

Bushaltestellen im Kanton Solothurn Optimierung Haltestellenstandorte und BehiG-Konformität



Zwischenbericht Phase 1

28. März 2019

Auftraggeber	Amt für Verkehr und Tiefbau Rötihof Werkhostrasse 65 4509 Solothurn		
Begleitgruppe	Pascal Stebler	AVT KT SO	Projektleiter
	Daniel Schwarz	AVT KT SO	Projektleiter ÖV
	Daniel Wassmer	AVT KT SO	Abteilungsleiter Strassenbau
	Dominik Döbeli	AVT KT SO	Projektleiter Strassenbau
	Sebastian Burnell	procap	Leiter Fachstelle Hindernisfreies Bauen AG/SO
	François Scheidegger	VSEG	Vize-Präsident
	Thomas Blum	VSEG	Geschäftsführer
	Hans-Peter Berger	VSEG	Vertreter
	Thomas Rügger	VSEG	Vertreter
	Roman Zürcher	RBS/BSU	Vertreter Transportunternehmen
	Günter Weber	3B AG	Auftragnehmer (Protokoll)

Auftragnehmerin	Bahn + Bus Beratung AG 3B Postfach 564 3000 Bern 14	Tel: 031 / 533 55 33 E-Mail: info@3b-ag.ch Web: www.3b-ag.ch
------------------------	---	--

Projektbearbeiter Günter Weber, dipl. Bauing. ETH/SIA, Verkehrsingenieur SVI

Dok-Name 190328_BehiG_Überprüfung Bushaltestellen KT SO, Zwischenbericht Phase 1

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage, Ziele, Vorgehen, Terminplan	1
1.1	Ausgangslage	1
1.2	Ziele	2
1.3	Vorgehen	3
1.3.1	Organisation	3
1.3.2	Ablauf	3
1.4	Terminplan	4
2	Grundlagen	5
3	Projekttablauf.....	6
3.1	Standortüberprüfung.....	6
3.2	Haltestellen mit erwarteter potentieller Nachfrage mobilitätsbehinderter Personen	7
3.3	ÖV-Relevanz	7
4	Standortüberprüfung	7
5	Haltestellen mit potentiell erhöhter Nachfrage mobilitätsbeh. Personen.....	8
6	ÖV-Relevanz	9

Anhang

- A Liste mit Vorschlägen zu neuen und zu optimierenden Haltestellen (A4-Format)
- B Liste mit Vorschlägen für aufzuhebende Haltestellen (A4-Format)
- C Aktualisierte AVT-Haltestellenliste (ohne Zahlen) mit ÖV-Relevanz (in A3-Format)

Abkürzungen

ARP	Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn
AVT	Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
BJD	Bau- und Justizdepartement des Kantons Solothurn
BSU	Busbetrieb Solothurn und Umgebung
GVM	Gesamtverkehrsmodell
KG	Kindergarten
OS	Oberstufe
ÖV	Öffentlicher Verkehr
procap	Mitgliederverband von und für Menschen mit Behinderungen in der Schweiz
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn
US	Unterstufe
VSEG	Verband Solothurner Einwohnergemeinden

1 Ausgangslage, Ziele, Vorgehen, Terminplan

1.1 Ausgangslage

Bis spätestens Ende 2023 oder 20 Jahre nach Inkrafttreten des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) des Bundes sind die bestehenden Bauten, Anlagen und Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs behindertengerecht auszugestalten. Die rechtliche Basis bilden die einschlägigen Gesetze und Vorschriften auf Stufe Bund und Kanton Solothurn. Im Bereich der Fahrzeugtechnik wurden mit der Niederflurtechnologie und dem sogenannten Kneeling (Absenken des Fahrzeugs an Haltestellen zur Verringerung der Höhendifferenz zwischen Randstein und Fahrzeugboden) bereits die physikalischen Möglichkeiten ausgeschöpft. Der Einsatz von modernen Niederflurfahrzeugen reicht jedoch für einen hindernisfreien Zugang zum öffentlichen Verkehr nicht aus. Um die vertikale und horizontale Distanz zwischen Fahrzeugboden und Haltekannte auf das gesetzlich verlangte Mass zu bringen und die nötige Manövrierfläche für Rollstühle zu schaffen, sind bauliche Massnahmen an bestehenden Haltestellen unumgänglich. Die Umsetzung der Haltestellenanpassungen liegt dabei in der Verantwortung des jeweiligen Strasseneigentümers. Eine Priorisierung als Vorgabe bei der Umsetzung und eine zeitliche Staffelung bei der Ausführung erscheint zweckmässig.

Das Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn (AVT) verfügt über eigene Richtlinien zur BehiG-konformen Ausgestaltung von Haltestellen. Die Anwendung erfolgt in der Regel für Haltekannten, die von Strassenbauprojekten betroffen waren oder neu erstellt werden.

Die AVT-Unterlagen können unter folgendem Link abgerufen werden:

<https://www.so.ch/verwaltung/bau-und-justizdepartement/amt-fuer-verkehr-und-tiefbau/avt-downloads/richtlinien-strassenverkehrsanlagen/>

Die Abteilung Strassenbau hat in den letzten Jahren hinsichtlich des Lärmschutzes grosse Anstrengungen unternommen und lärmarme Beläge eingebaut. Ständig vom Verkehr überrollte Fahrbahnhaltestellen werden deshalb ohne Betonplatten erstellt. Busbuchten werden (unter Berücksichtigung der Busfrequenz) gemäss Richtlinien des AVT in der Regel mit Betonplatte ausgestaltet.

Von den rund 750 Bushaltestellen im Kanton Solothurn befinden sich rund 450 an Kantonsstrassen (~60%) und etwa 300 an Gemeindestrassen (~40%). Einige wenige befinden sich im Besitz Dritter (z.B. Bahnen). Ca. 15% aller Haltekannten an den Kantonsstrassen sind bis heute BehiG-konform umgebaut. Auf den Gemeindestrassen ist der Anteil derzeit noch nicht bekannt.

Weniger als die Hälfte der über 100 Gemeinden hat überhaupt Bushaltestellen auf Gemeindestrassen. Im ländlichen Raum liegen die Haltestellen von wenigen Ausnahmen abgesehen in der Regel auf Kantonsstrassen. Haltestellen auf Gemeindestrassen finden sich vorwiegend in den Städten, den Agglomerationsgemeinden oder einwohnermässig grösseren Gemeinden.

Nur vier Gemeinden haben 20 und mehr Haltestellen an Gemeindestrassen:

- Bettlach(20)
- Grenchen (72)
- Olten (38)
- Solothurn (25)

Das AVT besitzt eine fortschreibbare Excel-Datei mit dem Inventar zu allen Bushaltestellen auf den Kantonsstrassen. Erfasst sind deren Lage, die Eigentumsverhältnisse und die aktuelle bauliche Ausgestaltung. Ergänzt werden die Eintragungen noch mit den Angaben zu den Ein-/Aussteigerfrequenzen je Haltestelle.

Bei den Bushaltekanten auf den Gemeindestrassen oder dem Grund Dritter werden einzig die Lage und die Frequenzen im Inventar erfasst.

Gegenstand der Untersuchungen in der aktuellen Studie sind alle Bushaltestellen im Kanton Solothurn, welche im öffentlichen Linienverkehr angefahren werden (exklusive Nachtbus und Naturparkbus).

- **Haltestellenliste des AVT (Excel-Datei)**

Die Liste umfasst alle Haltestellen auf Kantonsgebiet Solothurn. Sie enthält Angaben zu:

- Standort
- Eigentumsverhältnisse (Kanton, Gemeinde, Dritte)
- Passagierfrequenzen (Tagesdurchschnitt Mo.-Fr. / Sa. / So. 2017)
- Anzahl Abfahrten pro Tag (Mo.-Fr., Fahrplan 2019)
- Zusätzlich bei Haltestellen auf Kantonsstrassen
 - Lage der einzelnen Kanten
 - Haltekantentyp (Haltebucht, Fahrbahnhalt, Wendeplatz etc.)
 - Haltekantenhöhe und Abmessungen Wartebereich
 - Materialisierung
 - Möblierung

Die Haltestellenliste wurde im Vorfeld aktualisiert, bei Abschluss eines Bauprojekts füllen die Projektleiter AVT ein Meldeformular aus.

Abgrenzungen:

Nicht mehr behandelt werden Haltestellen, welche zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 aufgehoben wurden. Neue Haltestellen bis und mit Fahrplan 2020 sind – soweit bekannt – in die Liste aufgenommen worden.

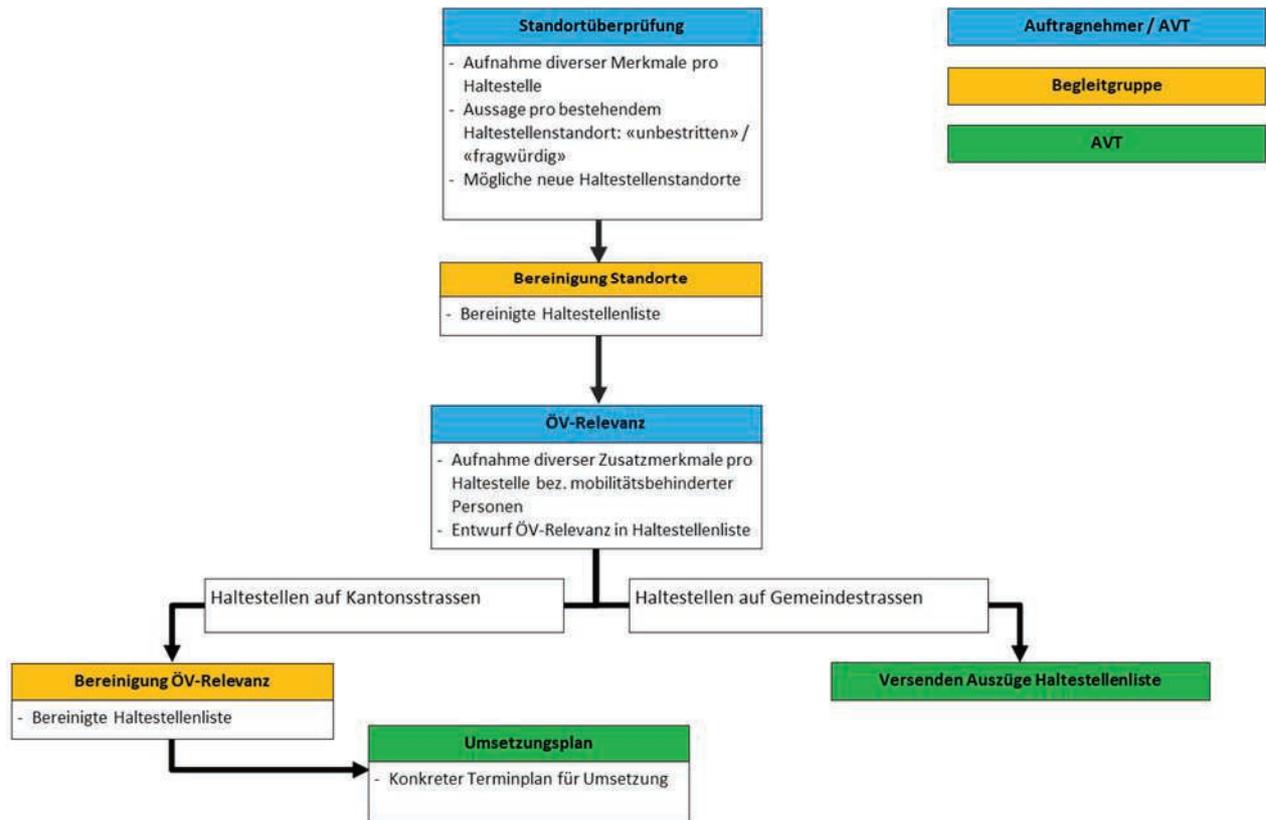
1.2 Ziele

Folgende Ziele werden im Rahmen der BehiG-Überprüfung und der anschliessenden Umsetzung verfolgt:

- Optimale Lage der Haltestellen
- Bereinigte Haltestellenliste zuhanden der Umsetzungsplanung
- Umsetzungsprogramm für die Kantonsstrassen
- Empfehlung zur Umsetzung zuhanden der Gemeinden
- Alle Haltestellen sollen BehiG-konform umgebaut werden

Die Bushaltestellen auf den Gemeindestrassen werden miterfasst. Die Ergebnisse der Studie werden unter Verwendung von Auszügen aus der AVT-Haltestellenliste den Gemeinden als Empfehlung abgegeben.

• Phase 1: Standortüberprüfung und ÖV-Relevanz:



Zuerst erfolgt die Standortüberprüfung mit Bereinigung der Haltestellenstandorte.

Anschliessend werden die Vorschläge zur ÖV-Relevanz auf der Basis der Haltestellenliste des AVT erarbeitet. Die Liste wird im Rahmen der Arbeiten mit zusätzlichen Merkmalen angereichert, welche für mobilitätsbehinderte Personen von Bedeutung sein können.

• Phase 2: Umsetzung Bushaltestellen an Kantonsstrassen

Dieses Teilprojekt umfasst ausschliesslich das konkrete Umsetzungsprogramm für die BehiG-konforme Ausgestaltung der Haltestellen an Kantonsstrassen.

1.4 Terminplan

Das Projekt ist in zwei Phasen unterteilt. Phase 1 umfasst die Standortüberprüfung und ÖV-Relevanz, die Phase 2 die Umsetzung.

• **Phase 1**

Das Projekt wurde im Herbst 2018 gestartet. In der Phase 1 finden drei Sitzungen mit der Begleitgruppe statt. Der Entwurf des Kurzberichtes mit den Ergebnissen zur Standortüberprüfung und ÖV-Relevanz wird an der letzten Sitzung gegen Ende März 2019 vorgestellt. Nach der Genehmigung des Kurzberichtes startet im Anschluss die Phase 2.

• Phase 2

Bearbeitungsschritt	2019				2020				2021				2022				2023			
	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Projekt (2. Phase)		■	■	■																
Programm zHd. B+E (MJP)					■															
Genehmigung MJP durch KR								■												
Umsetzung BehiG (im Rahmen MJP)	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Umsetzung BehiG (mit Programm)									■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Umsetzung BehiG (tiefe Priorität)																				■

Die bauliche Umsetzung erfolgt zum Teil bei aktuellen und kommenden Strassensanierungen (Substanzerhalt) im Rahmen der Mehrjahresprogramme.

Für die Umsetzung von zusätzlichen Haltestellen mit hoher Priorität ist eine gesonderte Finanzierung vorgesehen, das Programm dazu mit der Angabe einer Kostengrössenordnung ist in der Phase 2 noch zu erarbeiten, die Finanzierung muss erst noch beim Kantonsrat beantragt werden (MJP 2021).

Die Umsetzung von Haltestellen mit tiefer Priorität, welche nicht im Rahmen einer ordentlichen Strassensanierung umgebaut werden, erfolgt unter Berücksichtigung der vorhandenen finanziellen Mittel und der Ressourcen voraussichtlich erst nach 2023.

2 Grundlagen

Die Untersuchung verwendet Angaben aus folgenden Grundlagen:

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Grundlagenkarten - Haltestellenliste AVT (Excel-Datei) - Angaben zu Siedlungsentwicklung und ESP - Liste zu Alters- und Pflegezentren - Liste zu Spitälern - Liste zu spezifischen Einrichtungen für mobilitätsbehinderte Personen - Liste zu Schulen
 - Liste zu Schultransporten - Standorte Verwaltungen (Gemeinde) - Standorte Polizei - Standorte Poststellen - Alleinstellungsmerkmal von Haltestelle - Tourismus | <p><u>Quelle/Lieferant</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Geo-Informatiessystem KT SO AVT AVT / ARP Amt für soziale Sicherheit Gesundheitsamt Amt für soziale Sicherheit Eidgn. Bildungsstatistik (geliefert durch Volksschulamt) AVT 3B AG 3B AG 3B AG 3B AG, Geo-Information KT SO Studie Wertschöpfung im KT SO |
|--|---|

3 Projektablauf

3.1 Standortüberprüfung

Die pragmatische Standortüberprüfung auf die "richtige" Lage, Übererschliessungen oder Erschliessungslücken erfolgt mit dem ÖV-Fachwissen durch eine visuelle Einschätzung der Haltestellenlagen auf den Kartengrundlagen des kantonalen Geoportals.

Der pragmatische Beurteilungsansatz wurde gewählt, da:

- es keine Definition zum richtigen Haltestellenabstand gibt
- die heutigen Haltestellenlagen historisch gewachsen und in der Regel unter Berücksichtigung der konkreten Situation, der Verkehrsverhältnisse auf der Strasse und der Zugangsmöglichkeiten bestmöglich auf das zu erfassende Potential abgestimmt sind
- es trotz unterschiedlicher Bezeichnung und Standort einseitige Haltestellen gibt, die eigentlich zusammengehören und die gleiche Erschliessungswirkung haben
- nahe beieinander liegende Haltestellen durchaus sinnvoll sein können, insbesondere wenn sie unterschiedlichen Bedürfnissen dienen oder von verschiedenen Linien bedient werden
- einseitige Haltestellen im Zusammenhang mit Schlaufenfahrten gesondert zu betrachten sind (Hin- und Rückfahrt auf unterschiedlichen Strassen)
- im ländlichen Raum einige Haltestellen mehrheitlich oder ausschliesslich touristischen Bedürfnissen dienen

Der Vorteil des pragmatischen Vorgehens sind realitätsbezogene Beurteilungen und Vorschläge unter Ausnutzung von Ermessensspielräumen. Als nachteilig betrachtet werden kann, dass sich nicht alle Resultate streng "wissenschaftlich" begründen lassen.

Die Ergebnisse der Standortüberprüfung sind:

- | | |
|---------------------------------|---|
| ➤ Haltestellenlage unbestritten | |
| ➤ Haltestellenlage fragwürdig | → Prüfung + Vorschlag für Alternativstandorte |
| | → Antrag zur Überprüfung für Aufhebung |
| ➤ Erschliessungslücke | → Vorschlag für zusätzliche Haltestellen |

Die Vorschläge zu den bereinigten Haltestellenstandorten mit den dazugehörigen zwei separaten Listen wurden am 19. Januar 2019 durch die Begleitgruppe verabschiedet.

In der einen Liste sind die neuen und zu optimierenden Haltestellen aufgeführt, in der anderen die bezüglich einer Aufhebung zu prüfenden Haltestellen

Die Datei des AVT wurde im Nachgang entsprechend aktualisiert. Die beiden separaten Listen können auch an die Gemeinden abgegeben werden.

3.2 Haltestellen mit erwarteter potentieller Nachfrage mobilitätsbehinderter Personen

Dazu gehören Haltestellen, in deren Einzugsgebiet ($r = 250\text{m}$ städtisch / $r = 500\text{m}$ ländlich) sich spezifische Einrichtungen für mobilitätsbehinderter Personen sowie wichtige öffentliche Institutionen mit Standort im Kanton Solothurn.

3.3 ÖV-Relevanz

Die Haltestellen werden aufgrund der bereits erhobenen Merkmale und der Frequenzangaben in der AVT-Haltestellenliste bezüglich der ÖV-Relevanz in 4 Kategorien eingeteilt. Die Kategorie 1 entspricht einer sehr hohen Relevanz, die Kategorie 4 einer tiefen Relevanz. Die Einteilung erfolgt für alle Haltestellen (Kanton, Gemeinden und Dritte).

Die Ergebnisse werden auch an die Gemeinden abgegeben.

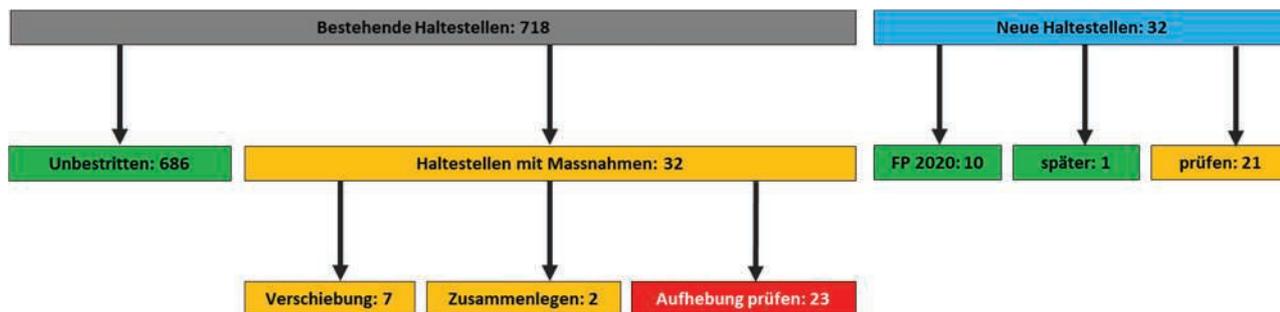
Der Zwischenbericht zur Phase 1 mit den Vorschlägen zur ÖV-Relevanz wurden am 19. März 2019 durch die Begleitgruppe verabschiedet.

4 Standortüberprüfung

Die pragmatische Beurteilung der optimalen Haltestellenlage erfolgt auf der Basis der Kartengrundlagen des kantonalen Geoportals. In die Würdigung einbezogen werden folgende Merkmale aus der aufbereiteten AVT-Haltestellenliste:

- des Abstandes zur nächsten Haltestelle
- der Funktionalität
- des abgedeckten Potentials (Einwohner, Arbeitsplätze)
- des abgedeckten Siedlungsgebietes/Bauzone
- der heutigen Nachfrage (täglich MO-FR, SA, SO) je Kante
- durchschnittliche Ein-/Aussteiger pro Kurs (MO-FR)
- der Anzahl Abfahrten pro Tag
- der Siedlungsentwicklung (qualitativ)
- der ESP und deren Entwicklung (qualitativ)
- von publikumsintensiven Einrichtungen
- bekannte aber noch nicht erfüllte Begehren zu neuen Haltestellen

Mit Bearbeitungsstand Januar 2019 ergibt sich folgender Zustand:



Die beiden separaten Listen zu den neuen und zu optimierenden Haltestellen sowie zu den bezüglich einer Aufhebung zu prüfenden Haltestellen finden sich in den Anhängen A und B.

5 Haltestellen mit potentiell erhöhter Nachfrage mobilitätsbeh. Personen

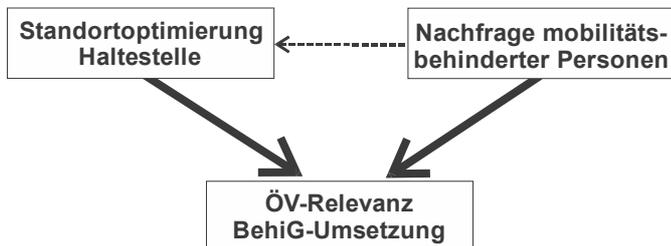
Als Haltestellen mit potentiell erhöhter Nachfrage mobilitätsbehinderter Personen kommen Haltestellen in Frage, in deren Einzugsgebiet sich Einrichtungen befinden wie:

- Spezifische Einrichtungen für Menschen mit körperlicher Behinderung
- Alters- und Pflegezentren
- Spitäler
- Schulen (Unterstufe, Oberstufe) und Kindergärten
- Höhere Ausbildungen (Gymnasien, Fachschulen)
- Verwaltungen/Behörden/Fachstellen (Gemeinde und Kanton)
- Polizei
- Poststellen

Dazu kommen offizielle Umsteigehaltestellen (Bus-Bahn und Bus-Bus) und Haltestelle mit Alleinstellungsmerkmal. Eine Haltestelle mit Alleinstellungsmerkmal erschliesst als einzige ein kleinräumiges, zusammenhängendes und in sich geschlossenes Siedlungsgebiet (vor allem in ländlichen Gemeinden anzutreffen).

- **Mit den vorgängig beschriebenen Merkmalen ergänzte AVT-Haltestellenliste.**

6 ÖV-Relevanz



Die Einteilung der ÖV-Relevanz in 4 Kategorien erfolgt in erster Linie gestützt auf die täglichen Ein-/Aussteiger-Frequenzen MO-FR je Kante. Mit der nachstehenden Kategorieneinteilung ergeben sich in etwa gleich grosse Tranchen.

	<u>Stufe</u>	<u>Ein-/Aussteiger je Kante</u>
Kategorie	1	>136
	2	36-135
	3	11-35
	4	<10

Bei Haltestellen mit 2 und mehr Kanten ist für die Einstufung die Kante mit den höchsten Frequenzen massgebend, diese Einstufung wird dann in der Regel für alle Kanten übernommen. Ausnahmen sind möglich bei unterschiedlicher Funktion der Kanten.

Haltestellen mit erwarteter potentieller Nachfrage mobilitätsbehinderter Personen und Haltestellen mit einem Alleinstellungsmerkmal sind mindestens der Kategorie 3 zugeordnet.

Spitäler und offizielle Umsteigehaltestellen Bahn/Bus oder Bus/Bus haben unabhängig von den Frequenzen die höchste ÖV-Relevanz (Kategorie 1).

Aufstufungen von Haltekanten sind möglich, wenn sich wichtige öffentliche Einrichtungen in ihrem Einzugsbereich befinden.

- **Mit der 4-stufigen ÖV-Relevanz ergänzte und aktualisierte AVT-Haltestellenliste (siehe Anhang C).**
- **Grundlage zuhanden der folgenden Umsetzungsphase für alle Haltestellen auf den Kantonsstrassen (Phase 2).**
- **Empfehlung zuhanden der Gemeinden für die BehiG-Umsetzung von Haltestellen auf den Gemeindestrassen.**

Anhang

Vorschläge für neue oder zu optimierende Haltestellen

Stand: 10.01.2019



Gemeinde	Haltestelle	Eigentümer		Optimieren	Neue Haltestellen					Bemerkungen
		KT	Gde		FP18	FP19	FP20	später	prüfen	
Balsthal	Balsthal, Aegerten	X							X	nur wenn FG-Verbindungen geschaffen
Balsthal	Balsthal, Schärenmätteliweg	X							X	mit Eröffnung Alterszentrum Lindenpark, ca. 2020
Biberist	Biberist, AXA/Schöngrün		X						X	auf FP2020, Enge beibehalten
Biberist	Biberist, Papierfabrik	X					X			gemäss Konzept Überprüfung Busnetz Region Solothurn
Biberist	Biberist, Derendingerstrasse	X							X	
Biberist	Solothurn, Hunnenweg	X				X				
Bolken	Bolken, Aeschstrasse	X							X	
Deitingen	Deitingen, Bahnhof		X				X			gemäss Konzept Überprüfung Busnetz Region Solothurn (halbseitig)
Deitingen	Deitingen, Derendingerstrasse	X					X			gemäss Konzept Überprüfung Busnetz Region Solothurn
Deitingen	Deitingen, Kasereistrasse	X					X			gemäss Konzept Überprüfung Busnetz Region Solothurn
Derendingen	Derendingen, Biberiststrasse	X					X			gemäss Konzept Überprüfung Busnetz Region Solothurn
Derendingen	Derendingen, OZ (Luterbachstrasse)	X							X	
Egerkingen	Egerkingen, Industriestrasse	X					X			
Eppenberg-Wöschnau	Wöschnau, Brocki	X							X	
Gemepen	Gemepen, Dorf		X	X						
Gerlafingen	Gerlafingen, Bahnhof		X				X			gemäss Konzept Überprüfung Busnetz Region Solothurn (halbseitig)
Gunzgen	Gunzgen, Weststrasse	X							X	
Hofstetten-Flüh	Hofstetten, Bergmattweg	X		X						ca. 200m Richtung Dorf anordnen
Hofstetten-Flüh	Flüh, Mühle	X				X				
Hofstetten-Flüh	Flüh, Sternenbergrasse	X						X		
Kriegstetten	Kriegstetten, Ref. Kirche	X							X	halbseitig bestehend, inoffiziell, mit Nachfrage, evtl. Bau von Wendeschleife
Kriegstetten	Kriegstetten, Subingenstrasse	X		X						ca. 200m gegen Dorf schieben für bessere Erschliessung
Langendorf	Langendorf, Friedhof	X			X					
Lohn-Ammansegg	Ammansegg, Heinibüel	X							X	
Lommiswil	Lommiswil, Im Holz		X		X					
Lommiswil	Lommiswil, Dorfstrasse	X							X	
Lostorf	Lostorf, Buechehof		X				X			
Lostorf	Lostorf, Mahren		X				X			
Lostorf	Lostorf, Pfarrhof	X		X						ca. 150m südwärts anordnen

Vorschläge zur Überprüfung aufzuhebender Haltestellen

Stand: 10.01.2019



Gemeinde	Haltestelle	Eigentümer		Aufhebung			Bemerkungen	
		KT	Gde	Dritte	FP19	FP20		erwägen/prüfen
Bettlach	Bettlach, Wysshärd		X				X	einseitig
Boningen	Boningen, Hausenmühli	X					X	
Däniken	Däniken, Post		X		X			
Däniken	Däniken, Unterdorf		X		X			
Drei Höfe	Winistorf, Dorf	X				X	X	gemäss Konzept Überprüfung Busnetz Region Solothurn
Dulliken	Dulliken, Lehmgrube Wende	X					X	einseitig
Fulenbach	Fulenbach, Aaretränke	X					X	
Grenchen	Grenchen, Bettlachrank		X				X	Beurteilung durch Stadt Grenchen (da Linie durch Stadt bestellt)
Grenchen	Grenchen, Cadotschstein		X				X	Beurteilung durch Stadt Grenchen (da Linie durch Stadt bestellt)
Grenchen	Grenchen, Fuchsboden		X				X	Beurteilung durch Stadt Grenchen (da Linie durch Stadt bestellt)
Grenchen	Grenchen, Wäsmeli		X				X	Beurteilung durch Stadt Grenchen (da Linie durch Stadt bestellt)
Günsberg	Günsberg, Bangerten	X					X	
Herbetswil	Vorderer Hammer	X				X		auch Konflikt mit Strassenbauprojekt
Holderbank	Holderbank, Steinbruch	X					X	
Hubersdorf	Hubersdorf, Siggern	X					X	ev. Verschiebung in Bereich "Gumme" Niederwil
Kienberg	Kienberg, Kreuz	X					X	
Kleinlützel	Kleinlützel, Stollen	X					X	
Lostorf	Lostorf, Bad		X		X			
Metzerlen-Mariastein	Metzerlen, Felsplatte	X					X	einseitig
Mümliswil-Ramiswil	Ramiswil, Kapelle	X					X	
Mümliswil-Ramiswil	Ramiswil, Abzw. Scheltenstrasse	X					X	
Oberbuchsiten	Oberbuchsiten, Bahnhof			X			X	SBB, noch Schülerkurse

Gemeinde	Haltestelle	Eigentümer			Aufhebung		Bemerkungen
		KT	Gde	Dritte	FP19	FP20	
Oensingen	Oensingen, Chutloch		X				X
Olten	Olten, Bleichmattstrasse		X		X		
Olten	Olten, Blumenenweg		X		X		
Olten	Olten, Grundstrasse		X		X		
Olten	Olten, Mühlegasse		X		X		
Olten	Olten, Schöngrundstrasse		X		X		
Olten	Olten, Stadtkirche		X		X		
Seewen, Rechtenberg	Seewen, Rechtenberg	X					X
Stüsslingen	Stüsslingen, Muggenloch	X					X
Trimbach	Trimbach, Duleten	X					X
Wangen b. Olten	Wangen b. Olten, Mühlestrasse		X		X		
Wangen b. Olten	Wangen b. Olten, Bahnhof		X		X		
Welschenrohr	Welschenrohr, Zelgli	X					X

