

Kombinierte Mobilität in der Agglomeration Solothurn Strategie und Umsetzung



Schlussbericht der Begleitgruppe

**Empfehlungen mit Berücksichtigung der
Ergebnisse der Vernehmlassung
vom 30. November 2010 bis 28. Februar 2011**

Mitglieder Begleitgruppe

Erni Kurt	Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn (Vorsitz)
Studer Manuela	Amt für Raumplanung Kanton Solothurn
Barrière Pascal	Amt für Umwelt Kanton Solothurn
Keune Guido	Hochbauamt des Kantons Solothurn
Friedli Hans	Regionalplanungsgruppe Solothurn und Umgebung
Laubscher Daniel	Stadtbauamt Solothurn
Flück Markus	asm
Gerster Jürg	BLS
Schneller Lukas	SBB
Zürcher Roman	RBS/BSU

Auftraggeber:

Amt für Verkehr und Tiefbau
Verkehrsplanung
Rötihof, Werkhofstrasse 65
4509 Solothurn
Telefon +41 32 627 26 51

Projektverfasser:



Bahn + Bus Beratung AG 3B
Postfach 564
3000 Bern 14
Telefon: 031 / 321 87 87
E-Mail: info@3b-ag.ch

Inhaltsverzeichnis:

Kurzfassung

1	Ausgangslage – Zielsetzungen – Inhalt	1
2	Perimeter	2
3	Inventar / Bestandesaufnahme	3
4	Allgemeines zu P+R und B+R	4
4.1	Charakterisierung von P+R / B+R	4
4.2	Auffassungen der Akteure über die Ziele	5
5	Wirtschaftliche Betrachtungen	7
5.1	Allgemeines zu den wirtschaftlichen Hintergründen von B+R und P+R	7
5.2	Aktuelle Tarife Agglomeration Solothurn	9
5.3	Grundsätzliches zur Finanzierung	11
6	Organisationsstruktur	12
7	Bedarfsermittlung und sinnvolle Standorte im Allgemeinen	13
7.1	Wie viele P+R- und B+R-Plätze sollen erstellt werden?	13
7.2	An welchen Stationen sollen P+R-/B+R-Plätze gebaut werden?	14
8	Bedarfsermittlung und Empfehlungen zu B+R	16
8.1	Allgemeines und Übersicht	16
8.2	Massnahmen Regionalbahnhöfe	17
8.3	Massnahmen Bushaltestellen	18
8.4	Massnahmen Hauptbahnhof Solothurn	19
9	Bedarfsermittlung und Empfehlungen zu P+R	21
9.1	Bahnstationen innerhalb Perimeter (ohne Hauptbahnhof Solothurn)	21
9.2	Hauptbahnhof Solothurn	23
9.3	Bahnstationen ausserhalb Perimeter Agglomerationsprogramm	25

Verzeichnis Anhang

- A Bestandesaufnahme/Inventar 2009
- B Beurteilung Handlungsbedarf P+R an Bahnstationen
- C Berechnungsgrundlagen für Kostenschätzungen

Kurzfassung – Zusammenfassung der Ergebnisse

Im Agglomerationsprogramm Solothurn wurde die kombinierte Mobilität als Massnahmenschwerpunkt definiert (Massnahme 6.2 "Förderung von Anlagen für Park+Ride und Bike+Ride", Bericht Agglomerationsprogramm Solothurn, 2007). Die im 2007 durchgeführte Bestandesaufnahme wurde aktualisiert (Anhang A). Die im Rahmen der vom 30. November 2010 bis 18. Februar 2011 durchgeführten Vernehmlassung eingegangenen Stellungnahmen wurden geprüft; die Ergebnisse sind in den vorliegenden Bericht eingeflossen.

Im vorliegenden Bericht werden die verschiedenen Aspekte zu Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R) in der Agglomeration Solothurn behandelt und die Umsetzungsmassnahmen definiert.

• Bedarfsermittlung B+R

Bezüglich der Ermittlung des Bedarfs an zusätzlichen B+R-Abstellplätzen wurden u. a. folgende Kriterien verwendet:

- Ein Bedarf für eine Neuanlage wird als gegeben angenommen, wenn an einer Haltestelle mehr als 5 wild abgestellte Velos und Mofas gezählt werden (Mindesteinheit für 6 Abstellplätze).
- Ein Bedarf für die Erweiterung bestehender B+R-Anlagen wird als gegeben angenommen, wenn der Auslastungsgrad mehr als 80 % beträgt. Für die Ermittlung der Auslastung bzw. des Bedarfs kann die Norm SN 640'065 Leichter Zweiradverkehr/Abstellanlagen/Bedarfsermittlung beigezogen werden.

Aus Sicht Begleitgruppe ist es sinnvoll und zweckmässig, auf das erhobene Inventar mit Stand Mitte 2011 abzustützen. Die bereits im 2007 ausgewiesenen, auszubauenden resp. sanierungsbedürftigen Anlagen sind mit wenigen Ausnahmen nach wie vor aktuell.

• Bedarfsermittlung P+R

Bezüglich des Bedarfs an P+R-Plätzen wurden folgende Grundsätze definiert:

- Förderung von P+R grundsätzlich vor allem an den Regionalbahnhöfen
- Erstellung von neuen Anlagen und/oder Erweiterungen bestehender Anlagen vor allem dort, wo sie ohne Subventionen kostentragend betrieben werden können

Die Standortwahl und die Ausbaumassnahmen wurden aufgrund folgender Beurteilungskriterien festgelegt:

- ÖV-Angebot am P+R-Standort
- Einzugsgebiet und Potential
- Konkurrenzierung von ÖV-Zubringerlinien zum P+R-Standort
- Verfügbarkeit der notwendigen Flächen (Analyse der örtlichen Verhältnisse)
- Beurteilung Gefahr "Fremdnutzung/Missbrauch" (kostengünstige Parkplatz-Alternativen ohne anschliessende Weiterfahrt mit ÖV)

- **Tarife**

B+R

Grundsätzlich soll die Benutzung der B+R-Anlagen in der Regel auch künftig gratis sein.

Eine Ausnahme bilden die bewachten Veloabstellplätze bei der Velostation am Hauptbahnhof Solothurn; hier wird eine Gebühr von Fr. 1.- als zumutbar erachtet.

P+R

Die Tarifhoheit für die Bewirtschaftung der P+R-Plätze liegt grundsätzlich bei den Grundeigentümern der Flächen (in der Regel Transportunternehmungen und/oder Gemeinden). Die drei hauptsächlich betroffenen Transportunternehmungen SBB, BLS und RBS haben ihre Tarifsysteme harmonisiert. Das harmonisierte Tarifsysteem wurde per 1. September 2011 umgesetzt. Dabei gilt zu beachten, dass Tarifharmonisierung nicht gleichbedeutend ist mit Tarifvereinheitlichung.

Wichtigste Merkmale des seit 1. September 2011 harmonisierten Tarifsystems:

- Mindesttarif bis 4 Stunden
- Monatsparkkarte i. d. R. das 10-fache des Mindesttarifes oder der Tagesparkkarte
- Jahresparkkarte das 10-fache der Monatsparkkarte
- Ausgabe Monats-/Jahresparkkarte nur an Personen mit Verbund-, Strecken- oder GA
- Normaltarife ab 1. September 2011:

	Mindesttarif	Tag	Monat	Jahr
SBB	4.-	4.-	40.-	400.-
BLS	4.-	6.-	30.-	300.-
RBS	3.-	6.-	30.-	300.-

- Höhere Tarife in Abhängigkeit der Bedeutung der Station (Solothurn West und Hauptbahnhof)

- **Umsetzung der Massnahmen**

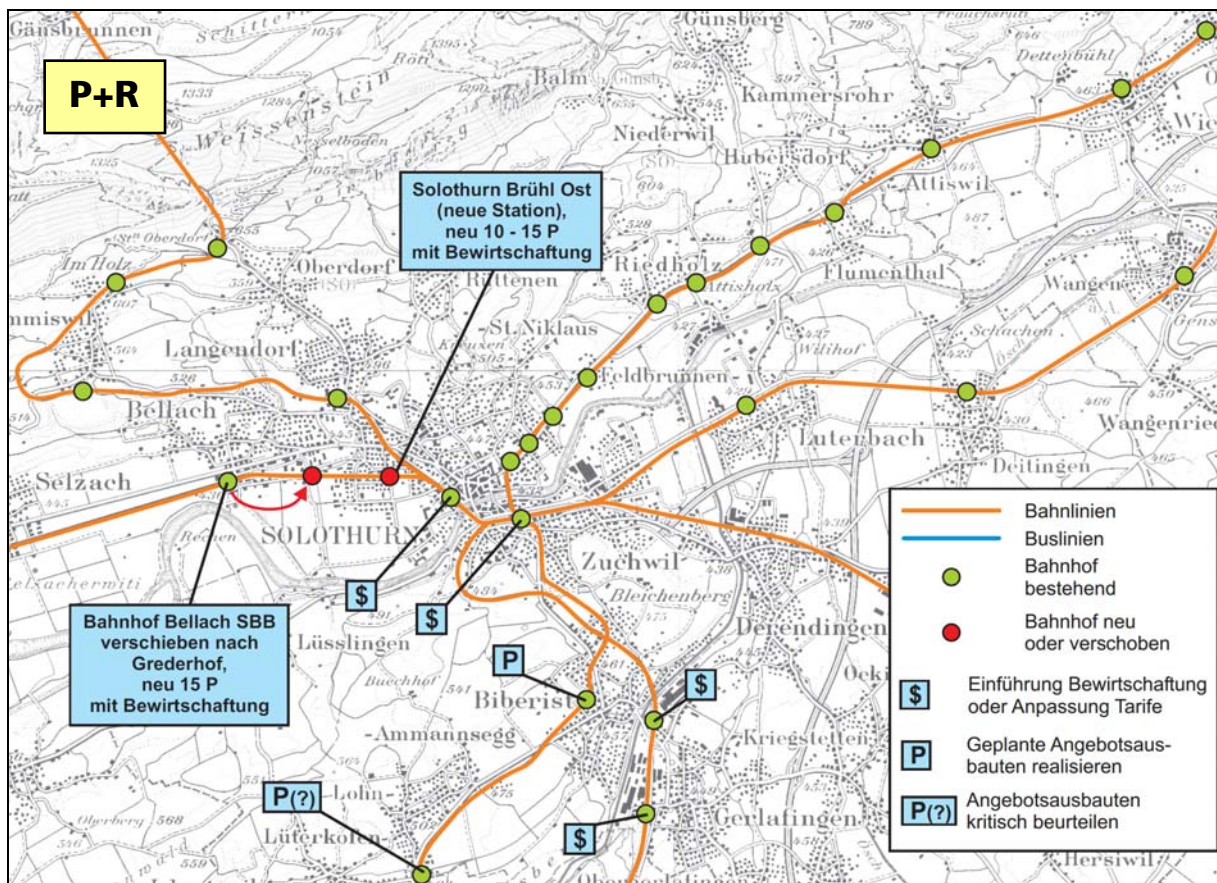
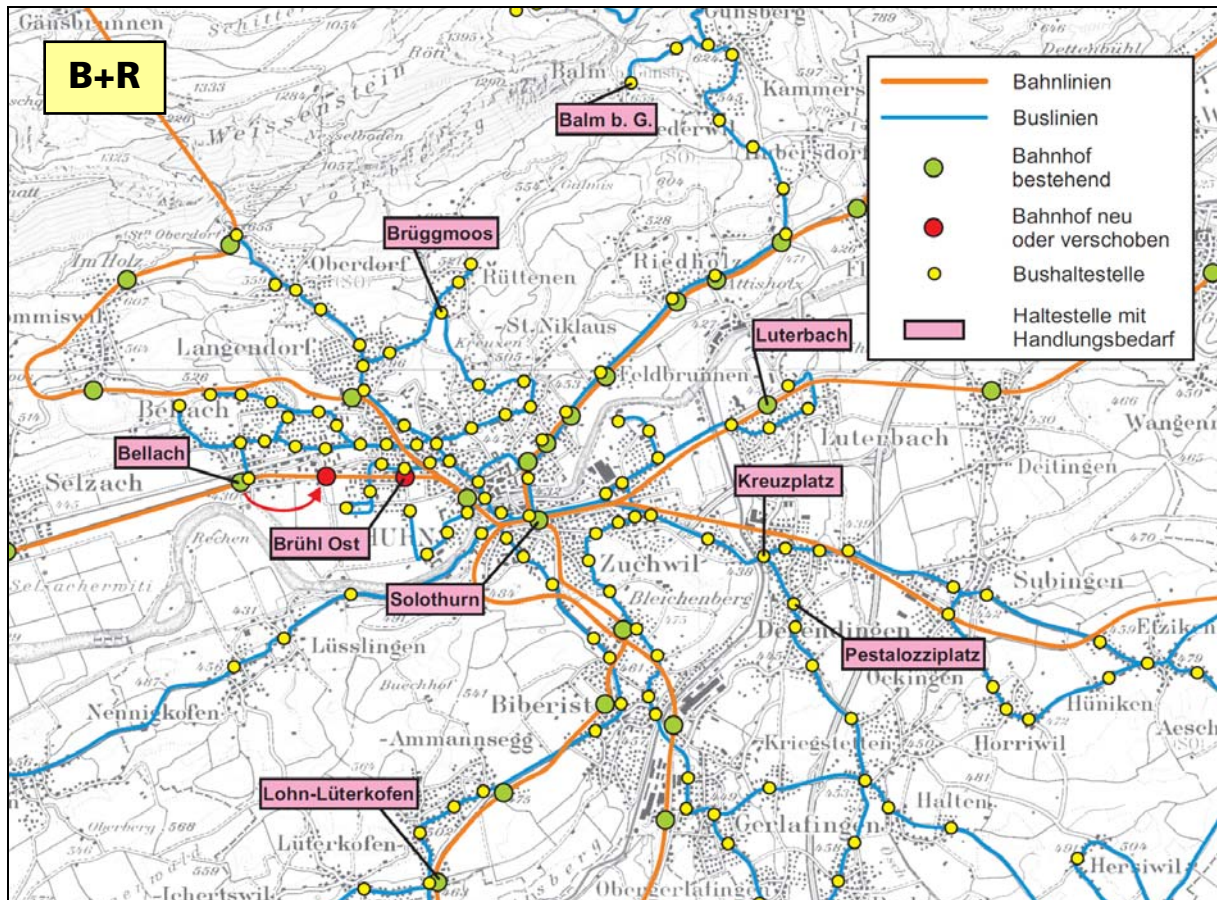
Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Solothurn (Kanton, Repla Espace Solothurn, Gemeinden) ist für die Umsetzung der Massnahme im Bereich kombinierte Mobilität zuständig und koordiniert diese mit den Transportunternehmungen.

• **Ausbau- und Sanierungsmassnahmen B+R und P+R ab 2010/2011**
Übersicht über die Ergebnisse

Die nachfolgende Tabelle zeigt die wichtigsten Ergebnisse bezüglich Angebot/Bedarf P+R und B+R sowie zur Bewirtschaftung von P+R in einer Übersicht.

TU	Linie	Station/Haltestelle	Massnahmen	Bedarf/Angebot	
				P+R	B+R
SBB	410	Bellach	Verschiebung Station nach Bereich Grederhof	<i>von 8 auf → 15</i>	<i>von 20 auf → 105</i>
		Solothurn Brühl Ost	Neue Bahnstation	15 (max.)	105
		Solothurn West	Anpassung Tarife P+R	69 (IST)	80 (IST)
		Solothurn Hauptbahnhof SBB (Bahnhofplatz Nord)	Anpassung Tarife P+R und Ausbau B+R	~ 140 (max.)	<i>auf min. → 1150</i>
		Luterbach-Attisholz	Komplettsanierung/ Ausbau B+R	16 (IST)	<i>von 60 auf → 80</i>
BLS	411	Oberdorf	Neugestaltung mit neuer Seilbahn	~ 150	-
	304.1	Biberist	Einführung Bewirtschaftung vorhandene P+R-Plätze	17 (IST)	50 (IST)
		Gerlafingen	Einführung Bewirtschaftung vorhandene P+R-Plätze	19 (IST)	110 (IST)
RBS	308	Solothurn Hauptbahnhof RBS (Bahnhofplatz Süd)	Anpassung Tarife P+R und Ausbau B+R	42 (IST)	<i>auf min. → 350</i>
		Biberist	Ausbau P+R	<i>von 49 auf → 68</i>	
		Lohn-Lüterkofen	Komplettsanierung/ Ausbau B+R	110 (IST)	<i>von 50 auf → 100</i>
BSU	410.01	Derendingen, Kreuzplatz	Ausbau B+R	-	<i>von 10 auf → 30</i>
		Derendingen, Pestalozziplatz	Ausbau B+R	-	<i>von 10 auf → 16</i>
	410.04	Rüttenen, Brüggmoos	Neue B+R-Anlage	-	6 (Neu)
PAG	40.012	Balm b. Günsberg, Post	Neue B+R-Anlage	-	6 (Neu)

In den nachfolgenden Abbildungen sind die Massnahmen getrennt nach B+R und P+R auf der Landeskarte dargestellt.



1 Ausgangslage – Zielsetzungen – Inhalt

Im Rahmen der Arbeiten zum Agglomerationsprogramm Solothurn wurde die kombinierte Mobilität als Massnahmenswerpunkt definiert und als Grundlage dazu die Studie "Agglomerationsprogramm Solothurn, Bedürfnisabklärung Park and Ride und Bike and Ride" durchgeführt¹. Aufgrund der Ergebnisse wurde die Massnahme 6.2 "Förderung von Anlagen für Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R)" im Agglomerationsprogramm Solothurn definiert². Rund 110 neue P+R-Plätze sowie 530 neue B+R-Plätze wurden zur Realisierung empfohlen. Der Bund berücksichtigt gemäss Prüfbericht vom 12.12.2008 die Massnahme 6.2 zwar in der Beurteilung der Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms, erwartet jedoch eine Finanzierung als Eigenleistung der Agglomeration. Er beurteilt insbesondere neue P+R-Anlagen als "nicht schwer finanzierbar", weshalb solche Anlagen grundsätzlich kostendeckend erstellt und betrieben werden sollen.

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms will die kombinierte Mobilität auch ohne Bundesbeiträge fördern und hat entschieden, das Projekt weiterzuführen. Folgende Punkte sollen nun in einer 2. Phase im Rahmen der vorliegenden Folgestudie untersucht werden:

• Ergänzende Standortabklärungen

In Ergänzung zu den bereits ermittelten neu zu realisierenden oder auszubauenden P+R- und B+R-Anlagen sollen folgende weitere Standortabklärungen erfolgen: HB Solothurn und Bahnhof Solothurn West sowie an den Stationen der asm-Linie Solothurn – Oensingen.

• Erstellung Konzept zur kombinierten Mobilität

Es soll ein Konzept entwickelt werden, welches Kriterien für die Festlegung von geeigneten P+R- und B+R-Standorten festlegt unter besonderer Berücksichtigung der Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Es soll eine geeignete Förderstrategie "kombinierte Mobilität" definiert werden als Grundlage für die Umsetzung in den Gemeinden, welche die Bedürfnisse der verschiedenen Teilräume berücksichtigt.

• Betriebs- und Finanzierungsmodell

Aufgrund der bestehenden Erfahrungen soll ein geeignetes Betriebs- und Finanzierungsmodell gesucht werden. Es soll zum Beispiel geprüft werden

- unter welchen Rahmenbedingungen P+R- und B+R-Anlagen möglichst kostendeckend erstellt und betrieben werden können
- ob die Bewirtschaftung optimiert und die Tarife harmonisiert werden können
- ob eine gesetzliche Grundlage für die Subventionierung des Baus von P+R-Plätzen geschaffen werden muss

1 Bahn + Bus Beratung AG 3B, Schlussbericht Mai 2007

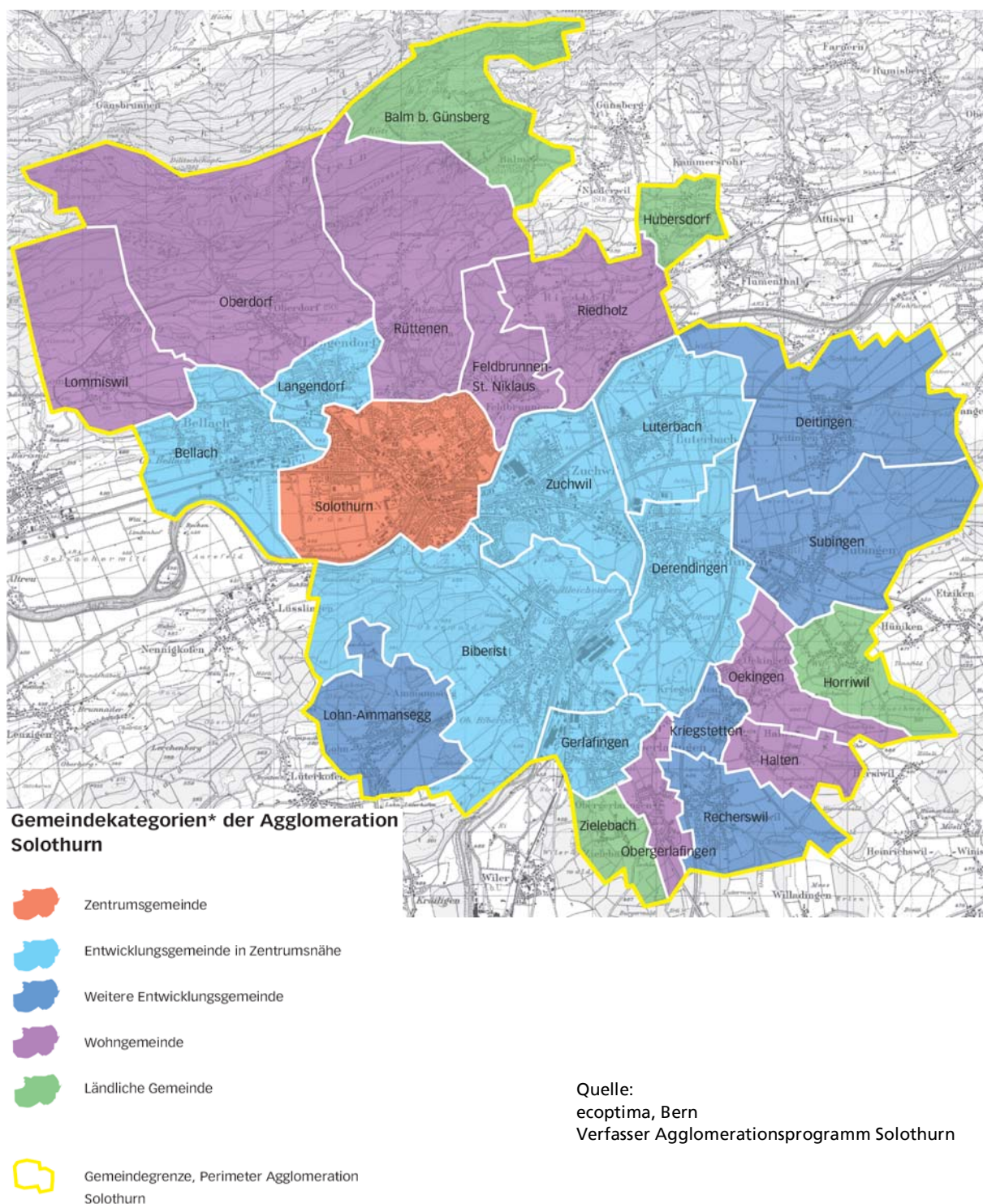
2 Andere Formen der "kombinierten Mobilität" wie beispielsweise P+P (park and pool; verschiedene Personen fahren individuell zu einem Parkplatz in der Nähe einer Autobahnauffahrt und bestreiten die lange Strecke im Auto gemeinsam) sind nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung.

Dies soll aber nicht heissen, dass entsprechende Lösungen nicht sinnvoll wären. Im Gegenteil: Mit entsprechenden Fahrgemeinschaften könnten vor allem die Verkehrsprobleme auf der Strasse gelöst werden (Reduktion Anzahl PW infolge höherem Besetzungsgrad). Leider ist das Potenzial für diesen Lösungsansatz in der Schweiz erfahrungsgemäss relativ bescheiden. Nicht von ungefähr steht die Abkürzung MIV für: Motorisierter **Individual**verkehr.

• **Umsetzung der Massnahmen**

Für die Realisierung von neuen P+R- und B+R-Anlagen soll in enger Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen und Standortgemeinden ein Umsetzungsplan erstellt werden. Die Verantwortlichkeiten für die Umsetzung der Massnahmen werden bestimmt und es soll eine geeignete Umsetzungsorganisation festgelegt werden.

2 Perimeter



Der Perimeter korrespondiert mit jenem des Agglomerationsprogramms Solothurn. Massnahmen zur Förderung von P+R- sowie B+R-Anlagen sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms Solothurn und wurden vom Bund bei der Bewertung und Beurteilung des Programms berücksichtigt. Der Bund erwartet die Realisierung von Massnahmen im Bereich P+R- und B+R-Anlagen.

In der vorliegenden Untersuchung werden die dem Bund 2007 unterbreiteten Vorschläge betreffend Realisierung von neuen P+R und B+R-Anlagen (Massnahme 6.2) aktualisiert. Das Untersuchungsgebiet bezüglich der Massnahmenvorschläge beschränkt sich deshalb auf den effektiv definierten Perimeter des Agglomerationsprogramms Solothurn. Dass die Anlagen zur kombinierten Mobilität nicht ausschliesslich von Einwohnern im definierten Perimeter benutzt werden und die Überlegungen nicht an den definierten Grenzen enden dürfen, ist selbstverständlich³.

Die Mitwirkung hat gezeigt, dass das Bedürfnis besteht, den Untersuchungsperimeter auf weitere Gemeinden der Repla RSU auszuweiten (z. B. Flumenthal als potenzieller Standort für die Gemeinden Hubersdorf und Kammersrohr); dies vor allem auch deshalb, weil sich der Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms ohnehin nicht an der Finanzierung beteiligt.

Bei Bedarf werden in einer späteren Phase auch in Gemeinden, die nicht im Perimeter des Agglomerationsprogramms Solothurn liegen, Massnahmen zur Förderung von P+R und B+R geprüft werden. Dabei wird zu berücksichtigen sein, dass nicht alle Verkehrsströme Richtung Solothurn laufen. Z. B. das Wasseramt hat auch wichtige Verkehrsbeziehungen Richtung Herzogenbuchsee.

3 Inventar / Bestandesaufnahme

Die im 2007 durchgeführte, umfassende Bestandesaufnahme wurde mittels einer Befragung bei den Transportunternehmungen Ende 2009 und gestützt auf die Vernehmlassung vom 30. November 2010 bis 28. Februar 2011 verifiziert und aktualisiert. Das aktualisierte Angebot mit Stand Mitte 2011 kann im Anhang A nachgelesen werden.

Beachte: Im Dezember 2008 wurde das optimierte Buskonzept für die Region Solothurn umgesetzt. Mit der Einführung dieses Konzeptes wurden verschiedene Buslinien bezüglich Linienführung angepasst und auch neue Linien eingeführt.

Im Anhang A sind die Haltestellen für die Bahn- und Buslinien alphabetisch nach Ortsname und Haltestellenname sortiert.

Bei der Anzahl P+R-Plätze in den Tabellen sind die effektiv als P+R gekennzeichneten Parkplätze abgebildet. Dass diese Plätze beispielsweise am Wochenende auch anderen Nutzungen als dem Pendlerverkehr zur Verfügung stehen (z. B. Einkaufsverkehr), ist für die Beurteilung der Massnahmen nur bedingt relevant.

Speziell zu erwähnen sind die erst jüngst geschaffenen B+R-Plätze beim COOP in Kriegstetten (Haltestelle Dorf) sowie die neue Velostation in Subingen Dorf.

Das Inventar wird in Anlehnung an die Zeitperioden des Agglomerationsprogramms alle 3 bis 5 Jahre aktualisiert werden.

3 Typisches Beispiel: RBS-Station Lohn-Lüterkofen als P+R-Anlage für den gesamten Bucheggberg

4 Allgemeines zu P+R und B+R

4.1 Charakterisierung von P+R / B+R

- **Allgemein**

P+R und B+R sind Mittel, die Zeit zur Erreichung einer ÖV-Station zu verkürzen (und die Mühe zu reduzieren), damit mehr Leute wenigstens für eine Teilstrecke der Reise den ÖV anstelle des Autos benutzen. Mit dem privaten Verkehrsmittel (Auto oder Velo) ist eine ÖV-Station oft schneller erreichbar als mit dem lokalen ÖV-Zubringer oder mit einem Fussmarsch. Zwischen den Stationen ist der ÖV jedoch oft schneller (z. B. Solothurn – Zürich), die Parkplatzsuche am Zielort entfällt und der lokale ÖV-Feinverteiler führt näher zum gewünschten Ziel. Insgesamt ergibt sich eine Reisezeiteinsparung. Die kombinierte Mobilität kann letztlich aber nur eine Ergänzung und nicht die Hauptmobilitätsart sein.

- **B+R**

B+R dient einerseits dazu, im Kurzstreckenbereich im städtischen Gebiet den ÖV zu entlasten. Andererseits können die Einzugsgebiete der ÖV-Haltestellen flächenmässig ausgeweitet werden. B+R soll also u. a. Menschen den Zugang zum öffentlichen Verkehr erleichtern, welche ausserhalb der mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Gebiete wohnen. Im Gegensatz zu P+R ist B+R auch an Bushaltestellen von Bedeutung.

In diesem Zusammenhang speziell zu erwähnen sind die Roller, welche auch der Kategorie B+R zugeordnet werden. Der Anteil an Rollern nimmt stetig zu. Roller haben andere Anforderungen an den Platzbedarf. Im Einzelfall muss beurteilt werden, ob für Roller zweckmässigerweise separate Infrastrukturen zur Verfügung gestellt werden sollen. Die Erfahrung zeigt, dass vor allem bei Haltestellen, in deren Einzugsgebiet grössere Höhendifferenzen zu bewältigen sind, Roller (und auch E-Bikes) zunehmend an Bedeutung gewinnen.

- **P+R**

P+R dient in erster Linie dazu, längere Autofahrten von Bewohnern aus Gebieten, die mit dem öffentlichen Verkehr nicht erschlossen sind, zu substituieren. Insbesondere soll das Strassennetz im engeren Agglomerationsgürtel und in der Kernstadt entlastet werden. Die dem Wohnort nächstgelegene ÖV-Station steht deshalb im Vordergrund. Devise: Fahr nicht zu weit – benutze Park + Ride.

P+R ist in der Regel nur bei Bahnstationen relevant. Dies gilt auch für die Agglomeration Solothurn. Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass P+R an Bushaltestellen einem Bedürfnis entspricht⁴ und wird deshalb auch nicht weiter diskutiert. Bei den Bahnstationen hingegen kommt dem Aspekt P+R eine andere Bedeutung zu. Es können im Prinzip drei Typen von Transportketten unterschieden werden:

4 Beispiel: Es ist wenig wahrscheinlich, dass ein Pendler aus Oekingen mit dem PW zur Bushaltestelle Subingenstrasse der BSU-Linie 1 fährt, ab dort mit dem Bus nach Solothurn HB weiterverkehrt und auf den Fernverkehr nach Zürich umsteigt.

- a Ein Benutzer stellt sein Privatfahrzeug an einer Regionalzugsstation in der Agglomeration ab, steigt auf den Regionalzug um und fährt mit dem Zug in die Kernstadt der Agglomeration.
- b Ein Benutzer stellt sein Privatfahrzeug an einer Regionalzugsstation in der Agglomeration oder an einem zentralen Bahnhof in der Kernstadt ab, steigt auf den Zug um und verlässt den Agglomerationsperimeter oder verkehrt in einen anderen Bereich des Agglomerationsgürtels.
- c Ein Benutzer verkehrt mit seinem Privatfahrzeug in ein stadtrandnahes Parkhaus, stellt das Fahrzeug dort ab und verkehrt mit dem innerstädtischen ÖV-Feinverteiler ins Zentrum der Kernstadt (typisches Beispiel: P+R Neufeld in Bern).

In der vorliegenden Untersuchung werden nur die "Typen a und b" betrachtet. Auf den "Typ c" kann verzichtet werden. Dies aus folgender Überlegung: Grundsätzlich verfügt die Stadt Solothurn mit den Parkhäusern Baseltor, Bieltor und Berntor über drei strategisch gut gelegene Parkhäuser, von wo aus die Innenstadt bequem zu Fuss erreichbar ist und damit eine "wirtschaftliche Befruchtung" der Innenstadt sichergestellt ist. Zudem verkehren ab den Parkhäusern keine Busse direkt in die Innenstadt⁵.

Die Möglichkeit, P+R-Plätze auf "privater" Basis zu schaffen, ist nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung. Das soll aber nicht heissen, dass entsprechende Möglichkeiten nicht zugelassen resp. nicht ausgeschöpft werden sollen. Wenn beispielsweise das COOP in Kriegstetten bereit ist, einen Teil ihrer Parkplätze gegen Gebühr für Dauermieter freizuhalten, welche ab dort mit dem Bus in die Stadt fahren, sind entsprechende Abkommen/Verträge durchaus sinnvoll.

4.2 Auffassungen der Akteure über die Ziele

Die verschiedenen Akteure haben folgende Ziele bzw. Motivationen:

- **Kanton (und Bund)**

Beim Kanton (und Bund) steht die Förderung der Benutzung des ÖV über längere Strecken anstelle der Autofahrt im Vordergrund, dies vor allem aus umweltpolitischen Gründen und zur Entlastung der Strassen (ev. auch aufgrund regionalpolitischer Ziele⁶). Insbesondere aus umweltpolitischen Gründen sind deshalb für den Kanton P+R-Anlagen möglichst nahe beim Wohnort erwünscht, was selbstverständlich auch für B+R gilt. Hingegen sollen bestehende und mit öffentlichen Steuergeldern subventionierte ÖV-Zubringerlinien nicht konkurrenziert werden.

5 Einzig ab dem Parkhaus Berntor verkehren ab der Haltestelle Vorstadt Busse zum Amthausplatz, wo ebenfalls ein attraktiver Zugang zur Innenstadt besteht. Die Innenstadt selber wird aber von keiner Buslinie direkt bedient

6 Z. B. Erhaltung der ländlichen Besiedlungsstruktur, in dem man auch dieser Bevölkerung – trotz Fehlen einer attraktiven ÖV-Haltestelle in unmittelbarer Nähe – ein Zugang zu zentralörtlichen Arbeitsplätzen, Dienstleistungen, Ausbildungsstätten und Kultureinrichtungen ermöglicht wird.

- **Kernstadt Solothurn**

Die Parkraumpolitik der Stadt Solothurn ist seit Jahren ein umstrittenes, politisches Thema (Aufhebung Parkplätze Innenstadt⁷). Wie bereits erwähnt, verfügt die Stadt Solothurn mit den Parkhäusern Baseltor, Bieltor und Berntor über drei strategisch gut gelegene Parkhäuser, von wo aus die Innenstadt bequem zu Fuss erreichbar ist.

Aus Sicht Stadt Solothurn verursachen P+R-Plätze sowohl am Hauptbahnhof wie auch am Bahnhof West in erster Linie unerwünschten Verkehr ohne zusätzlichen, direkten Nutzen. Zudem zeigt die kürzlich realisierte Überbauung "Perron 1" am Hauptbahnhof, dass für die hochwertigen Grundstücke in direkter Bahnhofsnähe Investoren für raumplanerisch sinnvolle Nutzungen gefunden werden können. Aus Sicht Stadt Solothurn sollten die unmittelbar an die Bahnstationen angrenzenden Grundstücke (unabhängig der Besitzverhältnisse) aus raumplanerisch- und städtebaulichen Gründen deshalb in erster Linie für hochwertigere Nutzungen als für P+R konsumiert werden.

Hochwertige Kernnutzungen schliessen Kombinationen mit P+R aber nicht à priori aus (z. B. Einstellhalle für verschiedene Nutzergruppen). Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass die Baukosten für einen unterirdischen Einstellplatz an hochwertiger Lage bei einer Kombination mit anderen Nutzungen bis zu CHF. 25'000.- und bei ausschliesslicher Parkierungsnutzung bis zu CHF 35'000.- betragen können und eine kostendeckende Monatsmiete mit mindestens CHF. 200.- bis 280.- veranschlagt werden muss (siehe auch Kap. 5). Inwieweit solche Parkplätze zu solchen Gebühren vermietet werden können, ist fraglich.

Dass ein sinnvolles Mass an P+R-Plätzen jedoch nötig ist, ist unbestritten, da auch in der Stadt Solothurn Wohngebiete existieren, welche nur bedingt gut mit dem städtischen Busnetz an die Bahnhöfe angebunden sind.

Zusätzlich muss vermutet werden, dass offizielle P+R-Plätze an den Bahnstationen aufgrund der heutigen Tarifpolitik "missbraucht/zweckentfremdet" werden. Z. B. kostet eine Tageskarte beim P+R Solothurn West Fr. 8.-, im Parkhaus Bieltor hingegen Fr. 20.- Ein Tagesausflügler mit Ziel Stadt Solothurn spart also Fr. 12.- pro Tag, wenn er sein Fahrzeug anstelle im Parkhaus Bieltor am Bahnhof West abstellt. Diese Vermutung wird insbesondere beim Bahnhof Solothurn West durch die heutige Ausgabe von Dauerparkkarten bestätigt: Für die insgesamt 69 Parkplätze hat die SBB lediglich 4 Monatskarten und 1 Jahreskarte verkauft (Stand Februar 2010).

Die Stadt Solothurn setzt ihre verkehrsplanerischen Prioritäten richtigerweise auf ein attraktives Verkehrskonzept für den Langsamverkehr. Die neue Velostation am Hauptbahnhof sowie die übrigen Veloabstellplätze in unmittelbarer Bahnhofsnähe sind aus planerischer Sicht für die Stadt Solothurn viel wichtiger als grosszügig dimensionierte P+R-Anlagen.

- **Vorortsgemeinden und Gemeinden im ländlichen Raum**

Während die Errichtung von genügend B+R-Plätzen als Prinzip unbestritten ist und nur ein räumliches und finanzielles Problem darstellt, sind die Meinungen zu P+R geteilt.

7 Politische Argumente pro/kontra oberirdische Parkplätze Innenstadt sind nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung.

Einerseits erhöht ein attraktives P+R-Angebot die Standortgunst der betreffenden Gemeinde, andererseits dient dieser Platz oft aber auch Autofahrern aus benachbarten oder sogar weiter entfernten Gemeinden. Die Durchfahrten durch die Standortgemeinde zu den P+R-Plätzen⁸ werden als Belästigung und die Bereitstellung von P+R-Plätzen am eigenen Bahnhof als Platzverschwendung empfunden. Auf jeden Fall ist man nicht bereit, für Ortsfremde zu investieren.

- **Transportunternehmungen**

Für die Transportunternehmungen bilden lückenlose Mobilitätsketten den Kern eines erfolgreichen und attraktiven öffentlichen Verkehrs. Die Anschlussmobilität insgesamt betrifft sowohl den Fernverkehr wie auch den Regional- und Agglomerationsverkehr. Im Rahmen der Anschlussmobilität ist die SBB bestrebt, attraktive und optimal vernetzte Systemübergänge zu schaffen, nach dem Prinzip: kurze Strecken mit MIV / lange Strecken mit ÖV.

Die Betreiber der Regionalbahnlinien (BLS, RBS und asm) haben die Bedeutung von B+R und P+R früh erkannt und dementsprechend gehandelt. Allerdings können mit den geringen spezifischen Einnahmen aus dem Abonnementsverkehr (Dauermietkarten Monat oder Jahr) nur noch bedingt weitere Abstellplätze (Velo und/oder Auto) kostendeckend finanziert werden⁹.

Die Betreiber von abgeltungsberechtigten Zubringerbuslinien befürchten die Unterminierung ihres – oft ohnehin schon prekären – Marktes aufgrund attraktiver P+R-Plätze und B+R-Anlagen bei den Bahnstationen. Diese Problematik wird verschärft, wenn die Anlagen zur kombinierten Mobilität bei den Bahnhöfen auch noch mit öffentlichen Steuergeldern subventioniert werden.

5 Wirtschaftliche Betrachtungen

5.1 Allgemeines zu den wirtschaftlichen Hintergründen von B+R und P+R

- **B+R**

Früher mussten Bahnkunden für das Abstellen von Fahrrädern an Bahnstationen bezahlen, sowohl in bewachten Stationen wie auch für das unbewachte Einstellen. Somit war B+R für die Transportunternehmungen ein "Geschäft". Heute ist das Abstellen ausser bei bewachten Stationen gratis. Die Erstellungskosten neuer Anlagen in zentraler Lage sind aber beträchtlich und betragen im Durchschnitt rund Fr. 1000.-/Einstellplatz (ohne Landwert), wobei dieser Betrag bis Fr. 10'000.- klettern kann. Sie können im Prinzip aus den spezifisch geringen Einnahmen kaum oder gar nicht eigenwirtschaftlich betrieben bzw. ohne Subventionen erstellt werden.

Grössere Anlagen können heute im Prinzip nur noch im Rahmen von Gesamtplanungen realisiert werden. Am Hauptbahnhof Solothurn konnte beispielsweise dank intensiver Zusammenarbeit

8 Obschon in aller Regel gegenüber dem übrigen Verkehr mengenmässig unbedeutend

9 Auf nicht mehr genutzten Güterabstellflächen beispielsweise konnten in der Vergangenheit günstige P+R-Plätze erstellt und auch aus Sicht Transportunternehmung "kostendeckend" betrieben werden (Einnahmen decken Amortisation Erstellungskosten und Unterhaltskosten). Ob diese Betrachtungsweise allerdings stimmt, ist fraglich, da der Landwert in aller Regel nicht in eine Vollkostenrechnung eingeflossen ist (Devise: "Das Land gehört mir bereits, also kostet es nichts").

und finanzieller Beteiligung aller Partner im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes eine aus Kundensicht optimale Lösung für eine neue Velostation gefunden werden.

Da die Erstellungskosten von Veloabstellplätzen in Vororten und im ländlichen Raum in der Regel relativ gering sind (sofern Terrain vorhanden) und die Nutzniesser zudem meist in der Stationsgemeinde wohnen, ist die Finanzierung von Veloabstellplätzen dort durch die Gemeinden und/oder Transportunternehmung (auch ohne Subventionen) kein unüberwindbares Hindernis.

• **P+R**

Bei P+R-Anlagen ergeben sich grössere Finanzierungsprobleme, obschon nun meistens mittels Gebühren auch Einnahmen generiert werden. Die nachfolgende Tabelle zeigt eine vereinfachte, typisierte Betriebsrechnung:

Anlagentyp> [Fr. pro Parkplatz]	A Einfachst ohne Landwert	B Nur Oberfläche, Beleuchtung, Grün, Bauland	C Einfaches oberirdisches Parkhaus	D Unterirdisches Parkhaus
Land 1)		6000	3000	-
Baukosten	3000	10000	20000	35000
Total Investition	3000	16000	23000	35000
Verzinsung+Amm. 7%	210	1120	1610	2450
Betriebskosten	100	150	300	400
Tot. Jahreskosten	310	1270	1910	2850
Kostendeckende Mietgebühr/Monat (ca. 10%) 2)	30	125	190	285

1) 25 m2 (inkl. notwendige Manöverfläche und Zufahrt)

2) Annahmen: Besetzungsgrad 80%, keine Tageskarteneinnahmen, aber auch keine Verbilligung für Jahrsabonnenten. Effektiv verbessern die (hohen) Einnahmen aus Halbtages- und Tageskarten die Einnahmen. Auf der andern Seite ist ein ganzjähriger Besetzungsgrad von 80% illusorisch.

Fazit:

Höchstens der einfachste Parkplatz ohne Einberechnung des Landwertes (Typ A) kann durch eine übliche Monatsmiete von Fr. 30.- bis 50.- ohne Subventionen kostentragend betrieben werden. Diese Erkenntnis steht im Gegensatz zur Tatsache, dass in den letzten 30 Jahren viele P+R-Plätze erstellt wurden. Wie ist diese Diskrepanz zwischen der theoretisch heiklen Wirtschaftlichkeit und dem effektiven Bau von P+R-Plätze zu erklären?

- Bisher wurde der Landwert oft nicht eingerechnet.
- Die Bahnen haben bisher einfache Plätze zur Verfügung gestellt (z. B. ehemalige Güterverladeflächen), weshalb viele P+R-Anlagen des Typs A entstehen konnten.
- Oft wurde die Erstellung von P+R-Plätzen in die allgemeinen Umbaukosten einer Station eingeschlossen und so finanziert bzw. der P+R-Anlage wurden nur die Zusatzkosten angelastet.

5.2 Aktuelle Tarife Agglomeration Solothurn

• B+R

Grundsätzlich soll die Benutzung der B+R-Anlagen im Sinne der Förderung dieser umweltfreundlichen Mobilitätsform auch künftig gratis sein.

Eine Ausnahme bilden die bewachten Veloabstellplätze bei der Velostation am Hauptbahnhof Solothurn; hier wird eine Gebühr von Fr. 1.- als zumutbar erachtet. Die Praxis zeigt, dass B+R-Kunden gerne bereit sind, diesen Betrag für die entsprechenden Leistungen (Schutz vor Diebstahl/Vandalismus) zu bezahlen.

Es soll aber auch an Haltestellen mit bewachten Velostationen (insbesondere Hauptbahnhof Solothurn) eine ausreichende Anzahl von oberirdischen Gratisparkplätzen zur Verfügung gestellt werden.

• P+R

Die Tarifhoheit für die Bewirtschaftung der P+R-Plätze liegt grundsätzlich bei den Grundeigentümern der Flächen (in der Regel Transportunternehmen und/oder Gemeinden). Ziel der Bewirtschaftung ist es, die zur Verfügung gestellten Flächen und Einrichtungen sowie den Unterhalt kostendeckend zu betreiben.

Die drei hauptsächlich betroffenen Transportunternehmen SBB, BLS und RBS haben ihre Tarifsysteme harmonisiert. Das harmonisierte Tarifsystem wurde per 1. September 2011 umgesetzt. Dabei gilt zu beachten, dass Tarifharmonisierung nicht gleichbedeutend ist mit Tarifvereinheitlichung. Wie oben erwähnt liegt die Tarifhoheit nach wie vor bei den Grundeigentümern. Unter Tarifharmonisierung ist eine Harmonisierung des "Tarifsystems" zu verstehen.

Wichtigste Merkmale des seit 1. September 2011 harmonisierten Tarifsystems:

- Es wird ein Mindesttarif bis 4 Stunden erhoben. Auch bei einer Benützung von nur 1 oder 2 Stunden muss dieser Mindesttarif bezahlt werden.
- Eine Monatsparkkarte kostet i. d. R. das 10-fache des Mindesttarifes oder der Tagesparkkarte.
- Eine Jahresparkkarte kostet das 10-fache der Monatsparkkarte.
- Monats- und Jahresparkkarte werden nur an Personen abgegeben, welche ein gültiges Verbund-, Strecken- oder Generalabonnement vorweisen können.
- Die Normaltarife präsentieren sich aktuell wie folgt:

	Mindesttarif	Tag	Monat	Jahr
SBB	4.-	4.-	40.-	400.-
BLS	4.-	6.-	30.-	300.-
RBS	3.-	6.-	30.-	300.-

- Die Tarife werden in Abhängigkeit der Bedeutung der Station und aus anderen Überlegungen (z. B. Wirtschaftlichkeit) erhöht. Dies wird bereits auch praktiziert. Beispiele für Tarife pro Tag / Monat / Jahr:
 - SBB Solothurn West: 8.- / 50.- / 500.-
 - SBB Solothurn HB: 8.- / 60.- / 600.-

Beurteilung und Empfehlungen der Begleitgruppe

- Die am 1. September 2011 erfolgte Tarifharmonisierung wird begrüsst. Die festgelegten Normaltarife für die Regionalbahnhöfe entsprechen einer kostendeckenden Bewirtschaftung für den Anlagentyp "A" (siehe Kap. 5.1) und sind bezüglich Preisniveau sinnvoll.
- Grundsätzlich ist es richtig, dass die Tarife an den Regionalbahnhöfen günstiger sind als diejenigen in der Kernstadt Solothurn.
- Die P+R-Plätze der BLS-Stationen Gerlafingen und Biberist sind heute nicht bewirtschaftet (siehe auch Anhänge A und B). Gemäss BLS ist die Einführung einer Bewirtschaftung an diesen Stationen beschlossen. Die Begleitgruppe begrüsst diese Massnahmen und empfiehlt eine möglichst rasche Umsetzung.
- Auf eine Parkplatzbewirtschaftung in Langendorf und Lommiswil soll verzichtet werden.
- Wegen der primär touristischen Nutzung des Parkplatzes in Oberdorf ist eine separate Tarifierung sinnvoll. Die konkrete Preisgestaltung muss unter Berücksichtigung der Interessen aller Akteure (Kanton, BLS, Repla RSU, Seilbahnbetreiber, Gemeinde Oberdorf) festgelegt werden.
- Zumindest die aktuellen Tagestarife in Solothurn West und beim Hauptbahnhof in Solothurn sollten massiv heraufgesetzt werden, damit die bestehenden Parkhäuser und/oder andere bewirtschaftete Parkplätze in der Stadt nicht konkurrenziert werden resp. ein Missbrauch der Parkplätze bei den beiden Bahnhöfen vermieden werden kann¹⁰.

Schlussfolgerungen und Fazit aus der Vernehmlassung

Die Empfehlungen der Begleitgruppe werden ausnahmslos als richtig erachtet.

In verschiedenen Vernehmlassungseingaben wird darauf hingewiesen, dass die Gebühren für P+R nicht allzu hoch resp. eher tief angesetzt werden sollen, da sonst die Gefahr besteht, dass heutige P+R-Kunden gänzlich auf den MIV abwandern und den gesamten Weg mit dem Auto zurücklegen.

Im Zusammenhang mit der Festlegung der Tarife ergibt sich in jedem Fall ein Zielkonflikt: Förderung P+R durch günstige Tarife contra Gefahr von Missbrauch infolge der günstigen Tarife. Es wird davon ausgegangen, dass die Transportunternehmungen bezüglich dieser "Preiselastizitäten" aufgrund ihrer Erfahrungen über ausreichendes Know-how verfügen und dieses in ihre Überlegungen bei der bestehenden/künftigen Tarifgestaltung einfließt resp. eingeflossen ist.

¹⁰ Beachte: Die Tagesgebühr in den Parkhäusern in Solothurn beträgt 20.- und damit rund das 2.5-fache derjenigen der P+R-Plätze bei den Bahnhöfen.

5.3 Grundsätzliches zur Finanzierung

Bei den diskutierten und empfohlenen Massnahmen zur Förderung der kombinierten Mobilität wird in der Regel davon ausgegangen, dass die entstehenden Infrastrukturkosten von den Transportunternehmungen und den betroffenen Gemeinden getragen werden.

Gemäss gültigem Gesetz kann aber auch der Kanton Solothurn Investitionsbeiträge an Umsteigeanlagen leisten (ÖV-Gesetz, § 7). Wie gross diese Beiträge sind, wird nach heutiger Praxis im Einzelfall entschieden. Sicher aber ist, dass die Mittel zumindest im Moment bescheiden sind.

Ebenfalls besteht die Möglichkeit einer Bundesbeteiligung via Infrastrukturfond für die Agglomerationsprogramme. Dies betrifft allerdings nur B+R und kommt frühestens mit der Eingabe der zweiten Generation der Agglomerationsprogramme zum Tragen (Programmeingabe Ende Juni 2012, Realisierung Massnahmen frühestens ab 2015). Ob für die Region Solothurn dannzumal finanzielle Mittel zugesichert werden, kann zum heutigen Zeitpunkt nicht beantwortet werden, obwohl diese Mittel insbesondere für die Realisierung einer Velostation beim Hauptbahnhof Süd in Solothurn von zentraler Bedeutung wären.

6 Organisationsstruktur

Für die konkrete Planung, Finanzierung und Umsetzung von Massnahmen zur kombinierten Mobilität existieren verschiedene Akteure:

- Kanton
- Regionalplanungsgruppe Solothurn und Umgebung RSU
- Gemeinden
- Transportunternehmungen
- Parking AG Solothurn

Es stellt sich somit die Frage, ob aufgrund der verschiedenen Akteure eine neue Organisationsstruktur inkl. Definition der entsprechenden Zuständigkeiten und Verantwortungen festgelegt werden soll/muss.

Vorschlag Begleitgruppe:

Die Begleitgruppe erachtet es nicht als notwendig, eine neue separate Organisationsstruktur mit Definition der Zuständigkeiten/Verantwortungen festzulegen und entsprechende Prozesse zu definieren.

Dies u. a. aus folgenden Überlegungen:

- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Solothurn (Kanton, Repla Espace Solothurn, Gemeinden) ist u. a. für die Umsetzung der Massnahme 6.2 "Förderung von Anlagen für Park+Ride und Bike+Ride" des Agglomerationsprogramms zuständig und koordiniert diese mit den Transportunternehmungen.

Insbesondere die Repla übernimmt eine wichtige Schnittstellenfunktion zwischen den Gemeinden und den Transportunternehmungen, indem sie Einfluss nimmt auf die Gemeinden resp. die Verhandlungen zwischen den Gemeinden und den Transportunternehmungen unterstützt und für eine koordinierte Umsetzung der Massnahmen sorgt.

- Der Perimeter ist im Vergleich zu anderen Agglomerationsprogrammen (z. B. Zürich, Bern oder Basel) relativ klein.
- Bezüglich B+R steht der Hauptbahnhof Solothurn eindeutig im Vordergrund. Mit dem Projekt "Umgestaltung Bahnhofplatz" ist am Hauptbahnhof eine grosszügig dimensionierte, bewachte Velostation entstanden. Das Projekt wurde in enger Zusammenarbeit unter den Akteuren Kanton Solothurn, Stadt Solothurn, Repla RSU und SBB entwickelt. Dies zeigt, dass im Einzelfall bei grösseren Vorhaben "ad hoc" eingesetzte Arbeitsgruppen Ziel führend sind und aus Kundensicht zu optimalen Lösungen führen.
- Die Transportunternehmungen arbeiten bereits heute eng zusammen (insbesondere bezüglich Tarifharmonisierung). D. h. die Transportunternehmungen haben mit der jüngst erfolgten Tarifharmonisierung bewiesen, dass sie die verkehrspolitischen Zielsetzungen mittragen

(Vermeidung unnötig langer MIV-Fahrten aufgrund günstigerer Parkplätze an einem planerisch falschen Standort).

- Die grösseren, mittel- bis längerfristigen Umbau-/Neuprojekte in der Agglomeration Solothurn sind bekannt (neue Bahnstation Solothurn Brühl Ost, Verschiebung Bahnhof Bellach und Umgestaltung RBS-Bahnhof Biberist). Auch bei diesen Planungen sind die betroffenen Akteure in der Planung bereits involviert resp. können noch involviert werden.
- Es wird nicht davon ausgegangen, dass die Parking AG Solothurn aus allfälligen "Einnahmenüberschüssen" P+R- und/oder B+R-Anlagen an dezentralen Standorten finanziell unterstützt.

Der von der Begleitgruppe formulierte Vorschlag

"Verzicht auf eine neue separate Organisationsstruktur"

wird durch die Vernehmlassung eindeutig bestätigt. In keiner einzigen Eingabe wird der Wunsch nach einer neuen Organisation resp. einem neuen Gremium gefordert.

7 Bedarfsermittlung und sinnvolle Standorte im Allgemeinen

7.1 Wie viele P+R- und B+R-Plätze sollen erstellt werden?

Es scheint wenig sinnvoll mittels einer theoretischen Berechnungsmethode den "Bedarf" festzustellen. Beispielsweise könnte die Formel "1 P+R-Platz pro 160 Einwohner" in gut erschlossenen Gebieten zu einem Überangebot an Abstellplätzen führen, währenddem die Nachfrage in schlecht erschlossenen Gebieten nicht abgedeckt werden könnte. Zudem wäre die Attraktivität des ÖV-Angebotes nicht berücksichtigt¹¹. Wenn schon, wäre die Zahl der benötigten P+R-Plätze in Beziehung zu setzen mit der Anzahl Einwohner, welche überhaupt nicht mit ÖV erschlossen sind.

Die heutige Belegung ist das beste und einfachste Mittel, um einen effektiven Bedarf festzustellen. Darin werden auch andere wichtige Elemente abgebildet, wie attraktive Bahnverbindung inkl. Tarifsituation, aber auch die effektive Verkehrssituation auf der Strassenverbindung zum Zielort. Höchstens für effektive grosse Neuanlagen – wo bisher die Nachfrage nicht getestet werden konnte¹² – könnte eine theoretische Berechnung des Bedarfs angewendet werden. Vorerst wird aber darauf verzichtet. Selbstverständlich sind bei Neuanlagen auch die verkehrspolitischen Zielsetzungen zu berücksichtigen.

11 Beispiele:

- Lommiswil BLS Stundentakt mit einzelnen Verdichtungszügen in den Hauptverkehrszeiten
- Biberist RBS Durchgehender Halbstundentakt mit Viertelstundentakt in Spitzenzeiten

12 Neubau einer Haltestelle (z. B. Solothurn Brühl Ost)

7.2 An welchen Stationen sollen P+R-/B+R-Plätze gebaut werden?

• B+R

Bezüglich der Ermittlung des Bedarfs an zusätzlichen B+R-Abstellplätzen wurden folgenden Kriterien verwendet:

- Ein Bedarf für die Erweiterung bestehender B+R-Anlagen wird als gegeben angenommen, wenn der Auslastungsgrad mehr als 80 % beträgt. Für die Ermittlung der Auslastung bzw. des Bedarfs kann die Norm SN 640'065 Leichter Zweiradverkehr/Abstellanlagen/Bedarfsermittlung beigezogen werden.
- Ein Bedarf für eine Neuanlage wird als unbestritten gegeben angenommen, wenn an einer Haltestelle mehr als 10 wild abgestellte Velos oder Mofas/Roller gezählt werden. Zweckmässigerweise wird aber bereits bei einer Anzahl von ca. 5 wild abgestellten Fahrzeugen eine Mindesteinheit von 6 Abstellplätzen angeboten (gebräuchliche Standard-Elemente).
- Zur effektiven "Förderung" von B+R soll aber auch an (Bus-) Haltestellen, wo keine abgestellten Zweiräder festgestellt werden, eine Mindesteinheit von 6 Abstellplätzen angeboten werden, wenn die Voraussetzungen (Siedlungsstruktur im Einzugsgebiet der Haltestelle) Potentiale für B+R erwarten lassen.

• P+R

In Kapitel 5.1 wurde aufgezeigt, dass die Erstellungskosten von P+R-Plätzen sehr hoch sein können und ein wirtschaftlicher Betrieb (trotz allfälliger Subventionen) prekär ist. Deshalb können P+R-Plätze u. U. leider auch nicht immer dort erstellt werden, wo dies sowohl planerisch als auch aus Kundensicht wünschbar wäre¹³.

Wie ebenfalls bereits erwähnt, leistet der Bund vorläufig keine Beiträge. Der Kanton "kann" gemäss ÖV-Gesetz (§ 7) Investitionsbeiträge an Umsteigeanlagen leisten. Wie gross diese Beiträge sind, wird nach aktuellem Gesetz im Einzelfall entschieden. Sicher aber ist, dass die Mittel zumindest im Moment eher bescheiden sind. P+R-Plätze sollen deshalb vor allem dort erstellt werden, wo sie ohne Einberechnung des Landwertes (Anlagentyp "A") ohne Subventionen kostentragend betrieben werden können. Dabei wird davon ausgegangen, dass seitens der Standortgemeinden kaum mit Kostenbeteiligungen gerechnet werden kann.

Zudem soll P+R grundsätzlich vor allem an den Regionalbahnhöfen gefördert werden (dezentraler Ansatz). Zusätzliche Belastungen der städtischen Einfallsachsen sind unerwünscht resp. sollen vermieden werden. Mit anderen Worten: P+R in der Kernstadt ist nicht zu fördern, resp. soll nicht mit öffentlichen Steuergeldern unterstützt werden.

13 Planerische Sicht:

Möglichst kurze Autofahrten Wohnort – Umsteigestation (dezentrale Standorte), Vermeidung unnötiger MIV-Fahrten durch Dorfzentren, Berücksichtigung überlastete Einfallsachsen, freie Kapazitäten auf den Zugverbindungen ...

Kundensicht:

Staufreie Zufahrt, attraktives ÖV-Angebot (dichte Taktfolgezeiten und Betriebszeiten bis Mitternacht), möglichst attraktiver ÖV-Tarif (u. a. wenig Libero-Abonnements-Zonen), Kombination mit Einkaufsmöglichkeiten/Tankstelle, hohe soziale Sicherheit auch in der Nacht ...

Unter Berücksichtigung der verschiedenen Zielsetzungen hat sich die Begleitgruppe auf folgende Beurteilungskriterien für die Standortwahl geeinigt:

- ÖV-Angebot am P+R-Standort

Die Erfahrung zeigt, dass P+R nur dort attraktiv ist und dementsprechend auch genutzt wird, wo für die weiterführenden Verbindungen ein attraktives ÖV-Angebot besteht. Wichtigste Voraussetzungen sind mindestens ein durchgehender Halbstundentakt und eine Betriebsdauer bis nach 20 Uhr.

- Einzugsgebiete/Potenziale

Welche Einzugsgebiete kommen in Frage? Diese Frage kann zwar nicht "wissenschaftlich" und/oder "modelltheoretisch" beantwortet werden. Aufgrund der Siedlungsstrukturen und des Netzes der öffentlichen Verkehrsmittel können aber pragmatische Erkenntnisse abgeleitet werden. Auch die Erfahrungen der Transportunternehmungen sollen einbezogen werden.

- Konkurrenzierung von ÖV-Zubringerlinien zum P+R-Standort

Bestehen für die Umlandgemeinden und damit für die Einzugsgebiete einer Bahnstation attraktive Zubringerbuslinien mit guten Anschlüssen auf die weiterführenden ÖV-Verbindungen, besteht die Gefahr, dass diese Zubringerangebote – de facto auch mit öffentlichen Steuergeldern mitfinanziert – konkurrenziert werden. Inwieweit in solchen Fällen P+R-Plätze mit öffentlichen Steuergeldern subventioniert werden sollen, muss im Einzelfall beurteilt werden.

- Örtliche Verhältnisse

Es wird untersucht, ob die für P+R-Plätze notwendigen Flächen verfügbar sind. Im schlechtesten Fall kann es sein, dass die örtlichen Verhältnisse die Realisierung von sinnvollen P+R-Plätzen gar nicht zulassen (Nichtverfügbarkeit von geeigneten Flächen).

- Gefahr von Missbrauch

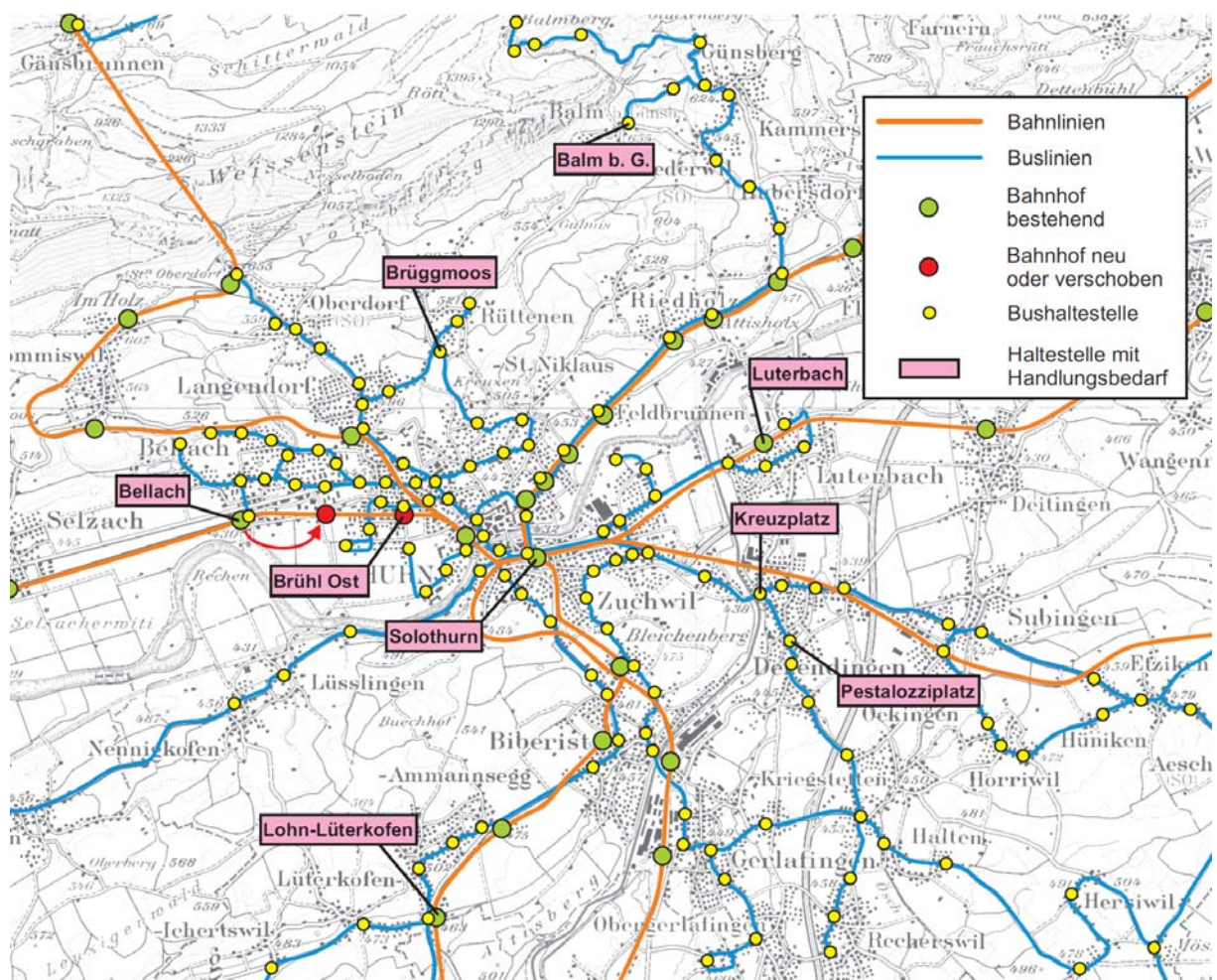
Es besteht die Gefahr, dass P+R-Plätze bei Bahnstationen zweckentfremdet werden. Diese Problematik stellt sich insbesondere in Zentrumsgemeinden, wo ausgewiesene P+R-Plätze aufgrund der Tarifpolitik als günstige Alternative zu den offiziellen Besucherparkplätzen benutzt werden.

Die Mitwirkung hat gezeigt, dass das von der Begleitgruppe formulierte Vorgehen und die festgelegten Beurteilungskriterien für die Agglomeration Solothurn sowohl für B+R als auch für P+R sinnvoll und Ziel führend sind. In keiner Mitwirkungsangabe wurde das Vorgehen bezüglich der Ermittlung des Bedarfs und der sinnvollen Standorte in Frage gestellt.

8 Bedarfsermittlung und Empfehlungen zu B+R

8.1 Allgemeines und Übersicht

Basierend auf den bereits im Jahr 2007 bezeichneten, auszubauenden resp. sanierungsbedürftigen Anlagen und unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich erfolgten Sanierungen/Neubauten zeigt untenstehende Abbildung eine aktuelle Übersicht über die Haltestellen mit Handlungsbedarf (Stand Mitte 2011).



In den nachfolgenden Kapiteln werden die Anlagen bei den Regionalbahnhöfen und den Bushaltestellen kurz dokumentiert, resp. die Ausbauten begründet.

Der Hauptbahnhof Solothurn wird in einem separaten Kapitel abgehandelt.

8.2 Massnahmen Regionalbahnhöfe

• Bellach SBB

Die SBB-Station Bellach wird im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm von der heutigen, westlich peripheren Lage Richtung Wohnschwerpunkt Bellach Grederhof verschoben. An der neuen Lage ist eine B+R-Anlage für 105 Zweiräder vorgesehen.

Die bestehende B+R-Anlage beim heutigen Standort kann ersatzlos abgebrochen werden.



• Solothurn Brühl Ost SBB (neue Station)

Bei der neu geplanten SBB-Station Brühl Ost sind ebenfalls 105 B+R-Plätze vorgesehen. Diese Anzahl dürfte der vermuteten Nachfrage Rechnung tragen.

• Luterbach-Attisholz SBB

Die B+R-Anlage in Luterbach ist nach wie vor sanierungsbedürftig und soll deshalb komplett saniert und nachfragegerecht ausgebaut werden.

Platz für eine der Nachfrage entsprechende Erweiterung der B+R-Anlage (Ausbau auf ca. 80 Zweiräder/Roller) ist vorhanden.



• Lohn-Lüterkofen RBS

Eine Komplettsanierung und ein Ausbau der B+R-Anlage sind vorgesehen. Aufgrund des grossen Einzugsgebietes und der heutigen Nachfrage sind mindestens 100 Abstellplätze (Velo, Mofa und Roller) erforderlich.

Idealerweise erfolgt der Ersatz im Zusammenhang mit einer Gesamtsanierung der Bahnstation generell (z. B. analog Fraubrunnen). Es drängen sich aber auch kurzfristige Sofortmassnahmen auf (Provisorium Diebstahlschutz, d. h. einfachste Anbindevorrichtung).



8.3 Massnahmen Bushaltestellen

- **Derendingen Kreuzplatz**

Der Zustand der B+R-Anlage kann grundsätzlich als gut bezeichnet werden. Die bestehenden 10 B+R-Plätze reichen aber bei Weitem nicht aus. Aufgrund der zahlreichen, wild abgestellten Velos soll die Anlage von heute 10 auf mindestens 30 B+R-Plätze erweitert werden. Für Roller sind keine separaten Massnahmen zu treffen.

Eine neue B+R-Anlage Kreuzplatz Süd ist in Planung. Diese soll zusammen mit der alternativen Veloroute äusseres Wasseramt realisiert werden.



- **Derendingen Pestalozziplatz**

Der Zustand der B+R-Anlage kann grundsätzlich als gut bezeichnet werden. Die bestehenden 10 B+R-Plätze sind voll ausgelastet.

Die heutige Anlage muss von 10 auf mindestens 16 Plätze erweitert werden. Für Roller sind keine separaten Massnahmen zu treffen.



- **Rüttenen Brüggmoos**

Heute ist kein B+R-Angebot vorhanden. Ganz Oberrüttenen und weitere Siedlungsgebiete werden von dieser Haltestelle erschlossen, die Anmarschwege sind lang.

Die Einrichtung einer B+R-Anlage mit einer Kapazität von mindestens 6 Plätzen ist gerechtfertigt. Die Roller sind speziell zu berücksichtigen.



- **Balm b. Günsberg Post**

Heute ist kein B+R-Angebot vorhanden.

Aus den erschlossenen Siedlungsgebieten resultieren z. T. sehr lange Anmarschwege. Dies betrifft insbesondere auch die Schüler

Es wird deshalb vorgeschlagen, eine Neuanlage für ca. 6 Velos zu erstellen. Für Roller sind keine separaten Massnahmen zu treffen.



- **Annex zur Stellungnahme der Gemeinde Zuchwil**

Die Planungskommission schlägt vor, B+R-Plätze bei der Bushaltestelle McDonald's (Schützenweg) vorzusehen, damit die Situation am Kreuzplatz entschärft werden kann. Am Kreuzplatz ist aber im Zusammenhang mit der alternativen Veloroute äusseres Wasseramt eine neue Anlage in Planung, weshalb auf eine B+R-Anlage beim McDonald's verzichtet werden kann.

Zudem wird die Bushaltestelle Juraplatz als möglicher Standort vorgeschlagen. Aus Sicht der Projektverfasser liegt diese Haltestelle aber zu nahe am Stadtrand und damit zu nahe bei den wichtigen Zielen. Es ist wenig wahrscheinlich, dass jemand mit dem Velo 500 m fährt, ab dort für eine Distanz von weniger als einem Kilometer den Bus benutzt, anschliessend von der Bushaltestelle Nord zu Fuss zu den Perronanlagen des Hauptbahnhofes läuft und dann auf den Zug umsteigt. Zudem können bei der heutigen Haltestelle zumindest einzelne Velos gedeckt abgestellt werden (im Inventar aber nicht B+R-Anlage erfasst).

8.4 Massnahmen Hauptbahnhof Solothurn

- **Bahnhofseite Nord (SBB)**

Im Mai 2010 wurde die Velostation Solothurn mit folgendem Angebot in Betrieb genommen:

- 160 Plätze bewacht und gebührenpflichtig
- 430 Plätze unbewacht und kostenlos
- Total ~ 590 Plätze

Die Anlage hat sich bestens bewährt ist bereits sehr gut ausgelastet. Wenig attraktiv ist allerdings die Zugänglichkeit für die Siedlungsgebiete südlich der Gleisanlagen (südwestliche Quartiere Zuchwil und nördliche Quartiere Biberist). Die Querung des Hauptbahnhofes für Zweiräder ist nach wie vor unbefriedigend gelöst.



Im Endzustand sollen im Bereich Bahnhof Nord (inkl. der Abstellplätze in der Niklaus Konrad-Strasse, Waffenplatzstrasse etc.) insgesamt ca. 1'150 unter- und oberirdische Abstellplätze zur Verfügung gestellt werden. Diese Anzahl ist angesichts der heutigen Nachfrage mittelfristig unbedingt zu realisieren.

- **Bahnhofseite Süd (RBS)**

Heute werden ca. 200 B+R-Plätze zur Verfügung gestellt. Die Nachfrage übersteigt das Angebot deutlich. Es ist deshalb unbedingt anzustreben und auch vorgesehen, das heutige Angebot entsprechend der festgestellten Nachfrage quasi zu verdoppeln. Insgesamt ist ein Bedarf von mindestens ca. 350 Abstellplätzen vorhanden, wobei die spezifischen Bedürfnisse und Platzverhältnisse für Roller und Mofas zu berücksichtigen sind. Sinnvolle Ausbaumöglichkeiten könnten sich mit allfälligen RBS-Gleisrückbauten ergeben.

Gemäss RBS sind ein Ausbau und eine Modernisierung der Zweiradabstellanlagen geplant. Ein konkretes Projekt liegt aber noch nicht vor. Seitens RBS ist auch keine Gesamtplanung des Areals unter Einbezug einer Velostation zum jetzigen Zeitpunkt vorgesehen.

Aufgrund des ausgewiesenen Bedarfs ist aber auch auf der Bahnhofseite Süd eine Velostation sinnvoll und zweckmässig. Zusammen mit der bereits realisierten Velostation Nord könnten durchaus sinnvolle Synergien entstehen.

Es wird deshalb empfohlen – analog dem Vorgehen bei der Velostation auf der Bahnhofseite Nord – in enger Zusammenarbeit unter den Akteuren Kanton Solothurn, Stadt Solothurn, Repla RSU und dem RBS eine Arbeitsgruppe einzusetzen, welche eine Gesamtplanung "Bahnhofseite Süd" einleitet und in Angriff nimmt.

9 Bedarfsermittlung und Empfehlungen zu P+R

Nachfolgend werden die P+R-Anlagen bei den Bahnstationen behandelt. Der Hauptbahnhof Solothurn wird in einem separaten Kapitel behandelt.

9.1 Bahnstationen innerhalb Perimeter (ohne Hauptbahnhof Solothurn)

Die nachfolgende Tabelle zeigt zusammenfassend die Empfehlungen der Begleitgruppe. Die Begründungen für die Aussagen und Empfehlungen können für jede Station im Anhang B nachgelesen werden.

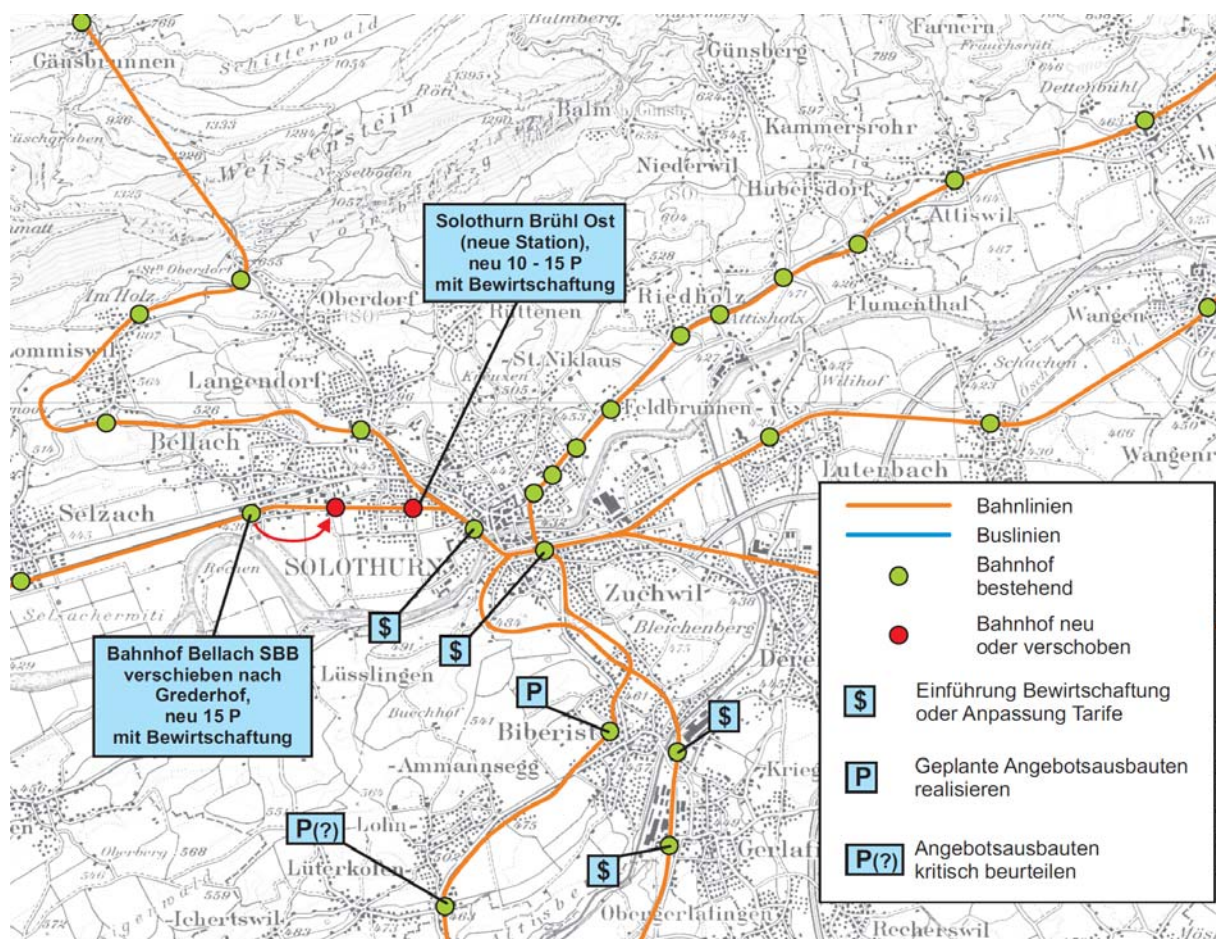
Bahnstation	TU	Empfehlung
Bellach (neue Lage Grederhof)	SBB	15 geplante P+R-Plätze realisieren. Längerfristige Erweiterung planerisch sicherstellen.
Solothurn Brühl Ost	SBB	Geplante Anzahl P+R-Plätze von 25 auf maximal 10 bis 15 reduzieren. Bewirtschaftung an allen Wochentagen.
Solothurn West	SBB	Bestehendes Angebot beibehalten, keine weiteren Ausbauten vorsehen. Tarif Tageskarte auf Niveau der oberirdischen, städtischen Parkplätze anheben.
Luterbach	SBB	Kurz- bis mittelfristig kein Ausbaubedarf. Vorhandene Reserven für längerfristige Ausbaumassnahmen reservieren.
Deitingen	SBB	Kurz- bis mittelfristig kein Ausbaubedarf. Vorhandene Reserven für längerfristige Ausbaumassnahmen reservieren.
Gerlafingen	BLS	Kurz- bis mittelfristig kein Ausbaubedarf. Vorhandenen Reserven für längerfristige Ausbaumassnahmen reservieren. Kurzfristige Einführung Bewirtschaftung.
Biberist	BLS	Kurz- bis mittelfristig kein Ausbaubedarf. Kurzfristige Einführung Bewirtschaftung und gleichzeitige Realisierung der kostengünstigen Optimierungsmassnahmen in Absprache mit allen Akteuren und Beteiligten.
Langendorf	BLS	Kein potenzieller P+R-Standort und deshalb auch keine Massnahmenvorschläge.
Lommiswil	BLS	Status quo belassen. Keine Ausbauten und Verzicht auf Bewirtschaftung.

Bahnstation	TU	Empfehlung
Oberdorf	BLS	Spezialfall aufgrund praktisch ausschliesslich touristischer Nutzung. Konkrete Ausgestaltung der Tarife muss unter Berücksichtigung der Interessen aller Akteure (Kanton, BLS, Repla RSU, Seilbahnbetreiber, Gemeinde Oberdorf) festgelegt werden.
Biberist	RBS	Heutiges Angebot aufgrund Auslastung gerechtfertigt. Erweiterung von heute 49 auf 68 Plätze mit geplantem Gesamtumbau realisieren.
Lohn-Lüterkofen	RBS	Heutiges Angebot gerechtfertigt. Nach aktuellem Planungsstand keine Ausbauten vorgesehen. Mögliche Angebotsausbauten im Zusammenhang mit Erweiterung Landi kritisch beurteilen (Konkurrenzierung Postautolinien).
Korridor Solothurn - Flumenthal	asm	Genereller Verzicht auf Erstellung von P+R-Plätzen in diesem Korridor mit einer Ausnahme: Standort Flumenthal der asm im Zusammenhang mit Perimetererweiterung aufnehmen resp. prüfen.

Fazit und Empfehlungen:

- Der stipulierte Strategieansatz "Förderung P+R an dezentralen Standorten" wird durch die Detailbeurteilung bestätigt.
- Eine Förderung von P+R an den Bahnstationen in der Stadt Solothurn durch Schaffung zusätzlicher Angebote widerspricht den verkehrspolitischen Zielsetzungen. Auf Ausbauten beim Bahnhof Solothurn West ist zu verzichten. Die geplante Anzahl von 25 Plätzen bei der neuen Station Brühl Ost soll auf ein Minimum beschränkt werden.
- Der Tarif für eine Tagesparkkarte beim Bahnhof Solothurn West ist auf das Niveau der oberirdischen, städtischen Parkplätze anzuheben.
- Das heutige Angebot an P+R-Plätzen bei den SBB-Regionalbahnhöfen entlang der Jurasüdfusslinie (Fahrplanfeld 410) ist bis auf weiteres ausreichend. Die vorhandenen Reserven für allfällige Erweiterungen sollen aber freigehalten werden, da mit einem gänzlich neuen Angebotskonzept auf der Schiene mit dem Projekt BAHN2030 eine höhere Nachfrage nach P+R-Plätzen bei diesen Bahnhöfen erwartet werden kann.
- Bei den BLS-Bahnhöfen Gerlafingen und Biberist ist die Bewirtschaftung so rasch als möglich einzuführen.
- Die geplanten Angebotsausbauten bei der RBS-Station Biberist sind zu realisieren. Allfällige Erweiterungen in Lohn-Lüterkofen sind jedoch kritisch zu beurteilen bzw. zu überprüfen.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Bahnstationen (bestehende und neu geplante resp. verschobene) sowie die vorgeschlagenen P+R-Massnahmen in einer Übersicht:



9.2 Hauptbahnhof Solothurn

Heute sind 142 bewirtschaftete Parkplätze als Provisorium vorhanden. Wie viele Plätze mittel- bis längerfristig vorgesehen sind, ist nicht bekannt (z. B. aufgrund einer konkreten Gesamtplanung Nutzung/Überbauung "Solothurn Hauptbahnhof Ost"), d.h. eine konsolidierte Gesamtplanung liegt noch nicht vor. Bezüglich Eignung beurteilt die Begleitgruppe den Hauptbahnhof Solothurn anhand der definierten Kriterien wie folgt:

- **ÖV-Angebot**
Zentraler Verkehrsknotenpunkt. Fernverkehrsverbindungen Richtung Olten / Zürich / Basel / Luzern und Biel / Westschweiz sowie RegioExpress Richtung Bern. Regionalzugsverbindungen in alle Richtungen. Busverbindungen von/nach allen Richtungen.
- **Einzugsgebiete / Potenziale**
Gesamter Agglomerationsbereich inkl. angrenzender Gemeinden auch aus dem Kanton Bern (festgestellt anhand Herkunft der Bezüger von Monats- und Jahreskarten).
- **Konkurrenzierung von ÖV-Zubringerlinien**
Mittel. Im Prinzip sind alle Agglomerationsgemeinden gut mit Bus oder Regionalbahn erschlossen. Trotzdem bestehen örtliche Erschliessungslücken auch in der Stadt Solothurn und P+R an Bushaltestellen steht nicht zur Diskussion.

- Örtliche Verhältnisse
Platz für P+R-Plätze vorhanden.
- Gefahr von Missbrauch
Mittel. Der Tagestarif ist zwar immer noch zu günstig (CHF 8.-). Da der Zugang zur Innenstadt aufgrund der Lage der P+R-Plätze mit einem längeren Fussweg verbunden ist, wird die Konkurrenzierung der übrigen Parkplätze in der Stadt Solothurn (Parkhäuser und oberirdische Parkplätze) bezüglich Freizeit-/Einkaufsverkehr als eher klein beurteilt. Im Umfeld des Hauptbahnhofes befinden sich aber auch zahlreiche Arbeitsplätze, welche durch die Parkplätze am Hauptbahnhof sehr gut für den MIV erschlossen sind.

Die Begleitgruppe hat daraus folgende Schlussfolgerungen und Empfehlungen abgeleitet:

- Dass am Hauptbahnhof Solothurn aufgrund der Verkehrsgunst P+R-Plätze angeboten werden sollen, ist unbestritten. Trotz der guten örtlichen und zeitlichen ÖV-Erschliessung der Agglomerations- und Umlandgemeinden durch ÖV-Zubringerlinien (BLS, BSU, RBS und asm) existieren Siedlungsgebiete, welche nicht mit einem ÖV-Feinverteiler erschlossen sind.
- Aktuell sind 96 Monats- und Jahresdauerkarten gelöst. Davon stammen ca. 40 Benutzer (~ 40%) aus den Gemeinden Solothurn, Bellach, Derendingen, Luterbach und Riedholz. Es ist fraglich, ob es sinnvoll ist, diesen Benutzern trotz dem guten Angebot auf den ÖV-Zubringerlinien unbeschränkt P+R-Plätze am HB Solothurn zur Verfügung zu stellen.
- Die Tarife für Tageskarten sind zu günstig. Sie sollten auf das Niveau der oberirdischen, städtischen Parkplätze angehoben werden. Inwieweit seitens SBB bereits Lösungsansätze gegen Fremdnutzung/Missbrauch angedacht sind, ist nicht Gegenstand des vorliegenden Berichtes.
- Die heutige Anzahl Parkplätze (142) ist zu hoch und steht zum Teil im Widerspruch mit den verkehrspolitischen Zielsetzungen (siehe Kap. 4.2). Eine Beschränkung auf beispielsweise max. 100 Plätze scheint sinnvoll und entspricht ungefähr der heutigen Anzahl P+R-Plätze im "nationalen" Bahn-Knotenpunkt Olten. P+R soll an den dezentralen Standorten gefördert werden (z. B. Bellach oder Biberist). Nur so kann vermieden werden, dass potenzielle P+R-Kunden im Agglomerationsperimeter die städtischen Einfallsachsen nicht unnötig belasten.

Die Empfehlungen der Begleitgruppe wurden in der Vernehmlassung im Grundsatz mehrheitlich unterstützt. Erwartungsgemäss ergeben sich unterschiedliche Meinungen zur Anzahl der P+R-Plätze. Mit der empfohlenen Reduktion auf ca. 100 Plätze sind mit Ausnahme der Umlandgemeinde Lohn-Ammannsegg sowie der Kernstadt Solothurn alle einverstanden¹⁴. Auch die kantonalen Ämter haben keine grundsätzlichen Einwendungen zur Reduktion des Angebotes auf ca. 100 Plätze resp. unterstützen die Empfehlung z. T. sogar ausdrücklich.

Wie viele P+R-Plätze letztlich erstellt werden, ist ein verkehrspolitischer Entscheid und liegt nicht in der Entscheidkompetenz der Begleitgruppe. Die Begleitgruppe hat ihre Empfehlung formuliert und weist nochmals darauf hin, dass unabhängig der konkreten Parkplatzzahl mit Tarifmassnahmen zumindest Fremdnutzung/Zweckentfremdung bei den Tagesparkkarten unbedingt

¹⁴ Aus Sicht der Stadt Solothurn soll das heutige Angebot mindestens erhalten bleiben. Fremdnutzung und Missbrauch soll durch Tarifierpassungen und -bereinigungen unterbunden werden.

verhindert werden muss. Die getroffenen Massnahmen der Transportunternehmungen zur Fremdnutzung von Dauerparkplätzen (Tarifharmonisierung, siehe Kap. 5.2) werden unterstützt.

9.3 Bahnstationen ausserhalb Perimeter Agglomerationsprogramm

Bereits in Kap. 2 wurde darauf hingewiesen, dass bei Bedarf in einer späteren Bearbeitungsphase auch in Gemeinden, die nicht im Perimeter des Agglomerationsprogramms Solothurn liegen, Massnahmen zur Förderung von P+R und B+R-Anlagen geprüft werden.

An dieser Stelle sollen 3 Bahnstationen speziell erwähnt werden: Selzach, Bettlach und Flumenthal. Aufgrund der Siedlungsstruktur und der Topographie scheint es sinnvoll, P+R an diesen 3 Stationen zu fördern. Im Falle Bettlach ist allerdings zu berücksichtigen, dass per Fahrplan 2010 ein Ortsbus eingeführt wurde (BGU-Linie 31).

ANHANG

A Bestandesaufnahme/Inventar 2009

Bestandesaufnahme Stand August 2011

1* bewirtschaftet

2* nicht bewirtschaftet

Betreiber	Station/Haltestelle	Angebot 2007		
		P+R		B+R
		1*	2*	
SBB	Bellach	8	0	20
	Deitingen	8	0	115
	Luterbach-Attisholz	16	0	60
	Solothurn Hauptbahnhof	142	0	~ 700
	Solothurn West	69	0	80
BLS	Biberist	0	17	50
	Gerlafingen	0	19	110
	Im Holz	0	0	20
	Langendorf	0	0	30
	Lommiswil	0	12	30
	Solothurn West	siehe SBB		
	Oberdorf	114	0	0
RBS	Ammannsegg	Station nicht mehr bedient		
	Biberist	49	0	120
	Bleichenberg	Station nicht mehr bedient		
	Lohn-Lüterkofen	110	0	50
	Solothurn RBS	42	0	180
asm	Bei den Weihern	0	0	20
	Feldbrunnen	0	0	15
	Hinteres Riedholz	0	5	20
	Riedholz	0	0	20
	Solothurn, Baseltor	0	0	0
	St. Katharinen	0	0	0
	Sternen	0	0	0
BSU	Ammannsegg, Schulhausstrasse	0	0	0
	Bellach Zielweg	0	0	0
	Bellach, Franziskanerhof	0	0	9
	Bellach, Gärisch	0	0	0
	Bellach, Hübeli	0	0	0
	Bellach, Hüslershof	0	0	0
	Bellach, Rütli	0	0	0
	Bellach, Schulhaus	0	0	0
	Bellach, Tell	0	0	0
	Bellach, Turmstrasse	0	0	0
	Bellach, Wallierenweg	0	0	0
	Bellach, Weiher	0	0	0
	Biberist, Aesplistrasse	0	0	0
	Biberist, Bernstrasse	0	0	10
	Biberist, Bleichenbergstrasse	0	0	0
	Biberist, Bromegg	0	0	0
	Biberist, Emmenbrücke	0	0	0
	Biberist, Enge	0	0	0
	Biberist, Kaiserstrasse	0	0	0
	Biberist, Post	0	0	10
	Biberist, St. Elisabeth	0	0	0
	Biberist, St. Urs	0	0	0
	Biberist, Waldstrasse	0	0	0
	Derendingen, Freiheit	0	0	0
	Derendingen, Kreuzplatz	0	0	10
	Derendingen, Linde	0	0	5
	Derendingen, Löhr	0	0	0

Bestandesaufnahme Stand August 2011

1* bewirtschaftet

2* nicht bewirtschaftet

Betreiber	Station/Haltestelle	Angebot 2007		
		P+R		B+R
		1*	2*	
BSU	Derendingen, Mühle	0	0	5
	Derendingen, Pestalozziplatz	0	0	10
	Derendingen, Ritterplatz	0	0	10
	Gerlafingen, Dorfzentrum	0	0	0
	Gerlafingen, Eisenhammer	0	0	0
	Gerlafingen, Fluryhof	0	0	0
	Gerlafingen, Sonnenfeld	0	0	0
	Halten, Ausserdorf	0	0	0
	Halten, Käserei	0	0	0
	Kriegstetten, Dorfplatz (Coop)	0	0	60
	Kriegstetten, Subingenstrasse	0	0	22
	Langendorf, Chutz	0	0	0
	Langendorf, Ladendorf	0	0	0
	Langendorf, Sunnerain	0	0	0
	Lohn, Dorf	0	0	0
	Lohn, Kirche	0	0	0
	Luterbach, Bahnhof Nordseite	0	0	0
	Luterbach, Gemeindehaus	0	0	0
	Luterbach, Kraftwerk	0	0	0
	Luterbach, Ref. Kirche	0	0	0
	Oberdorf, Dorfplatz	0	0	0
	Oberdorf, Endhalt	0	0	9
	Oberdorf, Mühlebrücke	0	0	0
	Obergerlafingen	0	0	0
	Recherswil, Dorf	0	0	24
	Recherswil, Freiheit	0	0	40
	Rüttenen, Brüggmoos	0	0	0
	Rüttenen, Dorf	0	0	10
	Rüttenen, Endhalt	0	0	0
	Rüttenen, Grünegg	0	0	0
	Solothurn, Amthausplatz	0	0	0
	Solothurn, Baseltor	0	0	0
	Solothurn, Bergstrasse	0	0	0
	Solothurn, Brühl	0	0	0
	Solothurn, Brunngraben	0	0	0
	Solothurn, Casablanca	0	0	0
	Solothurn, Gibelinstrasse	0	0	0
	Solothurn, Grenchenstrasse	0	0	0
	Solothurn, Hubelmatt	0	0	0
	Solothurn, Industriestrasse	0	0	0
	Solothurn, Kantonsschule	0	0	0
	Solothurn, Obach	0	0	0
	Solothurn, Postplatz	0	0	0
	Solothurn, Roamer	0	0	0
	Solothurn, Schiffländte	0	0	0
	Solothurn, Schöngrünstrasse	0	0	0
	Solothurn, Schwimmbad	0	0	0
	Solothurn, Sonnenpark	0	0	0
	Solothurn, Spital	0	0	0
	Solothurn, Touring	0	0	0
	Solothurn, Ulmenweg	0	0	0

Bestandesaufnahme Stand August 2011

1* bewirtschaftet

2* nicht bewirtschaftet

Betreiber	Station/Haltestelle	Angebot 2007		
		P+R		B+R
		1*	2*	
BSU	Solothurn, Vorstadt	0	0	0
	Solothurn, Wildbachstrasse	0	0	0
	Solothurn, Zentralbibliothek	0	0	0
	Solothurn,, Allmendstrasse	0	0	0
	St. Niklaus	0	0	0
	Subingen, Dorf (inkl. neue Velostat.)	0	0	30
	Subingen, Kirche	0	0	0
	Zuchwil, Aarmatt	0	0	0
	Zuchwil, Amselweg	0	0	0
	Zuchwil, Birchi	0	0	0
	Zuchwil, Buchenweg	0	0	0
	Zuchwil, Juraplatz	0	0	0
	Zuchwil, Kornfeld	0	0	0
	Zuchwil, Martinshof	0	0	0
	Zuchwil, McDonald's	0	0	0
	Zuchwil, Rainstrasse	0	0	0
	Zuchwil, Sportzentrum	0	0	0
	Zuchwil, Unterfeld	0	0	0
	Zuchwil, Zentrum	0	0	0
	PAD	Balm b. Günsberg, Post	0	0
Bei den Weihern		0	0	0
Feldbrunnen		0	0	0
Hinteres Riedholz		0	0	0
Hubersdorf, Dietrich		0	0	10
Hubersdorf, Siggern		0	0	0
Riedholz		0	0	0
Solothurn, Amthausplatz		0	0	0
Solothurn, Baseltor		0	0	0
St. Katharinen		0	0	0
Sternen		0	0	0
Total		558	53	1294

B Beurteilung Handlungsbedarf P+R an Bahnstationen

Bellach (SBB)

- Vorhandenes Angebot: 8 P (bewirtschaftet)
- Geplantes Angebot: 15 P (bewirtschaftet) + 3 Kiss+Ride Parkplätze
Mit Verschiebung Grederhof

Kriterium	Beurteilung
ÖV-Angebot am P+R-Standort	Durchgehender 30'-Takt Regionalverkehr Biel – Solothurn – Olten (am Wochenende z. T. nur 60-Takt). Keine attraktiven Anschlüsse an Fernverkehr in Solothurn und nur teilweise an RBS von/nach Bern in Solothurn. Verbesserung Anschlussituation in Solothurn voraussichtlich längerfristig nicht möglich (jüngste Äusserungen Bundesrat zu BAHN2030, Verzicht Chestenberg).
Einzugsgebiete/ Potenziale	Bescheiden von/nach Solothurn, da Regionalzüge in Solothurn keine Anschlüsse vermitteln und die Arbeitsplatzschwerpunkte in Solothurn nicht oder nur bedingt bei den Bahnstationen liegen. Umliegende Gemeinden wie beispielsweise Lommiswil oder Oberdorf verfügen über +/- gutes ÖV-Angebot von/nach Solothurn und/oder eigene P+R-Plätze. Richtung Grenchen/Biel Bedarf vorhanden, da P+R bei den Stationen in Solothurn teurer sein wird als in Bellach. Potenziale aber nicht zu überschätzen.
Konkurrenzierung von ÖV-Zubringerlinien	Richtung Solothurn klein, da bestehende Buslinien attraktiver für Zielverkehr/Quellverkehr Stadt Solothurn. Neue Station Bellach Grederhof muss mit dem Bus erschlossen werden (Anschlusspriorität Grenchen/Biel, konkrete Lösung in Diskussion). Zur Diskussion stehende Bestvariante "Schlaufenfahrt Linie 2" beispielsweise könnte in geringem Masse konkurrenziert werden.
Örtliche Verhältnisse	Durch Verschiebung und Neuplanung gute Voraussetzungen und kaum Einschränkungen.
Gefahr von Missbrauch	Nein, wenn permanent bewirtschaftet. Keine Gefahr für alternative Nutzungen.

- Empfehlung/Vorschlag
 - Am Bahnhof Bellach bestehen heute 8 P+R-Plätze. Diese sind nicht ausgelastet. Offenbar entspricht P+R in Bellach nur einem kleinen Bedürfnis.
 - Mit der Verschiebung der Bahnstation werden sich die Nachfragebedürfnisse kaum verändern, da das ÖV-Angebot auf der Schiene zumindest mittelfristig gleich bleiben wird.
 - Die bestehenden Buslinien von/nach Solothurn und die neu diskutierte Buserschliessung des Bahnhofs Bellach Grederhof werden nur unwesentlich konkurrenziert.

> Es sprechen keine Gründe gegen die Realisierung der 15 geplanten P+R-Plätze. Im Hinblick auf künftige Angebotskonzepte im Schienenverkehr auf der Jurasüdfusslinie mit BAHN2030 wird empfohlen, eine längerfristige Erweiterung des P+R-Angebotes "planerisch sicherzustellen".

Solothurn Brühl Ost (SBB)

- Vorhandenes Angebot: -
- Geplantes Angebot: 25 P (bewirtschaftet) + 5 Kiss+Ride Parkplätze
Neue Station

Kriterium	Beurteilung
ÖV-Angebot am P+R-Standort	Durchgehender 30'-Takt Regionalverkehr Biel – Solothurn – Olten (am Wochenende z. T. nur 60'-Takt). Keine attraktiven Anschlüsse an Fernverkehr in Solothurn und nur teilweise an RBS von/nach Bern in Solothurn. Verbesserung Anschlussituation in Solothurn voraussichtlich längerfristig nicht möglich (jüngste Äusserungen Bundesrat zu BAHN2030, Verzicht Chestenberg).
Einzugsgebiete/ Potenziale	Von/nach Solothurn: keine Potenziale aus anderen Gemeinden oder stadintern (Zweiraddistanz, gute Busverbindungen). Von/nach Grenchen/Biel bescheiden (potenzielle Einzugsgebiete besitzen gute Busverbindungen zum Hauptbahnhof Solothurn). Allenfalls Alternative zu "teureren" Parkplätzen in Solothurn West und am HB.
Konkurrenzierung von ÖV-Zubringerlinien	Eher gering, da Attraktivität P+R-Anlage bescheiden, weil die potenziellen Einzugsgebiete über gute Alternativen verfügen.
Örtliche Verhältnisse	Aufgrund Neuplanung kaum Einschränkungen.
Gefahr von Missbrauch	Klein, wenn permanent bewirtschaftet. Kaum Gefahr für alternative Nutzungen.

- Empfehlung/Vorschlag
 - Aus planerischer Sicht stellt die neue Station Brühl Ost grundsätzlich keinen geeigneten Standort für eine P+R-Anlage dar.
 - Die verfügbaren Flächen sollten für hochwertigere Nutzungen als für Parkplätze reserviert werden. Mit andern Worten: Es besteht die Gefahr, dass heute ungenutzte Flächen unnötig für falsche Nutzungen beansprucht werden.
 - Dass aber trotzdem ein Minimum an P+R-Plätzen zur Verfügung gestellt werden muss, ist unbestritten. Diese Parkplätze sollen aber in erster Linie z. B. für Mobility oder Mobilitätsbehinderte reserviert werden.

> Die Anzahl der geplanten 25 P+R-Plätze ist aus fachlicher Sicht zu hoch und widerspricht den verkehrspolitischen Absichten und Zielsetzungen. Es wird deshalb vorgeschlagen, die Anzahl von 25 P+R-Plätzen auf maximal 10 bis 15 Parkplätze zu reduzieren (Bewirtschaftung an allen Wochentagen). Als Tarifgrundlage können die üblichen Ansätze der SBB-Regionalzugsstationen eingesetzt werden, da aufgrund der Lage der Station nicht von einem Missbrauch ausgegangen werden muss.

Solothurn West (SBB)

- Vorhandenes Angebot: 69 P (bewirtschaftet)
- Geplantes Angebot: _____

Kriterium	Beurteilung
ÖV-Angebot am P+R-Standort	Durchgehender 30'-Takt Regionalverkehr Biel – Solothurn – Olten (am Wochenende z. T. nur 60'-Takt). Keine attraktiven Anschlüsse an Fernverkehr in Solothurn und nur teilweise an RBS von/nach Bern in Solothurn. Verbesserung Anschlusssituation in Solothurn voraussichtlich längerfristig nicht möglich (jüngste Äusserungen Bundesrat zu BAHN2030, Verzicht Chestenberg).
Einzugsgebiete/ Potenziale	Dispers, kaum einschätzbar.
Konkurrenzierung von ÖV-Zubringerlinien	Gross, da am Bahnhof Solothurn West aufgrund der heutigen Tarifierung "günstige" Parkplätze ohne Weiterfahrt mit der Bahn zur Verfügung gestellt werden. Gesamtes BSU-Netz wird konkurrenziert.
Örtliche Verhältnisse	Keine Erweiterungsmöglichkeiten.
Gefahr von Missbrauch	Gross, wird durch aktuelle Statistik SBB bestätigt (Ausgabe von lediglich 5 Dauerparkkarten).

- Empfehlung/Vorschlag
 - Mit Sicherheit soll das bestehende Angebot nicht erhöht werden.
 - Der Tagestarif ist mindestens auf das Niveau der oberirdischen, städtischen Parkplätze anzuheben.

> Da das bestehende Angebot kaum reduziert werden kann, muss mindestens mit der Tarifierung eine zweckbestimmte Benutzung herbeigeführt werden resp. der offensichtlich vorhandene Missbrauch unterbunden werden. Weitere Ausbauten wären planerisch und verkehrspolitisch falsch.

Luterbach (SBB)

- Vorhandenes Angebot: 16 P (bewirtschaftet)
- Geplantes Angebot: _____

Kriterium	Beurteilung
ÖV-Angebot am P+R-Standort	Durchgehender 30'-Takt Regionalverkehr Biel – Solothurn – Olten. Attraktive Anschlüsse an Fernverkehr in Olten. In Solothurn mindestens stündlich gute Anschlüsse RBS von/nach Bern. Umsteigemöglichkeiten auf gesamtes BSU-Netz. Umsteigemöglichkeiten auf BSU-Linie 9 von/nach Solothurn (Halbstundentakt).
Einzugsgebiete/ Potenziale	Richtung Solothurn klein (wenn das Auto benutzt wird, dann direkte Autofahrt bis Solothurn). Richtung Olten vorhanden aus den Gemeinden am Jurasüdfuss (inkl. Riedholz) und aus dem Korridor Derendingen/Kriegstetten.
Konkurrenzierung von ÖV-Zubringerlinien	Gering.
Örtliche Verhältnisse	Ausbaumöglichkeiten in beschränktem Umfang vorhanden.
Gefahr von Missbrauch	Nein.

- Empfehlung/Vorschlag
 - Das vorhandene Angebot ist ausreichend.
 - Die vorhandenen Ausbaumöglichkeiten sollen reserviert, d.h. nicht anderweitig vergeben werden.

> In Luterbach drängen sich kurz- bis mittelfristig keine Ausbaumassnahmen auf. Der Status Quo soll beibehalten werden. Die vorhandenen Reserven sind für längerfristige Ausbaumassnahmen zu reservieren.

Deitingen (SBB)

- Vorhandenes Angebot: 8 P (bewirtschaftet)
- Geplantes Angebot: _____

Kriterium	Beurteilung
ÖV-Angebot am P+R-Standort	Durchgehender 30'-Takt Regionalverkehr Biel – Solothurn – Olten. Attraktive Anschlüsse an Fernverkehr in Olten. In Solothurn mindestens stündlich gute Anschlüsse RBS von/nach Bern. Umsteigemöglichkeiten auf gesamtes BSU-Netz.
Einzugsgebiete/ Potenziale	Eher klein. In Frage kommen die Standortgemeinde selbst für Verbindungen von/nach Solothurn oder Olten sowie die umliegenden Gemeinden im Wasseramt südlich der Aare (z. B. Subingen, Derendingen oder Horriwil) für Verbindungen in erster Linie von/nach Olten.
Konkurrenzierung von ÖV-Zubringerlinien	Gering
Örtliche Verhältnisse	Ausbaumöglichkeiten vorhanden.
Gefahr von Missbrauch	Nein.

- Empfehlung/Vorschlag
 - Das vorhandene Angebot ist ausreichend.
 - Die vorhandenen Ausbaumöglichkeiten sollen reserviert, d.h. nicht anderweitig vergeben werden.

> In Deitingen drängen sich kurz- bis mittelfristig keine Ausbaumassnahmen auf. Der Status Quo soll beibehalten werden. Die vorhandenen Reserven sind für längerfristige Ausbaumassnahmen zu reservieren.

Gerlafingen (BLS)

- Vorhandenes Angebot: 19 P (nicht bewirtschaftet)
- Geplantes Angebot: _____

Kriterium	Beurteilung
ÖV-Angebot am P+R-Standort	60'-Takt von/nach Bern und Solothurn mit Verdichtungen zum 30'-Takt in Hauptverkehrszeiten. Anschlüsse in Solothurn auf Fernverkehr von/nach Zürich und Biel sowie auf verschiedene Regionalzüge. Fernverkehrsanschlüsse in Bern von/nach allen Richtungen (Einbindung in Fernverkehrsknoten zur Minute 00). Ausbau zum 30'-Takt mit nächster Teilergänzung S-Bahn Bern vorgesehen (ob überhaupt und wann aber zur Zeit noch offen und ebenfalls abhängig davon, ob das Fernverkehrsangebot in Solothurn auf einen 15/45er-Knoten hin entwickelt werden kann.
Einzugsgebiete/ Potenziale	Eher klein von/nach Solothurn, da in dieser Richtung für alle potenziellen Gemeinden gute Busangebote bestehen. Potenziale von/nach Burgdorf/Bern sind grösser einzuschätzen, da diese Verbindung für das gesamte "Wasseramt Süd-Ost" die schnellste Verbindung von/nach Burgdorf/Bern darstellt.
Konkurrenzierung von ÖV-Zubringerlinien	Gering.
Örtliche Verhältnisse	Ausbaumöglichkeiten vorhanden.
Gefahr von Missbrauch	Nein.

- Empfehlung/Vorschlag
 - Das heutige Angebot reicht vorläufig aus.
 - Die Nachfrage nach P+R-Plätzen könnte steigen, wenn die S44 ab Burgdorf mittelfristig durchgehend im Halbstundentakt bis Gerlafingen (resp. Solothurn) verkehrt.

- > In Gerlafingen drängen sich kurz- bis mittelfristig keine Ausbaumassnahmen auf. Der Status Quo soll beibehalten werden. Die vorhandenen Reserven sind für längerfristige Ausbaumassnahmen in Abhängigkeit der Entwicklung des Schienenangebotes zu reservieren.
 - > Die geplante Bewirtschaftung soll so rasch als möglich eingeführt werden. Es sollen die zwischen der BLS und RBS harmonisierten Tarife zur Anwendung gelangen.

Biberist (BLS)

- Vorhandenes Angebot: 17 P (nicht bewirtschaftet)
- Geplantes Angebot: _____

Kriterium	Beurteilung
ÖV-Angebot am P+R-Standort	60'-Takt von/nach Bern und Solothurn mit Verdichtungen zum 30'-Takt in Hauptverkehrszeiten. Anschlüsse in Solothurn auf Fernverkehr von/nach Zürich und Biel sowie auf verschiedene Regionalzüge. Fernverkehrsanschlüsse in Bern von/nach allen Richtungen (Einbindung in Fernverkehrsknoten zur Minute 00). Ausbau zum 30'-Takt mit nächster Teilergänzung S-Bahn Bern vorgesehen (ob überhaupt und wann aber zur Zeit noch offen und ebenfalls abhängig davon, ob das Fernverkehrsangebot in Solothurn auf einen 15/45er-Knoten hin entwickelt werden kann.
Einzugsgebiete/ Potenziale	Eher klein von/nach Solothurn, da in dieser Richtung für alle potenziellen Gemeinden gute Busangebote bestehen. Potenziale von/nach Burgdorf/Bern sind ebenfalls als eher gering einzuschätzen, da die Einwohner aus den potenziellen Einzugsgebieten eher die P+R-Anlagen in Gerlafingen oder Wiler aufsuchen.
Konkurrenzierung von ÖV-Zubringerlinien	Gering.
Örtliche Verhältnisse	Platzverhältnisse beschränkt. Mit Neuordnung könnten durch einfache Massnahmen (Ummarkierung) ca. 24 P+R-Plätze geschaffen werden.
Gefahr von Missbrauch	Im Zusammenhang mit der Nutzung Kulturarena sicher vorhanden. Zeitliche Gesetzmässigkeiten lassen aber eine Mehrfachnutzung durchaus zu.

- Empfehlung/Vorschlag
 - Das heutige Angebot reicht vorläufig aus.
 - Die Nachfrage nach P+R-Plätzen könnte steigen, wenn die S44 ab Burgdorf mittelfristig durchgehend im Halbstundentakt zwischen Solothurn und Burgdorf verkehrt.
 -

- > Bei der BLS-Station Biberist drängen sich kurz- bis mittelfristig keine Ausbaumassnahmen auf.
- > Die geplante Bewirtschaftung soll so rasch als möglich eingeführt werden. Es sollen die zwischen der BLS und RBS harmonisierten Tarife zur Anwendung gelangen. Im Zusammenhang mit der Einführung der Bewirtschaftung sollen die erwähnten, kostengünstigen Optimierungsmassnahmen realisiert werden. Das Bewirtschaftungskonzept ist mit den Betreibern der Kulturarena und der Gemeinde Biberist abzusprechen.

Langendorf (BLS)

- Vorhandenes Angebot: 0 P (alle Plätze an Migros vermietet)
- Geplantes Angebot: _____

Kriterium	Beurteilung
ÖV-Angebot am P+R-Standort	Siehe Empfehlungen/Vorschlag in Kap. 9.1 (Beachte: Die Infrastrukturanlagen gehören der BLS. Der Betrieb der Linie Solothurn – Moutier wird seit Fahrplanwechsel Dezember 2010 von der SBB abgewickelt.)
Einzugsgebiete/ Potenziale	
Konkurrenzierung von ÖV-Zubringerlinien	
Örtliche Verhältnisse	
Gefahr von Missbrauch	

- Empfehlung/Vorschlag
 - Die BLS-Station Langendorf ist grundsätzlich nicht geeignet als P+R-Standort. Dies zeigt die Erfahrung und ist deshalb auch der Grund dafür, weshalb die heute vorhandenen Parkplätze bereits an die Migros vermietet sind.
 - Es ist auch nicht absehbar, dass die BLS-Station Langendorf aufgrund von Angebotsverbesserungen bezüglich ÖV-Angebot oder strukturellen Änderungen als P+R-Standort an Bedeutung gewinnt.

- > Es liegt in der Verantwortung der BLS, die vorhandenen Flächen möglichst kommerziell zu vermarkten.
 - > Es kann aber sicher nicht Aufgabe des Kantons sein, an diesem Ort P+R mit öffentlichen Mitteln zu unterstützen resp. zu subventionieren. Dies aus folgenden Überlegungen:
 - Die Einzugsgebiete sind marginal.
 - Die Korridore Oberdorf – Langendorf – Solothurn und Bellach – Solothurn verfügen über sehr gute Busverbindungen von/nach Solothurn.
 - Beim Migros Langendorf stehen im Prinzip "Gratisparkplätze" zur Verfügung, die auch mit einem etwas längeren Fussmarsch zur BLS-Station bedeutend günstiger sind, als im Falle der üblichen Tarifierung für offizielle P+R-Plätze.

Lommiswil (BLS)

- Vorhandenes Angebot: 12 P (nicht bewirtschaftet)
- Geplantes Angebot: _____

Kriterium	Beurteilung
ÖV-Angebot am P+R-Standort	Siehe Empfehlungen/Vorschlag (Beachte: Die Infrastrukturanlagen gehören der BLS. Der Betrieb der Linie Solothurn – Moutier wird seit Fahrplanwechsel Dezember 2010 von der SBB abgewickelt.)
Einzugsgebiete/ Potenziale	
Konkurrenzierung von ÖV-Zubringerlinien	
Örtliche Verhältnisse	
Gefahr von Missbrauch	

- Empfehlung/Vorschlag
 - Das Einzugsgebiet beschränkt sich im Prinzip auf die Gemeinde Lommiswil.
 - Jede Autofahrt nach Solothurn, die mit einem P+R-Platz bei der BLS-Station Lommiswil vermieden werden kann, ist zu begrüssen.
 - Es gibt deshalb keinen Grund, potenzielle P+R-Kunden mit Parkplatz-Benutzungsgebühren zu belasten resp. zu bestrafen.

- | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> > Grundsätzlich ist es richtig, dass in Lommiswil P+R-Plätze angeboten werden. > Auf eine Erhebung von Gebühren kann verzichtet werden. > Letztlich werden keine ÖV-Zubringerlinien konkurrenziert. Im Gegenteil: Die BLS kann von zusätzlichen Kunden (auch wenn mengenmässig klein) profitieren. |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Oberdorf (BLS)

- Vorhandenes Angebot: 114 P (zur Zeit nicht bewirtschaftet)
- Geplantes Angebot: ???

Kriterium	Beurteilung
ÖV-Angebot am P+R-Standort	Spezialfall aufgrund praktisch ausschliesslich touristischer Nutzung.
Einzugsgebiete/ Potenziale	
Konkurrenzierung von ÖV-Zubringerlinien	
Örtliche Verhältnisse	
Gefahr von Missbrauch	

- Empfehlung/Vorschlag

- > Wegen der primär touristischen Nutzung des Parkplatzes in Oberdorf ist eine separate Tarifierung weiterhin sinnvoll.
- > Die konkrete Ausgestaltung der Tarife muss unter Berücksichtigung der Interessen aller Akteure (Kanton, BLS, Repla RSU, Seilbahnbetreiber, Gemeinde Oberdorf und PostAuto als Betreiber der Seilbahnersatz-Linie 13) festgelegt werden.

Solothurn Hauptbahnhof (RBS)

- Vorhandenes Angebot: 42 P (bewirtschaftet)
- Geplantes Angebot: _____

Kriterium	Beurteilung
ÖV-Angebot am P+R-Standort	Zentraler Verkehrsknotenpunkt. Fernverkehrsverbindungen Richtung Olten/Zürich/Basel/Luzern und Biel/Westschweiz sowie RE Richtung Bern. Regionalzugsverbindungen in alle Richtungen.
Einzugsgebiete/ Potenziale	Gesamter Agglomerationsbereich inkl. angrenzende Gemeinden auch aus dem Kanton Bern.
Konkurrenzierung von ÖV-Zubringerlinien	Mittel. Im Prinzip sind alle Agglomerationsgemeinden gut mit Bus oder Regionalbahn erschlossen, trotzdem bestehen örtliche Erschliessungslücken und P+R an Bushaltestellen steht nicht zur Diskussion.
Örtliche Verhältnisse	Ev. Platz für zusätzliche P+R-Plätze im Zusammenhang mit Gleisrückbauten vorhanden.
Gefahr von Missbrauch	Vorhanden. Parkplätze werden sicher zu einem Teil für Konsumation der Angebote im benachbarten Hochhaus missbraucht (z.B. Einkaufsverkehr Denner, Besuch von Arztpraxen etc.).

- Empfehlung/Vorschlag
 - Das heutige Angebot soll nicht erhöht werden.
 - Falls im Zusammenhang mit Gleisrückbauten nutzbare Flächen entstehen, sind diese für B+R zu reservieren.
 - Zumindest die Tagesstarife könnten angehoben werden.

> Das heutige Angebot an P+R-Plätzen soll erhalten, aber nicht weiter ausgebaut werden. Eine Tarifvereinheitlichung mit den SBB-Parkplätzen auf der Nordseite ist anzustreben.

Biberist (RBS)

- Vorhandenes Angebot: 49 P (bewirtschaftet)
- Geplantes Angebot: 68 P (bewirtschaftet)

Kriterium	Beurteilung
ÖV-Angebot am P+R-Standort	Durchgehender Halbstundentakt S8/RE von/nach Solothurn und Bern mit lastrichtungsabhängiger Viertelstundentaktverdichtung in den Hauptverkehrszeiten (am Morgen nach Bern, am Abend von Bern). BSU-Linie 6 (Solothurn Sonnenpark – Biberist RBS) im Halbstundentakt mit guten Anschlüssen von/nach Bern.
Einzugsgebiete/ Potenziale	Schwierig abschätzbar, aber vermutlich relativ gross (Indiz: Anlage heute vollständig ausgelastet). Sicher für grosse Teile des Wasseramtes attraktiv für Beziehungen von/nach Bern.
Konkurrenzierung von ÖV-Zubringerlinien	Gering
Örtliche Verhältnisse	Im Zusammenhang mit Doppelspurausbau Biberist – Lohn und Verschiebung Station Biberist sind neu 68 Parkplätze vorgesehen (Plangenehmigungsverfahren PVG läuft).
Gefahr von Missbrauch	Nein.

- Empfehlung/Vorschlag
 - P+R-Plätze in Biberist RBS sind grundsätzlich sinnvoll.
 - Dass ein Bedürfnis vorhanden ist, wird durch die heutige Auslastung deutlich belegt.

- | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> > Die RBS-Station Biberist ist grundsätzlich ein geeigneter P+R-Standort, insbesondere für die Verkehrsbeziehungen von/nach Bern. > Das heutige Angebot ist mehr als gerechtfertigt. > Es spricht nichts gegen die vorgesehene Erweiterung des Angebotes im Zusammenhang mit den geplanten Um-/Ausbaumassnahmen von heute 49 auf neu 68 Plätze. |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Lohn-Lüterkofen (RBS)

- Vorhandenes Angebot: 110 P (bewirtschaftet)
- Geplantes Angebot: _____

Kriterium	Beurteilung
ÖV-Angebot am P+R-Standort	<p>Durchgehender Halbstundentakt S8/RE von/nach Solothurn und Bern mit Viertelstundentaktverdichtung am Abend von Bern.</p> <p>BSU-Linie 3 (Bellach Breitfeld – Lohn-Lüterkofen RBS) im Halbstundentakt mit guten Anschlüssen von/nach Bern.</p> <p>Postautolinien 885 (Messen – Lohn-Lüterkofen RBS) und 886 (Schnottwil – Lohn-Lüterkofen RBS) mit Umsteigemöglichkeiten von/nach Bern und Solothurn. Minimalangebot mit je ca. 10 Kurspaaren.</p>
Einzugsgebiete/ Potenziale	Gross (durch frühere Nummernschilderhebung RBS belegt). Insbesondere attraktiv für den gesamten Bucheggberg, die Gemeinden im Aaretal und weite Teile des Wasseramtes.
Konkurrenzierung von ÖV-Zubringerlinien	<p>Mittel (Postautolinien 885 und 886). Diese beiden Linien sind zwar sehr ausgeprägt auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Im 2010 wurde allerdings das Angebot weiter ausgebaut und vor allem bis 20 Uhr ausgedehnt und damit auch für Pendler wesentlich attraktiver gestaltet.</p> <p>Mit Ausdehnung Angebot im 2010 auf den Postautolinien stellt die P+R-Anlage in Lohn-Lüterkofen durchaus eine Konkurrenzierung für den Pendler- und Freizeitverkehr dar.</p>
Örtliche Verhältnisse	Heute keine Ausbaumöglichkeiten vorhanden. Im Zusammenhang mit Ausbau der Landi Lohn mittelfristig eventuell Erweiterungsmöglichkeiten.
Gefahr von Missbrauch	Gering. Freistehende Plätze werden zum Teil von Kunden der Landi benutzt. Dies aber vor allem am Wochenende. Wird vom RBS auch toleriert und entspricht letztlich einer sinnvollen Mehrfachnutzung.

- Empfehlung/Vorschlag
 - Die P+R-Plätze in Lohn-Lüterkofen RBS sind grundsätzlich sinnvoll.
 - Dass ein Bedürfnis vorhanden ist, wird durch die heutige Auslastung deutlich belegt.

- > Die RBS-Station Lohn-Lüterkofen ist grundsätzlich ein geeigneter P+R-Standort für die Verkehrsbeziehungen von/nach Bern und Solothurn.
- > Das heutige Angebot ist gerechtfertigt.

Korridor Solothurn – Flumenthal (asm)

- Vorhandenes Angebot: 0 P
- Geplantes Angebot: _____

Kriterium	Beurteilung
ÖV-Angebot am P+R-Standort	Siehe Empfehlungen/Vorschlag
Einzugsgebiete/ Potenziale	
Konkurrenzierung von ÖV-Zubringerlinien	
Örtliche Verhältnisse	
Gefahr von Missbrauch	

- Empfehlung/Vorschlag
 - Die asm-Linie zwischen Solothurn und Flumenthal kann aufgrund der Haltestellenabstände als "Tram" bezeichnet werden.
 - Die örtlichen Verhältnisse lassen mit Ausnahme der Station Flumenthal und bedingt auch Hinteres Riedholz eine Anordnung von P+R-Plätzen gar nicht zu.
 - Gestützt auf Gespräche mit allen betroffenen Gemeinden besteht kein Bedürfnis nach P+R-Plätzen.

> Auf die Erstellung von P+R-Plätzen in diesem Korridor kann verzichtet werden. Der Standort Flumenthal (ausserhalb Bearbeitungsperimeter) kann im Zusammenhang mit einer allfälligen Perimeter-Erweiterung geprüft werden.

C Berechnungsgrundlagen für Kostenschätzungen

Neuer P+R- Platz innerhalb Baugebiet

- Landerwerb Parkfläche + Manövrierfläche (Fahrgassen) ~ 20 m2 à 350.--	~7'000
- Baukosten für Kofferung, Belag, Markierung, Signalisation etc. ~ 20 m2 à 150.--	~3'000
- Total Einheitspreis / Parkplatz	~ 10'000

Neuer P+R- Platz ausserhalb Baugebiet (z.B. Landwirtschaftszone)

- Landerwerb Park- + Manövrier- + Erschliessungsfläche ~ 30 m2 à 30.--	~1'000
- Baukosten für Kofferung, Belag, Markierung, Signalisation etc. ~ 20 m2 à 150.--	~3'000
- Baukosten Zufahrt/Erschliessung ~ 10 m2 à 150.--	~1'500
- Total Einheitspreis / Parkplatz	~6'000

Einführung P+R-Bewirtschaftung auf bestehenden Parkplätzen mit Angebot bis 8 Parkplätze

- Standardgerät für 8 P (solarbetrieben)	~5'000
- Baukosten für Sockelfundament, Markierung, Signalisation	~2'000
- Total Einheitspreis / 8-er-Einheit	~7'000

Einführung P+R-Bewirtschaftung auf bestehenden Parkplätzen mit Angebot ab 17 Parkplätzen

- Standardgerät für mehr als 8 P	~12'000
- Baukosten für Sockelfundamente, Markierung, Signalisation	~5'000
- Baukosten für Stromversorgung Bewirtschaftungsgerät etc.	~3'000
- Total Einheitspreis für Einheiten ab 17 Parkplätzen	~20'000

Neuer B+R-Platz innerhalb Baugebiet inkl. Landerwerb

- Landerwerb für 6-er-Einheit (6 m2 eff. Ständer + 6 m2 Manövrierfläche) à 350.--	~4'000
- Baukosten für Kofferung, Belag, Markierung, Signalisation etc. ~ 12 m2 à 100.--	~1'000
- Veloständer inkl. Lieferung und Montage (6-er-Einheit gedeckt)	~3'000
- Total Einheitspreis 6-er-Einheit	~8'000
- Total Einheitspreis / Veloabstellplatz	~1'500

Neuer B+R-Platz auf Grundeigentum TU (exkl. Landerwerb und Baukosten Fundierung)

- Veloständer gedeckt, 6-er-Einheit, inkl. Lieferung und Montage	~3'000
- Total Einheitspreis / Veloabstellplatz	~500

Velorechen für provisorische Anlage ungedeckt

- Rechen für 5 Velos inkl. Lieferung und Montage	~350
--------------------------------------------------	-------------