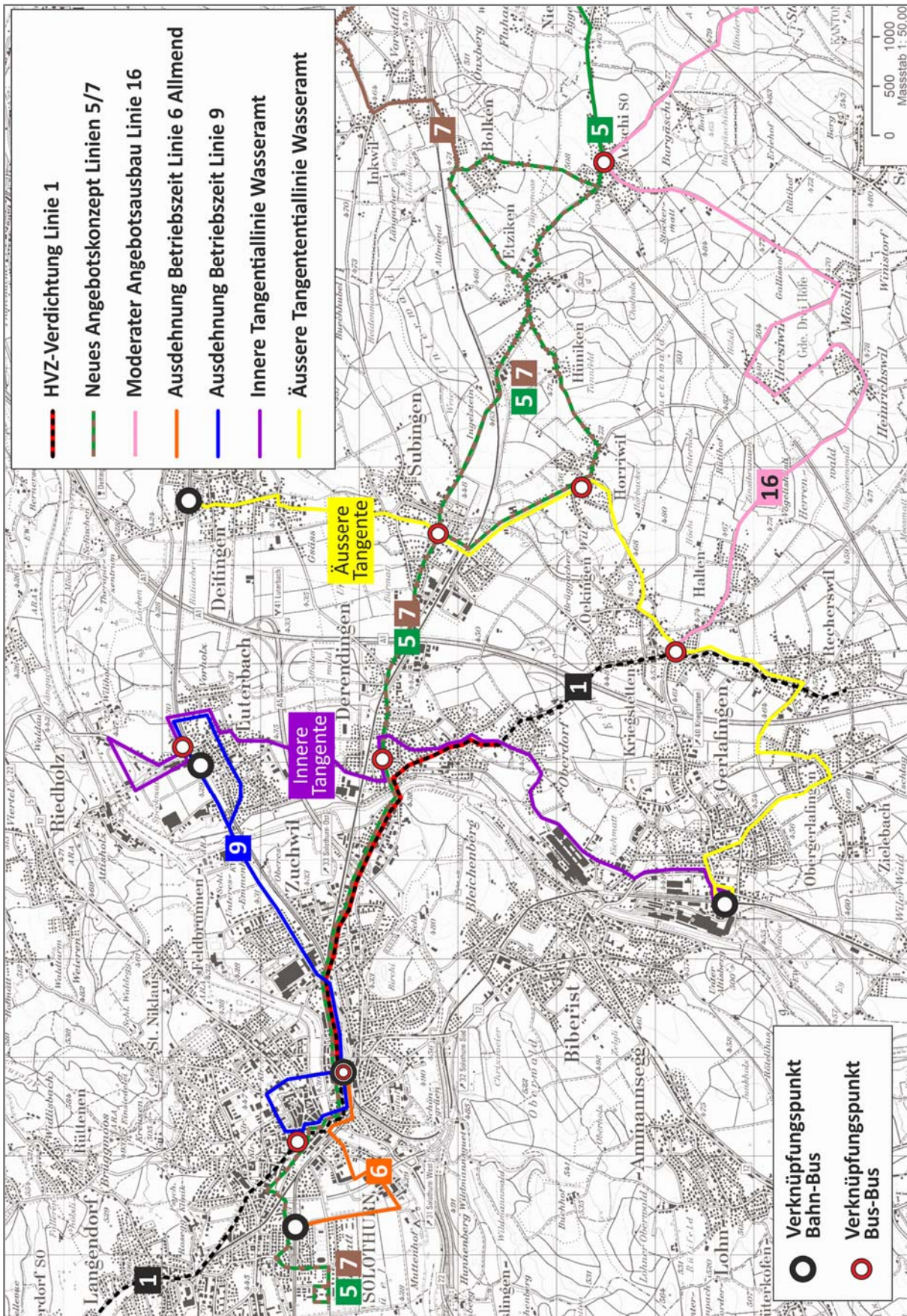
- **1. Etappe: Kurzfristhorizont – Angebotskonzept 2020**
  - Keine grundsätzlichen Änderungen/Anpassungen im bestehenden Netz
  - Einführung von neuen und vom bestehenden Netz unabhängigen Netzelementen (Module)
  - Optimierung Angebots-/Fahrplankonzepte innerhalb bestehender Linien
  - Angebotsausbauten auf bestehenden Linien durch Ausdehnung der heutigen Betriebszeiten
  
- **2. Etappe: Mittelfristhorizont – Angebotskonzept ca. 2025**
  - Grundsätzliche Änderungen/Anpassungen im bestehenden Netz (neue Netzstruktur)
  - Einführung von Stadtbuslinien im Kernbereich
  - Örtlich/zeitlich optimal und flexibel auf die Entwicklungsschwerpunkte abgestimmte Angebotskonzepte
  
- **3. Etappe: Langfristhorizont**
  - "Vorausschauende" und damit "proaktive" auf die Siedlungs- und ESP-Entwicklung abgestimmte Angebots-/Kapazitätsverbesserungen (Linienverlängerungen, Taktverdichtungen)
  - Auf generelle Nachfrageentwicklung abgestimmte Kapazitätserweiterungen (Taktverdichtungen)
  - Abstimmung Gesamtangebot mit Mobilitätsplan Solothurn (Daueraufgabe)

Zwischen den verschiedenen Etappierungsschritten gibt es beziehungsweise kann es fließende Übergänge geben, wenn:

- Die Infrastrukturvoraussetzungen vorhanden beziehungsweise geschaffen sind.
- Der Angebotsausbau einem nachgewiesenen Bedürfnis entspricht.
- Die Zwischenlösung aufwärtskompatibel ist zu den definierten, mittel- bis längerfristigen Angebotsmodulen.
- Die dafür nötigen finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.

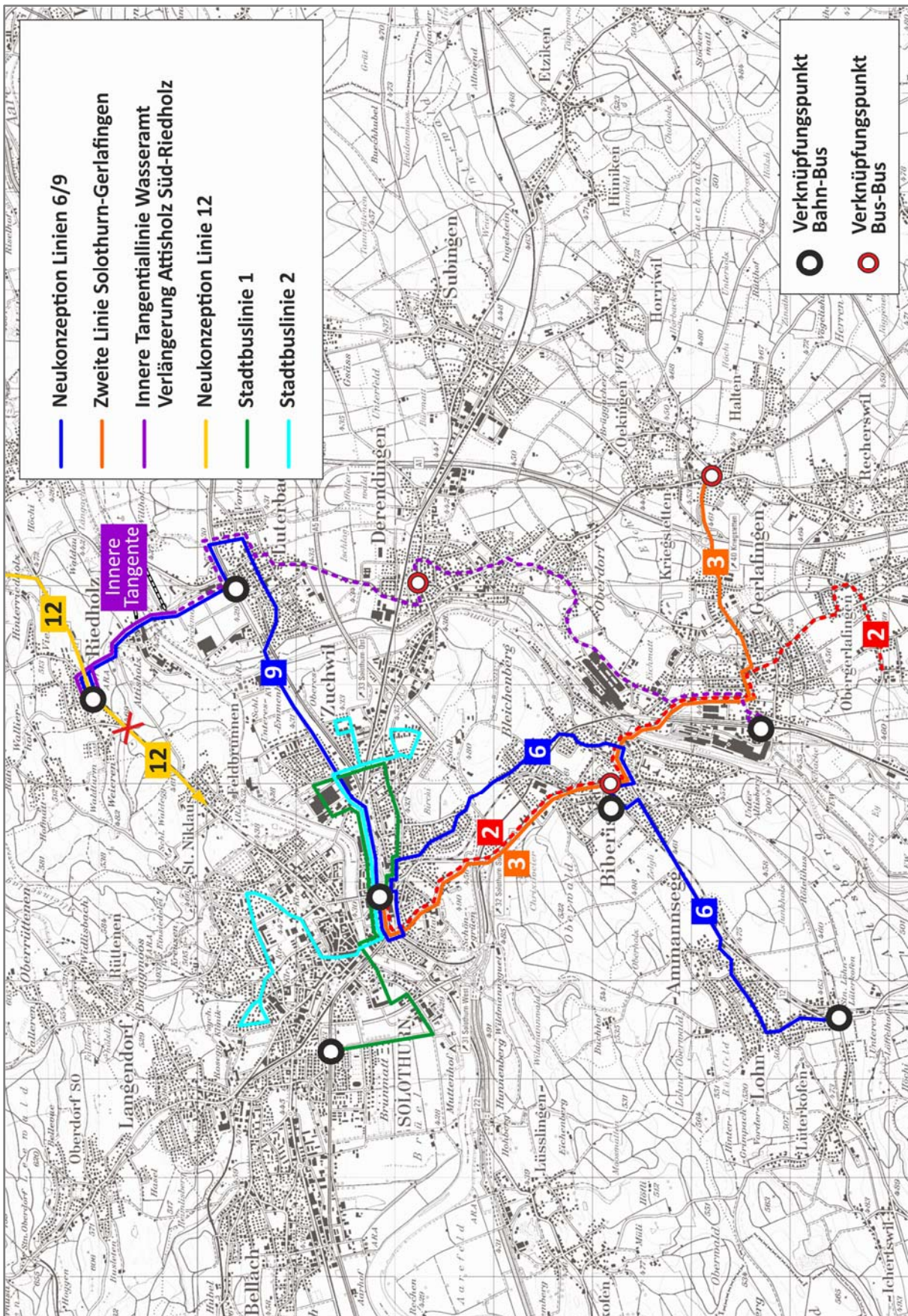


5.1 Module 1. Etappe – Angebotskonzept 2020





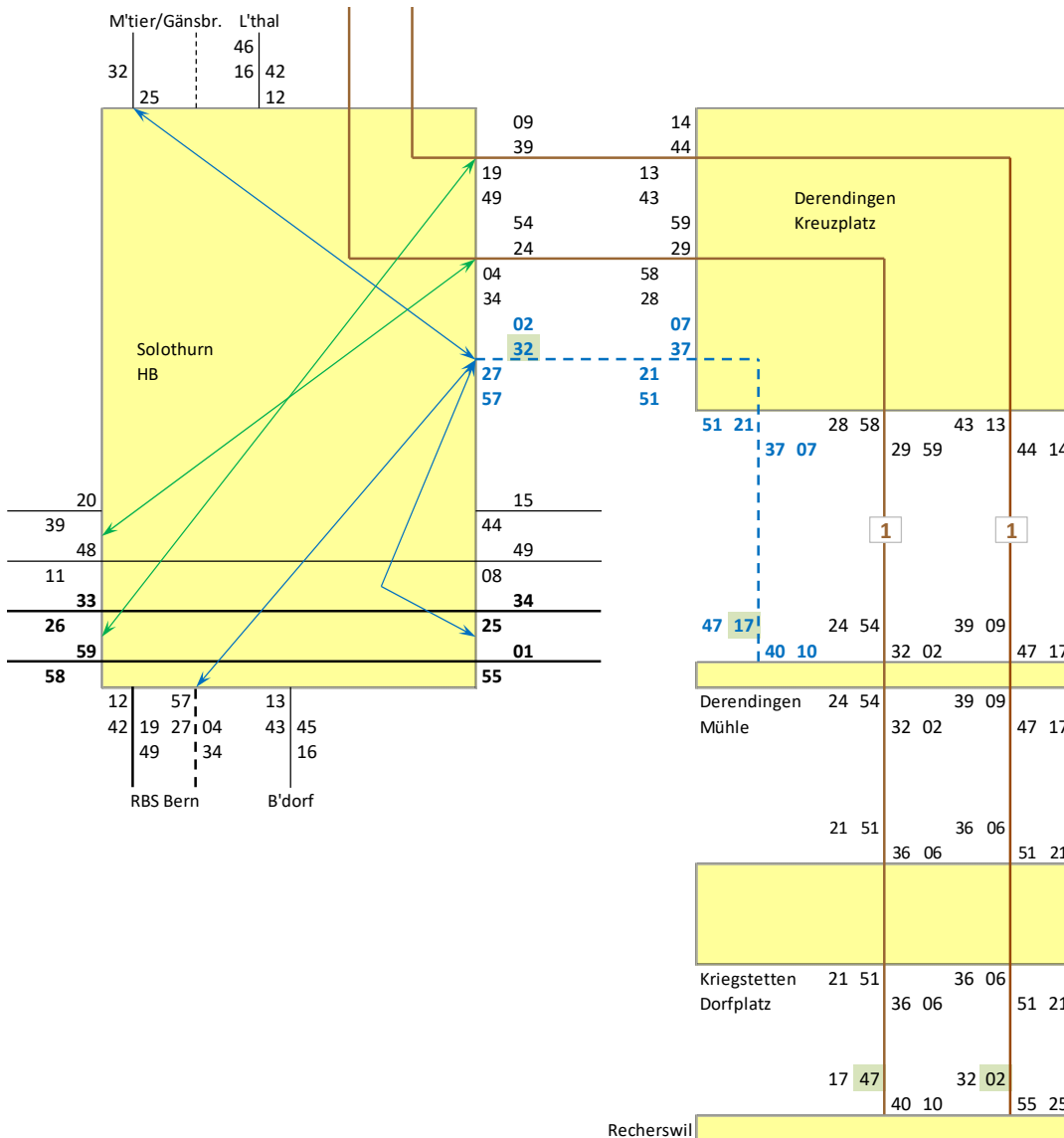
5.2 Module 2. Etappe – Mittelfristhorizont ca. 2025



## 6 Konkretisierung Angebotskonzept 2020

### 6.1 HVZ-Verdichtung Linie 1 Solothurn HB-Derendingen

#### 6.1.1 Fahrplankonzept



Zwischen Derendingen Mühle und Solothurn HB verkehren in den HVZ am Morgen und Abend stündlich zwei Kurse, welche am HB Solothurn gute Fernverkehrsanschlüsse nach/von Olten–Zürich zu den Minuten 00 und 30 vermitteln. Damit resultieren schlanke Umsteigezeiten auf folgende Züge:

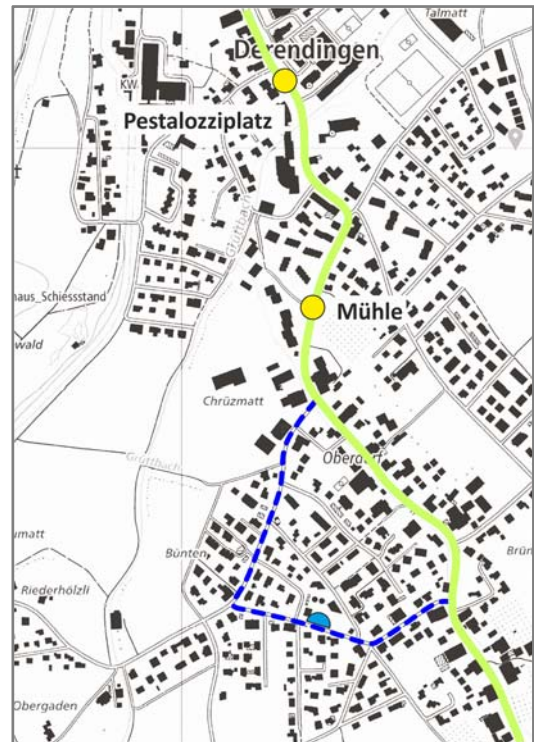
- Halbstündlich nach/von RE Bern (5 – 7 Minuten)
- Halbstündlich nach/von Fernverkehr Olten (4 – 7 Minuten)
- Stündlich nach/von Regio Langendorf–Oberdorf–Moutier (5 – 7 Minuten)



### 6.1.2 Linienführung und Wendemanöver Derendingen

Es wird vorgeschlagen, die Busse im Oberdorf Derendingen via Oelegasse–Hofackerstrasse wenden zu lassen.

Auf der Hofackerstrasse ist zum Abwarten der Endaufenthaltszeiten ein Abstellbereich vorzusehen.



### 6.1.3 Zeitliches Angebot

Gestützt auf die heutigen Kapazitätsauslastungen (Zeitfenster erforderlicher Zusatzkapazitäten) und der zeitlichen Pendlerbedürfnisse werden folgende Betriebszeiten Mo–Fr vorgeschlagen:<sup>8</sup>

- **HVZ Morgen**

Bedienung HB Solothurn um 6.30, 7.00, 7.30 und 8.00 Uhr ("Bringen")

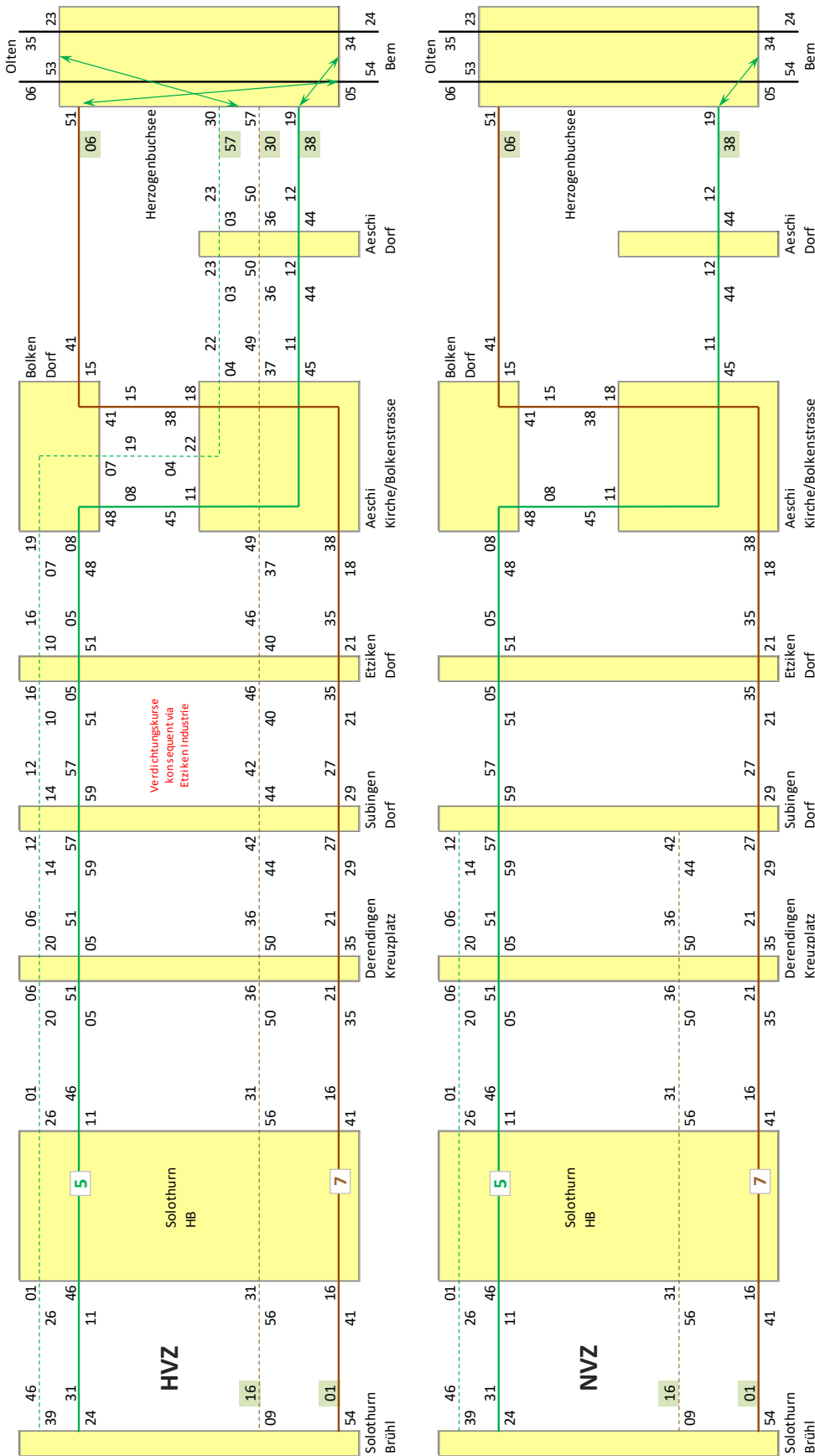
- **HVZ Abend**

Bedienung HB Solothurn um 16.30, 17.00, 17.30 und 18.00 und 18.30 Uhr ("Holen")

---

<sup>8</sup> Diese Betriebszeiten bilden auch die Grundlage für die nachfolgenden Kostenschätzungen.

### 6.2 Angebots- und Fahrplankonzept Linien 5/7



▪ Wichtigste Anpassungen und Optimierungen:

- Die Abschnittszeiten werden angepasst und optimiert. Von der heutigen Endaufenthaltszeit in Solothurn Brühl von rund 10 Minuten werden 4 Minuten in die Fahrzeiten zwischen Solothurn und Herzogenbuchsee investiert. Dadurch verbessert sich die Betriebsstabilität und die publizierten Fahrplanzeiten werden besser eingehalten.
- In den HVZ verkehren die halbstündlichen Verdichtungskurse via Etziken Industrie ab Aeschi konsequent nach Herzogenbuchsee mit schlanken IR/RE-Anschlüssen nach/von Olten.
- In den NVZ kann der 15'-Takt Solothurn Brühl–Derendingen Ritterplatz bei gleichbleibendem Fahrzeugeinsatz bis nach Subingen Dorf ausgeweitet werden.
- Die heutigen Anschlüsse am HB Solothurn erfahren nur Änderungen im Minutenbereich. Alle heutigen Transportketten bleiben erhalten.
- Zwischen Derendingen Kreuzplatz und Solothurn HB verkehren die Kurse der Linien 1 und 5/7 in einem sauberen 7.5'-Takt.
- Das Angebot an Samstagen und Sonntagen wird mit Ausnahme der optimierten Abschnittszeiten unverändert weitergeführt.

▪ Ausschnitt Tabellenfahrplan Mo–Fr HVZ Abend

→	16:01	16:16	16:31	16:46
Solothurn, Brühl	16:01	16:16	16:31	16:46
Solothurn, Allmend	16:05	16:20	16:35	16:50
Solothurn, Amthausplatz	16:11	16:26	16:41	16:56
Solothurn, Hauptbahnhof	16:16	16:31	16:46	17:01
Solothurn, Hauptbahnhof	16:16	16:31	16:46	17:01
Zuchwil, Kornfeld	16:18	16:33	16:48	17:03
Derendingen, Kreuzplatz	16:21	16:36	16:51	17:06
Derendingen, Ritterplatz	16:22	16:37	16:52	17:07
Derendingen, Ritterplatz	16:22	16:37	16:52	17:07
Subingen, Dorf	16:27	16:42	16:57	17:12
Subingen, Dorf	16:27	16:42	16:57	17:12
Subingen, Schulzentrum	16:29		16:59	
Horriwil, Post	16:30		17:00	
Hüniken	16:34		17:04	
Etziken, Industrie		16:45		17:15
Etziken, Dorf	16:35	16:46	17:05	17:16
Bolken, Dorf			17:08	17:19
Aeschi SO, Bolkenstrasse			17:11	17:22
Aeschi SO, Kirche	16:38	16:49		
Bolken, Dorf	16:41			
Aeschi SO, Dorf		16:50	17:12	17:23
Inkwil, Dorf	16:43			
Röthenbach b. H., Rest. Post	16:45			
Niederönz, Post		16:53	17:15	17:26
Herzogenbuchsee, Bahnhof	16:51	16:57	17:19	17:30
Herzogenbuchsee	16:54		17:24	
Bern	17:21		17:53	
Herzogenbuchsee		17:06		17:35
Olten		17:24		17:54

←	16:06	16:36		
Olten	16:06	16:36		
Herzogenbuchsee	16:23	16:53		
Bern	15:38	16:06		
Herzogenbuchsee	16:05	16:34		
Herzogenbuchsee, Bahnhof	16:06	16:30	16:38	16:57
Niederönz, Post		16:32	16:40	16:59
Röthenbach b. H., Rest. Post	16:10			
Inkwil, Dorf	16:11			
Aeschi SO, Dorf		16:36	16:44	17:03
Bolken, Dorf	16:15			
Aeschi SO, Kirche	16:18	16:37		
Aeschi SO, Bolkenstrasse			16:45	17:04
Bolken, Dorf			16:48	17:07
Etziken, Dorf	16:21	16:40	16:51	17:10
Etziken, Industrie		16:41		17:11
Hüniken	16:22		16:52	
Horriwil, Post	16:24		16:54	
Subingen, Schulzentrum	16:26		16:56	
Subingen, Dorf	16:29	16:44	16:59	17:14
Subingen, Dorf	16:29	16:44	16:59	17:14
Derendingen, Ritterplatz	16:33	16:48	17:03	17:18
Derendingen, Ritterplatz	16:33	16:48	17:03	17:18
Derendingen, Kreuzplatz	16:35	16:50	17:05	17:20
Zuchwil, Kornfeld	16:37	16:52	17:07	17:22
Solothurn, Hauptbahnhof	16:41	16:56	17:11	17:26
Solothurn, Hauptbahnhof	16:41	16:56	17:11	17:26
Solothurn, Amthausplatz	16:46	17:01	17:16	17:31
Solothurn, Allmend	16:50	17:05	17:20	17:35
Solothurn, Brühl	16:54	17:09	17:24	17:39

Im Anhang H sind die Fahrpläne für alle Wochentage als grafische Fahrpläne abgebildet. Im Anhang I finden sich die ganzen Tabellenfahrpläne für alle Wochentage.



## **6.3 Angebotsausbau Linie 16**

### **6.3.1 Änderung Linienführung – Aufhebung Bedienung Winistorf Dorf**

Aus verschiedenen Gründen wird empfohlen, die Bedienung der Haltestelle Winistorf Dorf aufzuheben und Winistorf nur noch bei der Haltestelle Winistorf Mösli zu bedienen:

- Sehr geringe Frequentierung Winistorf Dorf  
(Jahresfrequenzen 2016: täglich durchschnittlich 1.3 Einsteiger und 1.2 Aussteiger)
- Unnötige Umwegfahrt für andere Benutzer
- Aufwändiges Wendemanöver mit Rückwärtsfahrten verbunden mit Sicherheitsdefiziten
- Fahrzeiteinsparungen zur Schaffung von Handlungsspielraum für Anschlussoptimierungen

### **6.3.2 Anschlussprioritäten**

Mit den Verknüpfungspunkten in Aeschi (Linien 5/7) und in Kriegstetten (Linien 1 und 2 sowie Äussere Tangentiallinie Wasseramt) können verschiedene Transportketten sichergestellt werden. Für die betroffenen Mitglieder der Arbeitsgruppe besitzen die Anschlüsse in Aeschi für die Verbindungen nach/von Bern eine sehr hohe Priorität. Auf Grundlage der Pendlerzahlen 2015 stehen die Verbindungen via Kriegstetten nach/von Solothurn und Agglomeration im Vordergrund (Anschlüsse Linie 1). Die Untersuchungen zeigen, dass es aber nicht möglich ist, beide Anschlüsse gleichzeitig optimal sicherzustellen.

Nachfolgend wird ein Fahrplanvorschlag für die HVZ Morgen und Abend zur Diskussion gestellt, welcher die Anschlüsse nach/von Solothurn via Linie 1 in Kriegstetten priorisiert und die Verbindungen in Aeschi soweit möglich optimiert.

Die Anschlussprioritäten und damit der definitive Fahrplan sollen jedoch zu gegebener Zeit im Rahmen der Umsetzung zusammen mit den betroffenen Gemeinden abschliessend diskutiert und festgelegt werden.

### **6.3.3 Schülertransporte**

Damit für die Pendler in der HVZ am Morgen mit zwei Fahrzeugen ein attraktives Angebot bereitgestellt werden kann, müssen die heutigen zwei Schülerkurse am Morgen nach Subingen beziehungsweise Subingen–Derendingen zusammengelegt werden. Die Kapazität eines Standardbusses reicht dazu aus.

Zeitlich muss der Morgenkurs so gelegt werden, dass in Kriegstetten Anschluss auf den "Kantikurs" der Linie 1 besteht (Kriegstetten Dorfplatz ab 07.04 Uhr). Dies hat zur Folge, dass für die Schüler, welche das Schulzentrum in Subingen besuchen, am Morgen eine längere Übergangszeit bis zum Schulbeginn resultiert (neu ca. 20 Minuten). Für die Schüler, welche das Schulzentrum in Derendingen besuchen, reduziert sich hingegen diese Übergangszeit leicht.

Für den Mittag sieht der Fahrplanvorschlag 2020 keine Änderungen vor.

Am Nachmittag verkehren die beiden Schülerkurse ab Derendingen rund 5 Minuten später als heute. Damit entspannt sich der Übergang Schulschluss–Busabfahrt in Derendingen und die Übergangszeiten in Subingen nehmen um rund 5 Minuten auf ca. 15 Minuten zu.

6.3.4 Fahrplanentwurf als Diskussionsgrundlage

→													
Derendingen, Schulzentrum		nur während Schulzeiten		15:28	16:28								
Subingen, Schulzentrum				15:35	16:35	17:20							
Kriegstetten, Dorfplatz				15:41	16:41	17:26							
Gerlafingen, Dorfzentrum (Linie 2)	06:04												
Kriegstetten, Dorfplatz	06:08												
Gerlafingen, Bhf (Aussere T)		06:23	07:23							17:40			
Kriegstetten, Dorfplatz		06:34	07:34							17:51			
Deitingen, Bhf (Aussere T)		05:50									16:07 18:07		
Kriegstetten, Dorfplatz		06:03									16:20 18:20		
Solothurn, HB (Linie 1)		05:54	06:24	07:24							15:24 16:24 17:09 17:39 18:09 19:09		
Kriegstetten, Dorfplatz		06:06	06:36	07:36							15:36 16:36 17:21 17:51 18:21 19:21		
Kriegstetten, Dorfplatz	05:43	06:13	06:43	07:43							15:41 16:41 17:26 17:56 18:26 19:26		
Halten, Ausserdorf	05:46	06:16	06:46	07:46							15:44 16:44 17:29 17:59 18:29 19:29		
Heinrichswil	05:50	06:20	06:50	07:50							15:48 16:48 17:33 18:03 18:33 19:33		
Herswil, Dorf	05:53	06:23	06:53	07:53							15:51 16:51 17:36 18:06 18:36 19:36		
Winistorf, Mösli	05:55	06:25	06:55	07:55							15:53 16:53 17:38 18:08 18:38 19:38		
Aeschi, Dorf	06:00	06:30	07:00	08:00							15:58 16:58 17:43 18:13 18:43 19:43		
Aeschi, Dorf		06:12	07:12	08:12							16:12 17:12 17:50 18:23 18:50 19:50		
Aeschi, Kirche		06:38									16:19 17:19 19:57		
Herzogenbuchsee		06:19	06:51	07:19	08:19							17:57 18:30 18:57	
Herzogenbuchsee												15:38 16:38 17:30 17:57 18:30 19:38	
Aeschi, Dorf												15:44 16:44 17:35 18:03 18:36 19:44	
Aeschi, Dorf	06:00	06:30	07:00	08:00							15:58 16:58 17:43 18:13 18:43 19:45		
Steinhof SO	06:06	06:36	07:06	08:06							16:04 17:04 17:49 18:19 18:49 19:51		

Mittag wie Fahrplan 2018 (nur Schülertransportbedürfnisse)

←														
Steinhof, SO		05:37	06:07	06:37	07:07	08:07					16:20 17:20 17:50 18:20 18:50			
Aeschi, Dorf		05:42	06:12	06:42	07:12	08:12					16:25 17:25 17:55 18:25 18:55			
Aeschi, Dorf		06:23 06:50 07:23 08:23												
Herzogenbuchsee		06:30 06:57 07:30 08:30												
Herzogenbuchsee		05:57 06:30 06:57 07:57										16:06 17:06 17:38 18:06 18:38		
Aeschi, Kirche												16:18 17:18 18:18		
Aesch, Dorf		06:03 06:36 07:03 08:03										17:44 18:44		
Aeschi Dorf		05:42	06:12	06:42	07:12	08:12					16:25 17:25 17:55 18:25 18:55			
Winistorf, Mösli	05:17	05:47	06:17	06:47	07:17	08:17					16:30 17:30 18:00 18:30 19:00			
Herswil, Dorf	05:20	05:50	06:20	06:50	07:20	08:20					16:33 17:33 18:03 18:33 19:03			
Heinrichswil	05:23	05:53	06:23	06:53	07:23	08:23					16:36 17:36 18:06 18:36 19:06			
Halten, Ausserdorf	05:27	05:57	06:27	06:57	07:27	08:27					16:40 17:40 18:10 18:40 19:10			
Kriegstetten, Dorfplatz	05:31	06:01	06:31	07:01	07:31	08:31					16:44 17:44 18:14 18:44 19:14			
Kriegstetten, Dorfplatz		05:36	06:06	06:36	07:06	07:36	08:36					16:51 17:51 18:21 18:51 19:21		
Solothurn, HB (Linie 1)		05:49	06:19	06:49	07:19	07:49	08:49					17:04 18:04 18:34 19:04 19:34		
Kriegstetten, Dorfplatz (Aussere T)		06:34 07:34										16:51 17:51 18:51		
Deitingen, Bhf		06:48 07:48										17:05 18:05 19:05		
Kriegstetten, Dorfplatz (Aussere T)		06:03	07:03											
Gerlafingen, Bhf		06:16	07:16											
Kriegstetten, Dorfplatz (Linie 2)														
Gerlafingen, Dorfzentrum														
Kriegstetten, Dorfplatz				07:01										
Subingen, Schulzentrum		nur während Schulzeiten		07:08										
Derendingen, Schulzentrum				07:15										

Mittag wie Fahrplan 2018 (nur Schülertransportbedürfnisse)

Im Anhang J ist der Fahrplanvorschlag auch als grafischer Fahrplan abgebildet.

## 6.4 Ausdehnung Betriebszeiten Linie 6 Linienast Allmend und Linie 9

### 6.4.1 Neue Betriebszeiten Linie 6 Linienast Solothurn HB–Solothurn Allmend

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
Mo-Fr																				
Sa																				
So																				

Betriebszeit bestehend

Betriebszeit zusätzlich

### 6.4.2 Neue Betriebszeiten Linie 9 Solothurn–Luterbach

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
Mo-Fr																				
Sa																				
So																				

Betriebszeit bestehend

Betriebszeit zusätzlich

### 6.4.3 Betriebszeiten Linie 9 und Schichtarbeitszeiten Attisholz Süd

Schichtzeiten Biogen International GmbH im ESP Attisholz Süd:

- Mo–Fr 06.00–14.30 / 14.00–22.30 / 22.00–06.30
- Sa 06.00–18.00 / 18.00–06.00
- So 06.00–18.00 / 18.00–06.00

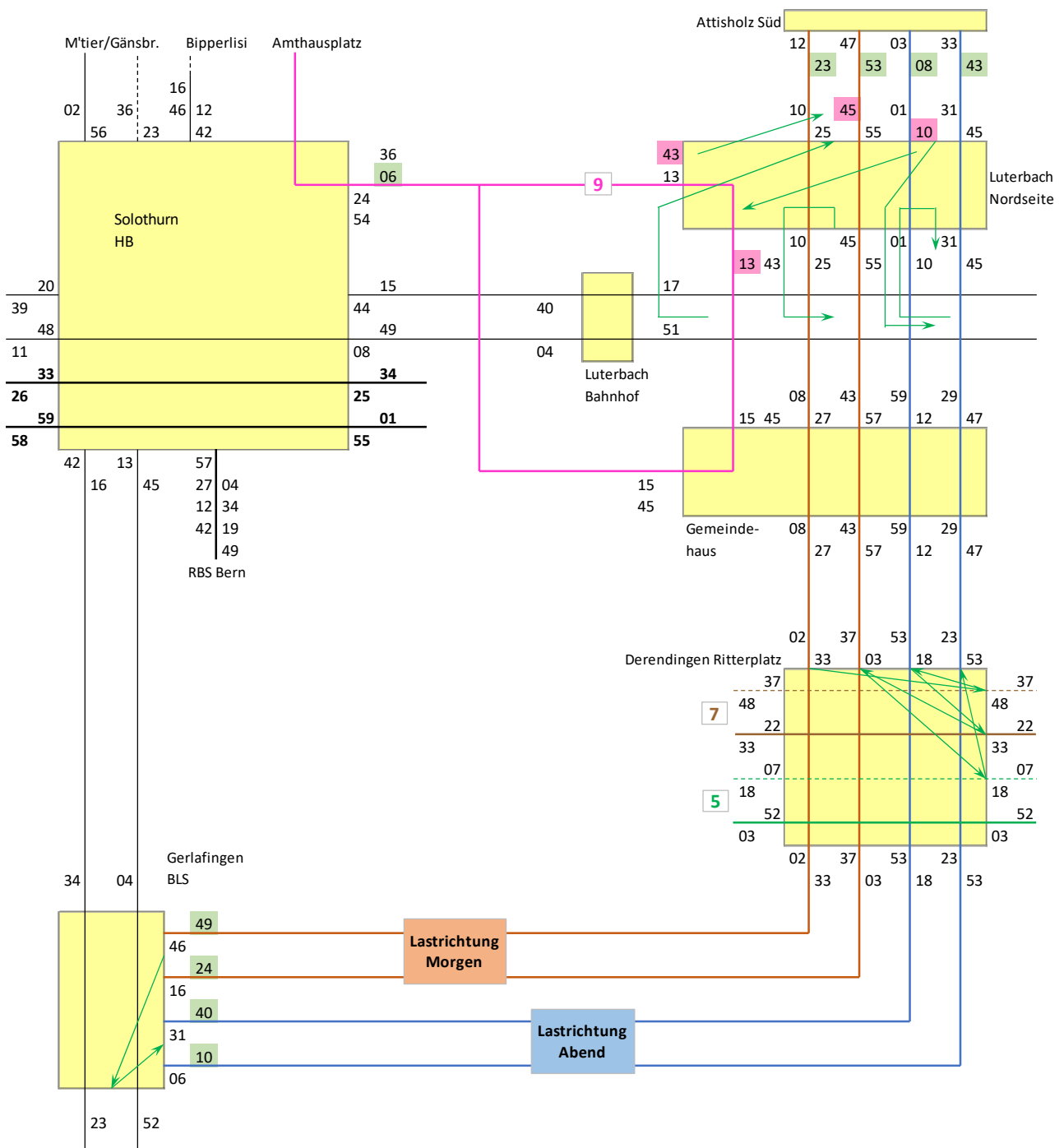
Mit den in Kap. 6.4.2 definierten Betriebszeiten der Linie 9 sind die Schichtwechsel Mo–Fr um 22.00 Uhr sowie die zwei Schichten am Sonntag nicht bedient.

Eine weitere Ausdehnung der Betriebszeiten der Linie 9 zur Abdeckung der entsprechenden Transportbedürfnisse sowie die Finanzierung eines entsprechenden Angebotes ist im Rahmen der Umsetzung mit den Direktbetroffenen zu diskutieren.

### 6.5 Angebots- und Fahrplankonzept Innere Tangentiallinie Wasseramt

In Kap. 4.7 wurde die neue Linie bereits konkretisiert. Dargestellt in diesem Kapitel ist auch ein mögliches Fahrplankonzept für den Mittelfristhorizont. Dabei geht das Mittelfristkonzept davon aus, dass die Regionalzüge am Jurasüdfuss und deshalb auch die Innere Tangentiallinie in einem sauberen 30'-Takt verkehren (Innere Tangentiallinie mit einem lastrichtungsabhängigen Fahrplan).

Im Zeithorizont 2020 werden die Regionalzüge am Jurasüdfuss aber noch in einem hinkenden 25'/35'-Takt verkehren. Damit auf den relevanten Wunschlinien jeweils in Lastrichtung halbstündlich optimale Transportketten entstehen, muss deshalb auch die Innere Tangentiallinie zumindest in einer Richtung jeweils in einem hinkenden Takt verkehren.



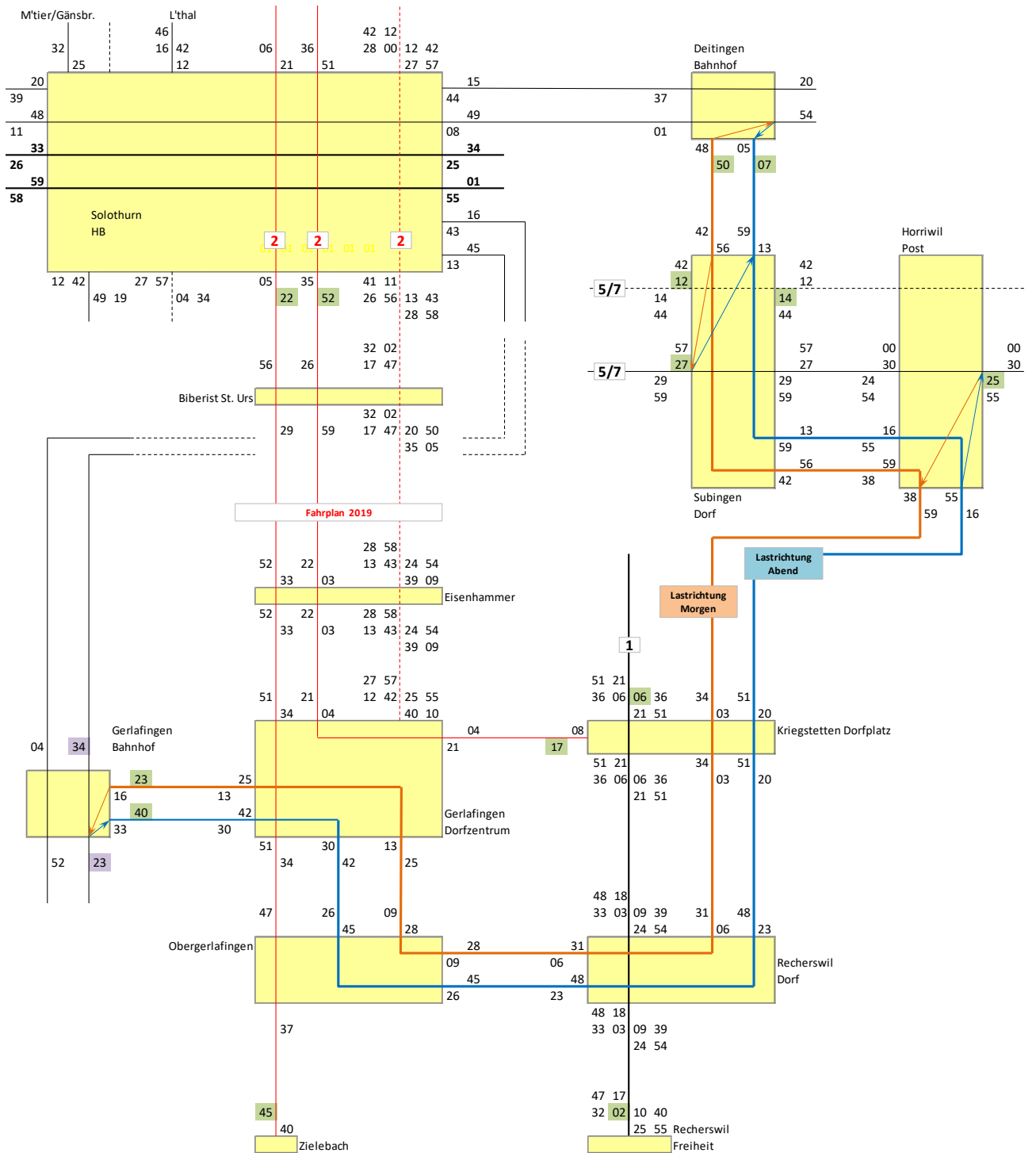






### 6.6 Angebots- und Fahrplankonzept Äussere Tangentiallinie Wasseramt

Nachfolgende Netzgrafik zeigt die auf die Regionalzüge in Deitingen und Gerlafingen abgestimmten Fahrlagen der Inneren Tangentiallinie sowie die resultierenden Umsteigebeziehungen zur Linie 5/7 in Subingen und Horriwil.



Das Mengengerüst beschränkt sich bei der Einführung 2020 auf ein Minimum von 2.5 Kurspaaren am Morgen und 3 Kurspaaren am Abend von Mo–Fr.

→

Olten	05:11	06:11	07:11	15:35	16:35	17:35	18:35
Deitingen	05:37	06:37	07:37	16:01	17:01	18:01	19:01
Deitingen, Bahnhof	05:50	06:50	07:50	16:07	17:07	18:07	19:07
Deitingen, Solothurnstrasse	05:51	06:51	07:51	16:08	17:08	18:08	19:08
Deitingen, Derendingenstrasse	05:53	06:53	07:53	16:10	17:10	18:10	19:10
Subingen, Inkwilerstrasse	05:55	06:55	07:55	16:12	17:12	18:12	19:12
Subingen, Dorf	05:56	06:56	07:56	16:13	17:13	18:13	19:13
Subingen, Dorf	05:59	06:59	07:59				
Solothurn, Hauptbahnhof Linie 5/7	06:11	07:11	08:11				
Subingen, Dorf	05:56	06:56	07:56	16:13	17:13	18:13	
Subingen Bahnhof	05:57	06:57	07:57	16:14	17:14	18:14	
Subingen, Schulzentrum	05:58	06:58	07:58	16:15	17:15	18:15	
Horriwil, Post	05:59	06:59	07:59	16:16	17:16	18:16	
Herzogenbuchsee, Bhf Linie 5/7	05:38	06:38	07:38				
Horriwil, Post	05:54	06:54	07:54				
Horriwil, Post	05:59	06:59	07:59	16:16	17:16	18:16	
Oekingen, Horriwilstrasse	06:01	07:01	08:01	16:18	17:18	18:18	
Kriegstetten, Dorfplatz	06:03	07:03	08:03	16:20	17:20	18:20	
Aeschi Linie 16	05:42	06:42					
Kriegstetten, Dorfplatz	06:01	07:01					
Kriegstetten, Dorfplatz	06:03	07:03	08:03	16:20	17:20	18:20	
Recherswil, Dorf	06:06	07:06	08:06	16:23	17:23	18:23	
Obergerlafingen, Dorf	06:09	07:09	08:09	16:26	17:26	18:26	
Gerlafingen, Sonnenfeld	06:11	07:11	08:11	16:28	17:28	18:28	
Gerlafingen, Dorfzentrum	06:13	07:13	08:13	16:30	17:30	18:30	
Gerlafingen, Bahnhof	06:16	07:16	08:16	16:33	17:33	18:33	
Gerlafingen	06:23	07:23	08:23				
Bern	07:10	08:10	09:10				

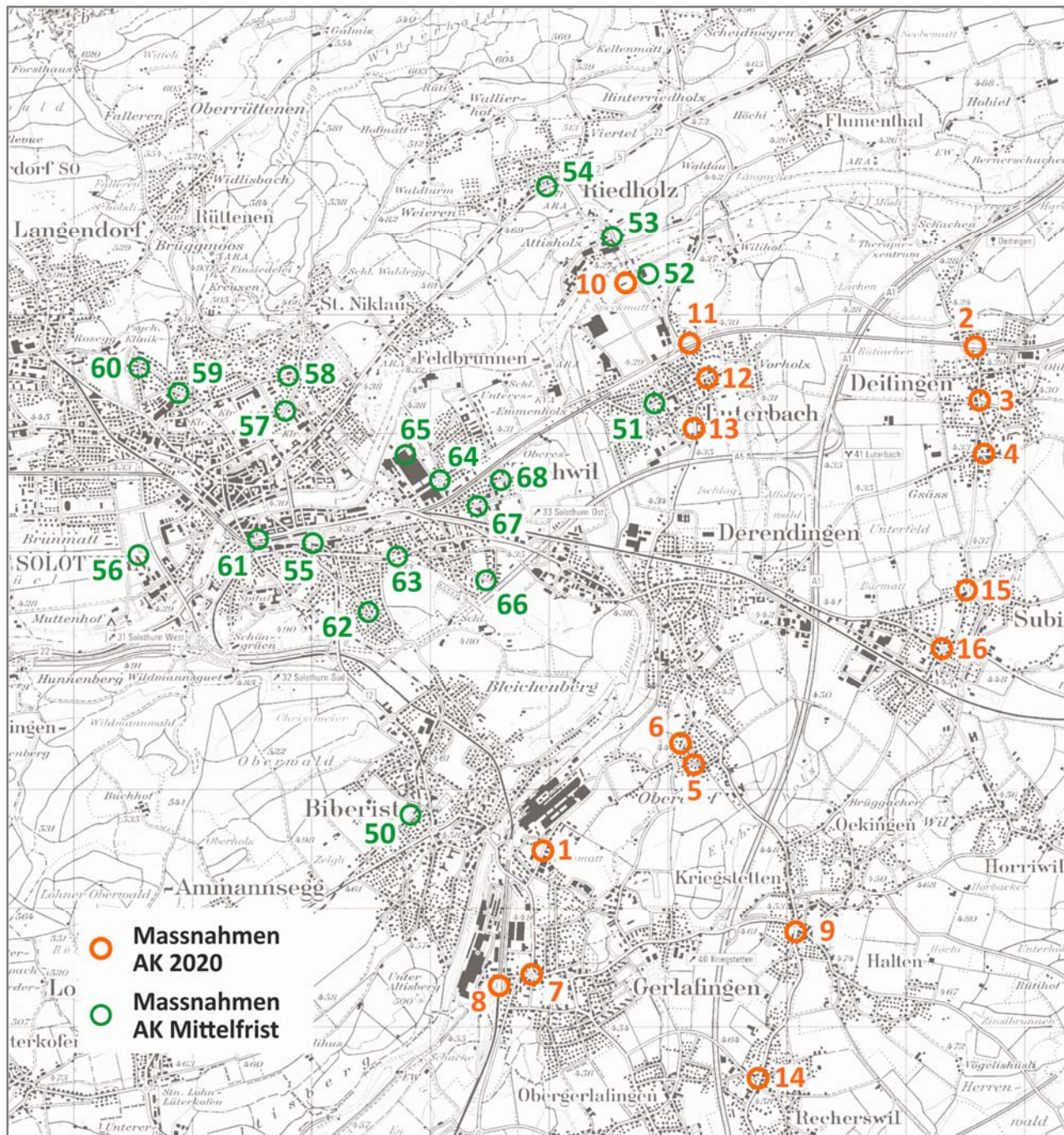
Fahrlage Lastrichtung Morgen

Fahrlage Lastrichtung Abend

←

Bern				15:55	16:55	17:55	
Gerlafingen				16:34	17:34	18:34	
Gerlafingen, Bahnhof	06:23	07:23		16:40	17:40	18:40	
Gerlafingen, Dorfzentrum	06:25	07:25		16:42	17:42	18:42	
Gerlafingen, Sonnenfeld	06:26	07:26		16:43	17:43	18:43	
Obergerlafingen, Dorf	06:28	07:28		16:45	17:45	18:45	
Recherswil, Dorf	06:31	07:31		16:48	17:48	18:48	
Kriegstetten, Dorfplatz	06:34	07:34		16:51	17:51	18:51	
Kriegstetten, Dorfplatz				17:56			
Aeschi Linie 16				18:13			
Kriegstetten, Dorfplatz	06:34	07:34		16:51	17:51	18:51	
Oekingen, Horriwilstrasse	06:36	07:36		16:53	17:53	18:53	
Horriwil, Post	06:38	07:38		16:55	17:55	18:55	
Horriwil, Post				17:00	18:00	19:00	
Herzogenbuchsee, Bhf Linie 5/7				17:19	18:19	19:19	
Horriwil, Post	06:38	07:38		16:55	17:55	18:55	
Subingen, Schulzentrum	06:40	07:40		16:57	17:57	18:57	
Subingen Bahnhof	06:41	07:41		16:58	17:58	18:58	
Subingen, Dorf	06:42	07:42		16:59	17:59	18:59	
Solothurn, Hauptbahnhof Linie 5/7				15:46	16:46	17:46	18:46
Subingen, Dorf				15:57	16:57	17:57	18:57
Subingen, Dorf	05:42	06:42	07:42	15:59	16:59	17:59	18:59
Subingen, Inkwilerstrasse	05:43	06:43	07:43	16:00	17:00	18:00	19:00
Deitingen, Derendingenstrasse	05:45	06:45	07:45	16:02	17:02	18:02	19:02
Deitingen, Solothurnstrasse	05:46	06:46	07:46	16:03	17:03	18:03	19:03
Deitingen, Bahnhof	05:48	06:48	07:48	16:05	17:05	18:05	19:05
Deitingen	05:54	06:54	07:54	16:20	17:20	18:20	19:20
Olten	06:24	07:24	08:24	16:50	17:50	18:50	19:50

### 7 Massnahmen Haltestelleninfrastruktur



Gemeinde	Linie Modul	Nr.	Massnahmen / Bemerkungen	Etappe Umsetzung
Biberist	Innere Tangente	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>2 Haltekanten Biberist Süd (Derendingenstrasse)</li> </ul>	AK 2020
	Linie 6/9	50	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 Haltekante Biberist RBS</li> </ul>	AK Mittelfrist
Deitingen	Äussere Tangente	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 Haltekante Bahnhof</li> </ul>	AK 2020
		3	<ul style="list-style-type: none"> <li>2 Haltekanten Deitingen Mitte (Bereich Käsereistrasse)</li> </ul>	
		4	<ul style="list-style-type: none"> <li>2 Haltekanten Deitingen Süd (Bereich Derendingenstr.)</li> </ul>	
Derendingen	Linie 1 (HVZ)	5	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wendemöglichkeit und Warteraum Derendingen Süd (Bereich Hofackerstrasse)</li> </ul>	AK 2020
	Innere Tangente	6	<ul style="list-style-type: none"> <li>2 Haltekanten Derendingen Süd (Biberiststrasse)</li> </ul>	AK 2020
Gerlafingen	Innere und äussere Tangente	7	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 Haltekante Eisenhammer (Bahnhofstrasse)</li> </ul>	AK 2020
		8	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 Haltekante Bahnhof für 2 Busse</li> </ul>	
Kriegstetten	Divers	9	<ul style="list-style-type: none"> <li>Neugestaltung Dorfplatz (in Planung, Vorgaben und Anforderungen Bus geliefert)</li> </ul>	AK 2020
Luterbach	Innere Tangente	10	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 Haltekante Attisholz Süd mit Wendemöglichkeit</li> </ul>	AK 2020
		11	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 Haltekante Bahnhof Nordseite (mit Wartemöglichkeit)</li> </ul>	
		12	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 Haltekante Gemeindehaus</li> </ul>	
		13	<ul style="list-style-type: none"> <li>2 Haltekanten Luterbach Süd</li> </ul>	
	Linie 6/9	51	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 Haltekante Reformierte Kirche</li> </ul>	AK Mittelfrist
		52	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 Haltekante Attisholz Süd</li> </ul>	
Rechterswil	Äussere Tangente	14	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine Massnahmen für vorgesehenen Kleinbuseinsatz</li> </ul>	–
			<ul style="list-style-type: none"> <li>1 Haltekante Rechterswil Dorf, wenn aus Kapazitätsgründen Standardbuseinsatz erforderlich wird (kann erst nach Einführung mit AK 2020 und ersten Betriebserfahrungen beantwortet werden)</li> </ul>	AK Mittelfrist (eventuell)
Riedholz	Divers	53	<ul style="list-style-type: none"> <li>2 Haltekanten Attisholz Nord</li> </ul>	AK Mittelfrist
		54	<ul style="list-style-type: none"> <li>Neue Bahnstation ASM und Umsteiganlage Bus–Bahn</li> </ul>	

Gemeinde	Linie Modul	Nr.	Massnahmen / Bemerkungen	Etappe Umsetzung
Solothurn	Linie 6/9 und Stadtbus Linie 1	55	<ul style="list-style-type: none"> <li>Halteketten Hauptbahnhof Süd (mindestens für 2 Busse)</li> </ul>	AK Mittelfrist
	Stadtbus Linie 1	56	<ul style="list-style-type: none"> <li>Halteketten Weitblick</li> <li>Abhängig von konkreter Linienführung</li> <li>Klärung im Rahmen Umsetzung</li> </ul>	AK Mittelfrist
	Stadtbus Linie 2	57 58 59 60	<ul style="list-style-type: none"> <li>2 Halteketten St. Niklausstrasse</li> <li>1 Halteketten Hubelmatt</li> <li>2 Halteketten Amanz-Gressly-Strasse</li> <li>1 Halteketten Dürrbachstrasse (mit Wartemöglichkeit)</li> </ul>	AK Mittelfrist
	Linie 2, Linie 3, Linie 6/9 und Linie 8	61	<ul style="list-style-type: none"> <li>2 Halteketten Vorstadt prüfen</li> </ul>	AK Mittelfrist
Subingen	Äussere Tangente	15 16	<ul style="list-style-type: none"> <li>2 Halteketten Subingen Nord (Deitingenstrasse)</li> <li>2 Halteketten Subingen Dorf (Kreiselzufahrten Süd/Nord)</li> </ul>	AK 2020
Zuchwil	Linie 6/9	62	<ul style="list-style-type: none"> <li>2 Halteketten Birchiquartier (Bleichenbergstrasse)</li> </ul>	AK Mittelfrist
	Stadtbus Linie 1	63 64 65	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 Halteketten Rainstrasse (Hauptstrasse)</li> <li>2 Halteketten Juraplatz (Nord-Südstrasse oder Widistrasse)</li> <li>2 Halteketten Riverside</li> </ul>	AK Mittelfrist
	Stadtbus Linie 2	66 67 68	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 Halteketten Brunnmatt mit Wartemöglichkeit (evtl. 2 Halteketten, im Rahmen Umsetzung prüfen)</li> <li>2 Halteketten Gartenstrasse (Blumenfeld)</li> <li>1 Halteketten Tulpen- oder Narzissenweg (Blumenfeld)</li> </ul>	AK Mittelfrist



## 8 Kostenbetrachtungen

### 8.1 Zusätzlicher Abgeltungsbedarf 1. Etappe – Angebotskonzept 2020

Die nachfolgende Tabelle zeigt den zusätzlichen Abgeltungsbedarf des vorangehend dargestellten Angebotskonzept 2020 gegenüber dem heutigen Angebot.

Relevant für die Besteller sind nicht die Betriebskosten, sondern die zu leistenden Abgeltungen (Betriebskosten, die nicht durch Erlöse gedeckt sind).

Zusammen mit der Auftraggeberschaft wurde gestützt auf die heutigen Kostendeckungsgrade der einzelnen Buslinien sowie Erfahrungswerte aus anderen Planungen und Räumen für jedes einzelne Modul ein realistischer Kostendeckungsgrad festgelegt. Bei den in der Tabelle ausgewiesenen Abgeltungsbeträgen (Spalte 2) sind die prognostizierten Erlöse bereits berücksichtigt beziehungsweise in Abzug gebracht.

Alle Angaben in Mio. CHF

Modul / Linie	Abgeltungsbedarf Kanton und Gemeinden <sup>A)</sup>	Anteil Gemeinden <sup>B)</sup>	Anteil Kanton
<b>Linie 1 Ast Derendingen HVZ Entlastungskonzept</b>	0.11	0.04	0.07
<b>Linien 5 / 7 Neues Angebots-/Fahrplankonzept</b>	0.04 <sup>C)</sup>	0.01	0.03
<b>Linie 6 Ast Solothurn Allmend Ausdehnung Betriebszeiten</b>	0.13	0.05	0.08
<b>Linie 9 Solothurn–Luterbach Ausdehnung Betriebszeiten</b>	0.05	0.02	0.03
<b>Linie 16 Genereller Angebotsausbau</b>	0.11	0.04	0.07
<b>Neue Linie Luterbach–Gerlafingen Innere Tangentiallinie</b>	0.61	0.23	0.38
<b>Neue Linie Deitingen–Gerlafingen Äussere Tangentiallinie</b>	0.16	0.06	0.10
<b>Total</b>	<b>1.21</b>	<b>0.45</b>	<b>0.76</b>

A) Mitfinanzierung Bund in den ausgewiesenen Abgeltungsbeträgen bereits in Abzug gebracht

B) Gemeindeanteil gestützt auf die rechtlichen Bestimmungen zur Verteilung der ungedeckten ÖV-Kosten auf Kanton und Gemeinden (siehe auch Kap. 8.3)

C) Anteil Kanton Bern gemäss Interkantonalem Verteilschlüssel (ikV) bereits in Abzug gebracht



## 8.2 Zusätzlicher Abgeltungsbedarf 2. Etappe – Mittelfristhorizont ca. 2025

Mit der Einführung des Mittelfristkonzepts erfährt das Busnetz grössere Änderungen. Eine Zuteilung der zusätzlichen Abgeltungsbeträge auf einzelne Module oder heutige Netzelemente ist nicht beziehungsweise nur bedingt möglich.

Das mittelfristige Angebotskonzept verursacht gegenüber dem Angebotskonzept 2020 zusätzliche Produktionskosten (Vollkosten) in der Grössenordnung von rund CHF 4.5 Mio.

Der resultierende Abgeltungsbedarf ist abhängig vom Kostendeckungsgrad. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Grössenordnungen des zusätzlichen Abgeltungsbedarfs anhand pauschaler Kostendeckungsgradbetrachtungen:

Alle Angaben in Mio. CHF

Zusätzliche Produktionskosten	Kostendeckungsgrad	Zusätzlicher Abgeltungsbedarf Kanton und Gemeinden	Anteil Gemeinden	Anteil Kanton
4.5	35%	2.9	1.1	1.8
4.5	40%	2.7	1.0	1.7
4.5	45%	2.5	0.9	1.6
4.5	50%	2.2	0.8	1.4
4.5	55%	2.0	0.7	1.3

Von einem Kostendeckungsgrad über alle Angebotsoptimierungen zwischen 40% und 50% kann ausgegangen werden.

Für den Kanton resultiert ein zusätzlicher Abgeltungsbedarf in der Grössenordnung von CHF 1.4 bis 1.7 Mio.

Für den Gemeindeanteil an den Kosten am ÖV erhöht sich der Abgeltungsbedarf um CHF 0.8 bis 1.0 Mio.

## 8.3 Veränderungen Gemeindebeiträge 2020

Die Auswirkungen auf die Kostenbeiträge der Gemeinden – soweit sie direkt durch die im vorliegenden Bericht vorgeschlagenen Angebotsoptimierungen verursacht sind – werden im Kostenverteilmodell berechnet und in einem separaten Zusatzbericht der Mitwirkung beigefügt.

## Anhang