

Kanton Solothurn  
Amt für Verkehr und Tiefbau

# Potenzialanalyse Bahnhofstellen Kanton Solothurn

Schlussbericht

20. Februar 2008  
5099.00 / B-080111\_Schlussbericht.doc / EK/ra

# **Potenzialanalyse Bahnhaltstellen Kanton Solothurn**

## **Schlussbericht**

### **Begleitende Arbeitsgruppe**

- Dünbier Ludwig      Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons SO (Vorsitz)
- Friedli Johannes    Regionalplanungsgruppe Solothurn und Umgebung
- Fürst Roland        Solothurner Handelskammer
- Heiri Theo            Regionalplanung Grenchen-Büren
- Henzi Kurt            Planungsgruppe Dornecker Gemeinden
- Keller Alexandre    Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons SO
- Riedi Marcus        SBB AG, Personenverkehr
- Staub Bernard        Amt für Raumplanung des Kantons SO
- Zingg Ernst          Regionalverein Olten-Gösgen-Gäu

Projektleitung            R. Affolter, dipl. Geograf  
Sachbearbeitung        E. Kämpf, dipl. Geografin

## Zusammenfassung

Das Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn liess eine Potenzialanalyse der bestehenden und potenzieller neuer Bahnhofstellen im Kanton Solothurn durchführen. Die Studie wurde von einer Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern der betroffenen regionalen Planungsgruppen und -verbände, der SBB, der Solothurner Handelskammer und des Amtes für Raumplanung begleitet. Ziel war es, eine standardisierte Bewertung des Standortpotenzials und Hinweise zur Lageoptimierung bestehender Bahnhofstellen sowie eine Evaluation und Bewertung potenzieller neuer Haltestellen zu generieren.

Mittels einer standardisierten Pauschalanalyse wurden in einer ersten Phase für alle bestehenden sowie potenziellen neuen Bahnhofstellen Potenzialpunkte generiert, welche eine einheitliche Bewertung über das gesamte Kantonsgebiet ermöglichen. Daraus resultierte eine Besten-Auswahl an Standorten, welche in einer zweiten Phase mittels Verkehrsstromanalyse einer genaueren Bewertung unterzogen wurden. Diese hatte zum Ziel, Aussagen über den potenziellen Neuverkehr unter Berücksichtigung allfälliger Verlagerungs- und Verlangsamungseffekte an den ausgewählten Standorten zu machen. Schliesslich lagen pro Haltestelle Resultate vor, anhand welcher das Nachfragepotenzial hinsichtlich einer möglichen Realisierung abgeschätzt werden kann.

In der Verkehrsstromanalyse wurden **sieben potenzielle neue Haltestellen** untersucht. Zu diesen werden von der Arbeitsgruppe folgende Schlussfolgerungen gezogen bzw. Empfehlungen abgegeben:

**Bellach Grederhof, Solothurn Brühl und Solothurn Brühl Ost:** Für den Standort Bellach Grederhof wird eine hohe Nachfragewirkung prognostiziert. Die Werte sind deutlich höher als die heutigen Ein- und Aussteigerzahlen am Bahnhof Bellach. Der Standort Bellach Grederhof in Kombination mit Brühl Ost erscheint aufgrund der prognostizierten Nachfrage als attraktiv. Bedingung für die Haltestelle Brühl Ost ist, dass das Entwicklungsgebiet Obach-Mutten (Westumfahrung) mit einbezogen wird. In der weiteren Entwicklungsplanung dieses Gebietes ist deshalb die Bahnhofstelle „Brühl Ost“ vorzusehen. Beide Bahnhofstellen werden als A-Projekte im Agglomerationsprogramm Region Solothurn mit folgender Priorisierung weiterverfolgt:

- 1) Verschiebung Bahnhof Bellach nach „Grederhof“
- 2) Realisierung „Brühl Ost“, koordiniert mit Entwicklung Solothurn West (Obach-Mutten)

**Dornach Öpfelsee:** Das Projekt soll trotz der gegenwärtig schwierigen Erschliessungsmöglichkeiten im Zusammenhang mit allfälligen grösseren Arealumnutzungen des Industriestandortes und dem vorgesehenen Anschluss von Dornach an die H18 weiterverfolgt werden. Die Realisierung des Anschlusses von Dornach an die H18, welche den Standort der Haltestelle Dornach Öpfelsee unmittelbar berührt, verbessert die Erschliessung von Dornach und Reinach durch die neue Haltestelle. „Öpfelsee“ ist als A-Projekt ins Agglomerationsprogramm Basel aufzunehmen und in die Planung des Anschlusses von Dornach an die H18 zu integrieren, mindestens ist aber der Standort bei der Planung freizuhalten.

**Grenchen Lingeriz:** Ein Haltestellenprojekt soll mittel- bis langfristig weiterverfolgt und bei der Erarbeitung des geplanten Verkehrs- und Siedlungskonzeptes der Region Grenchen mit berücksichtigt werden, sofern ein Halt betrieblich möglich ist. Zudem soll im Quartierentwicklungskonzept Lingeriz der Stellenwert einer neuen Bahnhofstelle beurteilt werden.

**Gretzenbach West und Schönenwerd Ost:** Aufgrund geringer Pendlerströme und der Nachteile durch Fahrzeitverlängerung sollen Haltestellenprojekte in diesen beiden Gemeinden nicht weiterverfolgt werden. Im Rahmen zukünftiger Überarbeitungen der Bus-Angebotskonzepte im Niederamt ist einer Verbesserung der öV-Verbindung von Gretzenbach nach Olten vermehrt Beachtung zu schenken.

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>1</b>	<b>EINLEITUNG ..... 1</b>
1.1	Problemstellung und Zielsetzung..... 1
1.2	Vorgehen..... 1
<b>2</b>	<b>PHASE I: PAUSCHALANALYSE ..... 3</b>
2.1	Methodik..... 3
2.1.1	Grundvariante (Ist-Zustand)..... 4
2.1.2	Zusatzvariante („zukünftiger Zustand“)..... 5
2.2	Auswahl der Bahnhofstellen..... 7
2.3	Resultate Grundvariante (Ist-Zustand) ..... 8
2.3.1	Haltstellen SBB ..... 8
2.3.2	Haltstellen BLS ..... 11
2.3.3	Haltstellen OeBB..... 12
2.3.4	Haltstellen RBS ..... 13
2.4	Resultate Zusatzvariante („zukünftiger Zustand“)..... 13
<b>3</b>	<b>ZWISCHENSCHRITT: BESTEN-AUSWAHL ..... 16</b>
3.1	Methodik..... 16
3.1.1	Beurteilungsraster mit „weichen“ Kriterien..... 16
3.1.2	Berechnung Netto-Zusatzpotenzial ..... 16
3.2	Resultate ..... 17
3.3	Standortblätter der potenziellen neuen Bahnhofstellen ..... 21
<b>4</b>	<b>PHASE II: VERKEHRSTROMANALYSE..... 29</b>
4.1	Methodik..... 29
4.2	Resultate ..... 29
4.3	Schlussfolgerungen und Empfehlungen der Arbeitsgruppe ..... 31
4.3.1	Grenchen Lingeriz..... 31
4.3.2	Gretzenbach West ..... 31
4.3.3	Schönenwerd Ost ..... 32
4.3.4	Dornach Öpfelsee ..... 33
4.3.5	Haltstellen zwischen Bahnhof Bellach und Solothurn ..... 34

## Verzeichnis Abbildungen

Abb. 1	Modellierung Haltestellen-Einzugsgebiet.....	3
Abb. 2	Modellierung Haltestellen-Einzugsgebiet: Gewichtung je nach Entfernung .....	5
Abb. 3	Berechnungsmethode Zusatzvariante .....	6
Abb. 4	Haltestellen SBB Linie 410 – Potenzialpunkte Grundvariante.....	8
Abb. 5	Haltestellen SBB Linie 650 – Potenzialpunkte Grundvariante.....	9
Abb. 6	Haltestellen SBB Linien 230 und 503 – Potenzialpunkte Grundvariante.....	9
Abb. 7	Haltestellen SBB Linien Thierstein und Wasseramt – Potenzialpunkte Grundvariante .....	10
Abb. 8	Haltestellen BLS (Moutier-Solothurn-Burgdorf) – Potenzialpunkte Grundvariante .....	11
Abb. 9	Haltestellen OeBB – Potenzialpunkte Grundvariante .....	12
Abb. 10	Haltestellen RBS – Potenzialpunkte Grundvariante .....	13
Abb. 11	SBB Linie 410 – Potenzialvergleich Grundvariante/Zusatzvariante .....	14
Abb. 12	SBB Linien 650, 230, 503 und übrige – Potenzialvergleich Grundvariante/Zusatzvariante.....	14
Abb. 13	Haltestellen BLS und OeBB – Potenzialvergleich Grundvariante/Zusatzvariante.....	15
Abb. 14	Sich überlagernde konzentrische Kreise – Nettopotenzialpunkte .....	17
Abb. 15	Entwicklungsgebiet Solothurn West (Obach-Mutten) .....	25
Abb. 16	Variantenbaum Haltestellen zwischen Bahnhof Bellach und Solothurn Nachfragewirkung in Mio. Personenkilometern (Pkm) pro Jahr .....	34

## Verzeichnis Tabellen

Tab. 1	Besten-Auswahl Standorte für Detailuntersuchung in Phase II.....	20
Tab. 2	Gesamtübersicht Ergebnisse Verkehrsstromanalyse .....	30
Tab. 3	Zusammenfassung Verkehrsstromanalyse für Grenchen Lingeriz.....	31
Tab. 4	Zusammenfassung Verkehrsstromanalyse für Gretzenbach West .....	31
Tab. 5	Zusammenfassung Verkehrsstromanalyse für Schönenwerd Ost .....	32
Tab. 6	Zusammenfassung Verkehrsstromanalyse für Dornach Öpfelsee .....	33

## **Verzeichnis Anhang**

ANHANG A: UNTERSUCHTE BAHNHALTESTELLEN

ANHANG B: RESULTATE POTENZIALPUNKTE GRUNDVARIANTE (RANGIERT)

ANHANG C: GESAMTRESULTATE PAUSCHALANALYSE

ANHANG D: ZWISCHENPHASE – BEURTEILUNG „WEICHER“ KRITERIEN

ANHANG E: BERECHNUNG HALTESTELLEN-NETTOPOTENZIALE

ANHANG F: ZUSÄTZLICHE ERLÄUTERUNGEN ZUR VERKEHRSSSTROMANALYSE

ANHANG G: BERECHNUNGSTABELLEN ZUR VERKEHRSSSTROMANALYSE

# 1 Einleitung

## 1.1 Problemstellung und Zielsetzung

Im Rahmen der Bestrebungen zur Optimierung des öffentlichen Schienenverkehrs, insbesondere des Regionalverkehrs, stellt sich neben Frequenz-Aspekten häufig die Frage der optimalen Lage von Bahnhofstellen. Zudem werden auch von Seiten der Städte und Gemeinden immer wieder konkrete Forderungen nach zusätzlichen Haltestellen laut, gerade auch im Zusammenhang mit den Agglomerationsprogrammen. Dem Kanton Solothurn als Besteller des öV-Angebots fehlt dabei ein einheitliches Instrument zur strategischen Planung und Bewertung bzw. Priorisierung entsprechender Begehren.

Das Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn liess daher eine Potenzialanalyse der bestehenden und potenzieller neuer Bahnhofstellen im Kanton Solothurn durchführen. Ziel der Studie war es, folgende Resultate zu generieren:

- Standardisierte Bewertung des Standortpotenzials bestehender Bahnhofstellen
- Hinweise zur Lageoptimierung bestehender Bahnhofstellen
- Evaluation und Bewertung potenzieller neuer Haltestellen

Mehrere der untersuchten potenziellen neuen Haltestellen sind als mögliche Fördermassnahmen in Agglomerationsprogrammen enthalten. Die Studie sollte genauere Hinweise zur Realisierbarkeit und Priorisierung der entsprechenden Vorhaben liefern.

## 1.2 Vorgehen

Zur Erreichung der angestrebten Ziele wurde ein phasenweises Vorgehen gewählt:

### **Phase I: Pauschalanalyse**

Mittels einer standardisierten Pauschalanalyse wurden einerseits alle bestehenden Bahnhofstellen bewertet, andererseits mögliche alternative Standorte und potenzielle neue Haltestellen evaluiert und mitbewertet. Ziel dieser Phase I war eine standardisierte Bewertung des Potenzials der einzelnen Standorte, welche eine einheitliche Bewertung über das gesamte Kantonsgebiet (und gegebenenfalls auch über die Kantonsgrenzen hinaus) ermöglicht.

### **Zwischenschritt: Besten-Auswahl**

In Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber und der begleitenden Arbeitsgruppe wurde eine Besten-Auswahl der aus der Phase I resultierenden potenziellen neuen und allenfalls auch alternativen Standorte getroffen, welche in der Phase II (Verkehrsstromanalyse) einer genaueren Bewertung unterzogen wurden.

## **Phase II: Verkehrsstromanalyse**

Die Verkehrsstromanalyse hatte zum Ziel, Aussagen über den potenziellen Neuverkehr unter Berücksichtigung allfälliger Verlagerungs- und Verlangsamungseffekte an den ausgewählten Standorten zu machen. Schliesslich lagen pro Haltestelle Resultate vor, anhand welcher das betriebswirtschaftliche Potenzial hinsichtlich einer möglichen Realisierung grob abgeschätzt werden kann.

## **Begleitende Arbeitsgruppe**

Das Projekt „Potenzialanalyse Bahnhofstellen Kanton Solothurn“ wurde von einer Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern der betroffenen regionalen Planungsgruppen und -verbände, der SBB, der Solothurner Handelskammer, des Amtes für Raumplanung und des Amtes für Verkehr und Tiefbau begleitet:

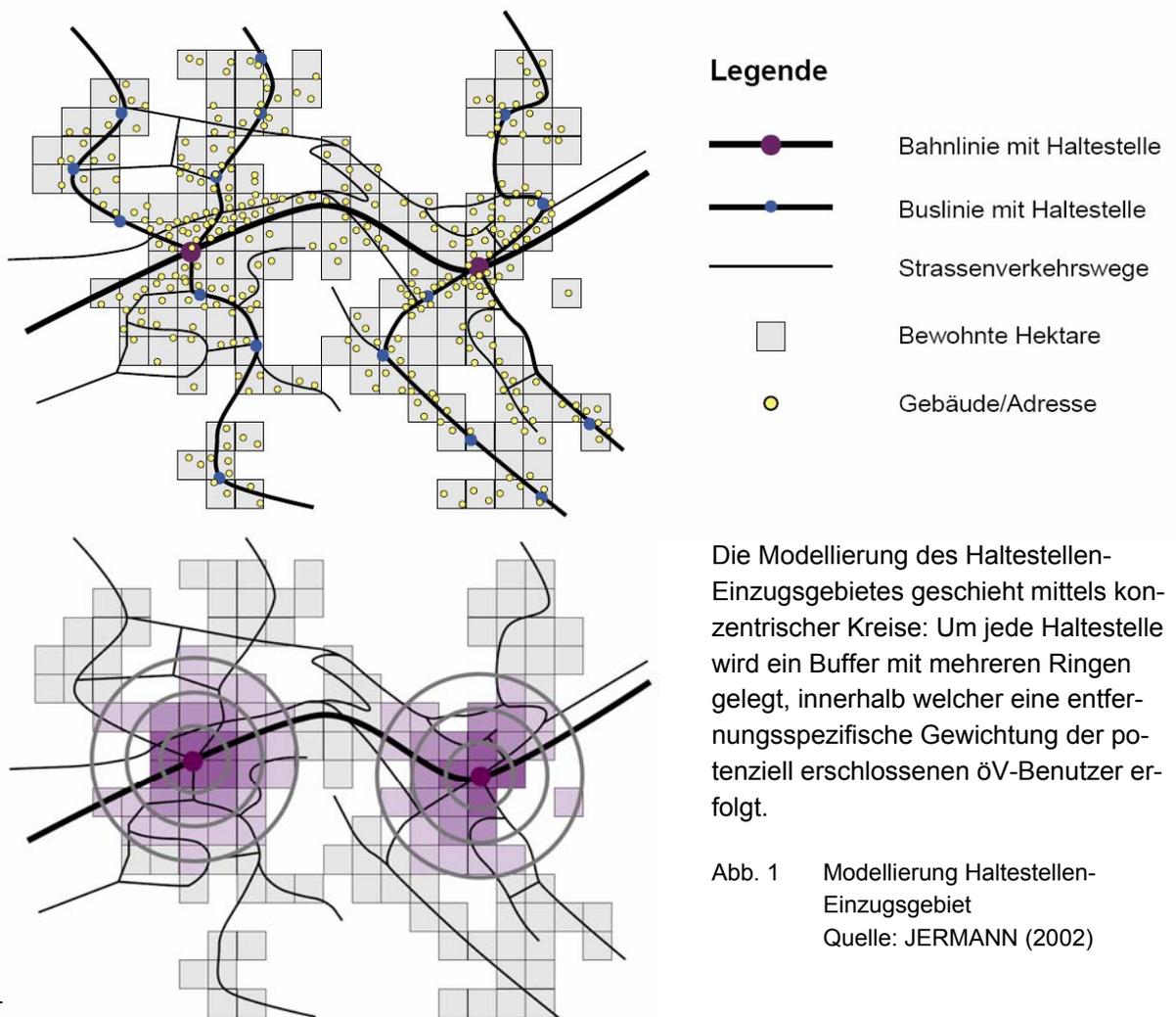
- Dünbier Ludwig      Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons SO (Vorsitz)
- Friedli Johannes    Regionalplanungsgruppe Solothurn und Umgebung
- Fürst Roland        Solothurner Handelskammer
- Heiri Theo          Regionalplanung Grenchen-Büren
- Henzi Kurt          Planungsgruppe Dornecker Gemeinden
- Keller Alexandre    Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons SO
- Riedi Marcus        SBB AG, Personenverkehr
- Staub Bernard      Amt für Raumplanung des Kantons SO
- Zingg Ernst         Regionalverein Olten-Gösgen-Gäu

## 2 Phase I: Pauschalanalyse

### 2.1 Methodik

Die Pauschalanalyse der Bahnhofstellen wird mittels geografischem Informationssystem (GIS) an einem Katalog ausgewählter statistischer Raumdaten durchgeführt. Die Analysemethodik ist auf die Vorgaben der SBB<sup>1</sup> abgestimmt und ist aus JERMANN (2000)<sup>2</sup> abgeleitet. Damit ist eine möglichst weit gehende Vergleichbarkeit der Ergebnisse gewährleistet.

Grundsätzlich wird mit der eingesetzten Methodik ein Marktpotenzial berechnet, wobei im vorliegenden Falle der Markt die potenziellen öV-Benutzer im Einzugsgebiet einer Bahnhofstelle sind:



<sup>1</sup> *Nachfragewirkung Neue Haltestellen. Beispiel Oftringen Zentrum. AP Jurasüdfuss-Ost. SBB Personenverkehr, Strategische Angebotsplanung, 1.12.2006.*

<sup>2</sup> *JERMANN J. (2000): Berechnung des Erschliessungspotenzials von Regionalverkehrslinien der SBB. Institut für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Strassen- und Eisenbahnbau (IVT), ETH Zürich, Zürich*

### 2.1.1 Grundvariante (Ist-Zustand)

Die Grundvariante der Pauschalanalyse ging hinsichtlich der eingesetzten „Marktdaten“ (potenzielle öV-Benutzer) vom Ist-Zustand aus. Die Bewertung der Haltestellen erfolgte mittels folgender statistischer Raumdaten:

- Anzahl Einwohner (Hektar-Rasterdaten Volkszählung 2000)
- Anzahl Stellenäquivalente<sup>3</sup> (Hektar-Rasterdaten Betriebszählung 2005)

Die Daten wurden aus dem solothurnischen Geografischen Informationssystem (SO!GIS) bezogen. Für die Berechnung der Haltestellen mit teilweise ausserkantonalem Einzugsgebiet bzw. der ausserkantonalen Haltestellen wurden die entsprechenden Daten der angrenzenden Kantone Bern, Basel und Aargau beschafft.

Zusätzlich zu den bestehenden Bahnhofstellen wurde das System mit potenziellen neuen Haltestellen ergänzt. Die Liste der aufzunehmenden Standorte wurde mit dem Auftraggeber abgesprochen. Sie ergab sich einerseits aus seit längerem zur Diskussion stehenden neuen Haltestellen bzw. möglicher Alternativstandorte bestehender Haltestellen; andererseits führte eine geografische Analyse der Raumdaten zu Rückschlüssen auf weitere mögliche Standorte. Für die Pauschalanalyse wurden dabei bewusst noch keine strengen Auswahlkriterien angewendet (im Sinne einer Grobevaluati- on).

Gemäss den SBB-Vorgaben wird eine dreistufige Modellierung des Haltestellen-Einzugsgebietes mit konzentrischen Kreisen vorgenommen. Um jede Haltestelle wird ein Buffer mit vier Ringen gelegt; die Distanz zwischen den Ringen beträgt 250 m. Die Raumdaten, d.h. die potenziell erschlossenen Einwohner und Stellenäquivalente („Arbeitsplätze“), werden je nach Entfernung wie folgt gewichtet:

---

<sup>3</sup> Anzahl Beschäftigte umgerechnet auf Vollzeitstellen

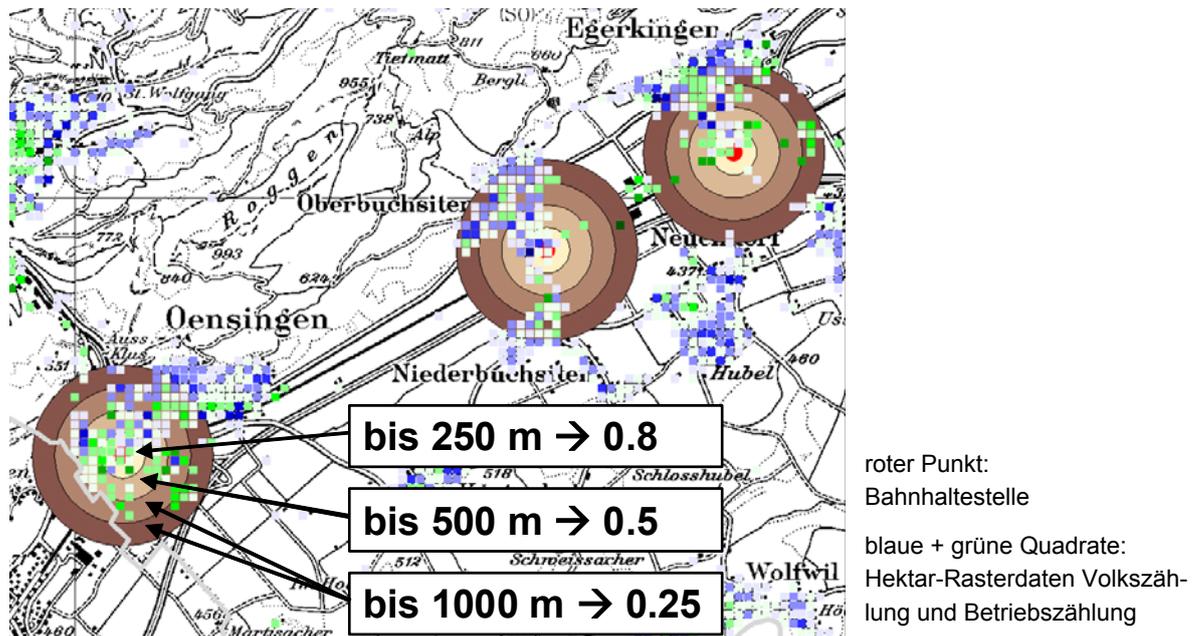


Abb. 2 Modellierung Haltestellen-Einzugsgebiet: Gewichtung je nach Entfernung

Pro Haltestelle resultiert aus Addition der mit der Entfernung gewichteten Anzahl Einwohner und Stellenäquivalente eine bestimmte Anzahl Potenzialpunkte. Diese standardisierte Messgrösse der potenziellen Nachfrage erlaubt u.U. bereits grobe Rückschlüsse auf den zu generierenden Nutzen, ausgedrückt beispielsweise in Personenkilometer und/oder in Erlösen.

In der Pauschalanalyse werden Verluste von Potenzialpunkten durch sich überlagernde konzentrische Kreise von neuen und bestehenden Haltestellen (noch) nicht berücksichtigt, d.h. abgezogen. Ausserdem werden in dieser Analyse die effektiven Anmarschwege, topografische Hindernisse etc. sowie allfällige öV-interne Verlagerungseffekte nicht berücksichtigt. Die Methode ist also, insbesondere in betriebswirtschaftlicher Hinsicht, nur für eine erste Grobabschätzung geeignet.

### 2.1.2 Zusatzvariante („zukünftiger Zustand“)

Die Variante „zukünftiger Zustand“ bildet einen gemeindespezifischen „Vollausbau“ der Bauzonen ab. In der Analyse wird also ein weiterer Zustand berechnet, welcher mögliche zukünftige Entwicklungen und raumplanerische Absichten gemäss Richtplanung mit einbezieht. Dieser Raumzustand wird mit den gemeindespezifischen Daten zur aktuellen Einwohnerdichte<sup>4</sup> berechnet.

Die zusätzliche Projektion der Stellenäquivalente (Arbeitsplätze) ist mit zu grossen Unsicherheiten behaftet und wird nicht berücksichtigt.

<sup>4</sup> Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn: *Bebauung & Erschliessung*, Stand 1.1.2003

Die Bewertung der Haltestellen erfolgte mittels folgender statistischer Raumdaten:

- Bauzonen Total (Richtplan/Grundnutzung, Stand 23.3.2006)
- Einwohner pro Hektar (bebaute Wohn- und Mischzonen, Stand 1.1.2003)

Die Daten wurden aus dem solothurnischen Geografischen Informationssystem (SO!GIS) bezogen. Für die Berechnung der Haltestellen mit teilweise ausserkantonalem Einzugsgebiet bzw. der ausserkantonalen Haltestellen wurden analoge Daten der angrenzenden Kantone Bern, Baselland und Aargau beschafft.

Die dreistufige Modellierung des Haltestellen-Einzugsgebietes mit konzentrischen Kreisen wird auch in der Zusatzvariante verwendet (vgl. Kap. 2.1.1). Die Bauzonen werden zusätzlich nach Gemeindezugehörigkeit differenziert und mittels des gemeindespezifischen Kennwertes (E/ha bebaute Wohn- und Mischzonen) hochgerechnet:

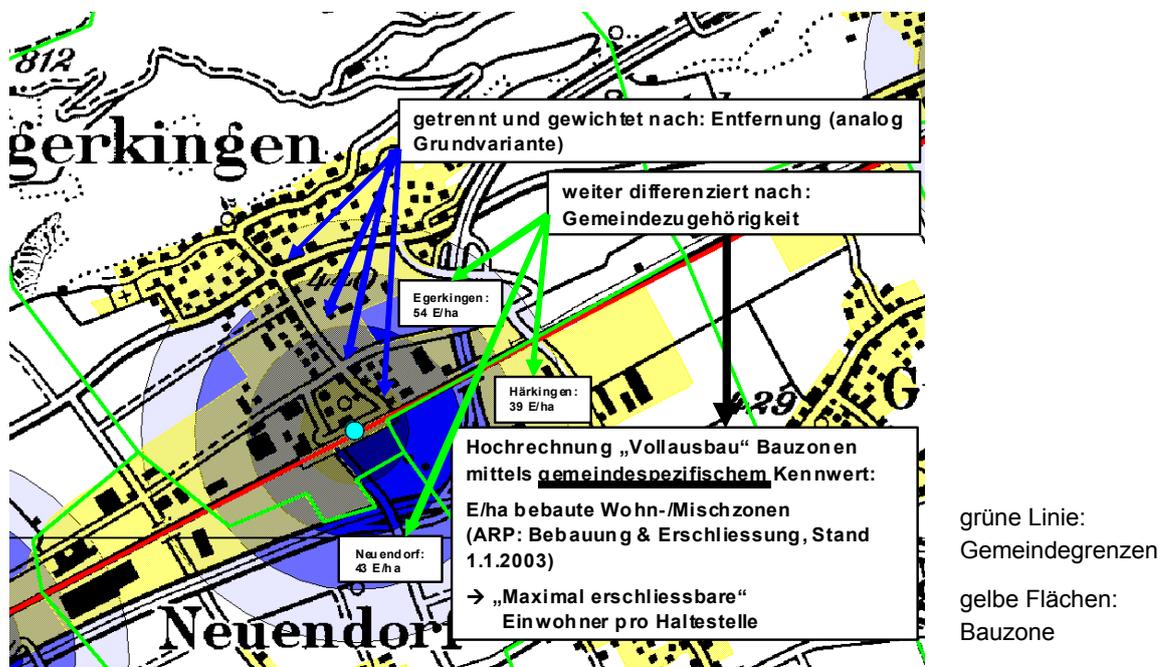


Abb. 3 Berechnungsmethode Zusatzvariante

Pro Haltestelle resultiert aus den mit der Entfernung gewichteten Bauzonen und der Multiplikation mit dem gemeindespezifischen Kennwert zur Einwohnerdichte die Anzahl der „maximal erschliessbaren Einwohner“ pro Haltestelle. Trotz aller Vorbehalte aufgrund des vereinfachten Berechnungsansatzes lassen diese ergänzenden Berechnungen im Vergleich mit den Potenzialpunkten der Grundvariante grobe Rückschlüsse auf das heute noch unausgeschöpfte Potenzial an einzelnen Standorten zu.

## 2.2 Auswahl der Bahnhofstellen

Wie bereits in Kap. 2.1.1 erwähnt, wurde in die Pauschalanalyse eine umfassende Palette an Bahnhofstellen aufgenommen. Die komplette Liste und Planausschnitte aller untersuchten Standorte finden sich in Anhang A.

Im Ist-Zustand wurden die bestehenden Haltestellen der Betriebe SBB, BLS, OeBB und RBS untersucht. Auf den Strecken der SBB sind zur Zeit einige neue bzw. zu verschiebende Haltestellen in Diskussion. In Absprache mit dem Auftraggeber wurde folgende Auswahl getroffen:

- Grenchen Lingeriz
- Bellach Grederhof
- Solothurn Brühl
- Zuchwil Industrie
- Oensingen Dorf
- Egerkingen
- Däniken Industrie
- Gretzenbach
- Schönenwerd Ost
- Eppenber-Wöschnau
- Dornach Öpfelsee
- Trimbach Rankwog

Die geografische Analyse der Raumdaten führte zu einer Reihe weiterer möglicher Standorte. Diese sind in der Liste im Anhang A mit „Test“ bezeichnet.

Weitere drei mögliche Standorte wurden von der Arbeitsgruppe vorgeschlagen:

- Grenchen Industrie (SBB)
- Breitenbach (SBB)
- Oensingen Leuenfeld (OeBB)

Im Osten der Stadt Grenchen existieren grössere Überbauungen und weiter südlich noch Bauzonenreserven. Hier soll in genügendem Abstand zum Bahnhof Süd eine potenzielle neue Haltestelle untersucht werden.

Der untersuchte Standort Breitenbach steht im Zusammenhang mit einer denkbaren Bahnanbindung von Thiersteiner Gemeinden ans Laufental. Dies könnte dann aktuell werden, wenn sich langfristig eine Lösung mit 4 stündlichen S-Bahn-Verbindungen Basel-Zwingen abzeichnet. Im Rahmen der Studie soll die Gelegenheit ergriffen werden, das im Thierstein vorhandene Potenzial möglicher Haltestellen auszuloten.

Im Gebiet Oensingen Leuenfeld ist eine Überbauung geplant, welche gemäss Gestaltungsplan bis zu 500 Wohneinheiten inkl. Bahnhofstelle vorsieht. Dieser ist auch im Rahmen der möglichen Durchbindung der ASM-Linie Solothurn-Niederbipp nach Oensingen und einer damit verbundenen Aufwertung der gesamten Linie zur „Stadtbahn“ zu beurteilen.

### 2.3 Resultate Grundvariante (Ist-Zustand)

In den nachfolgenden Diagrammen werden die errechneten Potenzialpunkte (Einwohner und Stellenäquivalente) betriebs- bzw. linienspezifisch dargestellt. Dabei erscheinen die untersuchten Standorte in der Reihenfolge, welche ihrer geografischen Lage entlang der Bahnlinie von West nach Ost entspricht. Zur besseren Unterscheidung sind bestehende Haltestellen mit GROSSBUCHSTABEN beschriftet.

Die genauen Werte aller untersuchten Standorte können in der Gesamttabelle im Anhang C nachgelesen werden. Im Anhang B sind die Resultate der Grundvariante zudem als Ranglisten, gruppiert nach den Haltestellenkategorien (bestehend / neu / Test / aufgehoben) dargestellt.

#### 2.3.1 Haltestellen SBB

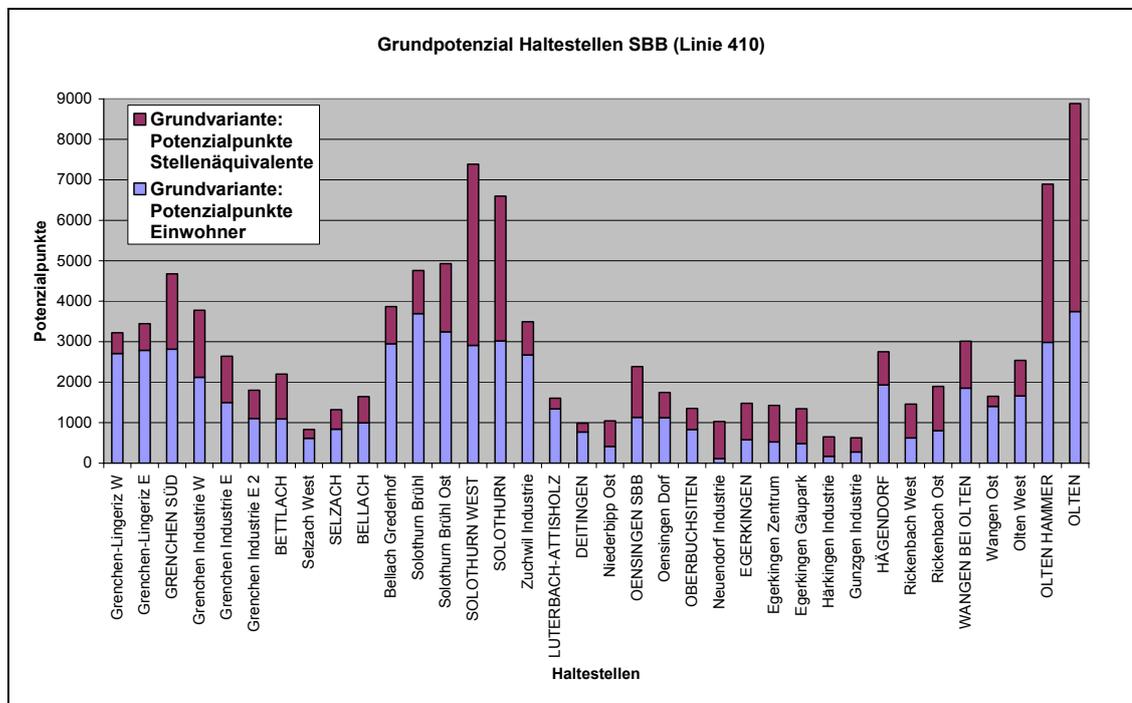


Abb. 4 Haltestellen SBB Linie 410 – Potenzialpunkte Grundvariante  
Vergleich der BESTEHENDEN mit potenziellen neuen Standorten

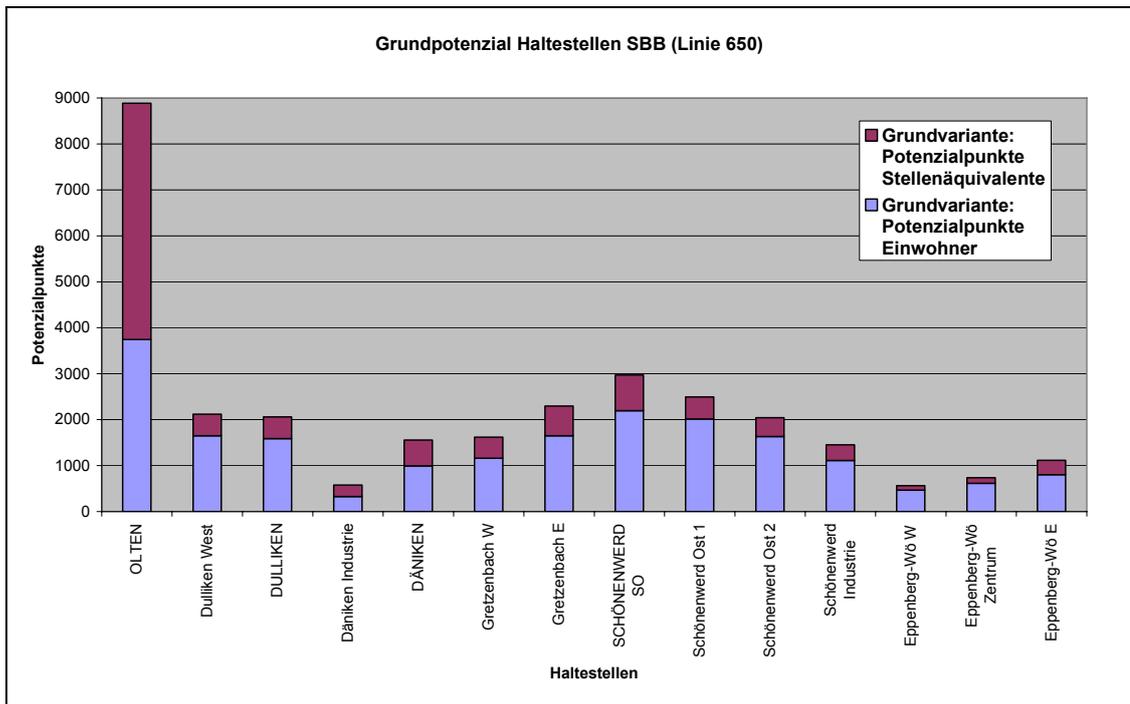


Abb. 5 Haltestellen SBB Linie 650 – Potenzialpunkte Grundvariante  
Vergleich der BESTEHENDEN mit potenziellen neuen Standorten

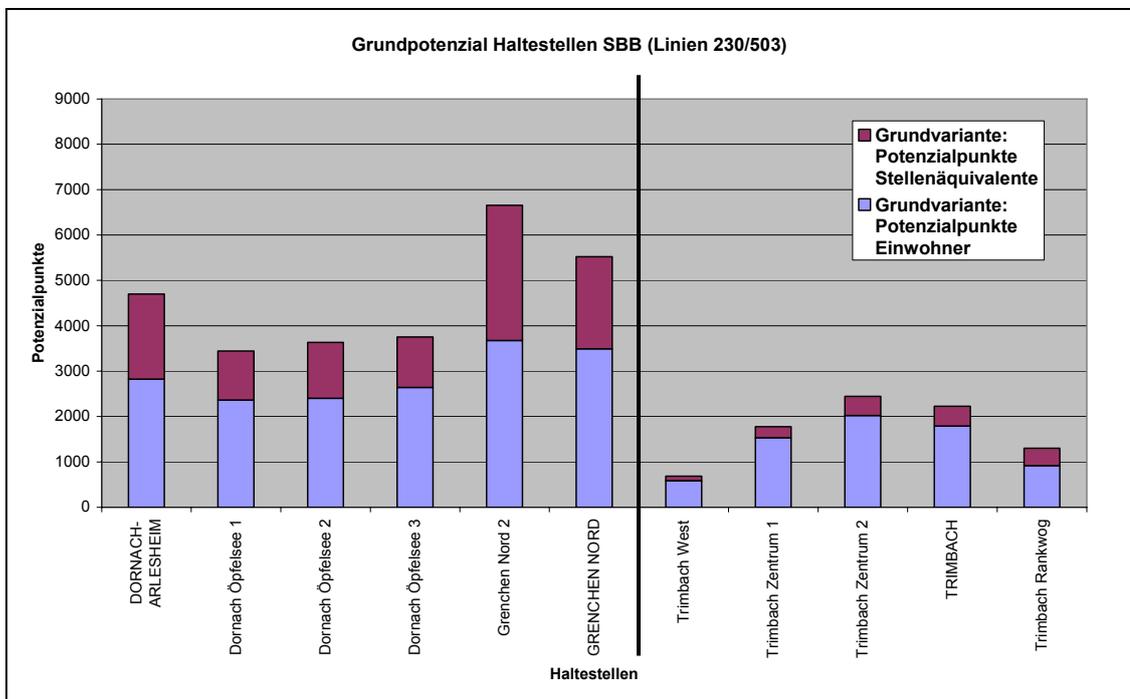


Abb. 6 Haltestellen SBB Linien 230 und 503 – Potenzialpunkte Grundvariante  
Vergleich der BESTEHENDEN mit potenziellen neuen Standorten

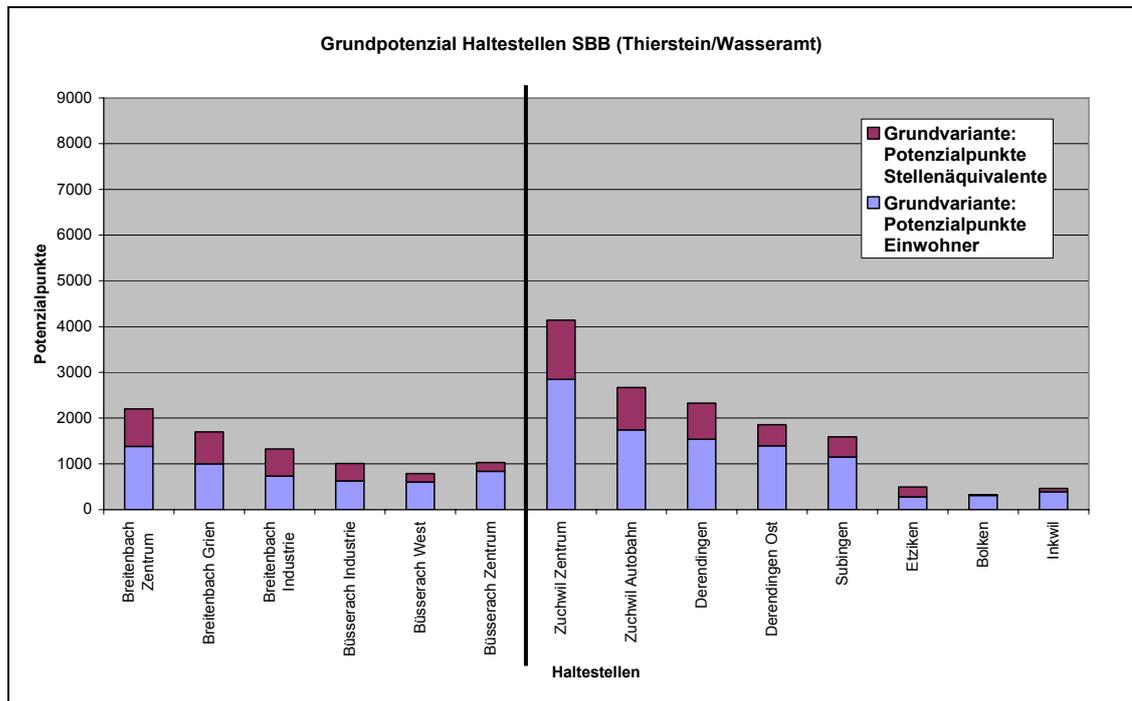


Abb. 7 Haltestellen SBB Linien Thierstein und Wasseramt – Potenzialpunkte Grundvariante  
 Thierstein: Potenzielle neue Standorte im Raum Breitenbach-Büserach  
 Wasseramt: Potenzielle neue und aufgehobene Standorte auf der Ausbaustrecke Solothurn-Inkwil

Die Darstellung der Standorte in Abb. 4 und Abb. 5 bildet recht augenfällig das West-Ost-Besiedlungsmuster entlang des Jurasüdfusses ab. Die Bahnhöfe Olten und Solothurn weisen mit Abstand die höchsten Potenzialwerte auf, gefolgt von Grenchen Süd. Auffällig sind auch die Agglomerationshaltestellen Solothurn West und Olten Hammer, wobei anzumerken ist, dass es sich hier um Bruttowerte handelt: Der Verlust an Potenzialpunkten durch sich überlagernde Einzugsgebietsflächen ist noch nicht abgezogen (vgl. auch Kap. 3.1.2).

Bei den potenziellen neuen Standorten weisen vorab diejenigen westlich von Solothurn, aber auch Zuchwil Industrie und weitere im Raum Grenchen ein vergleichsweise hohes (Brutto-)Potenzial auf.

Aus Abb. 6 lässt sich entnehmen, dass auch der Standort Dornach Öpfelsee für weitere Untersuchungen in Frage kommt. Auch zeigt sich, dass der Bahnhof Grenchen Nord einen höheren Potenzialwert erreicht als Grenchen Süd (etwas weiter nordwestlich wäre das Potenzial noch einmal höher). Die untersuchten Standorte entlang der Linie 503 (Läufelfingerli) weisen gegenüber der bestehenden Haltestelle Trimbach kaum höhere oder sogar deutlich tiefere Werte auf.

Abb. 7 zeigt, dass im Raum Breitenbach gut 2000 Potenzialpunkte erreichbar sind – ein mit dem Bahnhof Oensingen vergleichbarer Wert. Die Potenziale der Haltestellen entlang der Ausbaustrecke Solothurn-Inkwil dienen eher Vergleichszwecken, da hier aus heutiger Sicht Haltestellen grundsätzlich nicht zur Diskussion stehen.

2.3.2 Haltestellen BLS

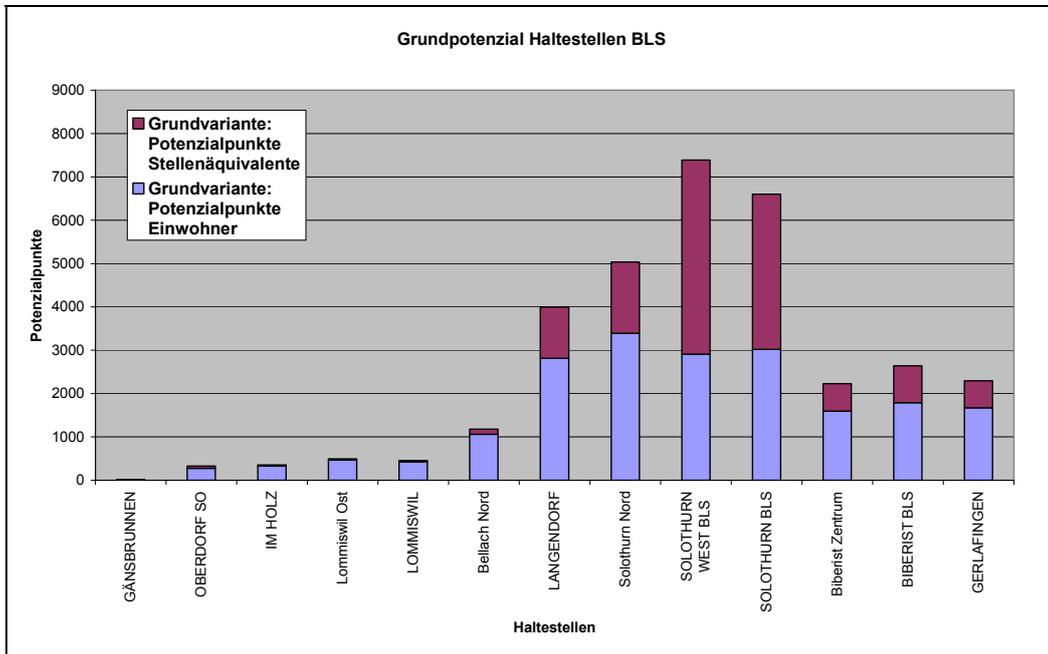


Abb. 8 Haltestellen BLS (Moutier-Solothurn-Burgdorf) – Potenzialpunkte Grundvariante  
 Vergleich der BESTEHENDEN mit potenziellen neuen Standorten

Der Vergleich der Standorte entlang der BLS-Linie zwischen Gänsbrunnen und Gerlafingen führt zu folgenden Schlüssen: Die Haltestelle Langendorf weist ein erstaunlich hohes Potenzial auf. Nördlich der bestehenden Haltestelle Biberist existiert möglicherweise Potenzial für eine zusätzliche Haltestelle (Vorsicht: Bruttowert!). Für die Test-Haltestelle Solothurn Nord verbleibt zwischen Langendorf und Solothurn West kaum genügend Nettopotenzial.

2.3.3 Haltestellen OeBB

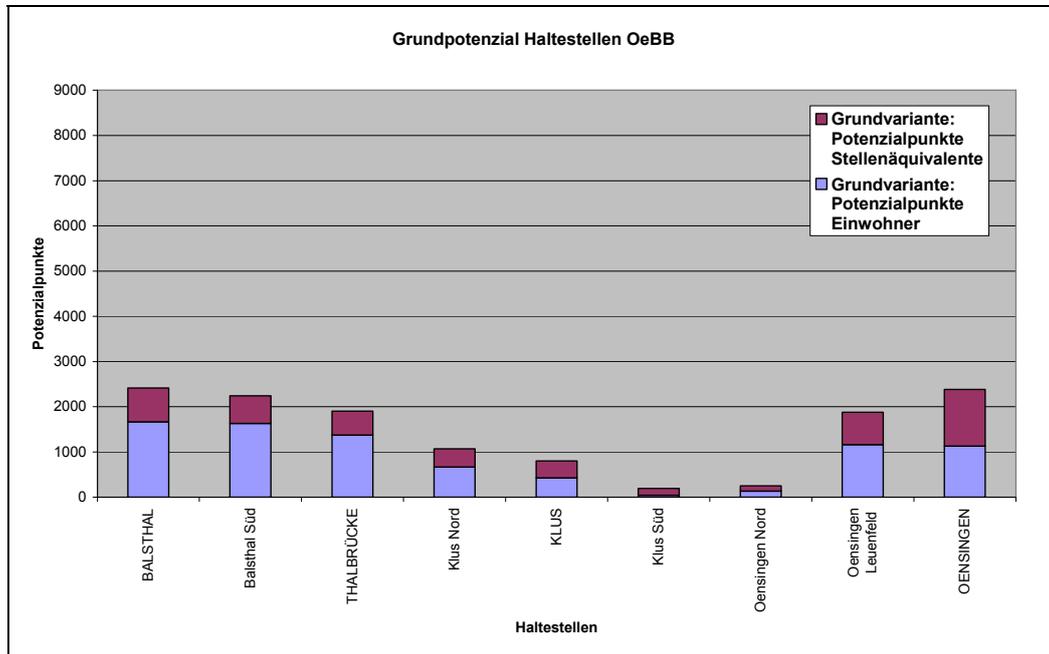


Abb. 9 Haltestellen OeBB – Potenzialpunkte Grundvariante  
 Vergleich der BESTEHENDEN mit potenziellen neuen Standorten

Die untersuchten Standorte entlang der OeBB-Linie sollten vor allem die Frage klären, ob sich die Lage der heutigen Haltestellen noch optimieren liesse. Die Resultate in Abb. 9 und der Vergleich mit dem Kartenausschnitt im Anhang A zeigen, dass dahingehend kaum Optimierungspotenzial besteht. Hingegen lässt sich sagen, dass am Standort Leuenfeld ein vergleichsweise gutes (Brutto-)Potenzial besteht, welches näher zu untersuchen ist.

### 2.3.4 Haltestellen RBS

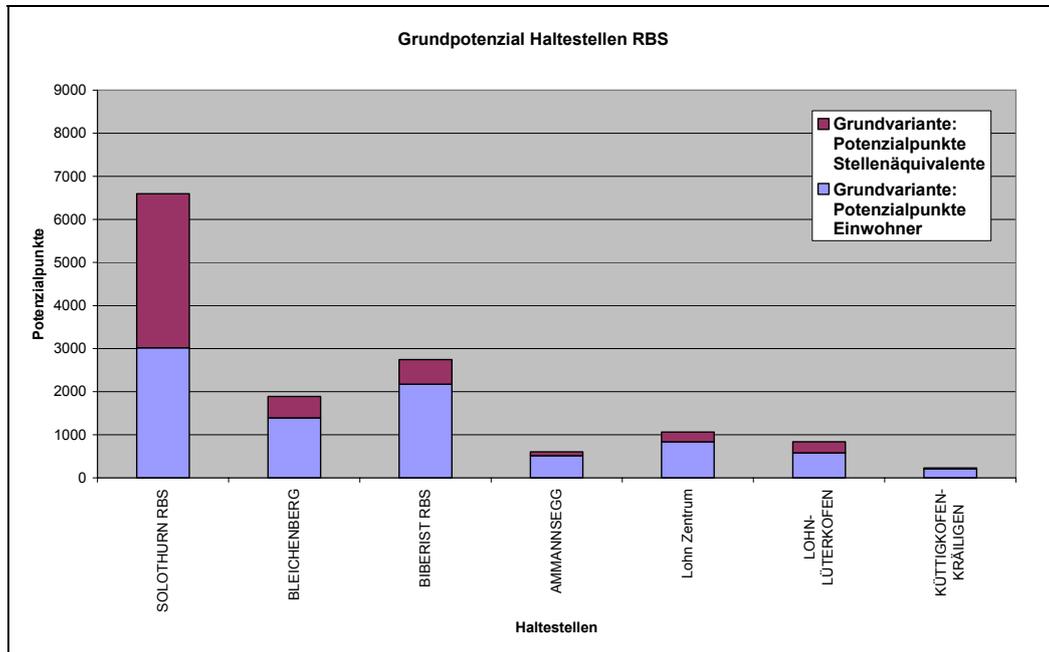


Abb. 10 Haltestellen RBS – Potenzialpunkte Grundvariante  
Vergleich der BESTEHENDEN mit potenziellen neuen Standorten

Aus Abb. 10 lässt sich folgern, dass die nur in Randzeiten bediente Haltestelle Bleichenberg über einen vergleichsweise guten Bruttowert verfügt. Im Bereich Lohn-Ammannsegg wurde mit einer zusätzlichen Haltestelle untersucht, ob nennenswertes Optimierungspotenzial bezüglich Haltestellenlage besteht. Dies ist aber nicht der Fall.

## 2.4 Resultate Zusatzvariante („zukünftiger Zustand“)

Nachfolgend sind die Potenzialpunkte der Grund- und der Zusatzvariante der untersuchten Haltestellen dargestellt. Ein direkter numerischer Vergleich der Zusatzvariante mit den Potenzialpunkten der Grundvariante mit Einwohnern und Stellenäquivalenten ist allerdings nicht zulässig, da die Potenzialpunkte der Zusatzvariante nur Einwohnerdaten beinhalten (vgl. Kap. 2.1.2). Auch ein Vergleich nur mit den Einwohnerpotenzialpunkten der Grundvariante ist mit Vorsicht vorzunehmen, da die Berechnungsgrundlagen völlig unterschiedlich sind.

Vielmehr geben die nachfolgenden Diagramme Hinweise darauf, in welchen Haltestellen-Einzugsgebieten im Vergleich zu heute noch weiteres Potenzial in der Fläche vorhanden ist, sei dies in Form von Einwohnern oder Stellenäquivalenten.

Die Zusatzvariante wurde nicht für alle Haltestellen berechnet. Bei denjenigen Haltestellen, die bereits in der Grundvariante ein sehr bescheidenes Potenzial aufwiesen, wurde auf die zusätzliche Berechnung verzichtet. Die detaillierte Liste aller errechneten Potenzialpunkte findet sich in Anhang C.

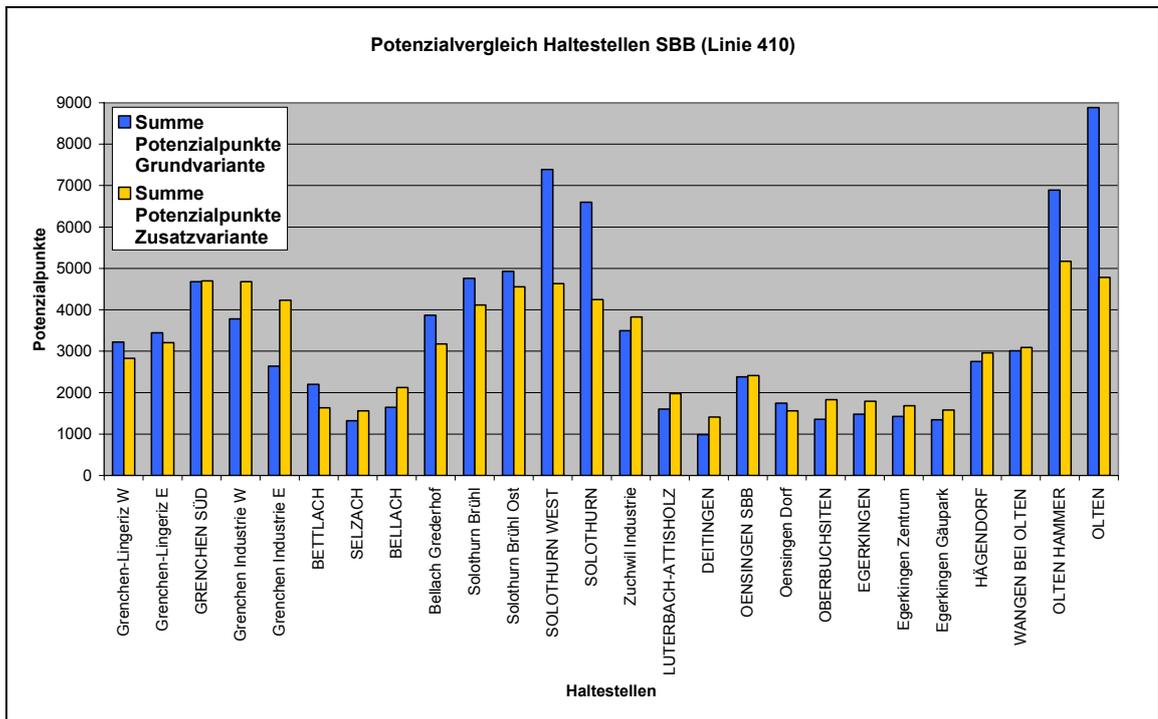


Abb. 11 SBB Linie 410 – Potenzialvergleich Grundvariante/Zusatzvariante (BESTEHENDE und potenzielle neue Standorte)

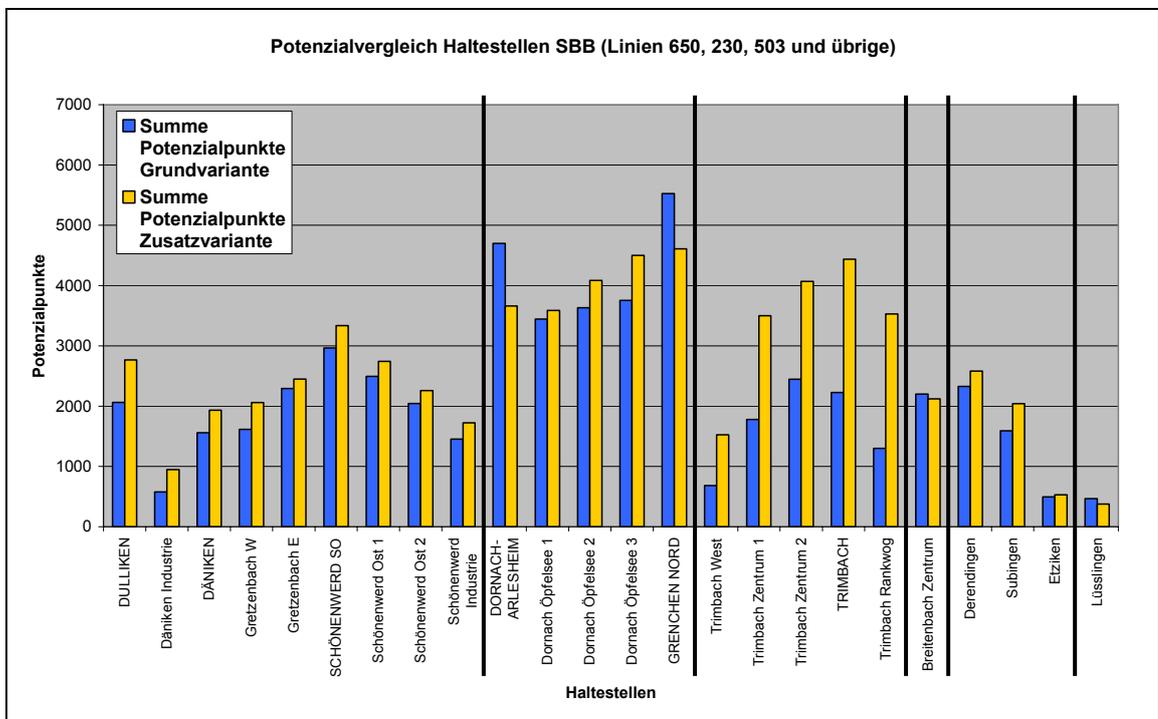


Abb. 12 SBB Linien 650, 230, 503 und übrige – Potenzialvergleich Grundvariante/Zusatzvariante (BESTEHENDE und potenzielle neue Standorte)

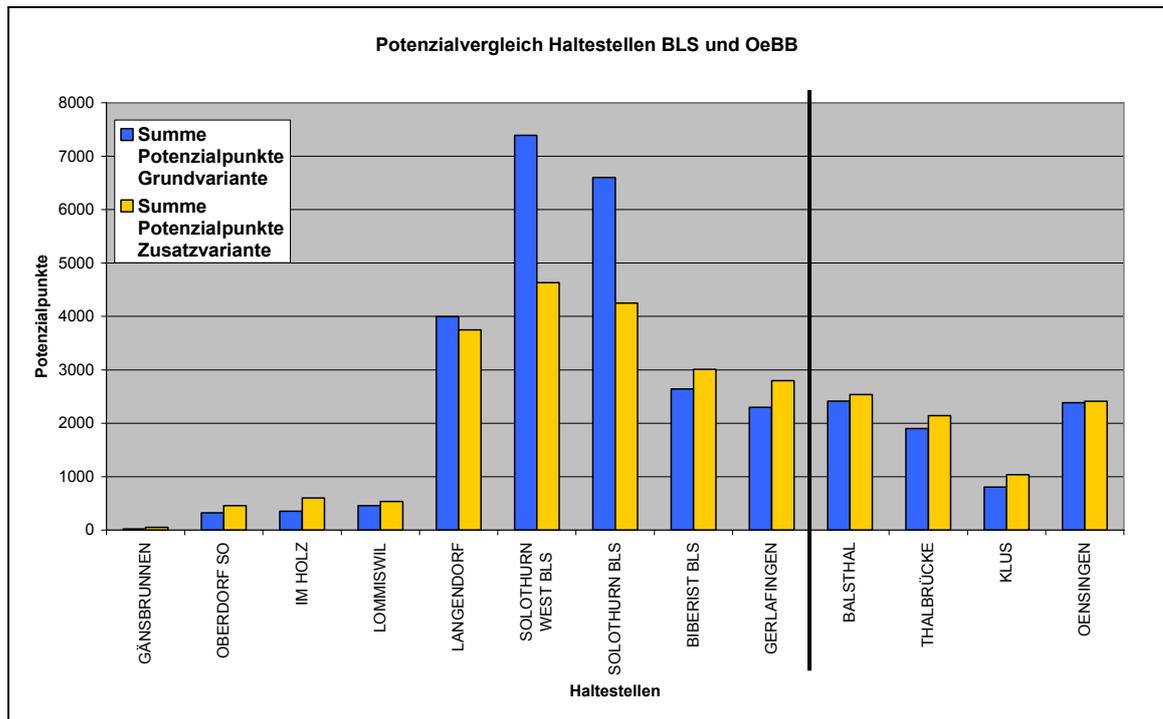


Abb. 13 Haltestellen BLS und OeBB – Potenzialvergleich Grundvariante/Zusatzvariante (BESTEHENDE und potenzielle neue Standorte)

Die in Abb. 11 bis Abb. 13 dargestellten Vergleiche zeigen, dass in vielen Fällen Grund- und Zusatzvariante ähnliche Werte generieren. Dies kann als Hinweis auf eine durchschnittliche aktuelle Bebauungsdichte im Einzugsgebiet der jeweiligen Haltestelle gedeutet werden. Interessant sind die Abweichungen:

In den städtischen Agglomerationen liegen die Potenzialwerte der Grundvariante deutlich höher als diejenigen der Zusatzvariante. Das liegt daran, dass die Zusatzvariante einen auf die Bauzonenfläche hochgerechneten Mittelwert darstellt, wohingegen die Grundvariante die effektiv „erschlossenen“ Einwohner (und Stellenäquivalente) ausweist; und die Einwohnerdichte ist in den städtischen Agglomerationen natürlich überdurchschnittlich hoch.

Im Gegensatz dazu fallen auch Standorte auf, wo das Potenzial der Zusatzvariante deutlich über demjenigen der Grundvariante liegt. Dies kann wie erwähnt als Hinweis auf noch unüberbaute oder unterdurchschnittlich dicht genutzte Flächen im Einzugsgebiet der Haltestelle gedeutet werden. Speziell zu erwähnen sind die beiden Standorte „Industrie“ östlich von Grenchen (Abb. 11) und die Standorte im Raum Trimbach (Abb. 12). Hier sind die Unterschiede auffällig gross, wobei dies im Fall von Trimbach zu einem grossen Teil auf das Industriegebiet nördlich des Bahnhofs Olten zurückzuführen ist, dessen Fläche aber durch die Trennwirkung der Aare nicht hinzugerechnet werden dürfte.

Ansonsten zeigen sich kaum Auffälligkeiten, welche als zusätzliches Argument für die Bevorzugung einzelner Standorte dienen könnten.

### **3 Zwischenschritt: Besten-Auswahl**

#### **3.1 Methodik**

Nach Abschluss der Phase I wurden in einer ersten Grobtriage alle Standorte mit einer offensichtlich ungenügenden Anzahl an Potenzialpunkten verworfen. Als Richtwert diente dabei der Durchschnitt aller bestehenden Haltestellen, welcher bei rund 2000 Potenzialpunkten liegt.

##### **3.1.1 Beurteilungsraster mit „weichen“ Kriterien**

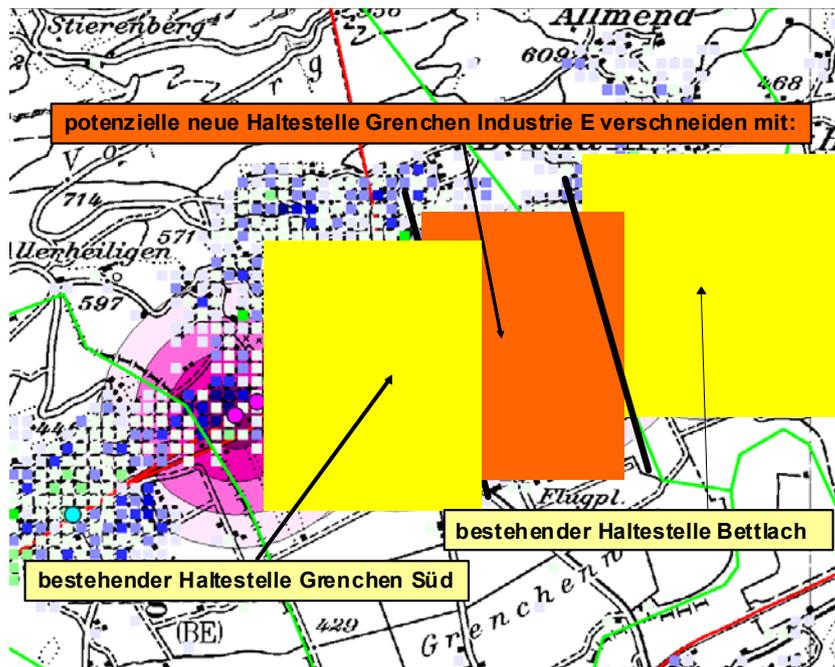
Für die weitere Beurteilung wurde ein Raster erarbeitet, mit dem die verbleibenden Haltestellen in der Arbeitsgruppe systematisch besprochen werden konnten. Dabei wurden folgende „weichen“ Kriterien mit berücksichtigt (vgl. Anhang D):

- Gemeindegategorie (gemäss kantonalem Richtplan)
- Agglomerationsprogramme
- Bevölkerungsprognosen 2005-2030
- Synergien/Konkurrenz mit heute bestehenden Buslinien
- Synergien/Konkurrenz mit möglichen zukünftigen Buslinien
- Entwicklungsszenarien zu den erschlossenen unüberbauten Flächen

##### **3.1.2 Berechnung Netto-Zusatzpotenzial**

In der Pauschalanalyse waren Verluste von Potenzialpunkten durch sich überlagernde konzentrische Kreise von potenziellen neuen und bestehenden Haltestellen nicht berücksichtigt worden (vgl. Kap. 2.1.1). Für die Haltestellen, die nach der Beurteilung mit dem Raster „weicher“ Kriterien für die Phase II zur Diskussion standen, wurde das Netto-Zusatzpotenzial berechnet.

Dazu wurden die konzentrischen Kreise der potenziellen neuen Haltestellen mit den Kreisen von bestehenden Haltestellen verschnitten. Dabei wurden die Potenzialpunkte in der gemeinsamen Kreisfläche von Haltestellen der jeweils näheren Haltestelle zugeordnet:



In Abb. 14 wird der Buffer (konzentrische Kreise) der potenziellen neuen Haltestelle Grenchen Industrie E mit den Buffern der bestehenden Haltestellen Grenchen Süd und Bettlach verschnitten. Die Potenzialpunkte in den sich überlagernden Kreisflächen werden der jeweils näheren Haltestelle zugeordnet (Prinzip der Mittelsenkrechten).

Punkte (violett/türkis):  
Bahnhaltstellen

blaue + grüne Quadrate:  
Hektar-Rasterdaten Volkszählung und Betriebszählung

Abb. 14 Sich überlagernde konzentrische Kreise – Nettopotenzialpunkte

### 3.2 Resultate

Nach der Beurteilung mittels „weicher“ Kriterien (vgl. Anhang D) standen schliesslich noch 13 Standorte für die Phase II zur Diskussion. Nach Berechnung der Nettopotenziale (vgl. Anhang E) wurde die definitive Auswahl der Haltestellen für die Phase II wie folgt vorgenommen:

Haltestelle	Kommentar / Bewertung	Entscheid / Besondere Aspekte
<b>Grenchen Lingeriz</b>	Beide Standorte (Ost/West) generieren ein hohes Zusatzpotenzial. Der genaue Standort ist anhand der örtlichen Gegebenheiten noch näher zu bestimmen.	<p>→ <b>Detailuntersuchung in Phase II</b></p> <p>→ Mögliche öV-Konkurrenz (Bus) beachten!</p> <p>→ Der Augenschein führt zur Bevorzugung des Standorts „West“</p>
<b>Grenchen Industrie</b>	Das Potenzial einer Haltestelle im Gebiet Grenchen Industrie ist vergleichsweise bescheiden, zumindest mit der heutigen Besiedlung. Hinzu kommt, dass in Grenchen die parallele Buser-schliessung sehr dicht ist. Im Einzugsgebiet der potenziellen neuen Haltestellen existieren beträchtliche Bauzonenreserven.	<p>→ <b>Keine weitere Untersuchung</b></p> <p>Die Haltestelle kann zu einem späteren Zeitpunkt, im Zusammenhang mit grösseren Bauvorhaben und damit höheren Anzahl Einwohnern bzw. Stellenäquivalenten, neu diskutiert werden.</p>

Haltestelle	Kommentar / Bewertung	Entscheid / Besondere Aspekte
<b>Bellach Grederhof Solothurn Brühl Solothurn Brühl Ost</b>	<p>Mehrere Haltestellenkombinationen führen zu vergleichsweise hohen Nettopotenzialen, welche eine weitere Untersuchung des Perimeters Bellach-Solothurn nahelegen.</p> <p>Folgende Varianten sind zu diskutieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entweder die Haltestelle Bellach Grederhof oder die Haltestelle Solothurn Brühl / Brühl Ost realisieren. Bellach könnte dabei allenfalls bestehen bleiben.</li> <li>• Realisierung der Haltestellen Bellach Grederhof <u>und</u> Solothurn Brühl / Brühl Ost unter Aufgabe von Bellach</li> </ul> <p>Aus betrieblichen Gründen kaum realistisch erscheint die Variante mit <u>zwei</u> neuen Haltestellen zwischen Bellach und Solothurn West unter <u>Beibehaltung</u> von Bellach.</p>	<p>→ <b>Detailuntersuchung in Phase II</b></p> <p>→ Die Haltestellenfrage im Bereich Solothurn Brühl kann nicht unabhängig von der möglichen zukünftigen Buserschliessung der Weststadt untersucht werden. Entsprechende Ansätze sind mit zu berücksichtigen.</p> <p>→ Im Einzugsgebiet der möglichen Haltestelle „Brühl Ost“ befindet sich das Entwicklungsgebiet „Obach-Mutten“ (Westumfahrung). Es sind Varianten unter Berücksichtigung des entsprechenden Zusatzpotenzials (Einwohner/Arbeitsplätze) zu berechnen.</p>
<b>Zuchwil Industrie</b>	<p>Die Haltestelle generiert ein hohes Zusatzpotenzial. Aufgrund der betrieblichen Randbedingungen erscheint im Korridor Solothurn-Olten eine zusätzliche Haltestelle in absehbarer Zeit aber kaum realisierbar. Ausserdem sind Zuchwil und Solothurn parallel zur Schiene in dichtem Takt und mit kurzen Fahrzeiten mit dem Bus verbunden.</p>	<p>→ <b>Keine weitere Untersuchung</b></p> <p>Im Falle veränderter betrieblicher Randbedingungen im Korridor Solothurn-Olten ist die Haltestelle Zuchwil Industrie in erster Priorität näher zu untersuchen.</p>
<b>Egerkingen Zentrum</b>	<p><b>Spezialfall:</b></p> <p>Mögliche Verschiebung der Haltestelle Egerkingen nach Osten zur Optimierung der Gehwegdistanzen (PAD/BOGG) und Erschliessung Entwicklungsschwerpunkt Gäupark.</p>	<p>→ <b>Keine weitere Untersuchung</b></p> <p>→ Aufnahme der Haltestelle ins Agglomerationsprogramm Netzstadt Aarau-Olten-Zofingen</p>

Haltestelle	Kommentar / Bewertung	Entscheid / Besondere Aspekte
<b>Gretzenbach West</b>	<p>Vom berechneten Nettopotenzial alleine her erscheint Gretzenbach West nicht weiter prüfenswert. Unter Einbezug möglicher Fahrzeitgewinne von/nach Olten sowie einer allfälligen Anbindung der Buslinie Gretzenbach-Aarau an die Haltestelle Gretzenbach West verbessert sich die Bilanz voraussichtlich.</p> <p>Eine Realisierung könnte gemeinsam mit dem in der Gesamtschau FinöV enthaltenen 4-Spur-Ausbau im Korridor Dulliken- Aarau (Eppenbergtunnel) erfolgen.</p>	<p>→ <b>Detailuntersuchung in Phase II</b></p> <p>→ Randbedingung: 4-Spur-Ausbau / Eppenbergtunnel</p> <p>→ Berücksichtigung Buslinie 3 AAR</p>
<b>Schönenwerd Ost (1 &amp; 2)</b> <b>(Schönenwerd Industrie)</b>	<p>Vgl. Beurteilung Gretzenbach West: Ähnliche Randbedingungen, welche eine detailliertere Untersuchung nahelegen.</p> <p>Schönenwerd Ost ist Schönenwerd Industrie bezüglich Potenzial deutlich überlegen. Die Haltestelle Industrie ist zu peripher angeordnet.</p>	<p>→ <b>Detailuntersuchung in Phase II</b></p> <p>→ Randbedingung: 4-Spur-Ausbau / Eppenbergtunnel</p> <p>→ Berücksichtigung Buslinie 3 AAR</p>
<b>Dornach Öpfelsee (1, 2 &amp; 3)</b>	<p>Gute Zusatzpotenziale für die Haltestellen Öpfelsee 1 und 2. Standort Nr. 3 liegt zu nahe beim Bahnhof Dornach-Arlesheim.</p> <p>Unsicherheiten bestehen v.a. bezüglich der Aufgabenteilung mit dem Ortsbus Dornach.</p>	<p>→ <b>Detailuntersuchung in Phase II</b></p> <p>→ Berücksichtigung Ortsbus Dornach (Linie 67 BLT)</p> <p>→ Aufnahme der Haltestelle ins Agglomerationsprogramm Basel</p>
<b>Oensingen Leuenfeld (OeBB)</b>	<p><b>Spezialfall:</b></p> <p>Das auf der Basis der heutigen Einwohner/Arbeitsplätze berechnete Zusatzpotenzial ist bescheiden. Allerdings ist in der vorliegenden Berechnung die geplante Überbauung "Leuenfeld" nicht berücksichtigt. Der genehmigte Gestaltungsplan sieht bis zu 500 Wohneinheiten vor.</p>	<p>→ <b>Keine weitere Untersuchung</b></p> <p>→ Mit einem <b>Vollausbau</b> des Entwicklungsgebietes „Leuenfeld“ könnte sich eine Erhöhung der heutigen 400 Nettopotenzialpunkte (vgl. Anhang E) auf ca. 1400 ergeben.</p> <p>→ Die Realisierung der Haltestelle wird im Rahmen der baulichen Umsetzung "Leuenfeld" geprüft.</p>

Haltestelle	Kommentar / Bewertung	Entscheid / Besondere Aspekte
<b>Breitenbach Zentrum</b>	<b>Spezialfall:</b> Eine Haltestelle Breitenbach Zentrum wird weiterverfolgt, falls langfristig eine Variante mit vier stündlichen S-Bahnzügen zusätzlich zum Fernverkehr zwischen Basel und Laufen weiterverfolgt wird.	<b>→ Keine weitere Untersuchung</b>

Tab. 1 Besten-Auswahl Standorte für Detailuntersuchung in Phase II

Wie aus Tab. 1 entnommen werden kann, wurden folgende mögliche Standorte neuer Bahnhofstellen für die Detailuntersuchung (Verkehrstromanalyse) in Phase II ausgewählt:

- Grenchen Lingeriz
- Bellach Grederhof
- Solothurn Brühl
- Solothurn Brühl Ost
- Gretzenbach West
- Schönenwerd Ost
- Dornach Öpfelsee

An den ausgewählten Standorten wurde zusammen mit dem Auftraggeber ein Augenschein vorgenommen, um die aktuellen lokalen Gegebenheiten näher abzuklären. Dabei interessierten insbesondere die bestehende Verkehrserschliessung, der vorhandene Platz für die notwendige Haltestelleninfrastruktur und das Vorhandensein einer Fussgängerunterführung.

Die jeweilige Lage und die örtlichen Gegebenheiten sind in den nachfolgenden Standortblättern näher dokumentiert.

### 3.3 Standortblätter der potenziellen neuen Bahnhofstellen

#### Grenchen Lingeriz

- Strassenerschliessung beidseitig vorhanden
- Busverbindung nordseitig vorhanden, Erschliessung bis Bahngleise möglich
- Keine Unterführung vorhanden
- Geleisezugang für Fussgänger beidseitig vorhanden
- Platzverhältnisse für Infrastruktur eher knapp, v.a. nordseitig



Lingeriz West, Bahnlinie südseitig, Blickrichtung NE



Lingeriz West, Bahnlinie südseitig, Einbahnstrasse Richtung S



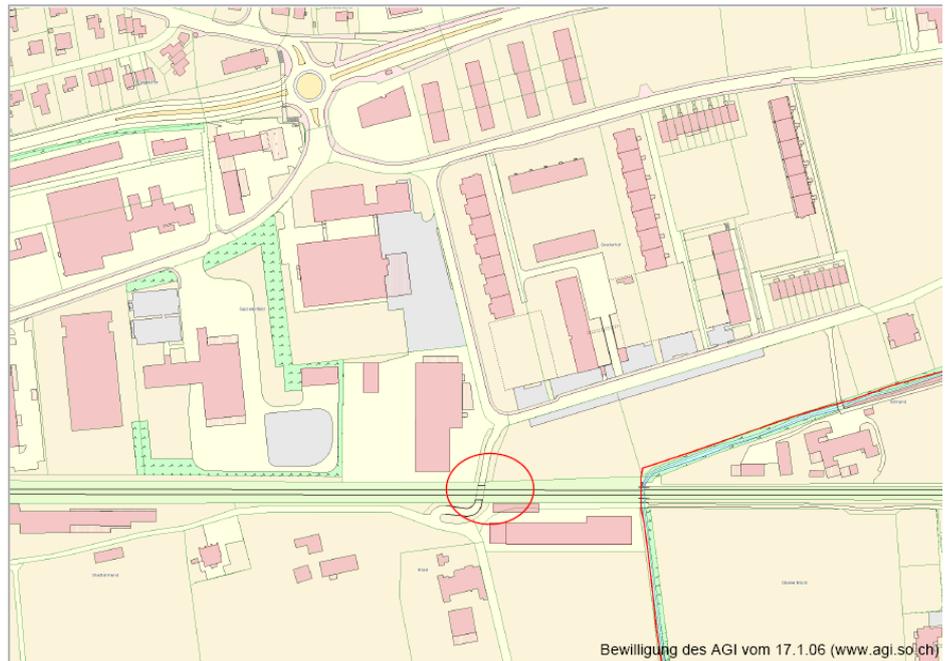
Lingeriz West, Bahnlinie südseitig, Blickrichtung SW



Lingeriz Ost, Bahnlinie nordseitig, Blickrichtung NE

## Bellach Grederhof

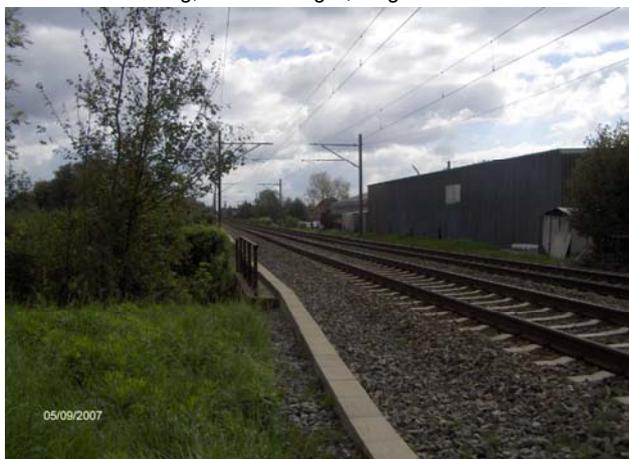
- Strassenerschliessung beidseitig vorhanden
- Buserschliessung nordseitig vorhanden, Erschliessung bis Bahngeleise möglich
- Fussgängerunterführung vorhanden
- Geleisezugang für Fussgänger beidseitig vorhanden
- Platzverhältnisse für Infrastruktur nordseitig sehr gut, südseitig eher knapp
- Grosse Überbauung mit Quartierladen in unmittelbarer Nähe



Bahnlinie nordseitig, Blickrichtung E, möglicher Baustandort



Unterführung



Bahnlinie nordseitig, Blickrichtung E



Besiedlung nördlich der Bahnlinie

## Solothurn Brühl

- Strassenerschliessung beidseitig vorhanden
- Buserschliessung vorhanden, Linie führt direkt an Haltestelle vorbei
- Kombinierte Auto- und Fussgängerunterführung vorhanden, getrennte Spuren
- Geleisezugang für Fussgänger nur südlich vorhanden
- Platzverhältnisse südseitig ausreichend, nordseitig knapp



Bahnlinie südseitig, Unterführung, Blickrichtung N



Bahnlinie südseitig, westlich Unterführung, Blickrichtung W



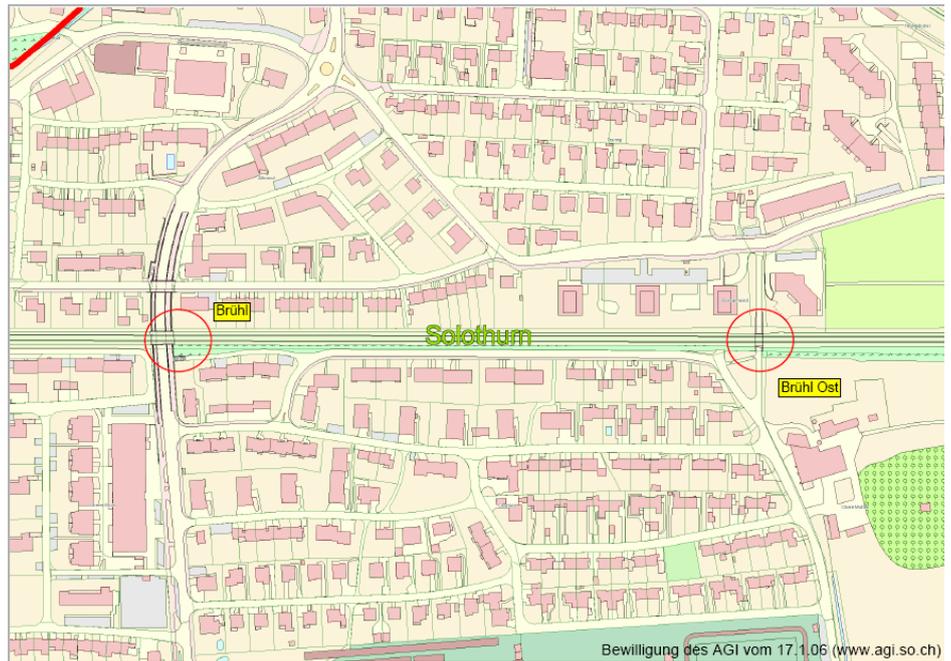
Bahnlinie südseitig, westlich Unterführung, Blickrichtung N



Bahnlinie südseitig, östlich Unterführung, Blickrichtung E

### Solothurn Brühl Ost

- Strassenerschliessung beidseitig vorhanden
- Buserschliessung beidseitig vorhanden, Bushaltestelle nördlich in unmittelbarer Nähe, Erschliessung bis Bahngelise von Süden möglich
- Fussgängerunterführung vorhanden
- Geleisezugang für Fussgänger nur südlich vorhanden, nördlich realisierbar
- Platzverhältnisse südseitig sehr gut, nordseitig eher knapp
- Quartierzentrum mit Postfiliale direkt beim Haltepunkt



Bahnlinie südseitig, Unterführung, Blickrichtung NE



Bahnlinie südseitig, Unterführung, Blickrichtung NW

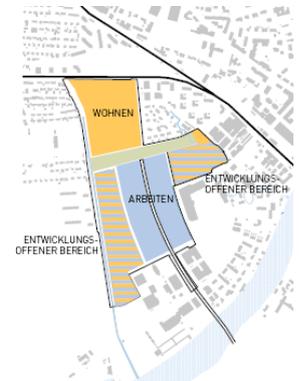


Bahnlinie südseitig, Blickrichtung W

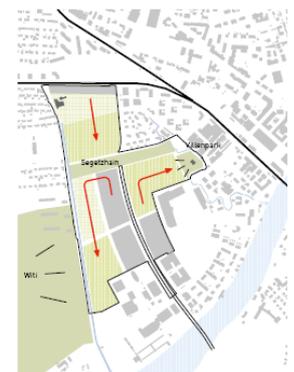


Unterführung

**Solothurn Brühl Ost (Fortsetzung)**



Neben klar definierten Nutzungsbereichen - Wohnen nördlich des Segetzhaines und Arbeiten entlang der Westtangente - gibt es **NUTZUNGSOFFENE BEREICHE**, welche im Zonenplan als Mischflächen ausgewiesen werden. Sie stellen sicher, dass langfristige Entwicklungsmöglichkeiten nicht eingeschränkt werden.



Die **ENTWICKLUNGSRICHTUNG** der sukzessiven Bebauung ist räumlich zu koordinieren. Die unbebauten Flächen sollen sich nach und nach auf "Schwerpunkte" der Freiraumstruktur (Segetzhain / Villenpark / Wilt) zurückziehen. Ebenso wichtig ist aber die aktive Betreuung der Gebietsentwicklung im Hinblick auf Wahrnehmung in der Öffentlichkeit, aktives Auftreten am Markt.

Abb. 15 Entwicklungsgebiet Solothurn West (Obach-Mutten) (Ausschnitt aus dem Siegerprojekt des Studienauftrages, ergänzt mit Standort „Brühl Ost“)

## Gretzenbach West

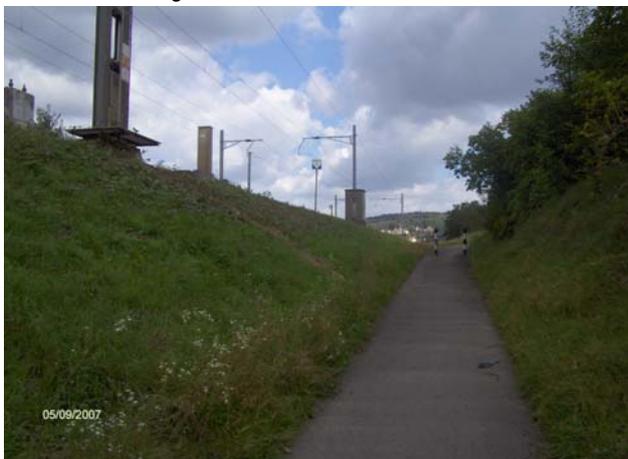
- Strassenerschliessung nicht ausreichend, südseitig machbar, nordseitig schwierig (Topografie)
- Keine Busverbindung vorhanden
- Fussgängerunterführung vorhanden
- Geleisezugang für Fussgänger beidseitig vorhanden
- Platzverhältnisse gut, aber Anpassungen notwendig (Topografie)



Bahnlinie südseitig



Unterführung



Bahnlinie nordseitig



Bahnlinie südseitig

### Schönenwerd Ost

- Strassenerschliessung beidseitig vorhanden
- Buserschliessung vorhanden, Ost 1 erschliessbar, Linie führt an Ost 2 vorbei
- Ost 1: Fussgängerunterführung vorhanden; Ost 2: kombinierte Auto und Fussgängerunterführung vorhanden, keine getrennte Spuren
- Ost 1: Geleisezugang für Fussgänger vorhanden  
Ost 2: Geleisezugang ungünstig aufgrund langgestreckter Unterführung
- Platzverhältnisse ausreichend (Lärmschutzwände!)



Ost 1, Lärmschutzwand



Ost 1, Unterführung, Lärmschutzwand



Ost 1



Ost 2, Unterführung

## Dornach Öpfelsee

- Strassenerschliessung westseitig heute nicht möglich wegen Industrieareal, ostseitig vorhanden
- Westseitige Strassenerschliessung wird mit Anschluss Dornach an H18 ermöglicht (A-Projekt Agglomerationsprogramm Basel)
- Buserschliessung vorhanden (Haltestelle „Öpfelsee“)
- Kombinierte Auto-/Fussgängerunterführung vorhanden, keine getrennte Spuren, peripher gelegen
- Geleisezugang für Fussgänger ostseitig vorhanden
- Platzverhältnisse ostseitig sehr beschränkt (Kantonsstrasse direkt neben Bahnlinie)



Bahnlinie ostseitig, Blickrichtung N



Bahnlinie ostseitig, Blickrichtung S



Bahnlinie ostseitig, Unterführung, Blickrichtung N

## 4 Phase II: Verkehrsstromanalyse

### 4.1 Methodik

In der Verkehrsstromanalyse wird das Potenzial der ausgewählten Standorte im Hinblick auf eine mögliche Realisierung unter Zuhilfenahme betrieblicher Daten näher untersucht. Die Methodik lehnt sich dabei eng an die Referenzstudie der SBB<sup>5</sup> an.

Für jede Haltestelle werden aus den Pendlerdaten der Standortgemeinde (VZ 2000) die wichtigsten zehn Destinationen (Zu- und Wegpendler, umfasst ca. 75% aller öV-Destinationen) einzeln analysiert. Aus dem Vergleich der Angebotsqualität vor und nach dem potenziellen Haltestellenneubau (Veränderung der Nachfrageelastizität) kann auf die Anzahl zusätzlicher Reisender bzw. Personenkilometer je Relation geschlossen werden.

Da schliesslich die Netto-Nachfragewirkung, d.h. der effektiv generierte Neuverkehr interessiert, müssen in die Analyse auch reduzierende Faktoren wie Verlangsamungs- und Verlagerungseffekte mit einbezogen werden. Die Gesamtbilanz erlaubt schliesslich für jeden potenziellen Haltestellenstandort eine Beurteilung der Machbarkeit aus Nachfragesicht.

Die Erarbeitung der Phase II erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den SBB, welche einerseits die spezifischen Pendlerdaten lieferten und andererseits mittels Verkehrsmodell die Prognose zu den Verlusten durch Reisezeitverlängerungen vornahmen.

Mit der Methode wird die zusätzliche Nachfrage für den gesamten öV (Bus und Bahn) berechnet. Ein allfällig vorhandenes paralleles Busangebot ist in der Verkehrsstromanalyse im Fall heute sowie auch im zukünftigen Fall berücksichtigt. Verlagerungen von Bus zu Bahn sind in der Realität wahrscheinlich, werden hier aber zu Recht nicht als Vorteile für einen neuen Halt betrachtet.

Bei den hier gemachten Berechnung wird der Fokus auf die Nachfrage gelegt. Bahntechnische Aspekte, welche für die Beurteilung der Machbarkeit ebenfalls relevant sind, wurden im Rahmen dieser Studie nicht untersucht. Weitere Ausführungen dazu und zur Methodik finden sich im Anhang F.

### 4.2 Resultate

Eine Gesamtübersicht über die Ergebnisse der Verkehrsstromanalyse zeigt nachfolgend Tab. 2. Die detaillierten Berechnungstabellen finden sich in Anhang G.

Wie bereits im Rahmen der Besten-Auswahl (vgl. Kap. 3.2) erwähnt, wurde für die Haltestelle „Solothurn Brühl Ost“ eine Variante mit Berücksichtigung des Entwicklungspotenzials Solothurn West („Obach-Mutten“) berechnet. Die entsprechenden Werte sind in der nachfolgenden Tabelle *kursiv* dargestellt.

---

<sup>5</sup> *Nachfragewirkung Neue Haltestellen. Beispiel Oftringen Zentrum. AP Jurasüdfuss-Ost. SBB Personenverkehr, Strategische Angebotsplanung, 1.12.2006.*

Haltepunkte (-kombination)	Prognostizierte Nachfrage gemäss Verkehrsstromanalyse		Verluste durch Reisezeitverlängerung		Verluste durch Aufhebung von Haltestellen		Prognostizierte effektive Zunahme	
	Personenfahrten pro Werktag	Personen-km pro Jahr (Mo.)	Personenfahrten pro Werktag	Personen-km pro Jahr (Mo.)	Personenfahrten pro Werktag	Personen-km pro Jahr (Mo.)	Personenfahrten pro Werktag	Personen-km pro Jahr (Mo.)
<b>Grenchen Lingeriz</b>	355	1.15	-62	-0.46			<b>293</b>	<b>0.69</b>
<b>Gretzenbach West</b>	112	0.31	-94	-0.86			<b>18</b>	<b>-0.55</b>
<b>Schönenwerd Ost</b>	202	0.55	-81	-0.79			<b>121</b>	<b>-0.24</b>
<b>Dornach Öpfelsee</b>	953	2.26	-250	-2.13			<b>703</b>	<b>0.13</b>
<del>Bellach Bahnhof</del> <b>Bellach Grederhof</b>	654	1.49			-94	-0.21	<b>560</b>	<b>1.28</b>
<b>Bellach Bahnhof</b> <b>Solothurn Brühl</b>	595	1.83	-90	-0.76			<b>505</b>	<b>1.07</b>
<del>Bellach Bahnhof</del> <b>Bellach Grederhof</b> <b>Solothurn Brühl Ost</b>	984	2.42	-90	-0.76	-94	-0.21	<b>800</b>	<b>1.45</b>
	<i>1'278</i>	<i>3.10</i>	<i>-90</i>	<i>-0.76</i>	<i>-94</i>	<i>-0.21</i>	<b>1'094</b>	<b>2.14</b>
<b>Bellach Bahnhof</b> <b>Bellach Grederhof</b> <b>Solothurn Brühl Ost</b>	878	2.17	-180	-1.51			<b>698</b>	<b>0.66</b>
	<i>1'151</i>	<i>2.82</i>	<i>-180</i>	<i>-1.51</i>			<b>971</b>	<b>1.31</b>

Tab. 2 Gesamtübersicht Ergebnisse Verkehrsstromanalyse

*kursiv: Varianten mit Berücksichtigung Entwicklungspotenzial Solothurn West (Obach-Mutten)*

## 4.3 Schlussfolgerungen und Empfehlungen der Arbeitsgruppe

### 4.3.1 Grenchen Lingeriz

Nettopotenzial EW & AP (Pauschalanalyse)	Zunahme der Verkehrsströme Personenfahrten pro Werktag	Zunahme der Verkehrsströme Pkm pro Jahr
<b>2'202</b>	<b>355</b>	<b>1'148'518</b>
	Rückgang Fahrten pro Tag durch Fahrzeitverlängerung	Rückgang Pkm pro Jahr durch Fahrzeitverlängerung
	<b>-62</b>	<b>-456'000</b>
<b>Effektive Zunahme</b>	Personenfahrten pro Werktag	Pkm pro Jahr
	<b>293</b>	<b>692'518</b>

Tab. 3 Zusammenfassung Verkehrsstromanalyse für Grenchen Lingeriz

### Schlussfolgerungen und Empfehlungen der Arbeitsgruppe

- Die prognostizierten Ein-/Aussteigerzahlen sind gegenüber anderen Jurasüdfuss-Haltestellen eher unterdurchschnittlich.
- Ein Haltestellenprojekt soll mittel- bis langfristig weiterverfolgt werden, sofern ein Halt betrieblich möglich ist.
- Für den Ortsteil Lingeriz ist ein Quartierentwicklungskonzept in Arbeit. Darin soll auch der Stellenwert einer neuen Bahnhofstelle beurteilt werden.
- Das Entwicklungspotenzial der Gewerbezone südlich der Bahnlinie ist genauer abzuklären.
- Die mögliche Bahnhofstelle ist bei der Erarbeitung des geplanten Verkehrs- und Siedlungskonzeptes der Region Grenchen mit zu berücksichtigen.

### 4.3.2 Gretzenbach West

Nettopotenzial EW & AP (Pauschalanalyse)	Zunahme der Verkehrsströme Personenfahrten pro Werktag	Zunahme der Verkehrsströme Pkm pro Jahr
<b>885</b>	<b>112</b>	<b>314'925</b>
	Rückgang Fahrten pro Tag durch Fahrzeitverlängerung	Rückgang Pkm pro Jahr durch Fahrzeitverlängerung
	<b>-94</b>	<b>-864'000</b>
<b>Effektive Zunahme</b>	Personenfahrten pro Werktag	Pkm pro Jahr
	<b>18</b>	<b>-549'075</b>

Tab. 4 Zusammenfassung Verkehrsstromanalyse für Gretzenbach West

### Schlussfolgerungen und Empfehlungen der Arbeitsgruppe

- Die prognostizierte Nachfragewirkung ist aufgrund geringer Pendlerströme zu schwach. Die Nachteile durch Fahrzeitverlängerung überwiegen.
- Das Projekt soll nicht weiterverfolgt werden.
- Die öV-Verbindung von Gretzenbach nach Olten ist heute suboptimal. Im Rahmen zukünftiger Überarbeitungen der Bus-Angebotskonzepte im Niederamt ist diesem Aspekt vermehrt Beachtung zu schenken.

#### 4.3.3 Schönenwerd Ost

Nettopotenzial EW & AP (Pauschalanalyse)	Zunahme der Verkehrsströme Personenfahrten pro Werktag	Zunahme der Verkehrsströme Pkm pro Jahr
<b>1256</b>	<b>202</b>	<b>550'556</b>
	Rückgang Fahrten pro Tag durch Fahrzeitverlängerung	Rückgang Pkm pro Jahr durch Fahrzeitverlängerung
	<b>-81</b>	<b>-793'000</b>
<b>Effektive Zunahme</b>	Personenfahrten pro Werktag	Pkm pro Jahr
	<b>121</b>	<b>-242'444</b>

Tab. 5 Zusammenfassung Verkehrsstromanalyse für Schönenwerd Ost

### Schlussfolgerungen und Empfehlungen der Arbeitsgruppe

- Die prognostizierte Nachfragewirkung ist aufgrund geringer Pendlerströme zu schwach. Die Nachteile durch Fahrzeitverlängerung überwiegen.
- Das Projekt soll nicht weiterverfolgt werden.
- Die öV-Verbindung aus dem Einzugsgebiet der möglichen Haltestelle nach Olten ist heute suboptimal. Im Rahmen zukünftiger Überarbeitungen der Bus-Angebotskonzepte im Niederamt ist diesem Aspekt vermehrt Beachtung zu schenken.

#### 4.3.4 Dornach Öpfelsee

Nettopotenzial EW & AP (Pauschalanalyse)	Zunahme der Verkehrsströme Personenfahrten pro Werktag	Zunahme der Verkehrsströme Pkm pro Jahr
<b>2202</b>	<b>953</b>	<b>2'263'448</b>
	Rückgang Fahrten pro Tag durch Fahrzeitverlängerung	Rückgang Pkm pro Jahr durch Fahrzeitverlängerung
	<b>-250</b>	<b>-2'133'000</b>
<b>Effektive Zunahme</b>	Personenfahrten pro Werktag	Pkm pro Jahr
	<b>703</b>	<b>130'448</b>

Tab. 6 Zusammenfassung Verkehrsstromanalyse für Dornach Öpfelsee

#### Schlussfolgerungen und Empfehlungen der Arbeitsgruppe

- Die prognostizierte Nachfragewirkung (Ein-/Aussteigerzahlen) beim aktuellen Angebotskonzept im Laufental ist hoch, die resultierenden Personenkilometer (Pkm) sind aber aufgrund der kurzen Reisedistanzen zu den Top-Destinationen vergleichsweise gering.
- Die prognostizierten Verluste an Pkm durch Fahrzeitverlängerung kompensieren beinahe die neu generierte Nachfrage. Dies ist zum Teil darauf zurückzuführen, dass die S-Bahn heute relativ viele Verkehre mit grossen Distanzen (Porrentruy-Basel) befördert. Durch neue Angebotskonzepte im Laufental und durch die geplante Einführung des Viertelstundentaktes auf der S3 Basel-Aesch würde dieser Effekt aber deutlich abgemindert; für die Haltestelle „Öpfelsee“ würde der Rückgang der Fahrten bzw. Pkm geringer ausfallen.
- Sobald im Rahmen des Planungsauftrages Nordwestschweiz das künftige Angebotskonzept Basel-Delémont vorliegt, sind die hier ausgewiesenen Verluste an Pkm durch den zusätzlichen Halt in „Öpfelsee“ neu zu beurteilen.
- Im Agglomerationsprogramm Basel ist der Anschluss von Dornach an die H18 vorgesehen. Hierbei entsteht im unmittelbaren Einzugsgebiet der untersuchten Haltestelle Öpfelsee eine neue Brücke über die Birs, die den Zugang zur Haltestelle wesentlich verbessert. „Öpfelsee“ ist in diese Planung und ins Agglomerationsprogramm Basel zu integrieren, mindestens aber ist die Bahnhofstabelle bei der Planung freizuhalten, damit die öV-Anbindung von der neuen Verbindungsstrasse profitieren kann und einer Konkurrenzierung des Bahnverkehrs entgegengewirkt werden kann.
- Die lokale Erschliessungssituation präsentiert sich aus heutiger Sicht als sehr schwierig, bedingt durch die bestehende Industrienutzung, die Trennwirkung der Birs (keine Brücke) und die Parallelage der Kantonsstrasse.
- Das Projekt gewinnt insbesondere bei allfälligen grösseren Arealumnutzungen weiter an Nutzen.

#### 4.3.5 Haltestellen zwischen Bahnhof Bellach und Solothurn

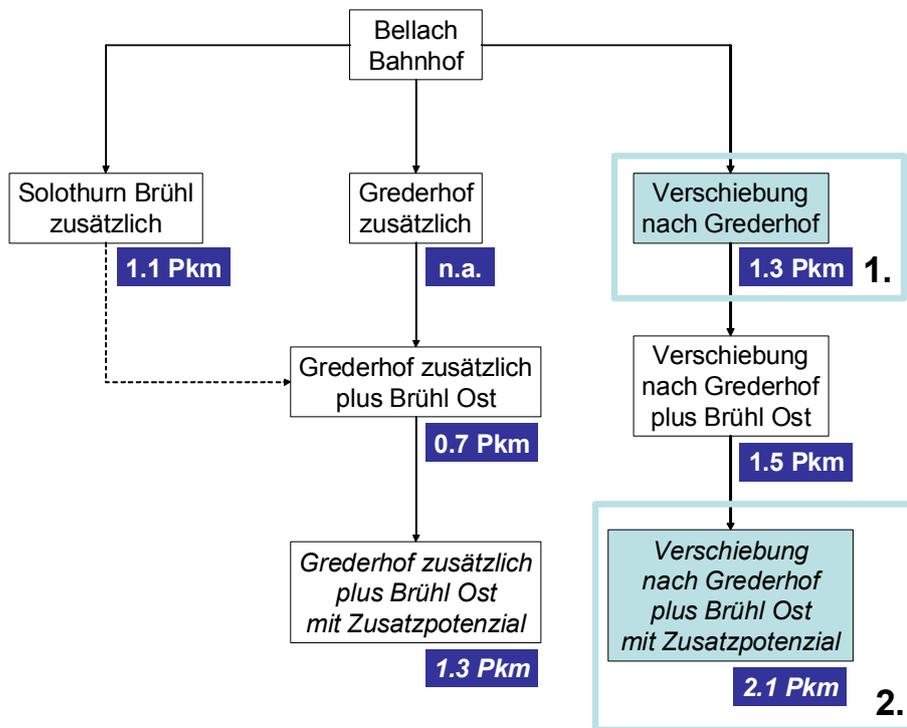


Abb. 16 Variantenbaum Haltestellen zwischen Bahnhof Bellach und Solothurn  
Nachfragerwirkung in Mio. Personenkilometern (Pkm) pro Jahr

#### Schlussfolgerungen und Empfehlungen der Arbeitsgruppe

- Aus Abb. 16 wird ersichtlich, dass für den Standort Bellach Grederhof eine hohe Nachfragerwirkung prognostiziert wird (1.3 Mio. Personenkilometer pro Jahr). Die Werte sind höher als Solothurn Brühl (allein) und auch deutlich höher als die heutigen Ein-/Aussteigerzahlen am Bahnhof Bellach.
- Der Standort Bellach Grederhof in Kombination mit Brühl Ost erscheint aufgrund der prognostizierten Nachfrage als attraktiv. Bedingung ist aber, dass die Entwicklungsszenarien Obach-Mutten (Westumfahrung) miteinbezogen werden. In der weiteren Planung des Entwicklungsgebietes Obach-Mutten in Solothurn ist deshalb eine mögliche Haltestelle „Brühl Ost“ vorzusehen. Dabei müsste aber gleichzeitig auch das Busangebot optimiert, d.h. auf die neue Bahnhofstation ausgerichtet werden.
- Eine zusätzliche Aufrechterhaltung der bestehenden Haltestelle Bellach ist aufgrund der Fahrzeitverluste nicht angezeigt.
- Die Standorte sollen als A-Projekte im Agglomerationsprogramm Region Solothurn weiterverfolgt werden, mit folgender Priorisierung:
  - 1) Verschiebung Bahnhof Bellach nach Grederhof
  - 2) Realisierung Haltestelle „Brühl Ost“,  
koordiniert mit der Entwicklung Solothurn West (Obach-Mutten)

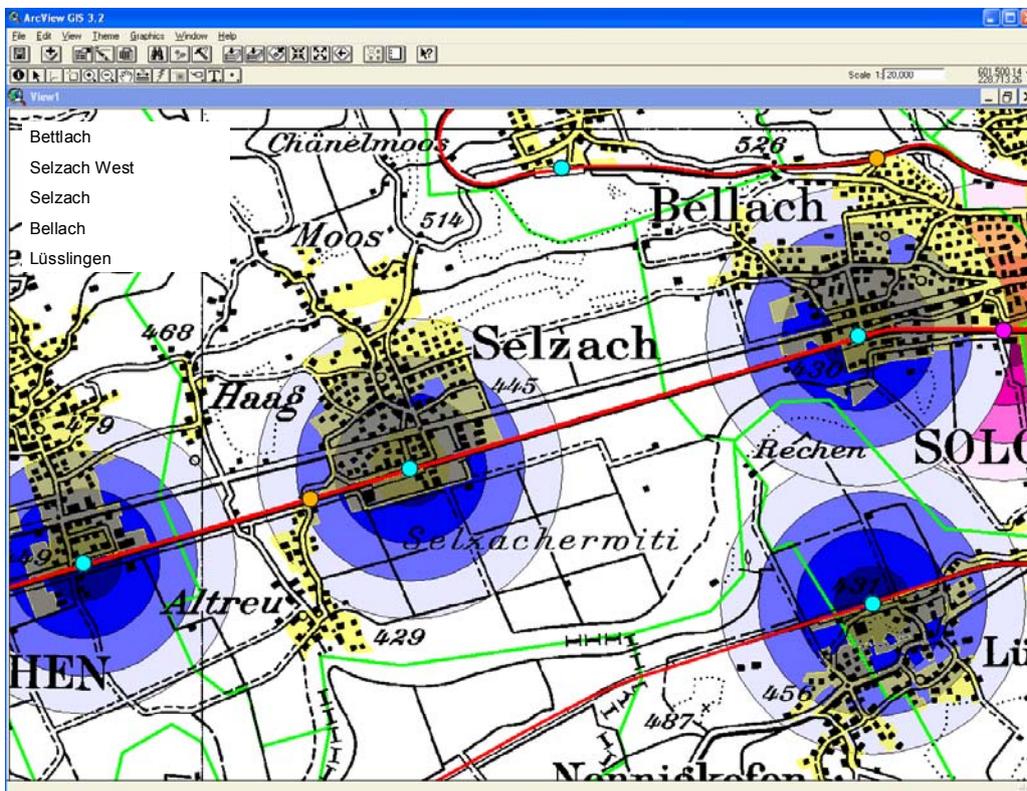
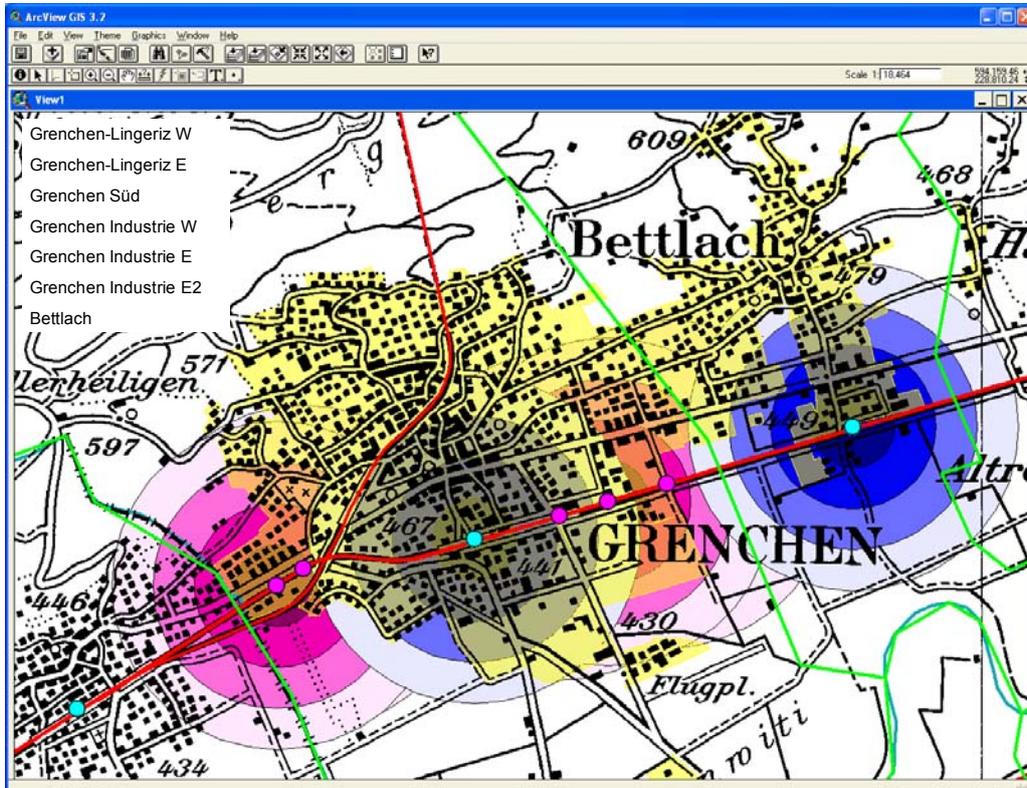
# ANHANG

## ANHANG A: Untersuchte Bahnhofstellen

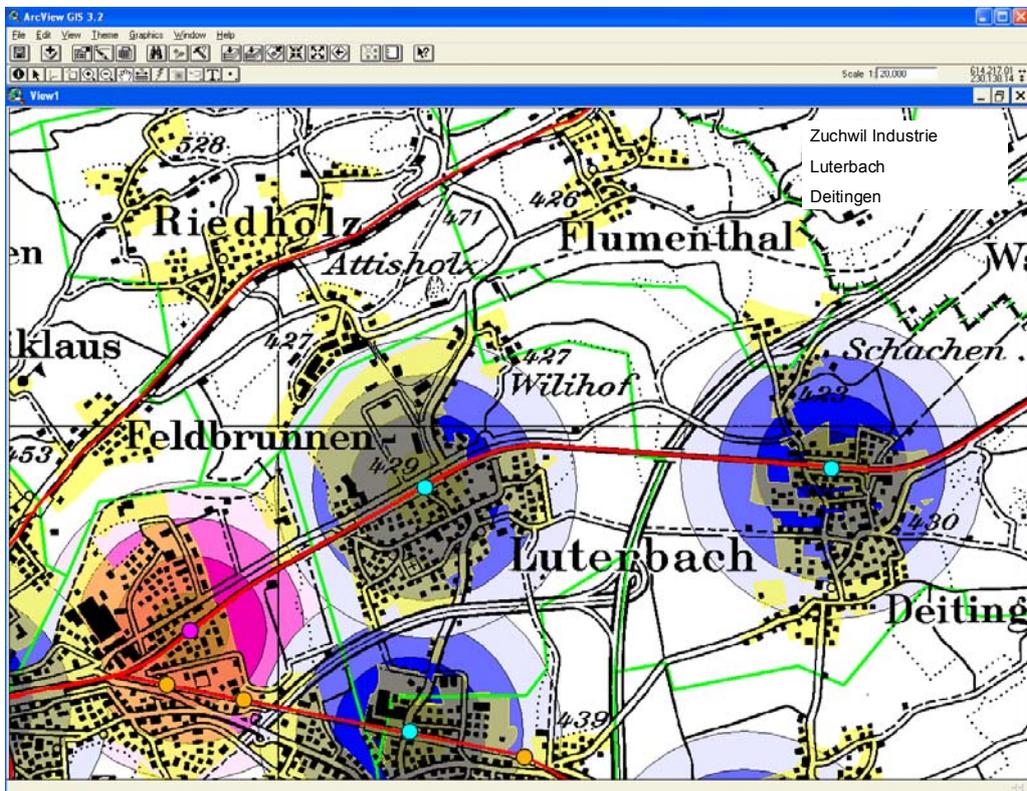
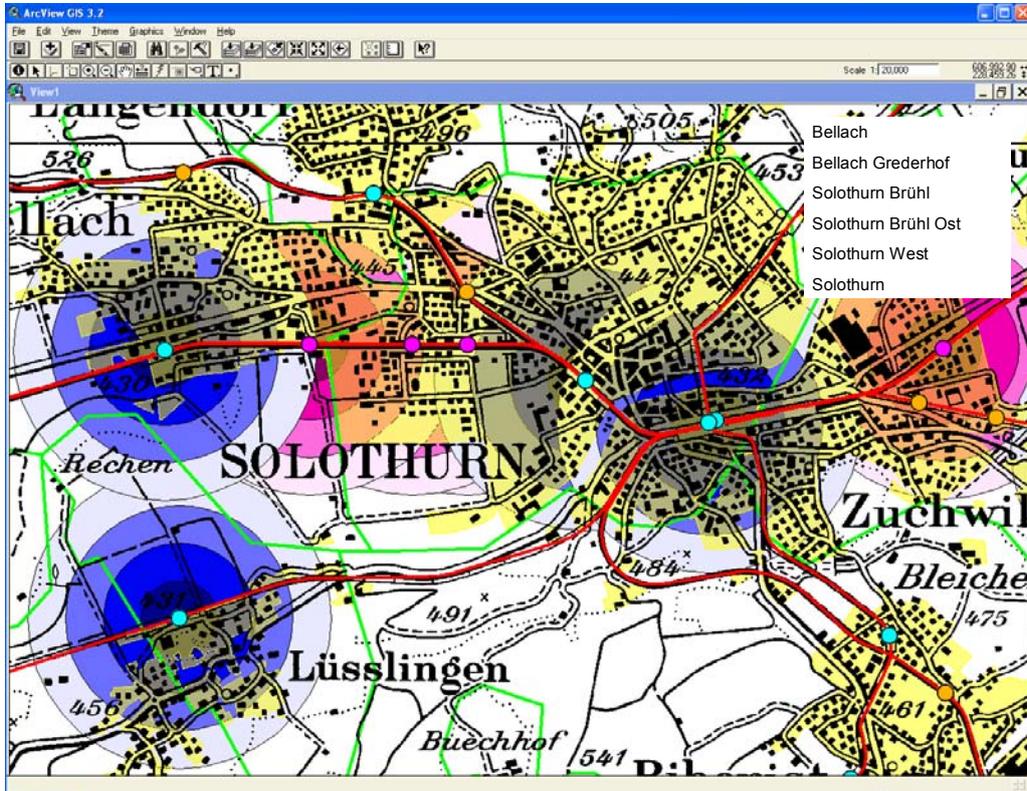
Betrieb	FP-Feld	Kategorie	Haltestelle
SBB	410	neu	Grenchen-Lingeriz W
SBB	410	neu	Grenchen-Lingeriz E
SBB	410	BESTEHEND	GRENCHEN SÜD
SBB	410	neu	Grenchen Industrie W
SBB	410	neu	Grenchen Industrie E
SBB	410	neu	Grenchen Industrie E 2
SBB	410	BESTEHEND	BETTLACH
SBB	410	Test	Selzach West
SBB	410	BESTEHEND	SELZACH
SBB	410	BESTEHEND	BELLACH
SBB	410	neu	Bellach Grederhof
SBB	410	neu	Solothurn Brühl
SBB	410	neu	Solothurn Brühl Ost
SBB	410	BESTEHEND	SOLOTHURN WEST
SBB	410	BESTEHEND	SOLOTHURN
SBB	410	neu	Zuchwil Industrie
SBB	410	BESTEHEND	LUTERBACH-ATTISHOLZ
SBB	410	BESTEHEND	DEITINGEN
SBB	410	Test	Niederbipp Ost
SBB	410	BESTEHEND	OENSINGEN SBB
SBB	410	neu	Oensingen Dorf
SBB	410	BESTEHEND	OBERBUCHSITEN
SBB	410	Test	Neuendorf Industrie
SBB	410	BESTEHEND	EGERKINGEN
SBB	410	neu	Egerkingen Zentrum
SBB	410	neu	Egerkingen Gäupark
SBB	410	Test	Härkingen Industrie
SBB	410	Test	Gunzgen Industrie
SBB	410	BESTEHEND	HÄGENDORF
SBB	410	Test	Rickenbach West
SBB	410	Test	Rickenbach Ost
SBB	410	BESTEHEND	WANGEN BEI OLTEN
SBB	410	Test	Wangen Ost
SBB	410	Test	Olten West
SBB	410	BESTEHEND	OLTEN HAMMER
SBB	410/650	BESTEHEND	OLTEN
SBB	650	Test	Dulliken West
SBB	650	BESTEHEND	DULLIKEN
SBB	650	neu	Däniken Industrie
SBB	650	BESTEHEND	DÄNIKEN
SBB	650	neu	Gretzenbach W
SBB	650	neu	Gretzenbach E
SBB	650	BESTEHEND	SCHÖNENWERD SO
SBB	650	neu	Schönenwerd Ost 1
SBB	650	neu	Schönenwerd Ost 2
SBB	650	neu	Schönenwerd Industrie
SBB	650	neu	Eppenberg-Wö W
SBB	650	neu	Eppenberg-Wö Zentrum
SBB	650	neu	Eppenberg-Wö E
SBB	230	BESTEHEND	DORNACH-ARLESHEIM
SBB	230	neu	Dornach Öpfelsee 1
SBB	230	neu	Dornach Öpfelsee 2
SBB	230	neu	Dornach Öpfelsee 3
SBB	230	Test	Grenchen Nord 2
SBB	230	BESTEHEND	GRENCHEN NORD
SBB	503	neu	Trimbach West
SBB	503	neu	Trimbach Zentrum 1
SBB	503	neu	Trimbach Zentrum 2
SBB	503	BESTEHEND	TRIMBACH
SBB	503	neu	Trimbach Rankwog
SBB	450	BESTEHEND	MURGENTHAL
SBB	514	BESTEHEND	WALTERSWIL-STRIEGEL
SBB	514	Test	Walterswil Ost

Betrieb	FP-Feld	Kategorie	Haltestelle
SBB		neu	Breitenbach Zentrum
SBB		Test	Breitenbach Grien
SBB		Test	Breitenbach Industrie
SBB		Test	Büsserach Industrie
SBB		Test	Büsserach West
SBB		Test	Büsserach Zentrum
SBB		Test	Zuchwil Zentrum
SBB		Test	Zuchwil Autobahn
SBB		aufgehoben	Derendingen
SBB		Test	Derendingen Ost
SBB		aufgehoben	Subingen
SBB		aufgehoben	Etziken
SBB		Test	Bolken
SBB		aufgehoben	Inkwil
SBB		aufgehoben	Lüsslingen
BLS	411	BESTEHEND	GÄNSBRUNNEN
BLS	411	BESTEHEND	OBERDORF SO
BLS	411	BESTEHEND	IM HOLZ
BLS	411	Test	Lommiswil Ost
BLS	411	BESTEHEND	LOMMISWIL
BLS	411	Test	Bellach Nord
BLS	411	BESTEHEND	LANGENDORF
BLS	411	Test	Solothurn Nord
BLS	411	BESTEHEND	SOLOTHURN WEST BLS
BLS	411/304.1	BESTEHEND	SOLOTHURN BLS
BLS	304.1	Test	Biberist Zentrum
BLS	304.1	BESTEHEND	BIBERIST BLS
BLS	304.1	BESTEHEND	GERLAFINGEN
OeBB	412	BESTEHEND	BALSTHAL
OeBB	412	Test	Balsthal Süd
OeBB	412	BESTEHEND	THALBRÜCKE
OeBB	412	Test	Klus Nord
OeBB	412	BESTEHEND	KLUS
OeBB	412	Test	Klus Süd
OeBB	412	Test	Oensingen Nord
OeBB	412	neu	Oensingen Leuenfeld
OeBB	412	BESTEHEND	OENSINGEN
RBS	308	BESTEHEND	SOLOTHURN RBS
RBS	308	BESTEHEND	BLEICHENBERG
RBS	308	BESTEHEND	BIBERIST RBS
RBS	308	BESTEHEND	AMMANNSEGG
RBS	308	Test	Lohn Zentrum
RBS	308	BESTEHEND	LOHN-LÜTERKOFEN
RBS	308	BESTEHEND	KÜTTIGKOFEN-KRÄILIGEN

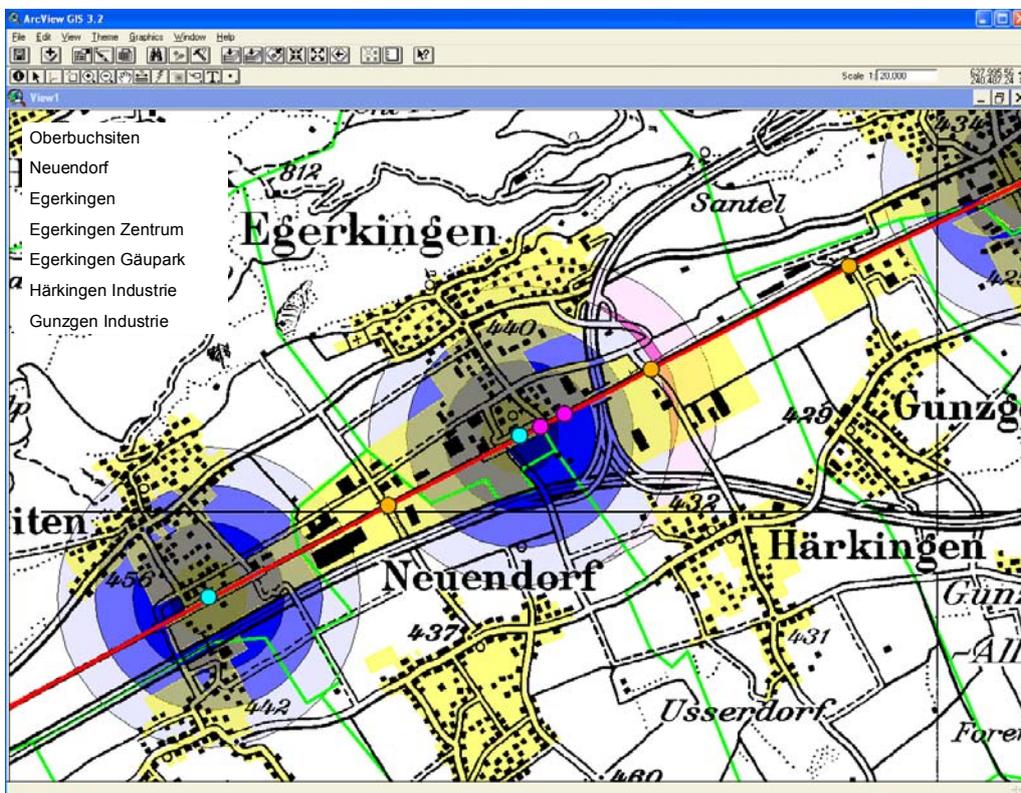
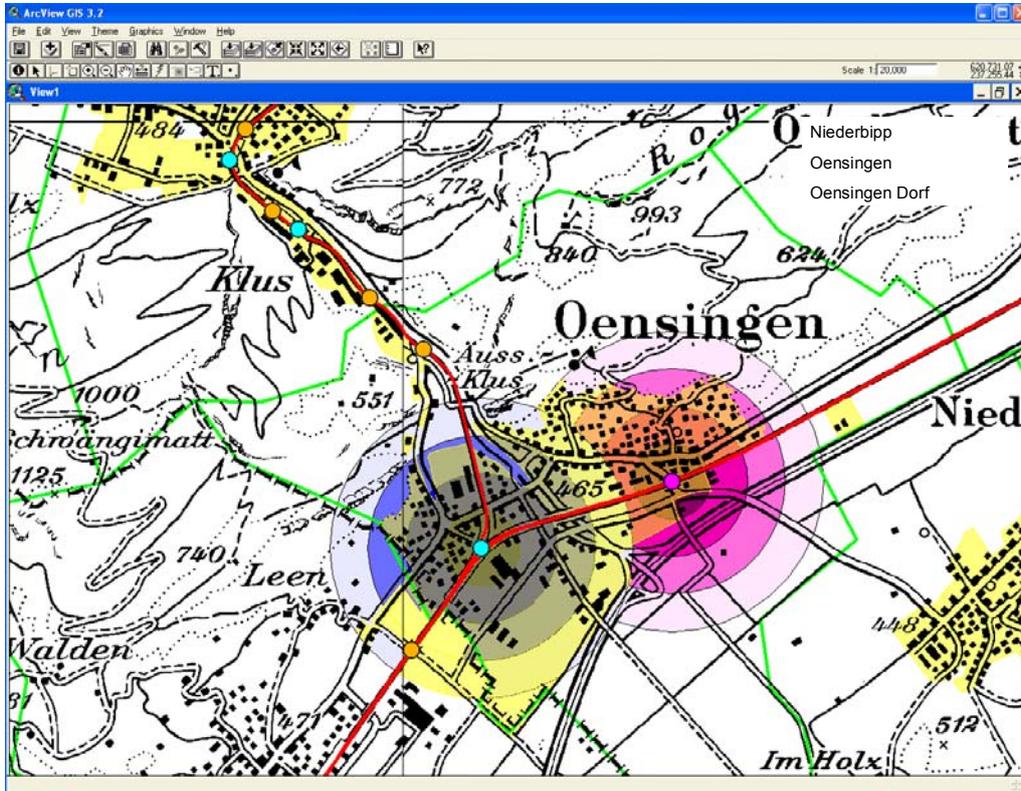
Untersuchte Bahnhaltestellen SBB (Linie 410)



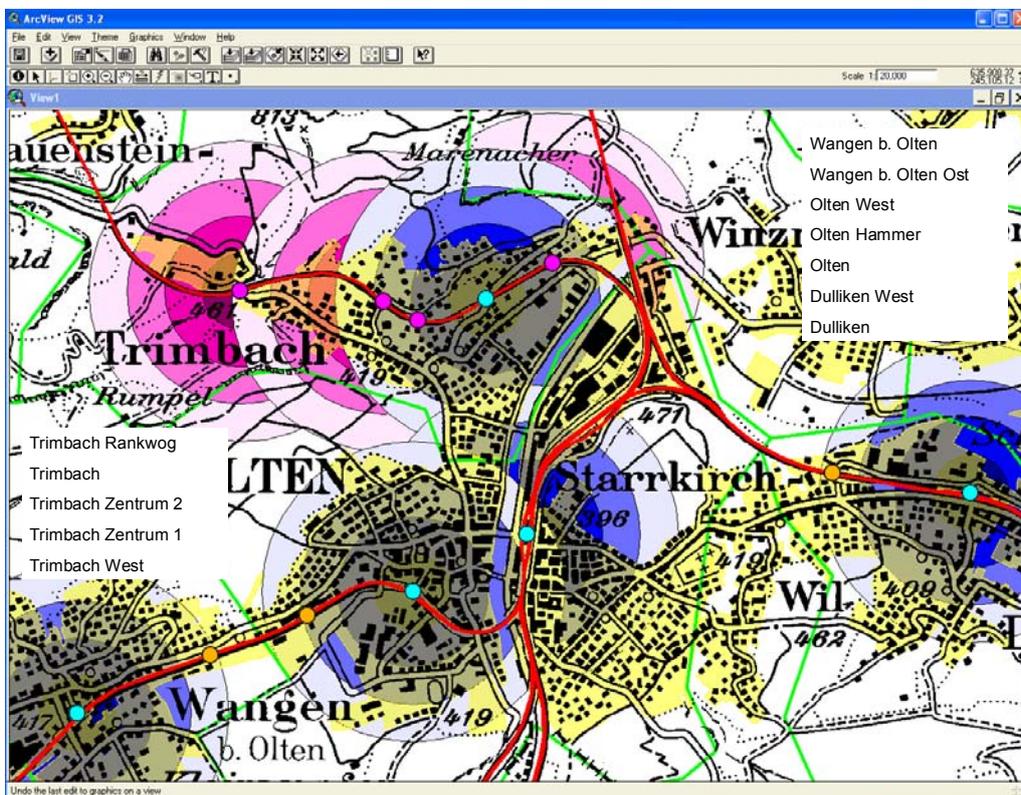
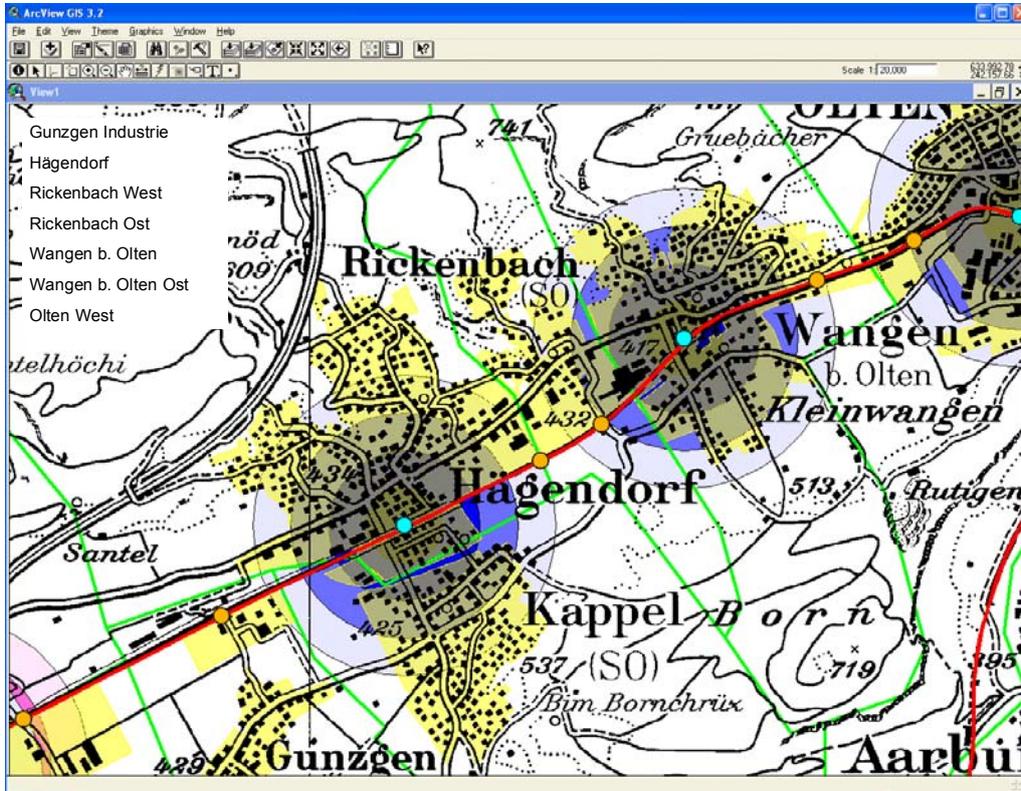
Untersuchte Bahnhofstellen SBB (Linie 410 – Fortsetzung)



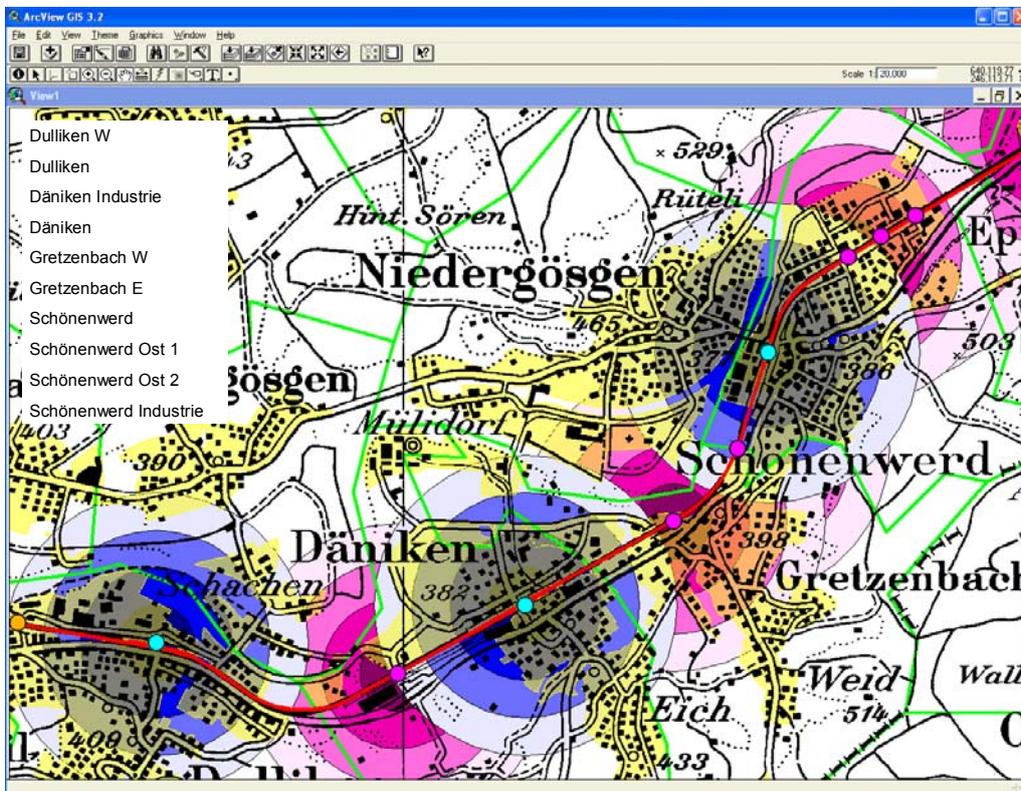
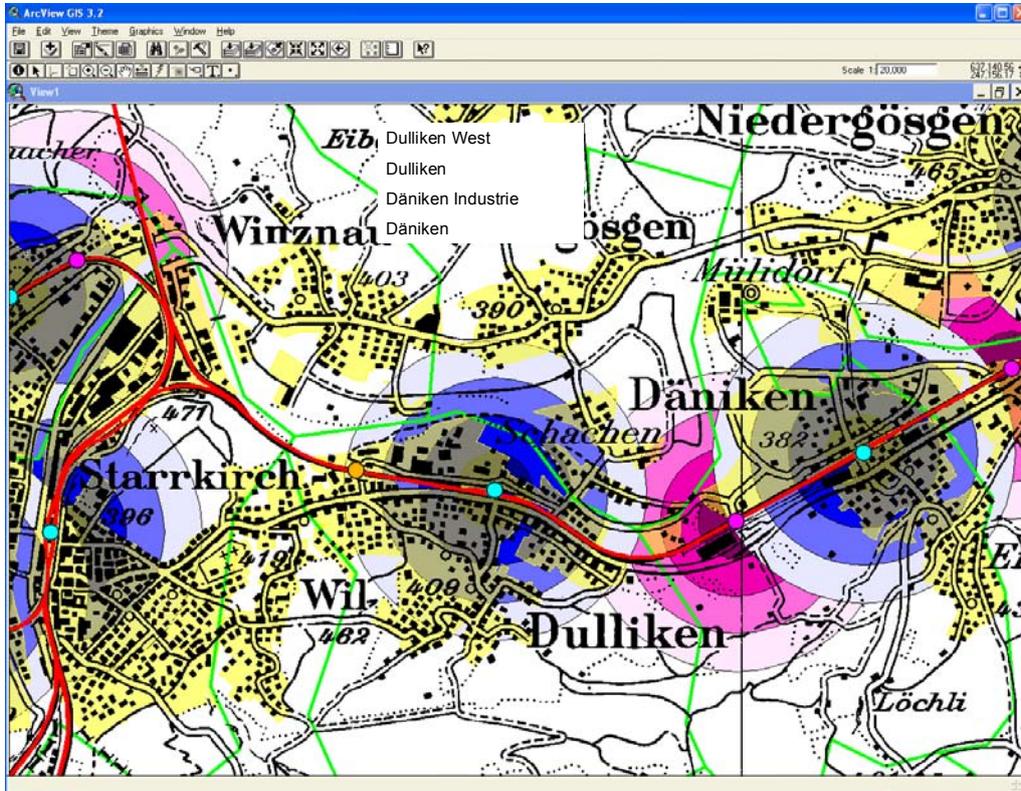
Untersuchte Bahnhaltstellen SBB (Linie 410 – Fortsetzung)



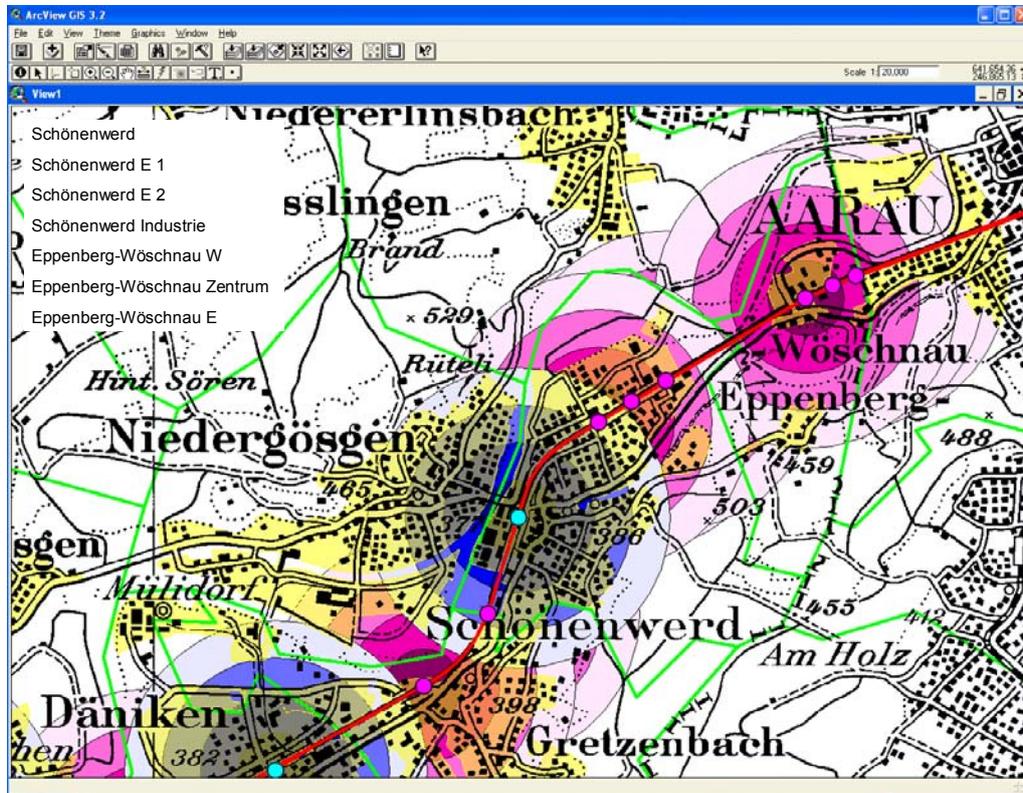
Untersuchte Bahnhaltstellen SBB (Linien 410, 503 und 650)



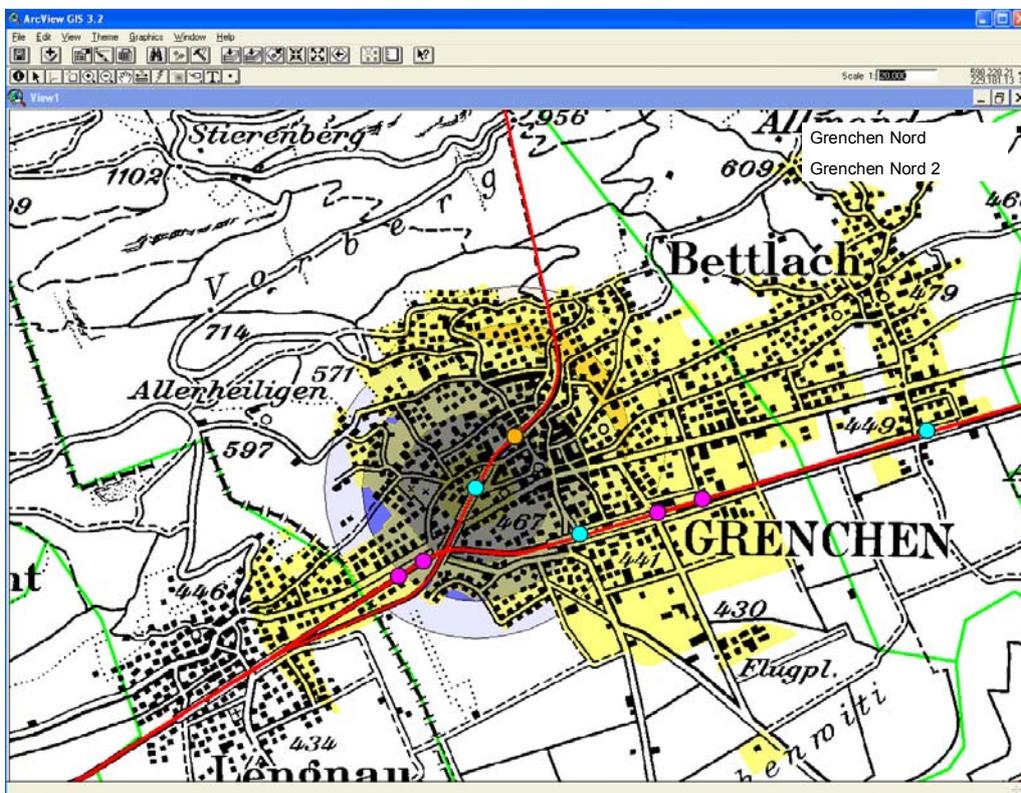
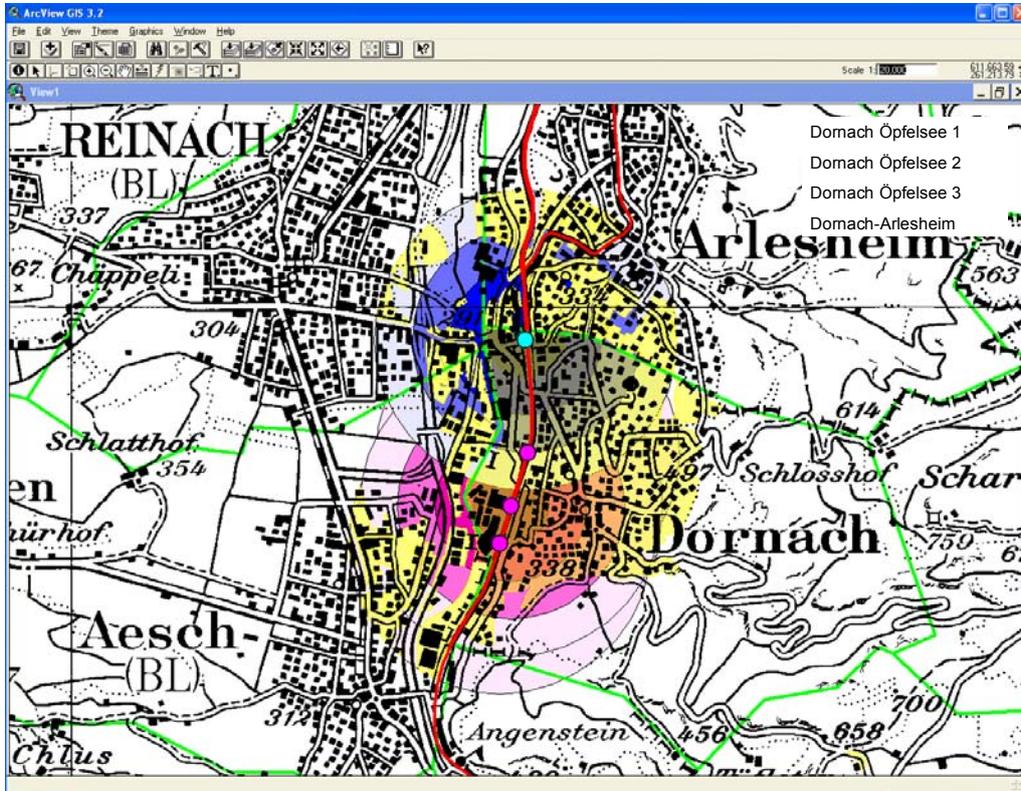
Untersuchte Bahnhofstellen SBB (Linie 650 – Fortsetzung)



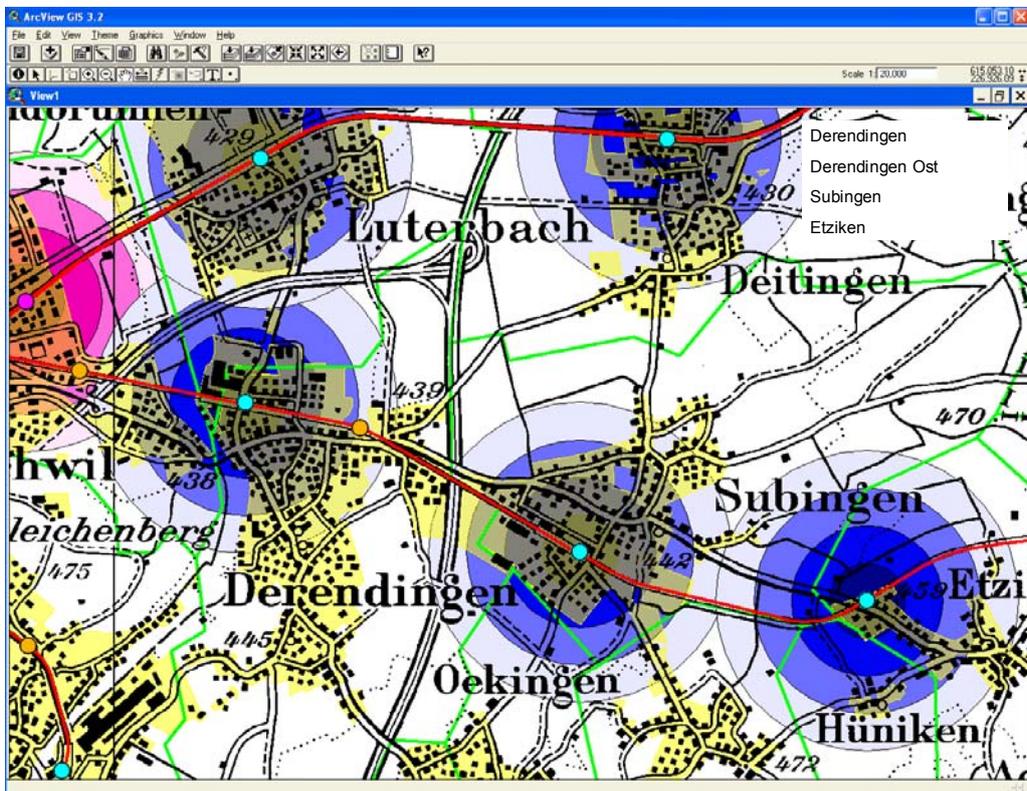
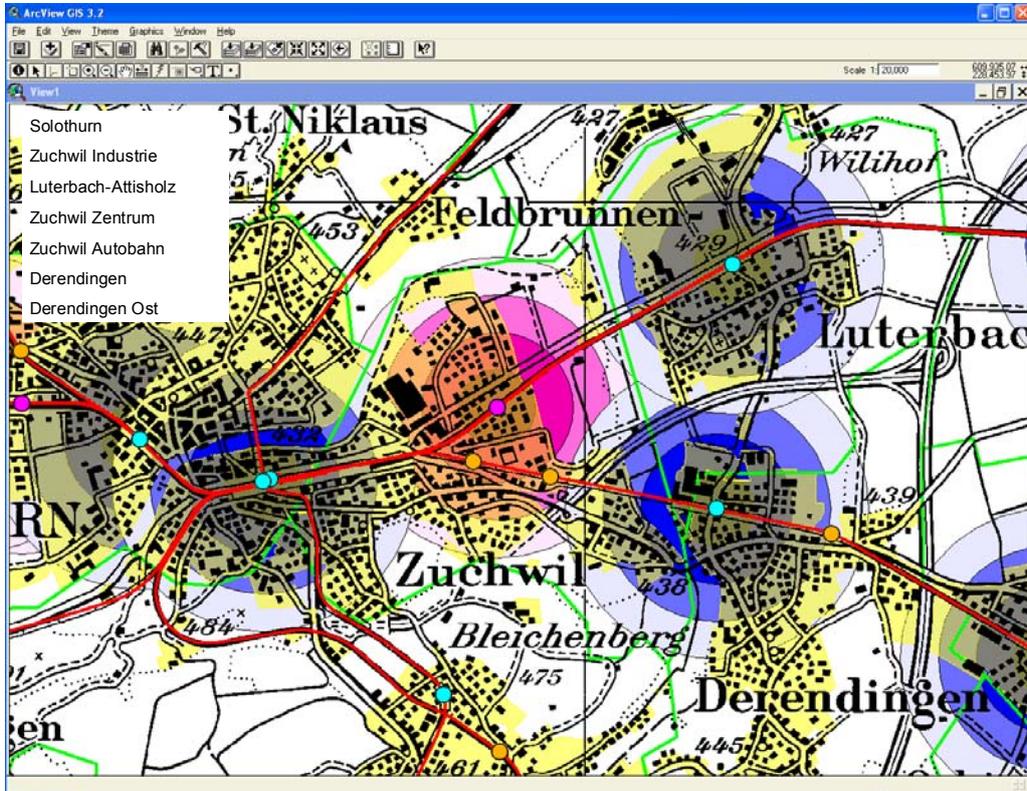
Untersuchte Bahnhaltstellen SBB (Linie 650 – Fortsetzung)



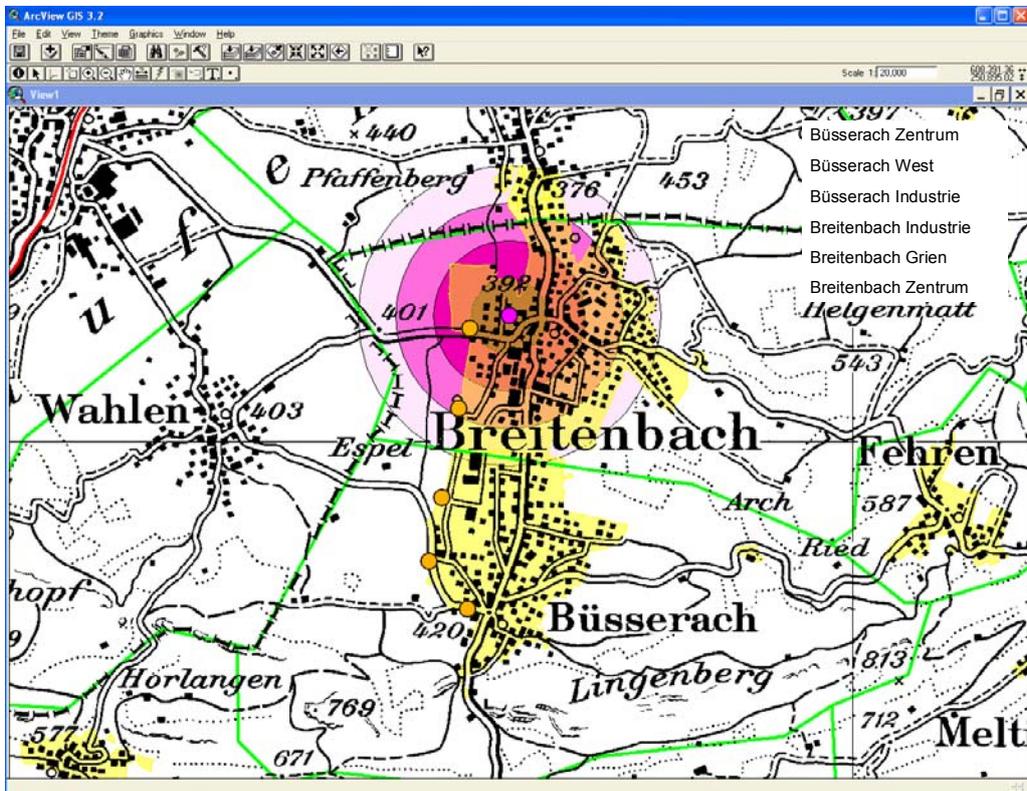
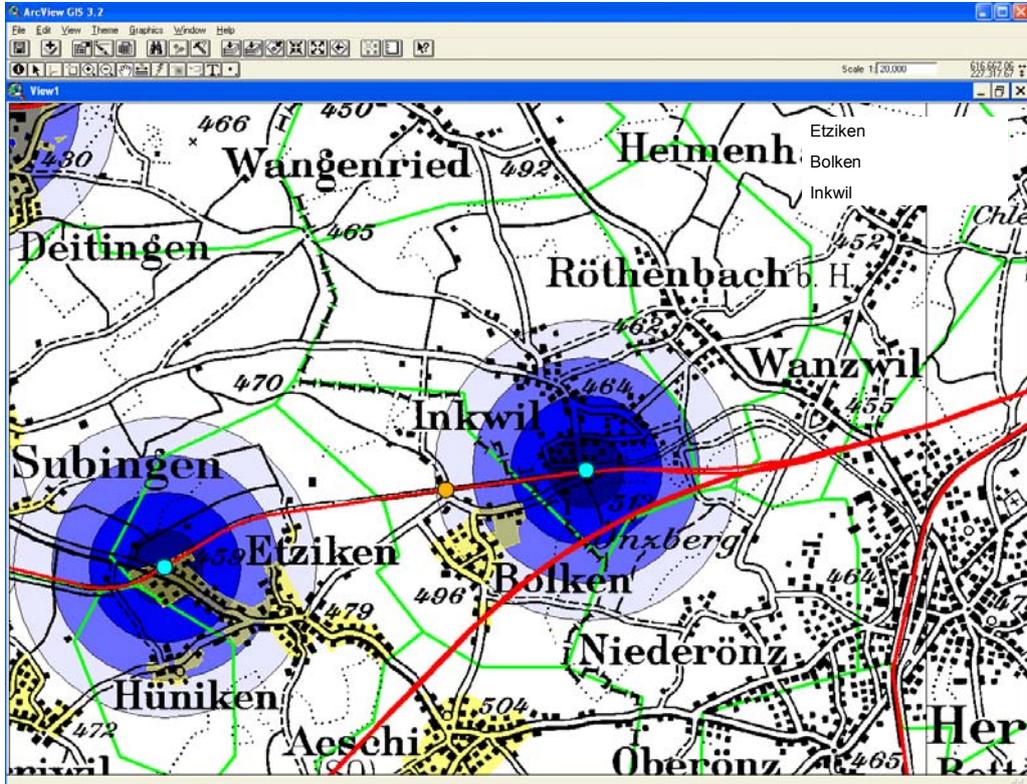
Untersuchte Bahnhaltstellen SBB (Linie 230)



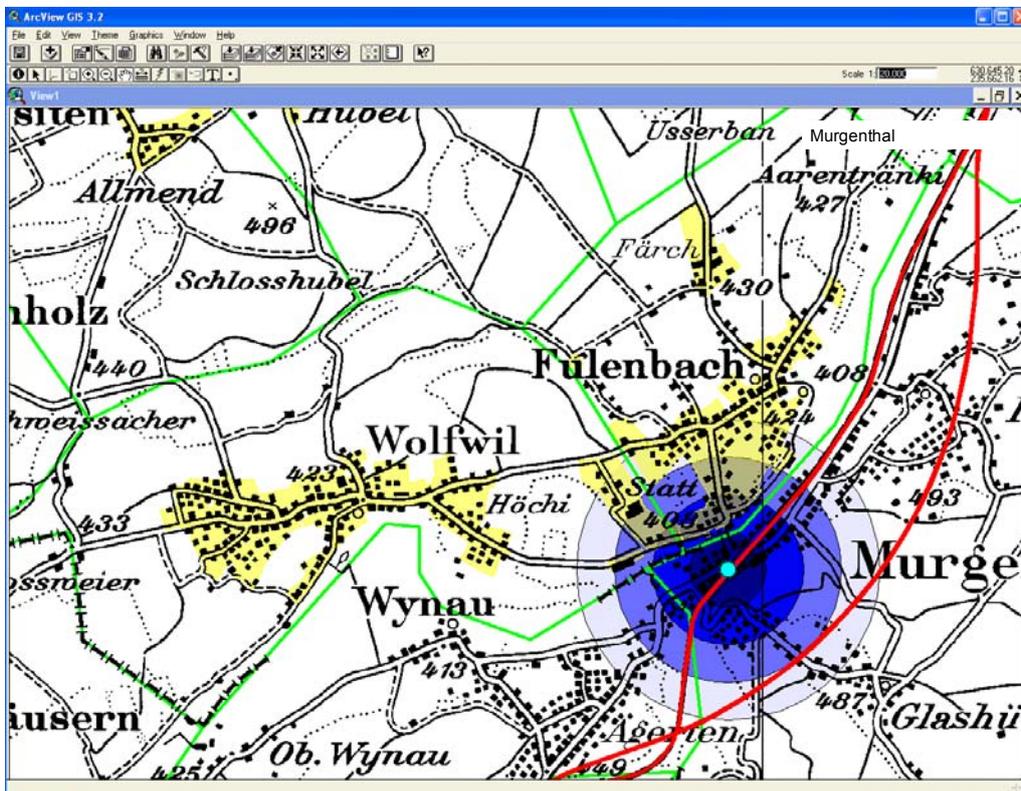
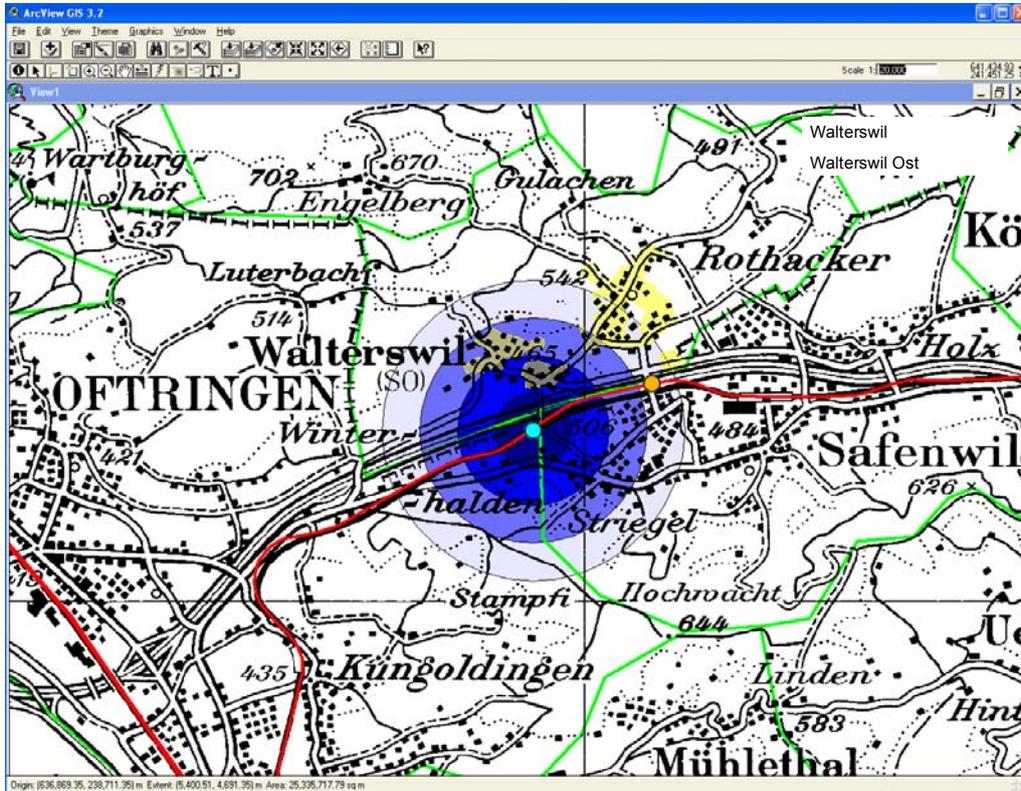
Untersuchte Bahnhaltestellen SBB (Ausbaustrecke Solothurn-Inkwil)



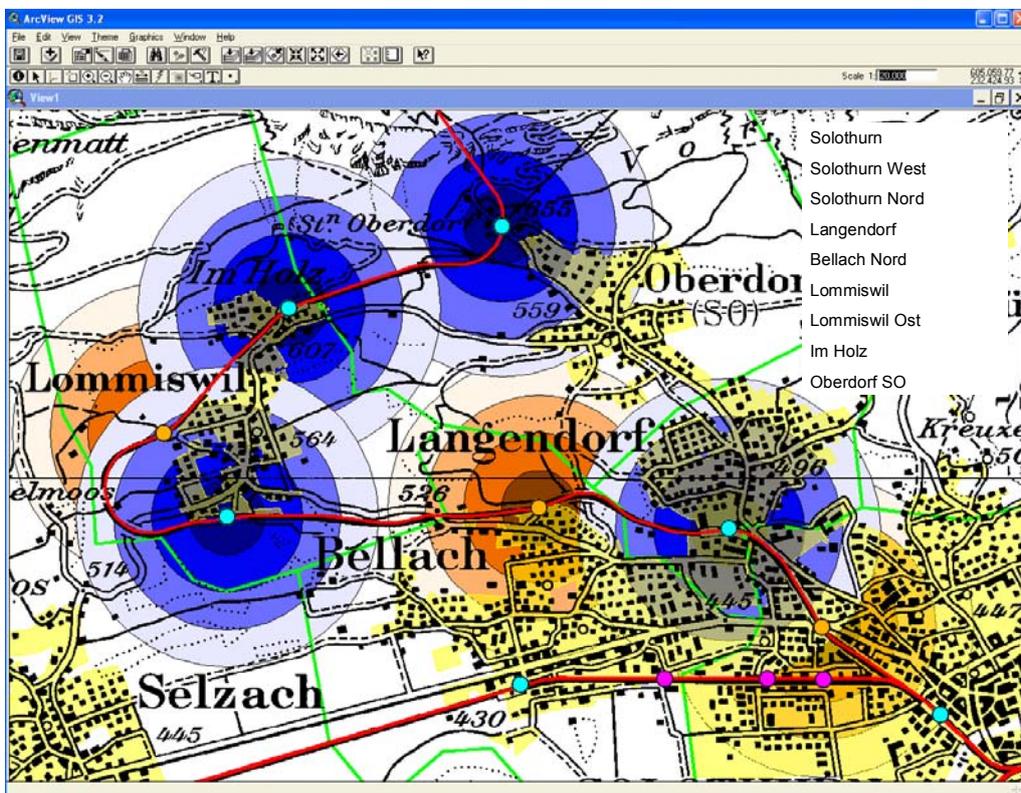
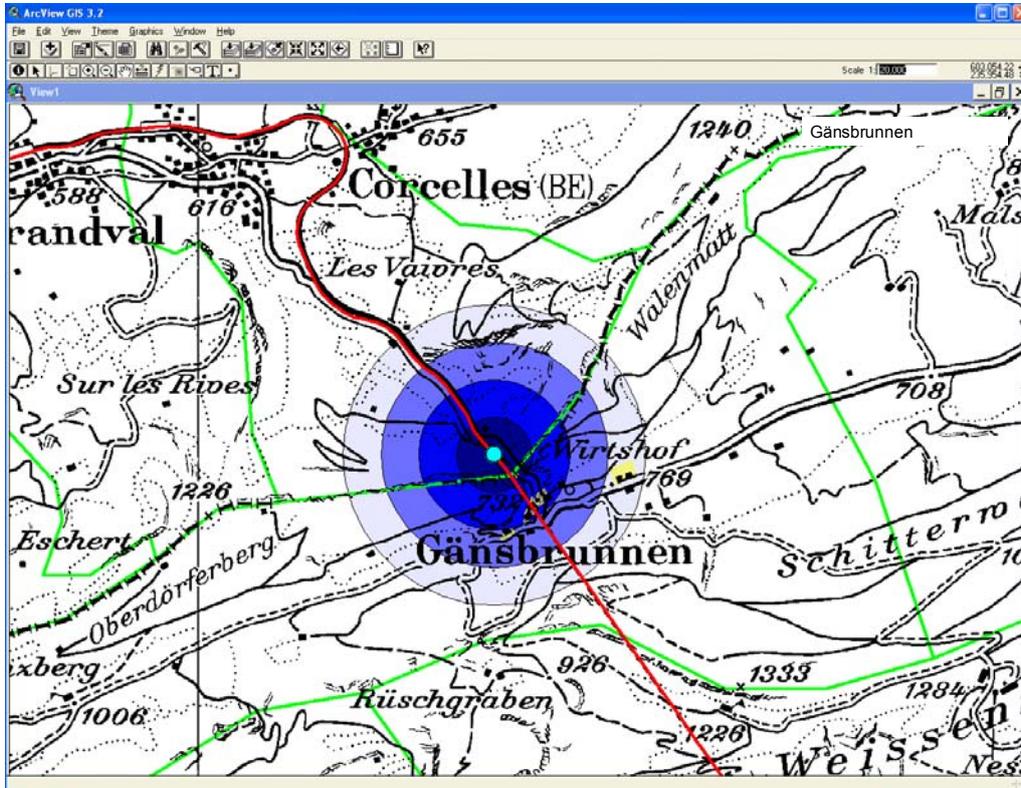
**Untersuchte Bahnhaltstellen SBB (Ausbaustrecke Solothurn-Inkwil– Fortsetzung und Raum Breitenbach-Büsserach)**



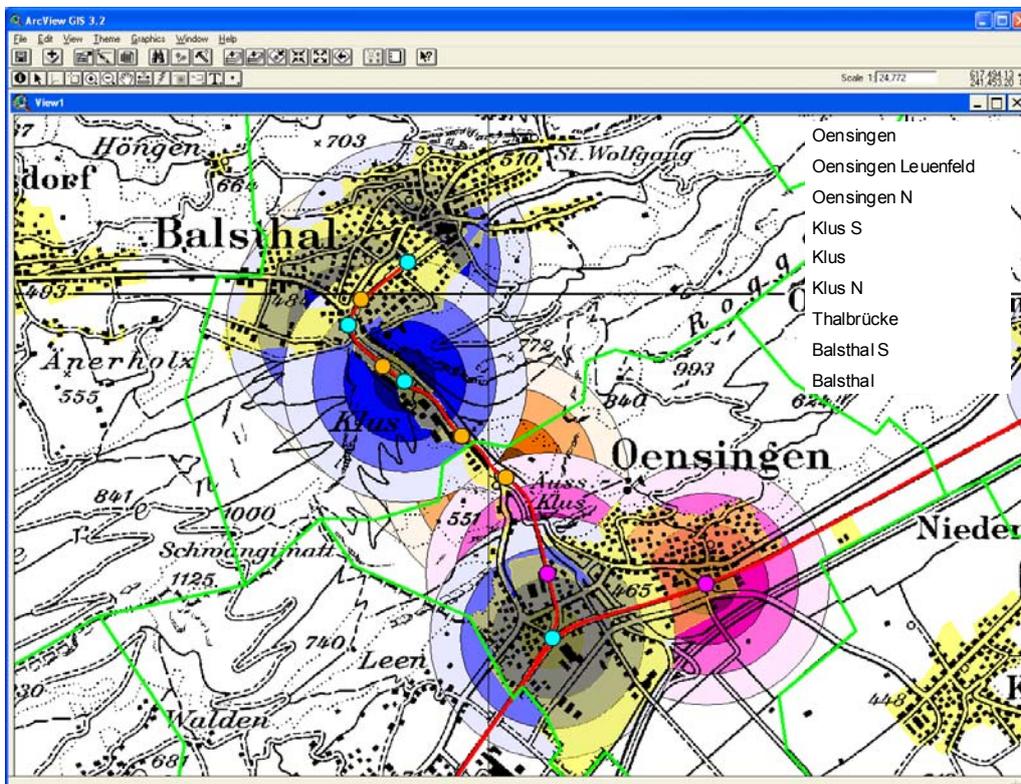
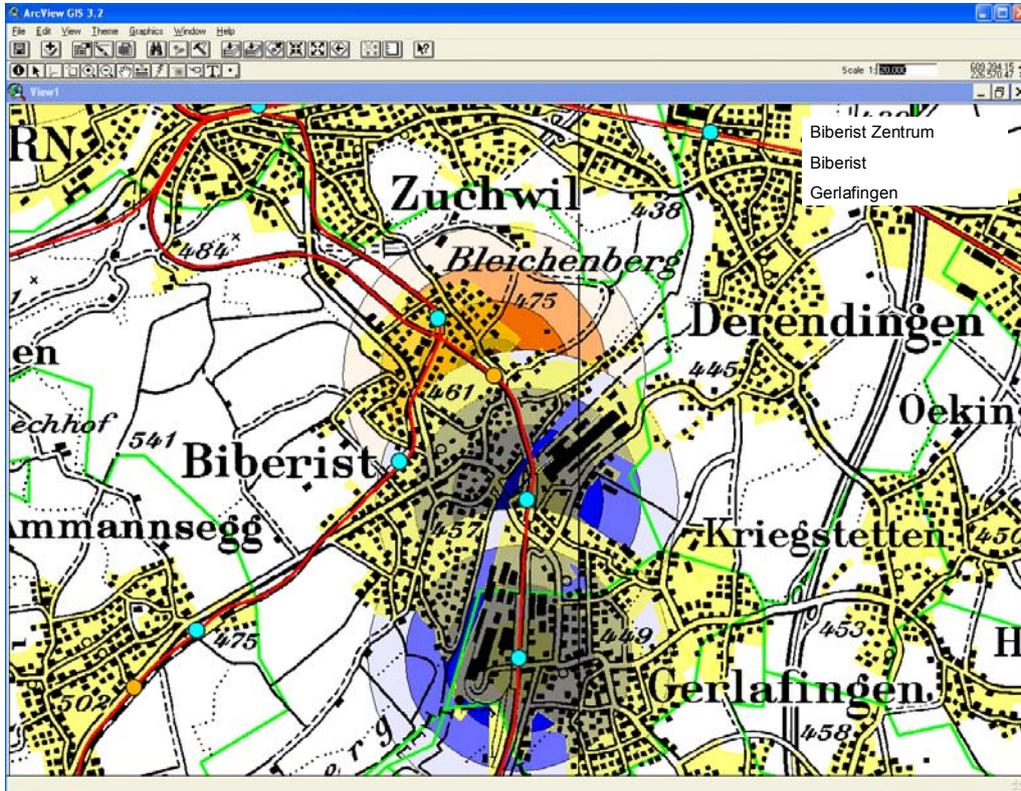
Untersuchte Bahnhaltestellen SBB (Linien 514 und 450)



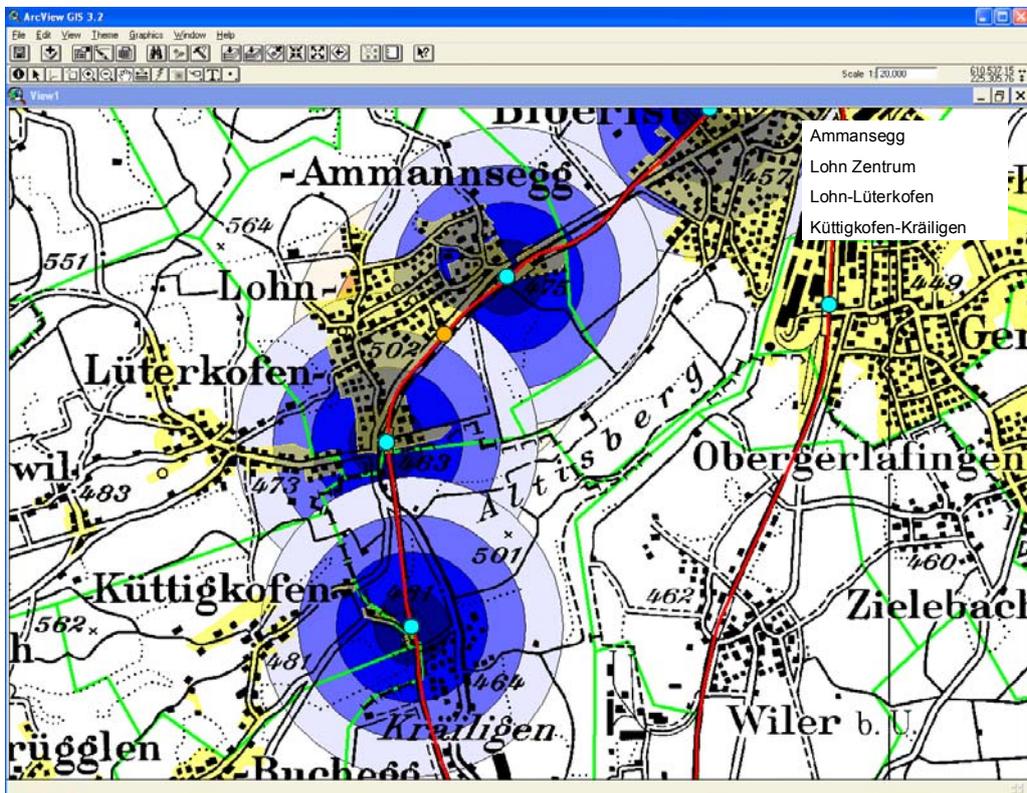
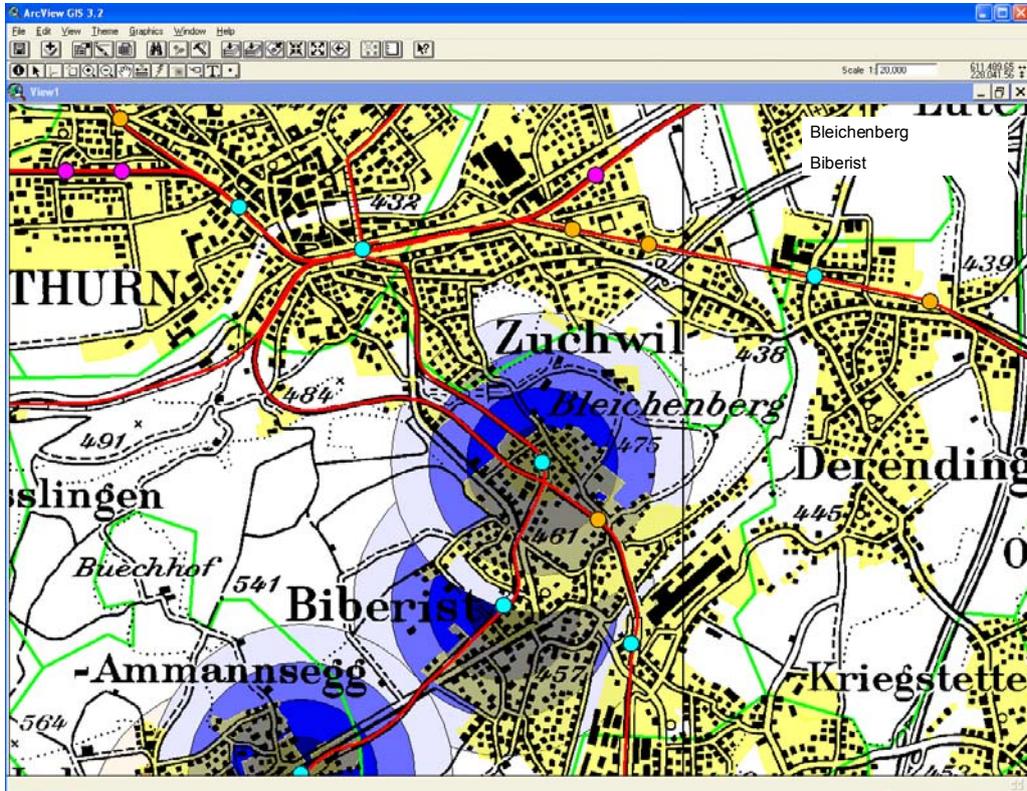
Untersuchte Bahnhaltestellen BLS (Moutier-Solothurn)



Untersuchte Bahnhofstellen BLS (Solothurn-Burgdorf) und OeBB



Untersuchte Bahnhaltestellen RBS



**ANHANG B: Resultate Potenzialpunkte Grundvariante (rangiert)****Bestehende haltestellen**

Betrieb	FP-Feld	Haltestelle	Grundvariante: Potenzialpunkte Einwohner	Grundvariante: Potenzialpunkte Stellenäquivalente	Summe Potenzialpunkte Grundvariante	Rang
SBB	410/650	OLTEN	3745	5143	8887	1
BLS	411	SOLOTHURN WEST BLS	2909	4480	7389	2
SBB	410	SOLOTHURN WEST	2909	4480	7389	2
SBB	410	OLTEN HAMMER	2981	3911	6892	3
BLS	411/304.1	SOLOTHURN BLS	3021	3578	6599	4
RBS	308	SOLOTHURN RBS	3021	3578	6599	4
SBB	410	SOLOTHURN	3021	3578	6599	4
SBB	230	GRENCHEN NORD	3492	2032	5524	5
SBB	230	DORNACH-ARLESHEIM	2823	1875	4698	6
SBB	410	GRENCHEN SÜD	2814	1865	4679	7
BLS	411	LANGENDORF	2813	1184	3998	8
SBB	410	WANGEN BEI OLTEN	1854	1155	3009	9
SBB	650	SCHÖNENWERD SO	2193	773	2966	10
SBB	410	HÄGENDORF	1934	815	2749	11
RBS	308	BIBERIST RBS	2175	571	2746	12
BLS	304.1	BIBERIST BLS	1788	854	2642	13
OeBB	412	BALSTHAL	1667	748	2415	14
OeBB	412	OENSINGEN	1132	1252	2384	15
SBB	410	OENSINGEN SBB	1132	1252	2384	15
BLS	304.1	GERLAFINGEN	1673	624	2298	16
SBB	503	TRIMBACH	1789	437	2227	17
SBB	410	BETTLACH	1091	1111	2201	18
SBB	650	DULLIKEN	1583	479	2062	19
OeBB	412	THALBRÜCKE	1375	526	1902	20
RBS	308	BLEICHENBERG	1392	498	1889	21
SBB	410	BELLACH	997	646	1643	22
SBB	410	LUTERBACH-ATTISHOLZ	1339	266	1605	23
SBB	650	DÄNIKEN	990	567	1557	24
SBB	410	EGERKINGEN	581	900	1481	25
SBB	410	OBERBUCHSITEN	833	521	1355	26
SBB	410	SELZACH	842	480	1322	27
SBB	450	MURGENTHAL	889	369	1258	28
SBB	410	DEITINGEN	769	218	987	29
RBS	308	LOHN-LÜTERKOFEN	580	260	839	30
OeBB	412	KLUS	428	375	803	31
RBS	308	AMMANNSEGG	515	90	605	32
BLS	411	LOMMISWIL	426	33	459	33
SBB	514	WALTERSWIL-STRIEGEL	407	41	447	34
BLS	411	IM HOLZ	333	20	353	35
BLS	411	OBERDORF SO	273	52	325	36
RBS	308	KÜTTIGKOFEN-KRÄILIGEN	213	17	230	37
BLS	411	GÄNSBRUNNEN	18	3	21	38

**Potenzielle neue Haltestellen und alternative Haltestellen**

Betrieb	FP-Feld	Haltestelle	Grundvariante: Potenzialpunkte Einwohner	Grundvariante: Potenzialpunkte Stellenäquivalente	Summe Potenzialpunkte Grundvariante	Rang
SBB	410	Solothurn Brühl Ost	3246	1684	4930	1
SBB	410	Solothurn Brühl	3696	1067	4763	2
SBB	410	Bellach Grederhof	2953	916	3870	3
SBB	410	Grenchen Industrie W	2121	1659	3779	4
SBB	230	Dornach Öpfelsee 3	2640	1115	3755	5
SBB	230	Dornach Öpfelsee 2	2400	1231	3631	6
SBB	410	Zuchwil Industrie	2672	825	3497	7
SBB	410	Grenchen-Lingeriz E	2785	659	3444	8
SBB	230	Dornach Öpfelsee 1	2362	1081	3443	9
SBB	410	Grenchen-Lingeriz W	2710	512	3222	10
SBB	410	Grenchen Industrie E	1497	1142	2639	11
SBB	650	Schönenwerd Ost 1	2011	481	2492	12
SBB	503	Trimbach Zentrum 2	2023	421	2444	13
SBB	650	Gretzenbach E	1650	643	2293	14
SBB		Breitenbach Zentrum	1377	823	2200	15
SBB	650	Schönenwerd Ost 2	1634	408	2042	16
OeBB	412	Oensingen Leuenfeld	1161	720	1881	17
SBB	410	Grenchen Industrie E 2	1107	695	1802	18
SBB	503	Trimbach Zentrum 1	1531	247	1778	19
SBB	410	Oensingen Dorf	1123	622	1744	20
SBB	650	Gretzenbach W	1158	458	1616	21
SBB	650	Schönenwerd Industrie	1107	346	1454	22
SBB	410	Egerkingen Zentrum	526	901	1427	23
SBB	410	Egerkingen Gäupark	483	860	1342	24
SBB	503	Trimbach Rankwog	917	382	1300	25
SBB	650	Eppenberg-Wö E	802	309	1112	26
SBB	650	Eppenberg-Wö Zentrum	613	122	736	27
SBB	503	Trimbach West	589	95	684	28
SBB	650	Däniken Industrie	327	249	576	29
SBB	650	Eppenberg-Wö W	464	97	561	30

**Haltstellen-Teststandorte**

Betrieb	FP-Feld	Haltstelle	Grundvariante: Potenzialpunkte Einwohner	Grundvariante: Potenzialpunkte Stellenäquivalente	Summe Potenzialpunkte Grundvariante	Rang
SBB	230	Grenchen Nord 2	3677	2977	6655	1
BLS	411	Solothurn Nord	3391	1644	5035	2
SBB		Zuchwil Zentrum	2845	1293	4138	3
SBB		Zuchwil Autobahn	1744	923	2668	4
SBB	410	Olten West	1660	882	2542	5
OeBB	412	Balsthal Süd	1633	609	2242	6
BLS	304.1	Biberist Zentrum	1594	634	2228	7
SBB		Breitenbach Zentrum	1377	823	2200	8
SBB	650	Dulliken West	1651	465	2115	9
SBB	410	Rickenbach Ost	803	1094	1897	10
OeBB	412	Oensingen Leuenfeld	1161	720	1881	11
SBB		Derendingen Ost	1396	461	1857	12
SBB		Breitenbach Grien	999	697	1696	13
SBB	410	Wangen Ost	1403	251	1653	14
SBB	410	Rickenbach West	620	837	1457	15
SBB		Breitenbach Industrie	732	594	1326	16
SBB	514	Walterswil Ost	906	338	1244	17
BLS	411	Bellach Nord	1059	119	1178	18
OeBB	412	Klus Nord	669	401	1070	19
RBS	308	Lohn Zentrum	839	224	1062	20
SBB	410	Niederbipp Ost	418	631	1048	21
SBB		Büsserach Zentrum	839	188	1027	22
SBB	410	Neuendorf Industrie	115	912	1026	23
SBB		Büsserach Industrie	627	379	1006	24
SBB	410	Selzach West	618	215	833	25
SBB		Büsserach West	601	186	787	26
SBB	410	Härkingen Industrie	167	480	647	27
SBB	410	Gunzgen Industrie	273	353	626	28
BLS	411	Lommiswil Ost	466	28	494	29
SBB		Bolken	308	19	327	30
OeBB	412	Oensingen Nord	136	115	251	31
OeBB	412	Klus Süd	44	151	195	32

**Aufgehobene Haltstellen**

Betrieb	FP-Feld	Haltstelle	Grundvariante: Potenzialpunkte Einwohner	Grundvariante: Potenzialpunkte Stellenäquivalente	Summe Potenzialpunkte Grundvariante	Rang
SBB		Derendingen	1537	790	2327	1
SBB		Subingen	1148	442	1590	2
SBB		Etziken	278	214	493	3
SBB		Lüsslingen	277	188	465	4
SBB		Inkwil	390	70	459	5

## ANHANG C: Gesamtergebnisse Pauschalanalyse

## Haltestellen SBB

Betrieb	FP-Feld	Kategorie	Haltestelle	Grundvariante: Potenzialpunkte Einwohner	Grundvariante: Potenzialpunkte Stellenäquivalente	Summe Potenzialpunkte Grundvariante	Zusatzvariante: Potenzialpunkte Kanton SO	Zusatzvariante: Potenzialpunkte ausserkantonale	Summe Potenzialpunkte Zusatzvariante
SBB	410	neu	Grenchen-Lingeriz W	2710	512	3222	2287	541	2828
SBB	410	neu	Grenchen-Lingeriz E	2785	659	3444	2924	284	3208
SBB	410	BESTEHEND	GRENCHEN SÜD	2814	1865	4679	4698	0	4698
SBB	410	neu	Grenchen Industrie W	2121	1659	3779	4680	0	4680
SBB	410	neu	Grenchen Industrie E	1497	1142	2639	4231	0	4231
SBB	410	neu	Grenchen Industrie E 2	1107	695	1802	k.B.	k.B.	—
SBB	410	BESTEHEND	BETTLACH	1091	1111	2201	1633	0	1633
SBB	410	Test	Selzach West	618	215	833	k.B.	k.B.	—
SBB	410	BESTEHEND	SELZACH	842	480	1322	1560	0	1560
SBB	410	BESTEHEND	BELLACH	997	646	1643	2120	0	2120
SBB	410	neu	Bellach Grederhof	2953	916	3870	3177	0	3177
SBB	410	neu	Solothurn Brühl	3696	1067	4763	4115	0	4115
SBB	410	neu	Solothurn Brühl Ost	3246	1684	4930	4557	0	4557
SBB	410	BESTEHEND	SOLOTHURN WEST	2909	4480	7389	4633	0	4633
SBB	410	BESTEHEND	SOLOTHURN	3021	3578	6599	4249	0	4249
SBB	410	neu	Zuchwil Industrie	2672	825	3497	3827	0	3827
SBB	410	BESTEHEND	LUTERBACH-ATTISHOLZ	1339	266	1605	1974	0	1974
SBB	410	BESTEHEND	DEITINGEN	769	218	987	1412	0	1412
SBB	410	Test	Niederbipp Ost	418	631	1048	k.B.	k.B.	—
SBB	410	BESTEHEND	OENSINGEN SBB	1132	1252	2384	2186	226	2412
SBB	410	neu	Oensingen Dorf	1123	622	1744	1558	0	1558
SBB	410	BESTEHEND	OBERBUCHSITEN	833	521	1355	1829	0	1829
SBB	410	Test	Neuendorf Industrie	115	912	1026	k.B.	k.B.	—
SBB	410	BESTEHEND	EGERKINGEN	581	900	1481	1793	0	1793
SBB	410	neu	Egerkingen Zentrum	526	901	1427	1684	0	1684
SBB	410	neu	Egerkingen Gäupark	483	860	1342	1583	0	1583
SBB	410	Test	Härkingen Industrie	167	480	647	k.B.	k.B.	—
SBB	410	Test	Gunzgen Industrie	273	353	626	k.B.	k.B.	—
SBB	410	BESTEHEND	HÄGENDORF	1934	815	2749	2958	0	2958
SBB	410	Test	Rickenbach West	620	837	1457	k.B.	k.B.	—
SBB	410	Test	Rickenbach Ost	803	1094	1897	k.B.	k.B.	—
SBB	410	BESTEHEND	WANGEN BEI OLTEN	1854	1155	3009	3088	0	3088
SBB	410	Test	Wangen Ost	1403	251	1653	k.B.	k.B.	—
SBB	410	Test	Olten West	1660	882	2542	k.B.	k.B.	—
SBB	410	BESTEHEND	OLTEN HAMMER	2981	3911	6892	5173	0	5173
SBB	410/650	BESTEHEND	OLTEN	3745	5143	8887	4782	0	4782
SBB	650	Test	Dulliken West	1651	465	2115	k.B.	k.B.	—
SBB	650	BESTEHEND	DULLIKEN	1583	479	2062	2766	0	2766
SBB	650	neu	Däniken Industrie	327	249	576	948	0	948
SBB	650	BESTEHEND	DÄNIKEN	990	567	1557	1933	0	1933
SBB	650	neu	Gretzenbach W	1158	458	1616	2057	0	2057
SBB	650	neu	Gretzenbach E	1650	643	2293	2450	0	2450
SBB	650	BESTEHEND	SCHÖNENWERD SO	2193	773	2966	3336	0	3336
SBB	650	neu	Schönenwerd Ost 1	2011	481	2492	2741	0	2741
SBB	650	neu	Schönenwerd Ost 2	1634	408	2042	2257	0	2257
SBB	650	neu	Schönenwerd Industrie	1107	346	1454	1721	0	1721
SBB	650	neu	Eppenberg-W6 W	464	97	561	397	k.B.	—
SBB	650	neu	Eppenberg-W6 Zentrum	613	122	736	317	k.B.	—
SBB	650	neu	Eppenberg-W6 E	802	309	1112	245	k.B.	—
SBB	230	BESTEHEND	DORNACH-ARLESHEIM	2823	1875	4698	1977	1684	3661
SBB	230	neu	Dornach Opfelsee 1	2362	1081	3443	2653	936	3589
SBB	230	neu	Dornach Opfelsee 2	2400	1231	3631	3310	776	4086
SBB	230	neu	Dornach Opfelsee 3	2640	1115	3755	3761	741	4502
SBB	230	Test	Grenchen Nord 2	3677	2977	6655	k.B.	k.B.	—
SBB	230	BESTEHEND	GRENCHEN NORD	3492	2032	5524	4607	0	4607
SBB	503	neu	Trimbach West	589	95	684	1523	0	1523
SBB	503	neu	Trimbach Zentrum 1	1531	247	1778	3499	0	3499
SBB	503	neu	Trimbach Zentrum 2	2023	421	2444	4070	0	4070
SBB	503	BESTEHEND	TRIMBACH	1789	437	2227	4439	0	4439
SBB	503	neu	Trimbach Rankwog	917	382	1300	3528	0	3528
SBB	450	BESTEHEND	MURGENTHAL	889	369	1258	582	k.B.	—
SBB	514	BESTEHEND	WALTERSWIL-STRIEGEL	407	41	447	184	k.B.	—
SBB	514	Test	Walterswil Ost	906	338	1244	k.B.	k.B.	—
SBB		neu	Breitenbach Zentrum	1377	823	2200	2000	121	2121
SBB		Test	Breitenbach Grien	999	697	1696	k.B.	k.B.	—
SBB		Test	Breitenbach Industrie	732	594	1326	k.B.	k.B.	—
SBB		Test	Büsserach Industrie	627	379	1006	k.B.	k.B.	—
SBB		Test	Büsserach West	601	186	787	k.B.	k.B.	—
SBB		Test	Büsserach Zentrum	839	188	1027	k.B.	k.B.	—
SBB		Test	Zuchwil Zentrum	2845	1293	4138	k.B.	k.B.	—
SBB		Test	Zuchwil Autobahn	1744	923	2668	k.B.	k.B.	—
SBB		aufgehoben	Derendingen	1537	790	2327	2582	0	2582
SBB		Test	Derendingen Ost	1396	461	1857	k.B.	k.B.	—
SBB		aufgehoben	Subingen	1148	442	1590	2039	0	2039
SBB		aufgehoben	Etziken	278	214	493	528	0	528
SBB		Test	Bolken	308	19	327	k.B.	k.B.	—
SBB		aufgehoben	Inkwil	390	70	459	149	k.B.	—
SBB		aufgehoben	Lüsslingen	277	188	465	373	0	373

## Haltestellen BLS, OeBB und RBS

Betrieb	FP-Feld	Kategorie	Haltestelle	Grundvariante: Potenzialpunkte Einwohner	Grundvariante: Potenzialpunkte Stellenäquivalente	Summe Potenzialpunkte Grundvariante	Zusatzvariante: Potenzialpunkte Kanton SO	Zusatzvariante: Potenzialpunkte ausserkantonal	Summe Potenzialpunkte Zusatzvariante
BLS	411	BESTEHEND	GANSBRUNNEN	18	3	21	50	0	50
BLS	411	BESTEHEND	OBERDORF SO	273	52	325	458	0	458
BLS	411	BESTEHEND	IM HOLZ	333	20	353	599	0	599
BLS	411	Test	Lommiswil Ost	466	28	494	k.B.	k.B.	—
BLS	411	BESTEHEND	LOMMISWIL	426	33	459	536	0	536
BLS	411	Test	Bellach Nord	1059	119	1178	k.B.	k.B.	—
BLS	411	BESTEHEND	LANGENDORF	2813	1184	3998	3749	0	3749
BLS	411	Test	Solothurn Nord	3391	1644	5035	k.B.	k.B.	—
BLS	411	BESTEHEND	SOLOTHURN WEST BLS	2909	4480	7389	4633	0	4633
BLS	411/304.1	BESTEHEND	SOLOTHURN BLS	3021	3578	6599	4249	0	4249
BLS	304.1	Test	Biberist Zentrum	1594	634	2228	k.B.	k.B.	—
BLS	304.1	BESTEHEND	BIBERIST BLS	1788	854	2642	3008	0	3008
BLS	304.1	BESTEHEND	GERLAFINGEN	1673	624	2298	2749	47	2796
OeBB	412	BESTEHEND	BALSTHAL	1667	748	2415	2538	0	2538
OeBB	412	Test	Balsthal Süd	1633	609	2242	k.B.	k.B.	—
OeBB	412	BESTEHEND	THALBRÜCKE	1375	526	1902	2141	0	2141
OeBB	412	Test	Klus Nord	669	401	1070	k.B.	k.B.	—
OeBB	412	BESTEHEND	KLUS	428	375	803	1037	0	1037
OeBB	412	Test	Klus Süd	44	151	195	k.B.	k.B.	—
OeBB	412	Test	Oensingen Nord	136	115	251	k.B.	k.B.	—
OeBB	412	neu	Oensingen Leuenfeld	1161	720	1881	k.B.	0	—
OeBB	412	BESTEHEND	OENSINGEN	1132	1252	2384	2186	226	2412
RBS	308	BESTEHEND	SOLOTHURN RBS	3021	3578	6599	4249	0	4249
RBS	308	BESTEHEND	BLEICHENBERG	1392	498	1890	k.B.	k.B.	—
RBS	308	BESTEHEND	BIBERIST RBS	2175	571	2746	k.B.	k.B.	—
RBS	308	BESTEHEND	AMMANNSEGG	515	90	605	k.B.	k.B.	—
RBS	308	Test	Lohn Zentrum	839	224	1062	k.B.	k.B.	—
RBS	308	BESTEHEND	LOHN-LUTERKOFEN	580	260	839	k.B.	k.B.	—
RBS	308	BESTEHEND	KUTTIGKOFEN-KRAILIGEN	213	17	230	k.B.	k.B.	—

**ANHANG D: Zwischenphase – Beurteilung „weicher“ Kriterien**

Betrieb	FP-Feld	Kategorie	Haltestelle	P-Punkte GV (ÄQ EW+AP) BRUTTO	P-Punkte ZV (Bauzonen)	Gemeindekategorie Richtplan	BevProg 2005-2030 ("Mittel")	Agglo- Programm?	öV-Synergien? öV-Konkurrenz?	Entwicklungsszenarien?
SBB	410	neu	Grenchen-Lingeriz W	3222	2828	Zentrumsgemeinde	-22%	nein	mit Bus sehr gut erschlossen >>> ÖV-Konkurrenz	Quartierentwicklungskonzept in Erarbeitung
SBB	410	neu	Grenchen-Lingeriz E	3444	3208	Zentrumsgemeinde	-22%	nein	mit Bus sehr gut erschlossen >>> ÖV-Konkurrenz	Quartierentwicklungskonzept in Erarbeitung
SBB	410	neu	Grenchen Industrie W	3779	4680	Zentrumsgemeinde	-22%	nein		
SBB	410	neu	Grenchen Industrie E	2639	4231	Zentrumsgemeinde	-22%	nein	Nebst Industrie auch grosses Wohnquartier >>> von ÖV noch nicht erschlossen	Gemäss Ergebnis Zusatzvariante noch Ausbaupotenzial vorhanden, aber keine konkreten Entwicklungsvorhaben
SBB	410	neu	Grenchen Industrie E 2	1802	—	Zentrumsgemeinde	-22%	nein	Nebst Industrie auch grosses Wohnquartier >>> von ÖV noch nicht erschlossen	Gemäss Ergebnis Zusatzvariante noch Ausbaupotenzial vorhanden, aber keine konkreten Entwicklungsvorhaben
SBB	410	neu	Bellach Grederhof	3870	3177	Entwicklungsgemeinde in Zentrumsnähe	-7%	ja	Buslinien auf bestehenden Bahnhof ausgerichtet - Bei Verschiebung entsprechende Anpassungen nötig	Für den Haltepunkt Grederhof existiert bereits ein Vorprojekt
SBB	410	neu	Solothum Brühl	4763	4115	Zentrumsgemeinde	+16%	ja	Mögliche Fahrzeitverbesserungen Synergie mit bestehender Buslinie	Quartierentwicklungskonzept in Erarbeitung
SBB	410	neu	Solothum Brühl Ost	4930	4557	Zentrumsgemeinde	+16%	ja	Mögliche Fahrzeitverbesserungen Synergien mit 2 bestehenden Buslinien	Entwicklungsgebiet "Obach-Mutten" (Westtangente) >>> Zusatzpotenzial
SBB	410	neu	Zuchwil Industrie	3497	3827	Entwicklungsgemeinde in Zentrumsnähe	-1%	ja	Direkte Buskonkurrenz Kaum Fahrzeitverbesserung	Entwicklungsgebiet Sultex-Areal durch Bus besser erschlossen
SBB	410	neu	Egerkingen Zentrum	1427	1684	Entwicklungsgemeinde	+18%	ja	Verschiebung Bahnhofpunkt zur Optimierung der Gehwegdistanzen (PAD/BOGG)	
SBB	410	Test	Olten West	2542	—	Zentrumsgemeinde	+18%	ja		
SBB	650	Test	Dulliken West	2115	—	Entwicklungsgemeinde in Zentrumsnähe	-1%	ja		
SBB	650	neu	Gretzenbach W	1616	2057	Entwicklungsgemeinde in Zentrumsnähe	-1%	ja	Mögliche Kompensation der fehlenden Busverbindung nach Olten Konkurrenz für Bus Richtung Aarau	
SBB	650	neu	Gretzenbach E	2293	2450	Entwicklungsgemeinde in Zentrumsnähe	-1%	ja	Mögliche Kompensation der fehlenden Busverbindung nach Olten Konkurrenz für Bus Richtung Aarau	

Betrieb	FP-Feld	Kategorie	Haltestelle	P-Punkte GV (ÄQ EW+AP) BRUTTO	P-Punkte ZV (Bauzonen)	Gemeindekategorie Richtplan	BevProg 2005-2030 ("Mitte")	Agglo- Programm?	öV-Synergien? öV-Konkurrenz?	Entwicklungsszenarien?
SBB	650	neu	Schönenwerd Ost 1	2492	2741	Entwicklungsgemeinde in Zentrumsnähe	+9%	ja	Konkurrenz Bus Richtung Aarau	
SBB	650	neu	Schönenwerd Ost 2	2042	2257	Entwicklungsgemeinde in Zentrumsnähe	+9%	ja	Konkurrenz Bus Richtung Aarau	
SBB	650	neu	Schönenwerd Industrie	1454	1721	Entwicklungsgemeinde in Zentrumsnähe	+9%	ja	Konkurrenz Bus Richtung Aarau	
SBB	230	neu	Dornach Öpfelsee 1	3443	3589	Entwicklungsgemeinde in Zentrumsnähe	+9%	ja	Kaum Konkurrenz für Ortsbus Dornach	
SBB	230	neu	Dornach Öpfelsee 2	3631	4086	Entwicklungsgemeinde in Zentrumsnähe	+9%	ja	Kaum Konkurrenz für Ortsbus Dornach	
SBB	230	neu	Dornach Öpfelsee 3	3755	4502	Entwicklungsgemeinde in Zentrumsnähe	+9%	ja	Kaum Konkurrenz für Ortsbus Dornach	
SBB	230	Test	Grenchen Nord 2	6655	—	Zentrumsgemeinde	-22%	nein		
SBB	503	neu	Trimbach Zentrum 1	1778	3499	Entwicklungsgemeinde in Zentrumsnähe	+0%	ja		
SBB	503	neu	Trimbach Zentrum 2	2444	4070	Entwicklungsgemeinde in Zentrumsnähe	+0%	ja		
SBB	503	neu	Trimbach Rankwog	1300	3528	Entwicklungsgemeinde in Zentrumsnähe	+0%	ja		
SBB		neu	Breitenbach Zentrum	2200	2121	Zentrumsgemeinde	+4%	nein	Bestehende Unzufriedenheit mit Buskonzept/ Einzige Zentrums- gemeinde ohne Bahnanschluss	Relevanz nur im Zusammenhang mit allfälligem S-Bahn-Ausbau Laufental
BLS	411	Test	Solothurn Nord	5035	—	Zentrumsgemeinde	+16%	ja		
BLS	304.1	Test	Biberist Zentrum	2228	—	Entwicklungsgemeinde in Zentrumsnähe	-4%	ja	Direkte Buskonkurrenz (Neues Angebotskonzept BSU!)	Bedeutende Reservezone erschlossen (Entwicklungsschwerpunkt) >>> mittelfristig höhere Potenzialpunkte
OeBB	412	Test	Balsthal Süd	2242	—	Zentrumsgemeinde	-17%	nein		
OeBB	412	neu	Oensingen Leuenfeld	1881	—	Zentrumsgemeinde	+41%	nein		geplante Überbauung Leuenfeld (Gestaltungsplan mit Bahn-Hst.) >>> Potenzial von ca. 1000 EW

## ANHANG E: Berechnung Haltestellen-Nettopotenziale

Betrieb	FP-Feld	Kategorie	Haltestelle	NETTO P-Punkte GV HEUTE (ÄQ EW+AP)	NETTO P-Punkte GV NEU (ÄQ EW+AP)	Differenz NEU-HEUTE	Prognose Zusatz- Potenzial EFFEKTIV	Ein-/Aus- steiger / Tag	Fahrten / Jahr
SBB	410	neu	Grenchen-Lingeriz W	—	2659	+2659	2202	330	121'124
SBB	410	BESTEHEND	GRENCHEN SÜD	4679	4310	-369			
SBB	410	BESTEHEND	LENGNAU	2469	2381	-88			
SBB	410	neu	Grenchen-Lingeriz E	—	2727	+2727	2144	322	117'934
SBB	410	BESTEHEND	GRENCHEN SÜD	4679	4149	-530			
SBB	410	BESTEHEND	LENGNAU	2469	2416	-53			
SBB	410	neu	Grenchen Industrie E	—	1579	+1579	990	149	54'461
SBB	410	BESTEHEND	GRENCHEN SÜD	4679	4171	-508			
SBB	410	BESTEHEND	BETTLACH	2201	2120	-81			
SBB	410	neu	Grenchen Industrie E2	—	1191	+1191	840	126	46'211
SBB	410	BESTEHEND	GRENCHEN SÜD	4679	4521	-158			
SBB	410	BESTEHEND	BETTLACH	2201	2008	-193			
SBB	410	neu	Bellach Grederhof	—	3510	+3510	3006	451	165'322
SBB	410	BESTEHEND	BELLACH	1643	1165	-478			
SBB	410	BESTEHEND	SOLOTHURN WEST netto	5929	5903	-26			
SBB	410	neu	Solothurn Brühl	—	4099	+4099	3371	506	185'397
SBB	410	BESTEHEND	BELLACH	1643	1543	-100			
SBB	410	BESTEHEND	SOLOTHURN WEST netto	5929	5301	-628			
SBB	410	neu	Solothurn Brühl Ost	—	3719	+3719	2793	419	153'607
SBB	410	BESTEHEND	BELLACH	1643	1643	-0			
SBB	410	BESTEHEND	SOLOTHURN WEST netto	5929	5003	-926			
SBB	410	neu	Bellach Grederhof	—	3795	+3795	2126	319	116'944
SBB	410	BESTEHEND	BELLACH	1643	—	-1643			
SBB	410	BESTEHEND	SOLOTHURN WEST netto	5929	5903	-26			
SBB	410	neu	Solothurn Brühl	—	4246	+4246	1975	296	108'639
SBB	410	BESTEHEND	BELLACH	1643	—	-1643			
SBB	410	BESTEHEND	SOLOTHURN WEST netto	5929	5301	-628			
SBB	410	neu	Solothurn Brühl Ost	—	3936	+3936	1151	173	63'319
SBB	410	BESTEHEND	BELLACH	1643	—	-1643			
SBB	410	BESTEHEND	SOLOTHURN WEST netto	5929	4787	-1142			
SBB	410	neu	Bellach Grederhof	—	3122	+3122	1479	222	81'345
SBB	410	neu	Solothurn Brühl Ost	—	3182	+3182	2256	338	124'094
SBB	410	BESTEHEND	BELLACH	1643	—	-1643			
SBB	410	BESTEHEND	SOLOTHURN WEST netto	5929	5003	-926			
SBB	410	neu	Bellach Grederhof	—	2575	+2575	932	140	51'260
SBB	410	neu	Solothurn Brühl	—	3307	+3307	2679	402	147'359
SBB	410	BESTEHEND	BELLACH	1643	—	-1643			
SBB	410	BESTEHEND	SOLOTHURN WEST netto	5929	5301	-628			
SBB	410	neu	Bellach Grederhof	—	2837	+2837	2359	354	129'723
SBB	410	neu	Solothurn Brühl Ost	—	3182	+3182	2256	338	124'094
SBB	410	BESTEHEND	BELLACH	1643	1165	-478			
SBB	410	BESTEHEND	SOLOTHURN WEST netto	5929	5003	-926			
SBB	410	neu	Zuchwil Industrie	—	3457	+3457	3169	475	174'279
SBB	410	BESTEHEND	SOLOTHURN netto	4955	4667	-288			
SBB	410	BESTEHEND	LUTERBACH-ATTISHOLZ	1605	1605	-0			
SBB	410	neu	Egerkingen Zentrum	—	1427	+1427	-54	-8	-2'970
SBB	410	BESTEHEND	EGERKINGEN	1481	—	-1481			
SBB	650	neu	Gretzenbach W	—	1090	+1090	885	133	48'681
SBB	650	BESTEHEND	DÄNIKEN	1557	1512	-45			
SBB	650	BESTEHEND	SCHÖNENWERD SO	2966	2806	-160			
SBB	650	neu	Schönenwerd Ost 1	—	1886	+1886	1256	188	69'061
SBB	650	BESTEHEND	SCHÖNENWERD SO	2966	2336	-630			
SBB	650	neu	Schönenwerd Ost 2	—	1633	+1633	1201	180	66'036
SBB	650	BESTEHEND	SCHÖNENWERD SO	2966	2534	-432			
SBB	650	neu	Schönenwerd Industrie	—	1128	+1128	846	127	46'511
SBB	650	BESTEHEND	SCHÖNENWERD SO	2966	2684	-282			
SBB	230	neu	Dornach Öpfelsee 1	—	2845	+2845	2202	330	121'094
SBB	230	BESTEHEND	DORNACH-ARLESHEIM	4698	4441	-257			
SBB	230	BESTEHEND	AESCH	2729	2343	-386			
SBB	230	neu	Dornach Öpfelsee 2	—	2807	+2807	2103	315	115'649
SBB	230	BESTEHEND	DORNACH-ARLESHEIM	4698	4289	-409			
SBB	230	BESTEHEND	AESCH	2729	2434	-295			
SBB	230	neu	Dornach Öpfelsee 3	—	2483	+2483	1635	245	89'909
SBB	230	BESTEHEND	DORNACH-ARLESHEIM	4698	3998	-700			
SBB	230	BESTEHEND	AESCH	2729	2581	-148			
SBB	—	neu	Breitenbach Zentrum	—	2200	+2200	2200	330	121'000
OeBB	412	neu	Oensingen Leuenfeld	—	997	+997	400	60	21'995
OeBB	412	BESTEHEND	OENSINGEN	2384	1787	-597			

			HEUTE BRUTTO	HEUTE NETTO			
SBB	410	BESTEHEND	SOLOTHURN WEST	7389	5929	-1460	
SBB	410	BESTEHEND	SOLOTHURN	6599	4955	-1644	

## Anhang F: Zusätzliche Erläuterungen zur Verkehrsstromanalyse

Für jede neu zu untersuchende Bahnhofstelle wird eine möglichst nahe gelegene Referenzhaltstelle definiert, welche den Ausgangs- und Zielpunkt der Reiseverbindungen im heutigen Zustand darstellt.

Pro Top-10-Relation werden dann die Reisezeit, die Anzahl Verbindungen pro Stunde (Häufigkeit, Zeitfenster ca. 7:00 – 9:00) und die Umsteigehäufigkeit vor („Angebot heute“) und nach einem Haltestellenneubau („Angebot neu“) festgelegt. Es wird die jeweils beste Verbindung aller Angebote gewählt. Zur effektiven Reisezeit werden jeweils 10 Minuten dazugezählt (je 5 Minuten Gehweg am Ausgangs- bzw. Zielort). Ergibt sich im Angebot neu keine Verbesserung der Situation, wird der neue Verkehrsstrom mit dem heutigen gleichgesetzt. Die Parameter zur Elastizitätsberechnung sind in den Tabellen (s.u.) deklariert.

Pro Haltestelle werden die Verkehrsströme für Weg- und Zupendler getrennt gerechnet:

Grenchen: Wegpendler (Erwerbstätige und Schüler)

Jahr	Von GNR Von PGDE Nach				Anzahl Pendler OeV	Angebot heute				Angebot neu				Faktor Elastizität	Pendler zusätzlich	Anzahl Fahrten pro Werktag zusätzlich	Distanz	pkm zusätzlich pro Jahr
	2000	2546 Grenchen	2601 Solothurn			Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen	Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen	Reisezeit	Häufigkeit					
2000	2546 Grenchen	2601 Solothurn			326	25.0	1.0	1.0	25.5	2.0	0.0	1.45	20.7	83	12.8	348'641		
2000	2546 Grenchen	371 Biel (BE)			153	31.0	2.0	1.0	23.0	2.0	0.0	1.42	9.0	36	12.8	152'646		
2000	2546 Grenchen	351 Bern			110	68.5	2.0	2.0	62.0	2.0	2.0	1.08	1.3	5	46.7	79'202		
2000	2546 Grenchen	2543 Bettlach			38	27.5	2.0	1.0	14.0	2.0	0.0	1.92	4.9	20	3.7	23'791		
2000	2546 Grenchen	2534 Zuchwil			30	32.0	1.0	2.0	33.5	2.0	1.0	1.34	1.5	6	12.8	24'479		
2000	2546 Grenchen	2701 Basel			25	72.0	2.0	1.5	72.0	2.0	1.5	1.00	0.0	-	61.4	-		
2000	2546 Grenchen	251 Zürich			25	84.0	1.0	1.0	84.0	1.0	1.0	1.00	0.0	-	102.5	-		
2000	2546 Grenchen	700 Moutier			24	25.0	2.0	1.0	25.0	2.0	1.0	1.00	0.0	-	10.7	-		
2000	2546 Grenchen	2556 Selzach			23	34.5	2.0	1.0	17.0	2.0	0.0	1.97	3.1	12	5.9	23'899		
2000	2546 Grenchen	2581 Olten			20	51.0	1.0	1.0	66.0	1.0	0.0	1.00	0.0	-	47.3	-		
Summe Top-Ten					774								41	162		652'659		
Hochrechnung auf alle Relationen													53	213		856'258		

**Annahmen:**  
 Anteil Potentiale an Gemeindetotal 14%  
 Anzahl Fahrten pro Tag 2  
 Hochrechnung auf Gesamtverkehr 2  
 Hochrechnung auf Jahresverkehr 330  
 Total Anzahl OeV Pendler (ohne Binnenpendler) 1'016  
 Top Ten (ohne Binnenpendler) 774  
 Nettopotenzial EW neue Haltestelle 2'293  
 Einwohnerzahl 2000 16'236

Elastizitäten:  
 Reisezeit: -0.8  
 Häufigkeit: 0.4  
 Umsteigehäufigkeit: -0.1 (Berechnen über: (Umsteigehäufigkeit+0.5))

**Referenzhaltestelle Bus:**  
 Linie 1: Grenchen Lingeriz 91  
 Linie 14S: Sonnmatt  
 Linie 14N: Sonnmatt

Grenchen: Zupendler (nur Erwerbstätige)

Jahr	Von GNR Von PGDE Nach				Anzahl Pendler OeV	Angebot heute				Angebot neu				Faktor Elastizität	Pendler zusätzlich	Anzahl Fahrten pro Werktag zusätzlich	Distanz	pkm zusätzlich pro Jahr
	2000	371 Biel (BE)	2546 Grenchen			Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen	Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen	Reisezeit	Häufigkeit					
2000	371 Biel (BE)	2546 Grenchen			137	30.5	2.0	1.0	23.0	2.0	0.3	1.34	2.1	9	13.0	36'878		
2000	2543 Bettlach	2546 Grenchen			105	34.0	2.0	1.0	15.0	2.0	0.0	2.15	5.5	22	3.7	26'527		
2000	2601 Solothurn	2546 Grenchen			97	25.0	1.0	1.0	25.0	2.0	0.0	1.47	2.1	8	12.8	35'260		
2000	700 Moutier	2546 Grenchen			87	23.5	2.0	1.0	23.5	2.0	1.0	1.00	0.0	-	10.7	-		
2000	387 Lengnau (BE)	2546 Grenchen			72	24.0	1.0	1.0	11.5	2.0	0.0	2.65	5.4	22	1.4	10'092		
2000	2556 Selzach	2546 Grenchen			48	36.0	2.0	1.0	17.0	2.0	0.0	2.03	2.2	9	5.9	17'474		
2000	6711 Delémont	2546 Grenchen			46	34.0	2.0	1.0	34.0	2.0	1.0	1.00	0.0	-	21.9	-		
2000	6458 Neuchâtel	2546 Grenchen			37	49.0	1.0	1.0	49.0	1.0	0.0	1.12	0.2	1	42.0	10'753		
2000	2534 Zuchwil	2546 Grenchen			29	32.0	1.0	2.0	32.8	2.0	1.3	1.34	0.4	2	12.8	7'542		
2000	2542 Bellach	2546 Grenchen			26	40.0	2.0	1.0	21.0	2.0	0.0	1.87	1.0	4	8.9	12'349		
Summe Top-Ten					683								19	76		156'876		
Hochrechnung auf alle Relationen													36	142		292'260		

**Annahmen:**  
 Anteil Potentiale an Gemeindetotal 5%  
 Anzahl Fahrten pro Tag 2  
 Hochrechnung auf Gesamtverkehr 2  
 Hochrechnung auf Jahresverkehr 330  
 Total Anzahl OeV Pendler (ohne Binnenpendler) 1'273  
 Top Ten (ohne Binnenpendler) 683  
 Nettopotenzial Stellenäq. neue Hst. 366  
 Stellenäquivalente Total 2005 8'022

Elastizitäten:  
 Reisezeit: -0.8  
 Häufigkeit: 0.4  
 Umsteigehäufigkeit: -0.1 (Berechnen über: (Umsteigehäufigkeit+0.5))

**Referenzhaltestelle Bus:**  
 Linie 1: Grenchen Lingeriz 91  
 Linie 14S: Sonnmatt  
 Linie 14N: Sonnmatt

Die Verkehrsströme werden aufgrund der heutigen Fahrpläne und Verbindungen gerechnet. In die Berechnung fließen keine Prognosen zur zukünftigen Angebotsentwicklung mit ein.

Bei den hier gemachten Berechnungen wird davon ausgegangen, dass ein zusätzlicher Halt ohne Auswirkungen auf die Anschlüsse in den Knoten und auf das notwendige Rollmaterial realisiert werden kann (Anzahl notwendiger Umläufe). Falls Anschlussbrüche oder ein Mehrbedarf an Rollmaterial entstehen, so überwiegen in der Regel diese Nachteile bei weitem den Nutzen. Ein zusätzlicher Halt im Regionalverkehr muss zudem auch die Trassierbarkeit des Fernverkehrs und des Güterverkehrs als Randbedingung beachten.

# Anhang G: Berechnungstabellen zur Verkehrsstromanalyse

## Grenchen Lingeriz West

Grenchen: Wegpendler (Erwerbstätige und Schüler)

Jahr	Von GNR	Von	PGDE	Nach	Anzahl Pendler OeV	Angebot heute			Angebot neu			Faktor Elastizität	Pendler zusätzlich	Anzahl Fahrten pro Werktag zusätzlich	Distanz	pkm zusätzlich pro Jahr
						Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen	Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen					
2000	2546	Grenchen	2601	Solothurn	326	25.0	1.0	1.0	25.5	2.0	0.0	1.45	20.7	83	12.8	348'641
2000	2546	Grenchen	371	Biel (BE)	153	31.0	2.0	1.0	23.0	2.0	0.0	1.42	9.0	36	12.8	152'646
2000	2546	Grenchen	351	Bern	110	68.5	2.0	2.0	62.0	2.0	2.0	1.08	1.3	5	46.7	79'202
2000	2546	Grenchen	2543	Bettlach	38	27.5	2.0	1.0	14.0	2.0	0.0	1.92	4.9	20	3.7	23'791
2000	2546	Grenchen	2534	Zuchwil	30	32.0	1.0	2.0	33.5	2.0	1.0	1.34	1.5	6	12.8	24'479
2000	2546	Grenchen	2701	Basel	25	72.0	2.0	1.5	72.0	2.0	1.5	1.00	0.0	-	61.4	-
2000	2546	Grenchen	261	Zürich	25	84.0	1.0	1.0	84.0	1.0	1.0	1.00	0.0	-	102.5	-
2000	2546	Grenchen	700	Moutier	24	25.0	2.0	1.0	25.0	2.0	1.0	1.00	0.0	-	10.7	-
2000	2546	Grenchen	2556	Selzach	23	34.5	2.0	1.0	17.0	2.0	0.0	1.97	3.1	12	5.9	23'899
2000	2546	Grenchen	2581	Olten	20	51.0	1.0	1.0	66.0	1.0	0.0	1.00	0.0	-	47.3	-
Summe Top-Ten					774								41	162		652'659
Hochrechnung auf alle Relationen													53	213		856'258

**Annahmen:**

Anteil Potentiale an Gemeindetotal	14%
Anzahl Fahrten pro Tag	2
Hochrechnung auf Gesamtverkehr	2
Hochrechnung auf Jahresverkehr	330

Elastizitäten:	
Reisezeit:	-0.8
Häufigkeit:	0.4
Umsteigehäufigkeit:	-0.1 (Berechnen über: (Umsteigehäufigkeit+0.5))

**Referenzhaltestelle Bus:**

Linie 1: Grenchen Lingeriz 91  
Linie 14S: Sonnmatt  
Linie 14N: Sonnmatt

Total Anzahl OeV Pendler (ohne Binnenpendler) **1'016**  
Top Ten (ohne Binnenpendler) 774

Nettopotenzial EW neue Haltestelle **2'293**  
Einwohnerzahl 2000 **16'236**

Grenchen: Zupendler (nur Erwerbstätige)

Jahr	Von GNR	Von	PGDE	Nach	Anzahl Pendler OeV	Angebot heute			Angebot neu			Faktor Elastizität	Pendler zusätzlich	Anzahl Fahrten pro Werktag zusätzlich	Distanz	pkm zusätzlich pro Jahr
						Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen	Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen					
2000	371	Biel (BE)	2546	Grenchen	137	30.5	2.0	1.0	23.0	2.0	0.3	1.34	2.1	9	13.0	36'878
2000	2543	Bettlach	2546	Grenchen	105	34.0	2.0	1.0	15.0	2.0	0.0	2.15	5.5	22	3.7	26'527
2000	2601	Solothurn	2546	Grenchen	97	25.0	1.0	1.0	25.0	2.0	0.0	1.47	2.1	8	12.8	35'260
2000	700	Moutier	2546	Grenchen	87	23.5	2.0	1.0	23.5	2.0	1.0	1.00	0.0	-	10.7	-
2000	387	Lengnau (BE)	2546	Grenchen	72	24.0	1.0	1.0	11.5	2.0	0.0	2.65	5.4	22	1.4	10'092
2000	2556	Selzach	2546	Grenchen	48	36.0	2.0	1.0	17.0	2.0	0.0	2.03	2.2	9	5.9	17'474
2000	6711	Delémont	2546	Grenchen	46	34.0	2.0	1.0	34.0	2.0	1.0	1.00	0.0	-	21.9	-
2000	6458	Neuchâtel	2546	Grenchen	37	49.0	1.0	1.0	49.0	1.0	0.0	1.12	0.2	1	42.0	10'753
2000	2534	Zuchwil	2546	Grenchen	29	32.0	1.0	2.0	32.8	2.0	1.3	1.34	0.4	2	12.8	7'542
2000	2542	Bellach	2546	Grenchen	26	40.0	2.0	1.0	21.0	2.0	0.0	1.87	1.0	4	8.9	12'349
Summe Top-Ten					683								19	76		156'876
Hochrechnung auf alle Relationen													36	142		292'260

**Annahmen:**

Anteil Potentiale an Gemeindetotal	5%
Anzahl Fahrten pro Tag	2
Hochrechnung auf Gesamtverkehr	2
Hochrechnung auf Jahresverkehr	330

Elastizitäten:	
Reisezeit:	-0.8
Häufigkeit:	0.4
Umsteigehäufigkeit:	-0.1 (Berechnen über: (Umsteigehäufigkeit+0.5))

**Referenzhaltestelle Bus:**

Linie 1: Grenchen Lingeriz 91  
Linie 14S: Sonnmatt  
Linie 14N: Sonnmatt

Total Anzahl OeV Pendler (ohne Binnenpendler) **1'273**  
Top Ten (ohne Binnenpendler) 683

Nettopotenzial Stellenäq. neue Hst. **366**  
Stellenäquivalente Total 2005 **8'022**

### Aufhebung Bahnhof Bellach

Bellach: Wegpendler ÖV (Erwerbstätige und Schüler)

Jahr	Von GNR	Von	PGDE	Nach	Anzahl Pendler Oev	Angebot heute			Angebot neu			Faktor Elastizität	Pendler zusätzlich	Anzahl Fahrten pro Werktag zusätzlich	Distanz	pkm zusätzlich pro Jahr
						Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen	Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen					
2000	2542	Bellach	2601	Solothurn	213	15.5	2.0	0.0	20.5	2.0	0.0	0.80	-8.3	-33	3.1	-34269
2000	2542	Bellach	351	Bern	39	71.0	2.0	2.0	76.0	2.0	2.0	0.95	-0.4	-2	47.0	-24754
2000	2542	Bellach	2534	Zuchwil	28	23.5	2.0	1.0	28.5	2.0	1.0	0.86	-0.8	-3	3.1	-3247
2000	2542	Bellach	2546	Grenchen	28	19.0	2.0	0.0	24.0	2.0	0.0	0.83	-0.9	-4	8.9	-10794
2000	2542	Bellach	281	Zürich	20	86.0	2.0	1.0	91.0	2.0	1.0	0.96	-0.2	-1	95.6	-22091
2000	2542	Bellach	371	Biel (BE)	13	34.0	2.0	0.0	39.0	2.0	0.0	0.90	-0.3	-1	23.0	-8274
2000	2542	Bellach	2407	Oensingen	10	37.0	2.0	0.5	42.0	2.0	0.5	0.90	-0.2	-1	20.3	-4935
2000	2542	Bellach	2581	Oltten	9	54.0	2.0	0.5	59.0	2.0	0.5	0.93	-0.1	-0	38.8	-6378
2000	2542	Bellach	2513	Biberist	8	29.5	2.0	1.0	34.5	2.0	1.0	0.88	-0.2	-1	7.5	-1721
2000	2542	Bellach	2556	Selzach	6	14.0	2.0	0.0	19.0	2.0	0.0	0.78	-0.2	-1	4.3	-1320
Summe Top-Ten					373								-12	-46		-117782
Hochrechnung auf alle Relationen													-14	-57		-144005

**Annahmen:**

Anteil Potentiale an Gemeindetotal	19%
Anzahl Fahrten pro Tag	2
Hochrechnung auf Gesamtverkehr	2
Hochrechnung auf Jahresverkehr	330
Total OeV Pendler (ohne Binnenpendler)	456
Top Ten (ohne Binnenpendler)	373
Nettopotenzial EW Haltestelle	997
Einwohnerzahl 2000	5'120

Elastizitäten:	
Reisezeit:	-0.8
Häufigkeit:	0.4
Umsteigehäufigkeit:	-0.1 (Berechnen über: (Umsteigehäufigkeit+0.5))

**Referenzhaltestelle Bus:**

Linie 2: Bellach Tell

**Bahnhof >>> Grederhof: +5 Minuten**

Bellach: Zupendler (nur Erwerbstätige)

Jahr	Von GNR	Von	PGDE	Nach	Anzahl Pendler Oev	Angebot heute			Angebot neu			Faktor Elastizität	Pendler zusätzlich	Anzahl Fahrten pro Werktag zusätzlich	Distanz	pkm zusätzlich pro Jahr
						Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen	Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen					
2000	2601	Solothurn	2542	Bellach	23	14.0	2.0	0.0	19.0	2.0	0.0	0.78	-1.8	-7	3.1	-7378
2000	2534	Zuchwil	2542	Bellach	22	23.5	2.0	1.0	28.5	2.0	1.0	0.86	-1.2	-5	3.1	-4816
2000	2546	Grenchen	2542	Bellach	17	18.0	2.0	0.0	23.0	2.0	0.0	0.82	-1.1	-4	8.9	-12851
2000	2543	Bettlach	2542	Bellach	7	15.5	2.0	0.0	20.5	2.0	0.0	0.80	-0.5	-2	6.5	-4635
2000	387	Lengnau (BE)	2542	Bellach	6	21.0	2.0	0.0	26.0	2.0	0.0	0.84	-0.4	-1	11.6	-5638
2000	2556	Selzach	2542	Bellach	6	12.0	2.0	0.0	17.0	2.0	0.0	0.76	-0.5	-2	4.3	-2803
2000	2513	Biberist	2542	Bellach	4	35.8	2.0	1.0	40.8	2.0	1.0	0.90	-0.2	-1	8.5	-11766
2000	2527	Luterbach	2542	Bellach	4	21.0	1.0	0.0	26.0	1.0	0.0	0.84	-0.2	-1	6.6	-2133
2000	2554	Riedholz	2542	Bellach	4	39.0	1.5	1.0	44.0	1.5	1.0	0.91	-0.1	-0	3.1	-490
2000	2519	Gerlafingen	2542	Bellach	3	37.0	2.0	1.0	42.0	2.0	1.0	0.90	-0.1	-0	9.0	-1421
Summe Top-Ten					97								-6	-24		-43932
Hochrechnung auf alle Relationen													-9	-37		-66884

**Annahmen:**

Anteil Potentiale an Gemeindetotal	36%
Anzahl Fahrten pro Tag	2
Hochrechnung auf Gesamtverkehr	2
Hochrechnung auf Jahresverkehr	330
Total OeV Pendler (ohne Binnenpendler)	148
Top Ten (ohne Binnenpendler)	97
Nettopotenzial Stellenäq. Hst.	646
Stellenäquivalente Total 2005	1781

Elastizitäten:	
Reisezeit:	-0.8
Häufigkeit:	0.4
Umsteigehäufigkeit:	-0.1 (Berechnen über: (Umsteigehäufigkeit+0.5))

**Referenzhaltestelle Bus:**

Linie 2: Bellach Tell

**Grederhof >>> Bahnhof: +5 Minuten**

**Bellach Grederhof (anstelle Bahnhof Bellach)**

Bellach: Wegpendler ÖV (Erwerbstätige und Schüler)

Jahr	Von GNR	Von	PGDE	Nach	Anzahl Pendler Oev	Angebot heute			Angebot neu			Faktor Elastizität	Pendler zusätzlich	Anzahl Fahrten pro Werktag zusätzlich	Distanz	pkm zusätzlich pro Jahr
						Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen	Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen					
2000	2542	Bellach	2601	Solothurn	213	23.0	2.0	0.0	15.5	2.0	0.0	1.37	44.4	178	3.1	183'368
2000	2542	Bellach	351	Bern	39	71.0	2.0	2.0	71.0	2.0	2.0	1.00	0.0	-	47.0	-
2000	2542	Bellach	2534	Zuchwil	28	28.0	2.0	0.0	23.5	2.0	1.0	1.03	0.5	2	3.1	2'018
2000	2542	Bellach	2546	Grenchen	28	37.0	1.0	1.0	19.0	2.0	0.0	2.51	23.4	94	8.9	276'194
2000	2542	Bellach	281	Zürich	20	91.0	2.0	1.0	86.0	2.0	1.0	1.05	0.5	2	95.6	86'766
2000	2542	Bellach	371	Biel (BE)	13	46.5	2.0	1.0	34.0	2.0	0.0	1.43	3.3	13	23.0	99'740
2000	2542	Bellach	2407	Oensingen	10	54.5	2.0	1.0	37.0	2.0	0.5	1.42	2.3	9	20.3	62'026
2000	2542	Bellach	2581	Oltten	9	56.5	2.0	1.0	54.0	2.0	0.5	1.08	0.4	2	38.8	21'490
2000	2542	Bellach	2513	Biberist	8	34.0	2.0	0.0	29.5	2.0	1.0	1.00	0.0	0	7.5	157
2000	2542	Bellach	2556	Selzach	6	46.5	2.0	1.3	14.0	2.0	0.0	2.96	6.1	24	4.3	34'503
Summe Top-Ten					373								81	324		746'261
Hochrechnung auf alle Relationen													99	396		912'412

Annahmen:

Anteil Potentiale an Gemeindetotal	56%
Anzahl Fahrten pro Tag	2
Hochrechnung auf Gesamtverkehr	2
Hochrechnung auf Jahresverkehr	330
Total Anzahl OeV Pendler (ohne Binnenpe)	456
Top Ten (ohne Binnenpendler)	373
Nettopotenzial EW neue Haltestelle	2'880
Einwohnerzahl 2000	5'120

Elastizitäten:	
Reisezeit:	-0.8
Häufigkeit:	0.4
Umsteigehäufigkeit:	-0.1 (Berechnen über: (Umsteigehäufigkeit+0.5))

Referenzhaltestelle Bus:

Linie 2: Bellach Tell

Bellach: Zupendler (nur Erwerbstätige)

Jahr	Von GNR	Von	PGDE	Nach	Anzahl Pendler Oev	Angebot heute			Angebot neu			Faktor Elastizität	Pendler zusätzlich	Anzahl Fahrten pro Werktag zusätzlich	Distanz	pkm zusätzlich pro Jahr
						Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen	Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen					
2000	2601	Solothurn	2542	Bellach	23	26.0	2.0	0.0	14.0	2.0	0.0	1.64	7.5	30	3.1	30'897
2000	2534	Zuchwil	2542	Bellach	22	32.0	2.0	0.0	23.5	2.0	1.0	1.15	1.7	7	3.1	7'011
2000	2546	Grenchen	2542	Bellach	17	35.0	1.0	1.0	18.0	2.0	0.0	2.51	13.1	52	8.9	154'054
2000	2543	Bettlach	2542	Bellach	7	49.3	2.0	1.3	15.5	2.0	0.0	2.86	7.1	28	6.5	60'863
2000	387	Lengnau (BE)	2542	Bellach	6	54.8	2.0	1.3	21.0	2.0	0.0	2.44	4.8	19	11.6	73'208
2000	2556	Selzach	2542	Bellach	6	42.5	2.0	1.0	12.0	2.0	0.0	3.07	5.9	24	4.3	33'792
2000	2513	Biberist	2542	Bellach	4	42.3	2.0	1.0	35.8	2.0	1.0	1.14	0.3	1	8.5	3'596
2000	2527	Luterbach	2542	Bellach	4	49.5	2.0	1.0	21.0	1.0	0.0	1.68	1.5	6	6.6	13'071
2000	2554	Riedholz	2542	Bellach	4	51.3	2.0	1.0	39.0	1.5	1.0	1.11	0.2	1	3.1	822
2000	2519	Gerlafingen	2542	Bellach	3	43.5	2.0	1.0	37.0	2.0	1.0	1.14	0.2	1	9.0	2'885
Summe Top-Ten					97								42	169		380'201
Hochrechnung auf alle Relationen													64	258		578'834

Annahmen:

Anteil Potentiale an Gemeindetotal	51%
Anzahl Fahrten pro Tag	2
Hochrechnung auf Gesamtverkehr	2
Hochrechnung auf Jahresverkehr	330
Total Anzahl OeV Pendler (ohne Binnenpe)	148
Top Ten (ohne Binnenpendler)	97
Nettopotenzial Stellenäq. neue Hst.	915
Stellenäquivalente Total 2005	1'781

Elastizitäten:	
Reisezeit:	-0.8
Häufigkeit:	0.4
Umsteigehäufigkeit:	-0.1 (Berechnen über: (Umsteigehäufigkeit+0.5))

Referenzhaltestelle Bus:

Linie 2: Bellach Tell

### Bellach Grederhof mit Solothurn Brühl Ost und Bahnhof Bellach

Bellach: Wegpendler ÖV (Erwerbstätige und Schüler)

Jahr	Von GNR			PGDE	Nach	Anzahl Pendler Oev	Angebot heute			Angebot neu			Faktor Elastizität	Pendler zusätzlich	Anzahl Fahrten pro Werktag zusätzlich	Distanz	pkm zusätzlich pro Jahr
	Von	Von	Nach				Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen	Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen					
2000	2542	Bellach	2601	Solothurn	213	23.0	2.0	0.0	16.0	2.0	0.0	1.34	29.5	118	3.1	121'667	
2000	2542	Bellach	351	Bern	39	71.0	2.0	2.0	71.0	2.0	2.0	1.00	0.0	-	47.0	-	
2000	2542	Bellach	2534	Zuchwil	28	28.0	2.0	0.0	28.0	2.0	0.0	1.00	0.0	-	3.1	-	
2000	2542	Bellach	2546	Grenchen	28	37.0	1.0	1.0	20.0	2.0	0.0	2.41	16.0	64	8.9	188'469	
2000	2542	Bellach	261	Zürich	20	91.0	2.0	1.0	87.0	2.0	1.0	1.04	0.3	1	95.6	38'654	
2000	2542	Bellach	371	Biel (BE)	13	46.5	2.0	1.0	35.0	2.0	0.0	1.40	2.2	9	23.0	67'409	
2000	2542	Bellach	2407	Oehsingen	10	54.5	2.0	1.0	38.0	2.0	0.5	1.39	1.6	6	20.3	42'117	
2000	2542	Bellach	2581	Oiten	9	56.5	2.0	1.0	55.0	2.0	0.5	1.06	0.2	1	38.8	12'615	
2000	2542	Bellach	2513	Biberist	8	34.0	2.0	0.0	30.5	2.0	1.0	0.98	-0.1	-0	7.5	-701	
2000	2542	Bellach	2556	Selzach	6	46.5	2.0	1.3	15.0	2.0	0.0	2.80	4.1	16	4.3	23'185	
Summe Top-Ten						373						54		215		493'416	
Hochrechnung auf alle Relationen												66		263		603'272	

**Annahmen:**  
 Anteil Potentiale an Gemeindetotal 41%  
 Anzahl Fahrten pro Tag 2  
 Hochrechnung auf Gesamtverkehr 2  
 Hochrechnung auf Jahresverkehr 330  
 Total Anzahl OeV Pendler (ohne Binnenpendler) 456  
 Top Ten (ohne Binnenpendler) 373  
 Nettopotenzial EW neue Haltestelle 2'106  
 Einwohnerzahl 2000 5'120

**Elastizitäten:**  
 Reisezeit: -0.8  
 Häufigkeit: 0.4  
 Umsteigehäufigkeit: -0.1 (Berechnen über: (Umsteigehäufigkeit+0.5))

**Referenzhaltestelle Bus:**  
 Linie 2: Bellach Tell

Bellach: Zupendler (nur Erwerbstätige) Bellach Bahnhof - Bellach Grederhof - Solothurn Brühl Ost

Jahr	Von GNR			PGDE	Nach	Anzahl Pendler Oev	Angebot heute			Angebot neu			Faktor Elastizität	Pendler zusätzlich	Anzahl Fahrten pro Werktag zusätzlich	Distanz	pkm zusätzlich pro Jahr
	Von	Von	Nach				Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen	Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen					
2000	2601	Solothurn	2542	Bellach	23	26.0	2.0	0.0	16.0	2.0	0.0	1.47	4.4	18	3.1	18'281	
2000	2534	Zuchwil	2542	Bellach	22	32.0	2.0	0.0	24.5	2.0	1.0	1.11	1.0	4	3.1	4'168	
2000	2546	Grenchen	2542	Bellach	17	35.0	1.0	1.0	19.0	2.0	0.0	2.40	9.7	39	8.9	114'408	
2000	2543	Bettlach	2542	Bellach	7	49.3	2.0	1.3	16.5	2.0	0.0	2.72	5.2	21	6.5	44'975	
2000	387	Lengnau (BE)	2542	Bellach	6	54.8	2.0	1.3	22.0	2.0	0.0	2.35	3.6	14	11.6	54'866	
2000	2556	Selzach	2542	Bellach	6	42.5	2.0	1.0	13.0	2.0	0.0	2.88	4.3	17	4.3	24'513	
2000	2513	Biberist	2542	Bellach	4	42.3	2.0	1.0	36.8	2.0	1.0	1.12	0.2	1	8.5	2'373	
2000	2527	Luterbach	2542	Bellach	4	49.5	2.0	1.0	22.0	1.0	0.0	1.62	1.1	4	6.6	9'500	
2000	2554	Riedholz	2542	Bellach	4	51.3	2.0	1.0	40.0	1.5	1.0	1.09	0.1	1	3.1	523	
2000	2519	Gerlafingen	2542	Bellach	3	43.5	2.0	1.0	38.0	2.0	1.0	1.11	0.2	1	9.0	1'904	
Summe Top-Ten						97						45		119		275'509	
Hochrechnung auf alle Relationen												182		619		1'419'447	

**Annahmen:**  
 Anteil Potentiale an Gemeindetotal 41%  
 Anzahl Fahrten pro Tag 2  
 Hochrechnung auf Gesamtverkehr 2  
 Hochrechnung auf Jahresverkehr 330  
 Total Anzahl OeV Pendler (ohne Binnenpendler) 148  
 Top Ten (ohne Binnenpendler) 97  
 Nettopotenzial Stellenäq. neue Hst. 731  
 Stellenäquivalente Total 2005 1'781

**Elastizitäten:**  
 Reisezeit: -0.8  
 Häufigkeit: 0.4  
 Umsteigehäufigkeit: -0.1 (Berechnen über: (Umsteigehäufigkeit+0.5))

**Referenzhaltestelle Bus:**  
 Linie 2: Bellach Tell

**Bellach Grederhof (anstelle Bahnhof Bellach)  
mit Solothurn Brühl Ost**

**Bellach: Wegpendler ÖV (Erwerbstätige und Schüler)**

Jahr	Von GNR	Von	PGDE	Nach	Anzahl Pendler Oev	Angebot heute			Angebot neu			Faktor Elastizität	Pendler zusätzlich	Anzahl Fahrten pro Werktag zusätzlich	Distanz	pkm zusätzlich pro Jahr
						Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen	Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen					
2000	2542	Bellach	2601	Solothurn	213	23.0	2.0	0.0	16.0	2.0	0.0	1.34	31.8	127	3.1	131'373
2000	2542	Bellach	351	Bern	39	71.0	2.0	2.0	71.0	2.0	2.0	1.00	0.0	-	47.0	-
2000	2542	Bellach	2534	Zuchwil	28	28.0	2.0	0.0	28.0	2.0	0.0	1.00	0.0	-	3.1	-
2000	2542	Bellach	2546	Grenchen	28	37.0	1.0	1.0	19.0	2.0	0.0	2.51	18.5	74	8.9	218'078
2000	2542	Bellach	261	Zürich	20	91.0	2.0	1.0	87.0	2.0	1.0	1.04	0.3	1	95.6	417'38
2000	2542	Bellach	371	Biel (BE)	13	46.5	2.0	1.0	34.0	2.0	0.0	1.43	2.6	10	23.0	78'753
2000	2542	Bellach	2407	Oehsingen	10	54.5	2.0	1.0	38.0	2.0	0.5	1.39	1.7	7	20.3	45'477
2000	2542	Bellach	2581	Oiten	9	56.5	2.0	1.0	55.0	2.0	0.5	1.06	0.3	1	38.8	13'621
2000	2542	Bellach	2513	Biberist	8	34.0	2.0	0.0	30.5	2.0	1.0	0.98	-0.1	-0	7.5	-757
2000	2542	Bellach	2556	Selzach	6	46.5	2.0	1.3	14.0	2.0	0.0	2.96	4.8	19	4.3	27'243
Summe Top-Ten					373								60	240		555'526
Hochrechnung auf alle Relationen													73	283		679'211

**Annahmen:**  
 Anteil Potentiale an Gemeindetotal 44%  
 Anzahl Fahrten pro Tag 2  
 Hochrechnung auf Gesamtverkehr 2  
 Hochrechnung auf Jahresverkehr 330  
 Total Anzahl OeV Pendler (ohne Binnenpendler) 456  
 Top Ten (ohne Binnenpendler) 373  
 Nettopotenzial EW neue Haltestelle 2'274  
 Einwohnerzahl 2000 5'120

**Elastizitäten:**  
 Reisezeit: -0.8  
 Häufigkeit: 0.4  
 Umsteighäufigkeit: -0.1 (Berechnen über: (Umsteighäufigkeit+0.5))

**Referenzhaltestelle Bus:**  
 Linie 2: Bellach Tell

**Bellach: Zupendler (nur Erwerbstätige)**

Jahr	Von GNR	Von	PGDE	Nach	Anzahl Pendler Oev	Angebot heute			Angebot neu			Faktor Elastizität	Pendler zusätzlich	Anzahl Fahrten pro Werktag zusätzlich	Distanz	pkm zusätzlich pro Jahr
						Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen	Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen					
2000	2601	Solothurn	2542	Bellach	23	26.0	2.0	0.0	16.0	2.0	0.0	1.47	5.1	21	3.1	21'206
2000	2534	Zuchwil	2542	Bellach	22	32.0	2.0	0.0	24.5	2.0	1.0	1.11	1.2	5	3.1	4'835
2000	2546	Grenchen	2542	Bellach	17	35.0	1.0	1.0	18.0	2.0	0.0	2.51	12.1	48	8.9	142'773
2000	2543	Bettlach	2542	Bellach	7	49.3	2.0	1.3	15.5	2.0	0.0	2.86	6.5	26	6.5	56'406
2000	387	Lengnau (BE)	2542	Bellach	6	54.8	2.0	1.3	21.0	2.0	0.0	2.44	4.4	18	11.6	67'847
2000	2556	Selzach	2542	Bellach	6	42.5	2.0	1.0	12.0	2.0	0.0	3.07	5.5	22	4.3	31'317
2000	2513	Biberist	2542	Bellach	4	42.3	2.0	1.0	36.8	2.0	1.0	1.12	0.2	1	8.5	2'753
2000	2527	Luterbach	2542	Bellach	4	49.5	2.0	1.0	22.0	1.0	0.0	1.62	1.3	5	6.6	11'020
2000	2554	Riedholz	2542	Bellach	4	51.3	2.0	1.0	40.0	1.5	1.0	1.09	0.1	1	3.1	606
2000	2519	Gerlafingen	2542	Bellach	3	43.5	2.0	1.0	38.0	2.0	1.0	1.11	0.2	1	9.0	2'209
Summe Top-Ten					97								37	147		340'974
Hochrechnung auf alle Relationen													56	224		519'114

**Annahmen:**  
 Anteil Potentiale an Gemeindetotal 48%  
 Anzahl Fahrten pro Tag 2  
 Hochrechnung auf Gesamtverkehr 2  
 Hochrechnung auf Jahresverkehr 330  
 Total Anzahl OeV Pendler (ohne Binnenpendler) 148  
 Top Ten (ohne Binnenpendler) 97  
 Nettopotenzial Stellenäq. neue Hst. 848  
 Stellenäquivalente Total 2005 1'781

**Elastizitäten:**  
 Reisezeit: -0.8  
 Häufigkeit: 0.4  
 Umsteighäufigkeit: -0.1 (Berechnen über: (Umsteighäufigkeit+0.5))

**Referenzhaltestelle Bus:**  
 Linie 2: Bellach Tell

### Solothurn Brühl (mit Bahnhof Bellach)

Solothurn: Wegpendler ÖV (Erwerbstätige und Schüler)

Jahr	Von GNR	Von	PGDE	Nach	Anzahl Pendler Oev	Angebot heute			Angebot neu			Faktor Elastizität	Pendler zusätzlich	Anzahl Fahrten pro Werktag zusätzlich	Distanz	pkm zusätzlich pro Jahr
						Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen	Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen					
2000	2601	Solothurn	2601	Solothurn	445	22.0	4.0	0.0	13.0	2.0	0.0	1.15	14.8	59	2.2	42'574
2000	2601	Solothurn	351	Bern	265	84.5	2.0	1.0	54.0	1.0	1.0	1.08	4.8	19	36.8	234'970
2000	2601	Solothurn	261	Zürich	118	90.0	2.0	1.0	84.0	2.0	1.0	1.06	1.4	6	93.1	177'838
2000	2601	Solothurn	2546	Grenchen	99	36.0	1.0	1.0	22.0	2.0	0.0	2.18	25.4	102	9.3	312'778
2000	2601	Solothurn	2581	Olten	84	55.5	2.0	1.0	52.0	2.0	0.5	1.10	1.8	7	38.6	89'391
2000	2601	Solothurn	2534	Zuchwil	71	25.0	2.0	0.0	25.0	2.0	0.0	1.00	0.0	-	2.2	-
2000	2601	Solothurn	371	Biel (BE)	65	45.5	2.0	1.0	37.0	2.0	0.0	1.32	4.5	18	23.4	137'935
2000	2601	Solothurn	2513	Biberist	32	31.0	2.0	1.0	20.0	1.0	1.0	1.08	0.5	2	4.3	3'041
2000	2601	Solothurn	2407	Oensingen	26	47.7	3.0	1.0	35.0	2.0	0.5	1.13	0.7	3	19.4	19'135
2000	2601	Solothurn	2701	Basel	24	88.5	2.0	2.0	86.0	2.0	1.5	1.05	0.2	1	76.1	23'708
Summe Top-Ten					1'230								54	217		1'041'370
Hochrechnung auf alle Relationen													75	300		1'438'742

**Annahmen:**  
 Anteil Potentiale an Gemeindetotal 22%  
 Anzahl Fahrten pro Tag 2  
 Hochrechnung auf Gesamtverkehr 2  
 Hochrechnung auf Jahresverkehr 330

**Referenzhaltestelle Bus:**  
 Linie 5: Solothurn, Ulmenweg

Elastizitäten:  
 Reisezeit: -0.8  
 Häufigkeit: 0.4  
 Umsteigehäufigkeit: -0.1 (Berechnen über: (Umsteigehäufigkeit+0.5))

Total Anzahl OeV Pendler (inkl. Binnenpendler) 1'699  
 Top Ten (inkl. Binnenpendler) 1'230

Nettopotenzial EW neue Haltestelle 3'349  
 Einwohnerzahl 2000 15'496

Solothurn: Zupendler (nur Erwerbstätige)

Jahr	Von GNR	Von	PGDE	Nach	Anzahl Pendler Oev	Angebot heute			Angebot neu			Faktor Elastizität	Pendler zusätzlich	Anzahl Fahrten pro Werktag zusätzlich	Distanz	pkm zusätzlich pro Jahr
						Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen	Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen					
2000	2601	Solothurn	2601	Solothurn	357	19.0	4.0	0.0	13.0	2.0	0.0	1.03	0.6	2	2.2	1'591
2000	2534	Zuchwil	2601	Solothurn	259	23.0	4.0	0.0	23.0	4.0	0.0	1.00	0.0	-	2.2	-
2000	2517	Derendingen	2601	Solothurn	222	25.0	4.0	0.0	25.0	4.0	0.0	1.00	0.0	-	2.2	-
2000	2513	Biberist	2601	Solothurn	199	31.0	2.0	1.0	31.0	2.0	1.0	1.00	0.0	-	6.5	-
2000	2542	Bellach	2601	Solothurn	183	34.0	1.0	1.0	13.0	2.0	0.0	3.18	23.2	93	1.9	58'716
2000	2546	Grenchen	2601	Solothurn	174	34.3	1.5	1.0	21.0	2.0	0.0	1.86	8.7	35	9.3	106'951
2000	2550	Langendorf	2601	Solothurn	160	27.0	4.0	1.0	27.0	4.0	1.0	1.00	0.0	-	5.0	-
2000	351	Bern	2601	Solothurn	122	67.0	2.0	1.0	67.0	2.0	1.0	1.00	0.0	-	45.1	-
2000	2553	Oberdorf (SO)	2601	Solothurn	108	31.0	4.0	1.0	31.0	4.0	1.0	1.00	0.0	-	12.8	-
2000	2527	Luterbach	2601	Solothurn	80	33.5	2.0	1.0	19.0	1.0	0.0	1.33	1.5	6	5.6	11'454
Summe Top-Ten					1'862								34	136		178'712
Hochrechnung auf alle Relationen													74	295		387'678

**Annahmen:**  
 Anteil Potentiale an Gemeindetotal 6%  
 Anzahl Fahrten pro Tag 2  
 Hochrechnung auf Gesamtverkehr 2  
 Hochrechnung auf Jahresverkehr 330

**Referenzhaltestelle Bus:**  
 Linie 5: Solothurn, Ulmenweg

Elastizitäten:  
 Reisezeit: -0.8  
 Häufigkeit: 0.4  
 Umsteigehäufigkeit: -0.1 (Berechnen über: (Umsteigehäufigkeit+0.5))

Total Anzahl OeV Pendler (inkl. Binnenpendler) 4'040  
 Top Ten (inkl. Binnenpendler) 1'862

Nettopotenzial Stellenäq. neue Hst. 750  
 Stellenäquivalente Total 2005 12'867

### Solothurn Brühl Ost mit Bellach Grederhof und Bahnhof Bellach

Solothurn: Wegpendler ÖV (Erwerbstätige und Schüler)

Jahr	Von GNR	Von	PGDE	Nach	Anzahl Pendler OeV	Angebot heute			Angebot neu			Faktor Elastizität	Pendler zusätzlich	Anzahl Fahrten pro Werktag zusätzlich	Distanz	pkm zusätzlich pro Jahr
						Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen	Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen					
2000	2601	Solothurn	2601	Solothurn	445	20.0	4.0	0.0	13.0	2.0	0.0	1.07	4.6	18	1.8	10'976
2000	2601	Solothurn	351	Bern	265	82.5	2.0	1.0	54.0	1.0	1.0	1.06	2.5	10	36.5	120'776
2000	2601	Solothurn	261	Zürich	118	88.0	2.0	1.0	84.0	2.0	1.0	1.04	0.7	3	92.8	81'289
2000	2601	Solothurn	2546	Grenchen	99	34.0	1.0	1.0	23.0	2.0	0.0	2.01	15.0	60	9.7	191'074
2000	2601	Solothurn	2581	Olten	84	53.5	2.0	1.0	52.0	2.0	0.5	1.07	0.8	3	38.2	40'928
2000	2601	Solothurn	2534	Zuchwil	71	23.0	4.0	0.0	23.0	4.0	0.0	1.00	0.0	-	1.8	-
2000	2601	Solothurn	371	Biel (BE)	65	43.5	2.0	1.0	38.0	2.0	0.0	1.24	2.4	9	23.7	73'947
2000	2601	Solothurn	2513	Biberist	32	28.3	2.0	1.0	28.3	2.0	1.0	1.00	0.0	-	4.0	-
2000	2601	Solothurn	2407	Oensingen	26	45.7	3.0	1.0	35.0	2.0	0.5	1.10	0.4	1	19.0	9'208
2000	2601	Solothurn	2701	Basel	24	86.5	2.0	2.0	86.0	2.0	1.5	1.03	0.1	0	75.8	9'566
Summe Top-Ten					1'230								26	105		537'764
Hochrechnung auf alle Relationen													36	146		742'967

**Annahmen:**  
 Anteil Potentiale an Gemeindetotal 15%  
 Anzahl Fahrten pro Tag 2  
 Hochrechnung auf Gesamtverkehr 2  
 Hochrechnung auf Jahresverkehr 330  
 Total Anzahl OeV Pendler (inkl. Binnenpendler) 1'699  
 Top Ten (inkl. Binnenpendler) 1'230  
 Nettopotenzial EW neue Haltestelle 2'300  
 Einwohnerzahl 2000 15'496

**Elastizitäten:**  
 Reisezeit: -0.8  
 Häufigkeit: 0.4  
 Umsteighäufigkeit: -0.1 (Berechnen über: (Umsteighäufigkeit+0.5))

**Referenzhaltestelle Bus:**  
 Linie 5: Solothurn, Allmendstrasse

Solothurn: Zupendler (nur Erwerbstätige)

Jahr	Von GNR	Von	PGDE	Nach	Anzahl Pendler OeV	Angebot heute			Angebot neu			Faktor Elastizität	Pendler zusätzlich	Anzahl Fahrten pro Werktag zusätzlich	Distanz	pkm zusätzlich pro Jahr
						Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen	Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen					
2000	2601	Solothurn	2601	Solothurn	357	17.0	4.0	0.0	17.0	4.0	0.0	1.00	0.0	-	1.8	-
2000	2534	Zuchwil	2601	Solothurn	259	21.0	4.0	0.0	21.0	4.0	0.0	1.00	0.0	-	1.8	-
2000	2517	Derendingen	2601	Solothurn	222	23.0	4.0	0.0	23.0	4.0	0.0	1.00	0.0	-	1.8	-
2000	2513	Biberist	2601	Solothurn	199	29.0	2.0	1.0	29.0	2.0	1.0	1.00	0.0	-	2.3	-
2000	2542	Bellach	2601	Solothurn	183	32.0	1.0	1.0	14.0	2.0	0.0	2.85	23.3	93	6.3	69'959
2000	2546	Grenchen	2601	Solothurn	174	32.3	1.5	1.0	22.0	2.0	0.0	1.70	8.4	34	9.7	107'543
2000	2550	Langendorf	2601	Solothurn	160	25.0	4.0	1.0	25.0	4.0	1.0	1.00	0.0	-	4.7	-
2000	351	Bern	2601	Solothurn	122	65.0	2.0	1.0	65.0	2.0	1.0	1.00	0.0	-	45.1	-
2000	2553	Oberdorf (SO)	2601	Solothurn	108	29.0	4.0	1.0	29.0	4.0	1.0	1.00	0.0	-	12.4	-
2000	2527	Luterbach	2601	Solothurn	80	31.5	2.0	1.0	19.0	1.0	0.0	1.27	1.5	6	5.3	10'167
Summe Top-Ten					1'862								33	133		187'669
Hochrechnung auf alle Relationen													72	287		407'109

**Annahmen:**  
 Anteil Potentiale an Gemeindetotal 7%  
 Anzahl Fahrten pro Tag 2  
 Hochrechnung auf Gesamtverkehr 2  
 Hochrechnung auf Jahresverkehr 330  
 Total Anzahl OeV Pendler (inkl. Binnenpendler) 4'040  
 Top Ten (inkl. Binnenpendler) 1'862  
 Nettopotenzial Stellenäq. neue Hst. 882  
 Stellenäquivalente Total 2005 12'867

**Elastizitäten:**  
 Reisezeit: -0.8  
 Häufigkeit: 0.4  
 Umsteighäufigkeit: -0.1 (Berechnen über: (Umsteighäufigkeit+0.5))

**Referenzhaltestelle Bus:**  
 Linie 5: Solothurn, Allmendstrasse

**Solothurn Brühl Ost (Hochrechnung Obach Mutten)**  
mit Bellach Grederhof und Bahnhof Bellach

Solothurn: Wegpendler ÖV (Erwerbstätige und Schüler)

Jahr	Von GNR	Von	PGDE	Nach	Anzahl Pendler Oev	Angebot heute			Angebot neu			Faktor Elastizität	Pendler zusätzlich	Anzahl Fahrten pro Werktag zusätzlich	Distanz	pkm zusätzlich pro Jahr
						Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen	Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen					
2000	2601	Solothurn	2601	Solothurn	445	20.0	4.0	0.0	13.0	2.0	0.0	1.07	6.8	27	1.8	16'326
2000	2601	Solothurn	351	Bern	265	82.5	2.0	1.0	54.0	1.0	1.0	1.06	3.7	15	36.5	179'641
2000	2601	Solothurn	261	Zürich	118	88.0	2.0	1.0	84.0	2.0	1.0	1.04	1.0	4	92.8	120'909
2000	2601	Solothurn	2546	Grenchen	99	34.0	1.0	1.0	23.0	2.0	0.0	2.01	22.2	89	9.7	284'202
2000	2601	Solothurn	2581	Olten	84	53.5	2.0	1.0	52.0	2.0	0.5	1.07	1.2	5	38.2	60'876
2000	2601	Solothurn	2534	Zuchwil	71	23.0	4.0	0.0	23.0	4.0	0.0	1.00	0.0	-	1.8	-
2000	2601	Solothurn	371	Biel (BE)	65	43.5	2.0	1.0	38.0	2.0	0.0	1.24	3.5	14	23.7	109'989
2000	2601	Solothurn	2513	Biberist	32	28.3	2.0	1.0	28.3	2.0	1.0	1.00	0.0	-	4.0	-
2000	2601	Solothurn	2407	Oensingen	26	45.7	3.0	1.0	35.0	2.0	0.5	1.10	0.5	2	19.0	13'695
2000	2601	Solothurn	2701	Basel	24	86.5	2.0	2.0	86.0	2.0	1.5	1.03	0.1	1	75.8	14'228
Summe Top-Ten					1'230								39	157		799'865
Hochrechnung auf alle Relationen													54	217		1'105'082

**Annahmen:**  
 Anteil Potentiale an Gemeindetotal 22%  
 Anzahl Fahrten pro Tag 2  
 Hochrechnung auf Gesamtverkehr 2  
 Hochrechnung auf Jahresverkehr 330  
 Elastizitäten:  
 Reisezeit: -0.8  
 Häufigkeit: 0.4  
 Umsteighäufigkeit: -0.1 (Berechnen über: (Umsteighäufigkeit+0.5))

**Referenzhaltestelle Bus:**  
 Linie 5: Solothurn, Allmendstrasse

Total Anzahl OeV Pendler (inkl. Binnenpendler) 1'699  
 Top Ten (inkl. Binnenpendler) 1'230

Nettopotenzial EW neue Haltestelle 3'421 >>> inkl. Entwicklungspotenzial Obach-Mutten (1'121 EW)  
 Einwohnerzahl 2000 15'496

Solothurn: Zupendler (nur Erwerbstätige)

Jahr	Von GNR	Von	PGDE	Nach	Anzahl Pendler Oev	Angebot heute			Angebot neu			Faktor Elastizität	Pendler zusätzlich	Anzahl Fahrten pro Werktag zusätzlich	Distanz	pkm zusätzlich pro Jahr
						Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen	Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen					
2000	2601	Solothurn	2601	Solothurn	357	17.0	4.0	0.0	17.0	4.0	0.0	1.00	0.0	-	1.8	-
2000	2534	Zuchwil	2601	Solothurn	259	21.0	4.0	0.0	21.0	4.0	0.0	1.00	0.0	-	1.8	-
2000	2517	Dereendingen	2601	Solothurn	222	23.0	4.0	0.0	23.0	4.0	0.0	1.00	0.0	-	1.8	-
2000	2513	Biberist	2601	Solothurn	199	29.0	2.0	1.0	29.0	2.0	1.0	1.00	0.0	-	6.3	-
2000	2542	Bellach	2601	Solothurn	183	32.0	1.0	1.0	14.0	2.0	0.0	2.85	39.6	158	2.3	119'058
2000	2546	Grenchen	2601	Solothurn	174	32.3	1.5	1.0	22.0	2.0	0.0	1.70	14.3	57	9.7	183'018
2000	2550	Langendorf	2601	Solothurn	160	25.0	4.0	1.0	25.0	4.0	1.0	1.00	0.0	-	4.7	-
2000	351	Bern	2601	Solothurn	122	65.0	2.0	1.0	65.0	2.0	1.0	1.00	0.0	-	45.1	-
2000	2553	Oberdorf (SO)	2601	Solothurn	108	29.0	4.0	1.0	29.0	4.0	1.0	1.00	0.0	-	12.4	-
2000	2527	Luterbach	2601	Solothurn	80	31.5	2.0	1.0	19.0	1.0	0.0	1.27	2.5	10	5.3	17'302
Summe Top-Ten					1'862								56	226		319'378
Hochrechnung auf alle Relationen													489			682'824

**Annahmen:**  
 Anteil Potentiale an Gemeindetotal 12%  
 Anzahl Fahrten pro Tag 2  
 Hochrechnung auf Gesamtverkehr 2  
 Hochrechnung auf Jahresverkehr 330  
 Elastizitäten:  
 Reisezeit: -0.8  
 Häufigkeit: 0.4  
 Umsteighäufigkeit: -0.1 (Berechnen über: (Umsteighäufigkeit+0.5))

**Referenzhaltestelle Bus:**  
 Linie 5: Solothurn, Allmendstrasse

Total Anzahl OeV Pendler (inkl. Binnenpendler) 4'040  
 Top Ten (inkl. Binnenpendler) 1'862

Nettopotenzial Stellenäq. neue Hst. 1'501 >>> inkl. Entwicklungspotenzial Obach-Mutten (619 AP)  
 Stellenäquivalente Total 2005 12'867

### Solothurn Brühl Ost mit Bellach Grederhof (anstelle Bahnhof Bellach)

Solothurn: Wegpendler ÖV (Erwerbstätige und Schüler)

Jahr	Von GNR	Von	PGDE	Nach	Anzahl Pendler Oev	Angebot heute			Angebot neu			Faktor Elastizität	Pendler zusätzlich	Anzahl Fahrten pro Werktag zusätzlich	Distanz	pkm zusätzlich pro Jahr
						Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen	Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen					
2000	2601	Solothurn	2601	Solothurn	445	20.0	4.0	0.0	13.0	2.0	0.0	1.07	4.6	18	1.8	10'976
2000	2601	Solothurn	351	Bern	265	82.5	2.0	1.0	54.0	1.0	1.0	1.06	2.5	10	36.5	120'776
2000	2601	Solothurn	261	Zürich	118	88.0	2.0	1.0	84.0	2.0	1.0	1.04	0.7	3	92.8	81'289
2000	2601	Solothurn	2546	Grenchen	99	34.0	1.0	1.0	22.0	2.0	0.0	2.09	16.0	64	9.7	204'817
2000	2601	Solothurn	2581	Olten	84	53.5	2.0	1.0	52.0	2.0	0.5	1.07	0.8	3	38.2	40'928
2000	2601	Solothurn	2534	Zuchwil	71	23.0	4.0	0.0	23.0	4.0	0.0	1.00	0.0	-	1.8	-
2000	2601	Solothurn	371	Biel (BE)	65	43.5	2.0	1.0	37.0	2.0	0.0	1.27	2.6	10	23.7	82'088
2000	2601	Solothurn	2513	Biberist	32	29.0	2.0	1.0	20.0	1.0	1.0	1.02	0.1	0	4.0	519
2000	2601	Solothurn	2407	Oensingen	26	45.7	3.0	1.0	35.0	2.0	0.5	1.10	0.4	1	19.0	9'208
2000	2601	Solothurn	2701	Basel	24	86.5	2.0	2.0	86.0	2.0	1.5	1.03	0.1	0	75.8	9'566
Summe Top-Ten					1'230								28	111		560'167
Hochrechnung auf alle Relationen													38	154		773'918

**Annahmen:**  
 Anteil Potentiale an Gemeindetotal 15%  
 Anzahl Fahrten pro Tag 2  
 Hochrechnung auf Gesamtverkehr 2  
 Hochrechnung auf Jahresverkehr 330  
 Total Anzahl OeV Pendler (inkl. Binnenpendler) 1'699  
 Top Ten (inkl. Binnenpendler) 1'230  
 Nettopotenzial EW neue Haltestelle 2'300  
 Einwohnerzahl 2000 15'496

**Elastizitäten:**  
 Reisezeit: -0.8  
 Häufigkeit: 0.4  
 Umsteigehäufigkeit: -0.1 (Berechnen über: (Umsteigehäufigkeit+0.5))

**Referenzhaltestelle Bus:**  
 Linie 5: Solothurn, Allmendstrasse

Solothurn: Zupendler (nur Erwerbstätige)

Jahr	Von GNR	Von	PGDE	Nach	Anzahl Pendler Oev	Angebot heute			Angebot neu			Faktor Elastizität	Pendler zusätzlich	Anzahl Fahrten pro Werktag zusätzlich	Distanz	pkm zusätzlich pro Jahr
						Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen	Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen					
2000	2601	Solothurn	2601	Solothurn	357	17.0	4.0	0.0	17.0	4.0	0.0	1.00	0.0	-	1.8	-
2000	2534	Zuchwil	2601	Solothurn	259	21.0	4.0	0.0	21.0	4.0	0.0	1.00	0.0	-	1.8	-
2000	2517	Dereendingen	2601	Solothurn	222	23.0	4.0	0.0	23.0	4.0	0.0	1.00	0.0	-	1.8	-
2000	2513	Biberist	2601	Solothurn	199	29.0	2.0	1.0	29.0	2.0	1.0	1.00	0.0	-	6.3	-
2000	2542	Bellach	2601	Solothurn	183	32.0	1.0	1.0	13.0	2.0	0.0	3.03	25.4	102	2.3	76'538
2000	2546	Grenchen	2601	Solothurn	174	32.3	1.5	1.0	21.0	2.0	0.0	1.77	9.2	37	9.7	117'413
2000	2550	Langendorf	2601	Solothurn	160	25.0	4.0	1.0	25.0	4.0	1.0	1.00	0.0	-	4.7	-
2000	351	Bern	2601	Solothurn	122	65.0	2.0	1.0	65.0	2.0	1.0	1.00	0.0	-	45.1	-
2000	2553	Oberdorf (SO)	2601	Solothurn	108	29.0	4.0	1.0	29.0	4.0	1.0	1.00	0.0	-	12.4	-
2000	2527	Luterbach	2601	Solothurn	80	31.5	2.0	1.0	19.0	1.0	0.0	1.27	1.5	6	5.3	10'167
Summe Top-Ten					1'862								78	144		204'118
Hochrechnung auf alle Relationen													38	313		442'791

**Annahmen:**  
 Anteil Potentiale an Gemeindetotal 7%  
 Anzahl Fahrten pro Tag 2  
 Hochrechnung auf Gesamtverkehr 2  
 Hochrechnung auf Jahresverkehr 330  
 Total Anzahl OeV Pendler (inkl. Binnenpendler) 4'040  
 Top Ten (inkl. Binnenpendler) 1'862  
 Nettopotenzial Stellenäq. neue Hst. 882  
 Stellenäquivalente Total 2005 12'867

**Elastizitäten:**  
 Reisezeit: -0.8  
 Häufigkeit: 0.4  
 Umsteigehäufigkeit: -0.1 (Berechnen über: (Umsteigehäufigkeit+0.5))

**Referenzhaltestelle Bus:**  
 Linie 5: Solothurn, Allmendstrasse

**Solothurn Brühl Ost** (Hochrechnung Obach Mutten)  
mit Bellach Grederhof (anstelle Bahnhof Bellach)

Solothurn: Wegpendler ÖV (Erwerbstätige und Schüler)

Jahr	Von GNR			Anzahl Pendler Oev	Angebot heute			Angebot neu			Faktor Elastizität	Pendler zusätzlich	Anzahl Fahrten pro Werktag zusätzlich	Distanz	pkm zusätzlich pro Jahr
	Von	Von	PGDE Nach		Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen	Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen					
2000	2601	Solothurn	2601 Solothurn	445	20.0	4.0	0.0	13.0	2.0	0.0	1.07	6.8	27	1.8	16'326
2000	2601	Solothurn	351 Bern	265	82.5	2.0	1.0	54.0	1.0	1.0	1.06	3.7	15	36.5	179'641
2000	2601	Solothurn	261 Zürich	118	88.0	2.0	1.0	84.0	2.0	1.0	1.04	1.0	4	92.8	120'909
2000	2601	Solothurn	2546 Grenchen	99	34.0	1.0	1.0	22.0	2.0	0.0	2.09	23.8	95	9.7	304'643
2000	2601	Solothurn	2581 Olten	84	53.5	2.0	1.0	52.0	2.0	0.5	1.07	1.2	5	38.2	60'876
2000	2601	Solothurn	2534 Zuchwil	71	23.0	4.0	0.0	23.0	4.0	0.0	1.00	0.0	-	1.8	-
2000	2601	Solothurn	371 Biel (BE)	65	43.5	2.0	1.0	37.0	2.0	0.0	1.27	3.9	16	23.7	122'097
2000	2601	Solothurn	2513 Biberist	32	29.0	2.0	1.0	20.0	1.0	1.0	1.02	0.1	1	4.0	772
2000	2601	Solothurn	2407 Oensingen	26	45.7	3.0	1.0	35.0	2.0	0.5	1.10	0.5	2	19.0	13'695
2000	2601	Solothurn	2701 Basel	24	86.5	2.0	2.0	86.0	2.0	1.5	1.03	0.1	1	75.8	14'228
Summe Top-Ten				1'230								41	165		833'187
Hochrechnung auf alle Relationen												57	228		1'151'119

**Annahmen:**  
 Anteil Potentiale an Gemeindetotal 22%  
 Anzahl Fahrten pro Tag 2  
 Hochrechnung auf Gesamtverkehr 2  
 Hochrechnung auf Jahresverkehr 330  
 Elastizitäten:  
 Reisezeit: -0.8  
 Häufigkeit: 0.4  
 Umsteigehäufigkeit: -0.1 (Berechnen über: (Umsteigehäufigkeit+0.5))

**Referenzhaltestelle Bus:**  
 Linie 5: Solothurn, Allmendstrasse

Total Anzahl OeV Pendler (inkl. Binnenpendler) 1'699  
 Top Ten (inkl. Binnenpendler) 1'230

Nettopotenzial EW neue Haltestelle 3'421 >>> inkl. Entwicklungspotenzial Obach-Mutten (1'121 EW)  
 Einwohnerzahl 2000 15'496

Solothurn: Zupendler (nur Erwerbstätige)

Jahr	Von GNR			Anzahl Pendler Oev	Angebot heute			Angebot neu			Faktor Elastizität	Pendler zusätzlich	Anzahl Fahrten pro Werktag zusätzlich	Distanz	pkm zusätzlich pro Jahr
	Von	Von	PGDE Nach		Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen	Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen					
2000	2601	Solothurn	2601 Solothurn	357	17.0	4.0	0.0	17.0	4.0	0.0	1.00	0.0	-	1.8	-
2000	2534	Zuchwil	2601 Solothurn	259	21.0	4.0	0.0	21.0	4.0	0.0	1.00	0.0	-	1.8	-
2000	2517	Dereendingen	2601 Solothurn	222	23.0	4.0	0.0	23.0	4.0	0.0	1.00	0.0	-	1.8	-
2000	2513	Biberist	2601 Solothurn	199	29.0	2.0	1.0	29.0	2.0	1.0	1.00	0.0	-	6.3	-
2000	2542	Bellach	2601 Solothurn	183	32.0	1.0	1.0	13.0	2.0	0.0	3.03	43.3	173	2.3	130'254
2000	2546	Grenchen	2601 Solothurn	174	32.3	1.5	1.0	21.0	2.0	0.0	1.77	15.6	63	9.7	199'815
2000	2550	Langendorf	2601 Solothurn	160	25.0	4.0	1.0	25.0	4.0	1.0	1.00	0.0	-	4.7	-
2000	351	Bern	2601 Solothurn	122	65.0	2.0	1.0	65.0	2.0	1.0	1.00	0.0	-	45.1	-
2000	2553	Oberdorf (SO)	2601 Solothurn	108	29.0	4.0	1.0	29.0	4.0	1.0	1.00	0.0	-	12.4	-
2000	2527	Luterbach	2601 Solothurn	80	31.5	2.0	1.0	19.0	1.0	0.0	1.27	2.5	10	5.3	17'302
Summe Top-Ten				1'862								61	246		347'371
Hochrechnung auf alle Relationen												133	533		753'549

**Annahmen:**  
 Anteil Potentiale an Gemeindetotal 12%  
 Anzahl Fahrten pro Tag 2  
 Hochrechnung auf Gesamtverkehr 2  
 Hochrechnung auf Jahresverkehr 330  
 Elastizitäten:  
 Reisezeit: -0.8  
 Häufigkeit: 0.4  
 Umsteigehäufigkeit: -0.1 (Berechnen über: (Umsteigehäufigkeit+0.5))

**Referenzhaltestelle Bus:**  
 Linie 5: Solothurn, Allmendstrasse

Total Anzahl OeV Pendler (inkl. Binnenpendler) 4'040  
 Top Ten (inkl. Binnenpendler) 1'862

Nettopotenzial Stellenäq. neue Hst. 1'501 >>> inkl. Entwicklungspotenzial Obach-Mutten (619 AP)  
 Stellenäquivalente Total 2005 12'867

Gretzenbach West

Gretzenbach: Wegpendler ÖV (Erwerbstätige und Schüler)

Jahr	Von GNR	Von	PGDE	Nach	Anzahl Pendler OeV	Angebot heute			Angebot neu			Faktor Elastizität	Pendler zusätzlich	Anzahl Fahrten pro Werktag zusätzlich	Distanz	pkm zusätzlich pro Jahr
						Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen	Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen					
2000	2576	Gretzenbach	4001	Aarau	74	32.0	4.0	0.0	17.0	2.0	0.0	1.26	6.2	25	5.9	48254
2000	2576	Gretzenbach	2581	Olten	51	40.0	3.0	1.0	20.0	2.0	0.0	1.65	10.8	43	7.5	107*110
2000	2576	Gretzenbach	261	Zürich	44	66.0	4.0	1.0	52.5	2.0	1.0	1.00	0.0	-	57.6	-
2000	2576	Gretzenbach	2583	Schönenwerd	11	16.0	4.0	0.0	11.0	2.0	0.0	1.02	0.1	0	1.3	137
2000	2576	Gretzenbach	2407	Oensingen	7	50.0	1.0	2.0	39.0	1.0	1.0	1.28	0.7	3	24.9	22604
2000	2576	Gretzenbach	2701	Basel	6	78.0	3.0	1.7	69.5	2.0	1.3	1.06	0.1	1	47.7	8475
2000	2576	Gretzenbach	2601	Solothurn	6	64.0	2.0	1.5	52.5	2.0	1.0	1.21	0.4	2	50.4	25116
2000	2576	Gretzenbach	4003	Buchs (AG)	4	45.3	4.0	1.3	29.0	2.0	1.0	1.10	0.1	1	5.9	1043
2000	2576	Gretzenbach	4021	Baden	4	62.7	3.0	1.0	62.7	3.0	1.0	1.00	0.0	-	39.9	-
2000	2576	Gretzenbach	2573	Dulliken	3	25.0	1.0	1.0	14.0	2.0	0.0	2.34	1.4	6	3.8	7085
Summe Top-Ten					211								20	79		219825
Hochrechnung auf alle Relationen													24	95		263088

**Annahmen:**  
 Anteil Potentiale an Gemeindetotal 32%  
 Anzahl Fahrten pro Tag 2  
 Hochrechnung auf Gesamtverkehr 2  
 Hochrechnung auf Jahresverkehr 330  
 Total Anzahl OeV Pendler (ohne Binnenpendler) 253  
 Top Ten (ohne Binnenpendler) 211  
 Nettopotenzial EW neue Haltestelle 790  
 Einwohnerzahl 2000 2436

**Elastizitäten:**  
 Reisezeit: -0.8  
 Häufigkeit: 0.4  
 Umsteigehäufigkeit: -0.1 (Berechnen über: (Umsteigehäufigkeit+0.5))

**Referenzhaltestelle Bus:**  
 Linie 3: Gretzenbach, Staldenacker

Gretzenbach: Zupendler (nur Erwerbstätige)

Jahr	Von GNR	Von	PGDE	Nach	Anzahl Pendler OeV	Angebot heute			Angebot neu			Faktor Elastizität	Pendler zusätzlich	Anzahl Fahrten pro Werktag zusätzlich	Distanz	pkm zusätzlich pro Jahr
						Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen	Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen					
2000	4001	Aarau	2576	Gretzenbach	4	27.0	4.0	0.0	14.0	2.0	0.0	1.28	0.7	3	5.9	5166
2000	2583	Schönenwerd	2576	Gretzenbach	2	18.0	4.0	0.0	11.0	2.0	0.0	1.12	0.2	1	1.3	281
2000	2581	Olten	2576	Gretzenbach	2	35.5	2.0	1.0	17.0	2.0	0.0	2.01	1.2	5	7.5	11939
2000	4008	Küttigen	2576	Gretzenbach	2	38.0	3.5	1.0	38.0	3.5	1.0	1.00	0.0	-	5.9	-
2000	4282	Rothrist	2576	Gretzenbach	2	59.8	2.0	1.5	27.0	1.0	0.0	1.64	0.6	2	14.4	10532
2000	2500	Trimbach	2576	Gretzenbach	1	60.5	2.0	2.0	36.0	2.0	1.0	1.59	0.4	1	7.5	3525
2000	2829	Liestal	2576	Gretzenbach	1	68.0	2.0	1.5	53.5	2.0	1.5	1.21	0.1	1	36.6	6104
2000	4200	Hunzenschwil	2576	Gretzenbach	1	48.0	1.0	2.0	36.0	1.0	1.0	1.32	0.2	1	18.9	4798
2000	2493	Lostorf	2576	Gretzenbach	1	66.0	2.0	2.0	54.5	2.0	1.5	1.19	0.1	0	5.9	887
2000	2584	Starkirch-Wil	2576	Gretzenbach	1	63.5	2.0	2.0	39.0	2.0	1.0	1.55	0.3	1	7.5	3207
Summe Top-Ten					18								4	15		46438
Hochrechnung auf alle Relationen													4	17		51837

**Annahmen:**  
 Anteil Potentiale an Gemeindetotal 55%  
 Anzahl Fahrten pro Tag 2  
 Hochrechnung auf Gesamtverkehr 2  
 Hochrechnung auf Jahresverkehr 330  
 Total Anzahl OeV Pendler (ohne Binnenpendler) 20  
 Top Ten (ohne Binnenpendler) 18  
 Nettopotenzial Stellenäq. neue Hst. 300  
 Stellenäquivalente Total 2005 547

**Elastizitäten:**  
 Reisezeit: -0.8  
 Häufigkeit: 0.4  
 Umsteigehäufigkeit: -0.1 (Berechnen über: (Umsteigehäufigkeit+0.5))

**Referenzhaltestelle Bus:**  
 Linie 3: Gretzenbach, Staldenacker

Schönenwerd Ost

Schönenwerd: Wegpendler ÖV (Erwerbstätige und Schüler)

Jahr	Von GNR	Von	PGDE	Nach	Anzahl Pendler Oev	Angebot heute			Angebot neu			Faktor Elastizität	Pendler zusätzlich	Anzahl Fahrten pro Werktag zusätzlich	Distanz	pkm zusätzlich pro Jahr
						Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen	Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen					
2000	2583	Schönenwerd	4001	Aarau	221	24.0	4.0	0.0	15.0	2.0	0.0	1.10	7.3	29	3.7	35'464
2000	2583	Schönenwerd	2581	Olten	109	35.0	2.0	1.0	22.0	2.0	0.0	1.62	21.3	85	9.7	271'628
2000	2583	Schönenwerd	261	Zürich	83	58.0	4.0	1.0	58.0	4.0	1.0	1.00	0.0	-	56.9	-
2000	2583	Schönenwerd	4021	Baden	15	57.3	3.0	1.0	57.3	3.0	1.0	1.00	0.0	-	39.2	-
2000	2583	Schönenwerd	4012	Suhr	14	42.5	4.0	1.0	42.5	4.0	1.0	1.00	0.0	-	3.7	-
2000	2583	Schönenwerd	2572	Däniken	11	20.0	2.0	1.0	13.0	2.0	0.0	1.58	2.1	8	3.3	9074
2000	2583	Schönenwerd	4003	Buchs (AG)	10	41.0	4.0	1.0	27.0	2.0	1.0	1.06	0.2	1	3.7	915
2000	2583	Schönenwerd	4206	Ruppertswil	9	36.7	3.0	1.0	24.0	2.0	0.0	1.33	1.0	4	9.6	12'505
2000	2583	Schönenwerd	351	Bern	8	68.5	2.0	1.5	58.0	2.0	1.0	1.18	0.4	2	71.9	41'354
2000	2583	Schönenwerd	2701	Basel	8	64.5	2.0	1.5	64.5	2.0	1.5	1.00	0.0	-	48.3	-
Summe Top-Ten					488								32	129		370'941
Hochrechnung auf alle Relationen													39	158		454'405

Annahmen:

Anteil Potentiale an Gemeindetotal	32%
Anzahl Fahrten pro Tag	2
Hochrechnung auf Gesamtverkehr	2
Hochrechnung auf Jahresverkehr	330
Total Anzahl OeV Pendler (ohne Binnenpe)	598
Top Ten (ohne Binnenpendler)	488
Nettopotenzial EW neue Haltestelle	1'556
Einwohnerzahl 2000	4'908

Elastizitäten:	
Reisezeit:	-0.8
Häufigkeit:	0.4
Umsteigehäufigkeit:	-0.1 (Berechnen über: (Umsteigehäufigkeit+0.5))

Referenzhaltestelle Bus:

Linie 3: Schönenwerd, Schachenstrasse

Schönenwerd: Zupendler (nur Erwerbstätige)

Jahr	Von GNR	Von	PGDE	Nach	Anzahl Pendler Oev	Angebot heute			Angebot neu			Faktor Elastizität	Pendler zusätzlich	Anzahl Fahrten pro Werktag zusätzlich	Distanz	pkm zusätzlich pro Jahr
						Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen	Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen					
2000	2581	Olten	2583	Schönenwerd	24	26.5	2.0	1.0	19.0	2.0	0.0	1.46	2.4	10	9.7	30'532
2000	4001	Aarau	2583	Schönenwerd	17	19.0	3.5	0.0	12.0	2.0	0.0	1.15	0.6	2	3.7	2'771
2000	2573	Dulliken	2583	Schönenwerd	12	23.5	2.0	1.0	16.0	2.0	0.0	1.52	1.3	5	6.0	10'679
2000	2576	Gretzenbach	2583	Schönenwerd	11	18.0	4.0	0.0	18.0	4.0	0.0	1.00	0.0	-	0.9	-
2000	2494	Niedererlinsb	2583	Schönenwerd	9	30.0	3.5	1.0	30.0	3.5	1.0	1.00	0.0	-	3.7	-
2000	4012	Suhr	2583	Schönenwerd	9	44.0	2.0	1.0	23.0	1.0	1.0	1.27	0.5	2	3.7	2'492
2000	2500	Trimbach	2583	Schönenwerd	8	45.5	2.0	2.0	45.5	2.0	2.0	1.00	0.0	-	12.2	-
2000	261	Zürich	2583	Schönenwerd	6	53.0	2.0	1.0	51.5	2.0	1.0	1.02	0.0	0	59.3	2'214
2000	2572	Däniken	2583	Schönenwerd	6	20.5	2.0	1.0	13.0	2.0	0.0	1.61	0.7	3	3.3	3'223
2000	2497	Obergösgen	2583	Schönenwerd	4	41.5	2.0	1.0	26.5	2.0	1.0	1.43	0.4	2	0.9	480
Summe Top-Ten					104								6	24		52'390
Hochrechnung auf alle Relationen													11	44		96'151

Annahmen:

Anteil Potentiale an Gemeindetotal	22%
Anzahl Fahrten pro Tag	2
Hochrechnung auf Gesamtverkehr	2
Hochrechnung auf Jahresverkehr	330
Total Anzahl OeV Pendler (ohne Binnenpe)	190
Top Ten (ohne Binnenpendler)	104
Nettopotenzial Stellenäq. neue Hst.	330
Stellenäquivalente Total 2005	1'512

Elastizitäten:	
Reisezeit:	-0.8
Häufigkeit:	0.4
Umsteigehäufigkeit:	-0.1 (Berechnen über: (Umsteigehäufigkeit+0.5))

Referenzhaltestelle Bus:

Linie 3: Schönenwerd, Schachenstrasse

Dornach Öpfelsee

Dornach: Wegpendler ÖV (Erwerbstätige und Schüler)

Jahr	Von GNR	Von	PGDE	Nach	Anzahl Pendler OeV	Angebot heute			Angebot neu			Faktor Elastizität	Pendler zusätzlich	Anzahl Fahrten pro Werktag zusätzlich	Distanz	pkm zusätzlich pro Jahr
						Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen	Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen					
2000	2473	Dornach	2701	Basel	522	27.5	2.0	1.0	20.0	2.0	0.0	1.44	73.3	293	10.1	975'832
2000	2473	Dornach	2769	Münchenstein	101	20.5	2.0	1.0	13.0	2.0	0.0	1.61	19.6	78	4.2	109'426
2000	2473	Dornach	2773	Reinach (BL)	46	28.0	2.0	1.0	25.3	2.0	1.0	1.09	1.3	5	0.3	578
2000	2473	Dornach	2785	Duggingen	39	27.0	2.0	1.0	14.0	2.0	0.0	1.89	11.0	44	3.1	44'354
2000	2473	Dornach	2763	Arllesheim	38	20.5	2.0	1.0	20.0	2.0	1.0	1.02	0.2	1	1.4	443
2000	2473	Dornach	2474	Gempen	29	42.5	2.0	1.0	35.5	2.0	1.0	1.15	1.4	6	1.4	2'623
2000	2473	Dornach	2770	Muttenz	23	43.5	2.0	1.0	36.0	2.0	0.0	1.30	2.2	9	14.9	43'875
2000	2473	Dornach	2761	Aesch (BL)	22	24.0	2.0	1.0	11.0	2.0	0.0	2.08	7.6	30	1.3	13'559
2000	2473	Dornach	261	Zürich	17	95.5	2.0	2.5	83.0	2.0	1.5	1.17	0.9	4	100.8	122'482
2000	2473	Dornach	2771	Oberwil (BL)	13	46.5	2.0	1.5	42.5	2.0	2.0	1.05	0.2	1	5.7	1'614
Summe Top-Ten					851								118	471		1'314'787
Hochrechnung auf alle Relationen													133	533		1'487'482

Annahmen:

Anteil Potentiale an Gemeindetotal	32%
Anzahl Fahrten pro Tag	2
Hochrechnung auf Gesamtverkehr	2
Hochrechnung auf Jahresverkehr	330
Total Anzahl OeV Pendler (ohne Binnenpendler)	963
Top Ten (ohne Binnenpendler)	851
Nettopotenzial EW neue Haltestelle	1'881
Einwohnerzahl 2000	5'895

Elastizitäten:	
Reisezeit:	-0.8
Häufigkeit:	0.4
Umsteigehäufigkeit:	-0.1 (Berechnen über: (Umsteigehäufigkeit+0.5))

Referenzhaltestelle Bus:  
Linie 66: Dornach Apfelsee

Dornach: Zupendler (nur Erwerbstätige)

Jahr	Von GNR	Von	PGDE	Nach	Anzahl Pendler OeV	Angebot heute			Angebot neu			Faktor Elastizität	Pendler zusätzlich	Anzahl Fahrten pro Werktag zusätzlich	Distanz	pkm zusätzlich pro Jahr
						Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen	Reisezeit	Häufigkeit	Umsteigen					
2000	2701	Basel	2473	Dornach	76	34.5	2.0	1.0	20.0	2.0	0.0	1.73	25.9	104	10.1	344'468
2000	2761	Aesch (BL)	2473	Dornach	28	32.0	2.0	1.0	11.0	2.5	0.0	2.87	24.3	97	1.3	43'258
2000	2773	Reinach (BL)	2473	Dornach	23	36.5	2.0	1.0	27.0	2.0	1.0	1.27	3.0	12	1.4	5'428
2000	2763	Arllesheim	2473	Dornach	21	28.0	2.0	1.0	28.0	2.0	1.0	1.00	0.0	-	1.4	-
2000	2769	Münchenstein	2473	Dornach	19	29.5	2.0	1.0	14.0	2.0	0.0	2.03	9.2	37	4.2	51'442
2000	2613	Breitenbach	2473	Dornach	9	55.5	2.0	2.0	34.5	2.0	1.0	1.54	2.2	9	10.6	31'259
2000	2475	Hochwald	2473	Dornach	9	52.0	1.0	1.0	49.0	1.0	1.0	1.05	0.2	1	1.4	367
2000	2474	Gempen	2473	Dornach	8	46.0	1.0	1.0	43.0	1.0	1.0	1.06	0.2	1	1.4	362
2000	2766	Birsfelden	2473	Dornach	7	55.0	2.0	3.0	39.5	2.0	2.0	1.35	1.1	4	10.1	14'418
2000	2786	Grellingen	2473	Dornach	7	37.0	2.0	1.0	16.0	2.0	0.0	2.18	3.7	15	5.1	24'814
Summe Top-Ten					205								70	279		515'816
Hochrechnung auf alle Relationen													105	420		775'956

Annahmen:

Anteil Potentiale an Gemeindetotal	47%
Anzahl Fahrten pro Tag	2
Hochrechnung auf Gesamtverkehr	2
Hochrechnung auf Jahresverkehr	330
Total Anzahl OeV Pendler (ohne Binnenpendler)	308
Top Ten (ohne Binnenpendler)	205
Nettopotenzial Stellenäq. neue Hst.	964
Stellenäquivalente Total 2005	2'048

Elastizitäten:	
Reisezeit:	-0.8
Häufigkeit:	0.4
Umsteigehäufigkeit:	-0.1 (Berechnen über: (Umsteigehäufigkeit+0.5))

Referenzhaltestelle Bus:  
Linie 66: Dornach Apfelsee