

Regierungsratsbeschluss

vom 14. Dezember 2010

Nr. 2010/2373

Verschiebung der Bahnhaltestelle Bellach ins Gebiet Grederhof – Verknüpfung von Bahn und Bus / Genehmigung

1. Ausgangslage

1.1 Verschiebung der Bahnhaltestelle Bellach im Agglomerationsprogramm Solothurn

Bei der Einreichung des Agglomerationsprogramms Solothurn im Dezember 2007 an den Bund wurde die Verschiebung der bestehenden Bahnhaltestelle Bellach ins Gebiet Grederhof als Massnahme mit Priorität A beantragt.

Im Vernehmlassungsbericht vom Dezember 2008 des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zum Bundesbeschluss zur Finanzierungsetappe 2011 – 2014 für das Programm Agglomerationsverkehr wurde die Verschiebung von Bellach allerdings als Massnahme mit Priorität B geführt. Begründet wurde die Herabstufung mit dem ungenügenden Kosten-/Nutzenverhältnis. Konkret würden nicht genug Einwohner sowie Arbeitsplätze erschlossen. Zudem fehle eine Anbindung an das Busnetz der Region Solothurn.

Der Kanton Solothurn hat daraufhin beim Bund eine Aufklassierung der Verschiebung des Bahnhofs Bellach zu einem A-Projekt mit der Begründung beantragt, dass das am neuen Standort deutlich höhere Fahrgastpotenzial nicht genügend berücksichtigt worden sei. Zudem hat der Kanton zugesichert, die Anbindung der Bahnhaltestelle ans Busnetz aufzuzeigen.

Im Prüfbericht vom Oktober 2009 des UVEK zum Agglomerationsprogramm Solothurn wird die Verschiebung der Bahnhaltestelle Bellach als Massnahme mit Priorität A ausgewiesen.

1.2 Verknüpfung von Bahn und Bus an der Bahnhaltestelle Bellach Grederhof

Zur Untersuchung der Anbindung der Bahnhaltestelle Bellach Grederhof an das Busnetz der Region Solothurn hat das Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) eine Studie in Auftrag gegeben. Eine Begleitgruppe mit Vertretern der Einwohnergemeinde Bellach, der Busbetriebe Solothurn und Umgebung (BSU) sowie Grenchen und Umgebung (BGU), des Amts für Raumplanung und des AVT hat die Studie begleitet und koordiniert.

Es wurden mehrere Verknüpfungsvarianten untersucht. Neben der Nutzung von Synergien bestehender Buslinien wurden auch neue Angebote wie beispielsweise ein Ortsbus Bellach oder eine neue Tangentiallinie Rüttenen – Langendorf – Bellach beurteilt. Als am sinnvollsten hat sich dabei eine Schlaufenfahrt mit der BSU-Linie 2 Bellach – Solothurn – Kriegstetten/Zielebach erwiesen. Anstatt

diese in Bellach auf der Bielstrasse zwischen den Haltestellen Franziskanerhof und Tell verkehrt, soll das südlich gelegene Grederhof-Gebiet und damit die geplante Bahnhaltestelle erschlossen werden.

Mit dieser Variante ergeben sich an der Bahnhaltestelle Grederhof gute Anschlüsse für Bellach zwischen der BSU-Linie 2 und der SBB-Regionalverkehrsstrecke 410 Biel – Solothurn – Olten sowohl von/nach Solothurn als auch von/nach Grenchen/Biel. Der Bus kann damit wie gefordert die Bahnpassagiere, welche nicht im Einzugsbereich der neuen Bahnstation liegen, in optimaler Weise auf die Bahn bzw. von der Bahn zurück ins Dorf bringen.

Wegen der Schlaufe zur Bahnhaltestelle und der damit verbundenen längeren Fahrzeit muss auf der Linie 2 ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden. Dadurch kann die Linie verlängert werden. Es wird vorgeschlagen, die Linie am heutigen Endhalt in Bellach zu splitten und alternierend nach Lommiswil und Langendorf weiterzuziehen. Mit dem ersten Ast könnten die Schülertransporte Lommiswil – Bellach in den öffentlichen Verkehr integriert werden. Mit dem anderen Ast könnten die Einkaufsschwerpunkte in Langendorf von Bellach her umsteigefrei erreicht werden. In der weiteren Planung ist abzuklären, welche Kurse nach Lommiswil und welche nach Langendorf verkehren sollen. Diese bzw. ähnliche Verbindungen wurden bereits in der Vernehmlassung zum optimierten Busangebot Region Solothurn im Frühjahr 2007 gefordert.

Das zusätzlich nötige Fahrzeug hat höhere Kosten und damit Mehrabgeltungen der öffentlichen Hand zur Folge. Allerdings müsste auch bei allen anderen untersuchten Varianten ein Bus mehr eingesetzt werden. Vor dem Hintergrund der guten Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn sowie der Erschliessungsmöglichkeiten von Lommiswil und Langendorf kann bei der Schlaufenfahrt mit der BSU-Linie 2 insgesamt vom besten Kosten-/Nutzenverhältnis aller Varianten ausgegangen werden.

Im Schlussbericht vom März 2010 empfiehlt die Arbeitsgruppe deshalb diese Verknüpfungsvariante zur Weiterverfolgung. Diese Empfehlung stützt sich auf die heutigen Fahrplanzeiten von Bahn und Bus. Bei grundlegenden Änderungen der Taktlagen im Regionalverkehr müssten andere untersuchte Varianten erneut geprüft werden.

1.3 Vernehmlassung des Schlussberichts der Begleitgruppe

Vom 8. März 2010 bis 3. Mai 2010 hatten 19 Institutionen (sechs Gemeinden, Regionalplanungsgruppe Solothurn, fünf Transportunternehmen, Libero-Tarifverbund, Kreisschule Bellach-Lommiswil-Selzach, Migros Aare, vier kantonale Amtsstellen) die Möglichkeit, sich zum Entwurf des Schlussberichtes zu äussern. 13 Institutionen haben eine Stellungnahme abgegeben. Es wird auf die detaillierte Zusammenstellung der Eingaben mit den jeweiligen Kommentaren der Begleitgruppe verwiesen (siehe Beilage).

Zusammengefasst lässt sich sagen, dass der von der Begleitgruppe empfohlenen Schlaufenfahrt mit der BSU-Linie 2 grossmehrheitlich zugestimmt wird bzw. dass die Empfehlung als nachvollziehbar beurteilt wird. In keiner Stellungnahme werden Einwände zur Schlaufenfahrt gemacht.

1.4 Übergangslösung

Die Schlaufenfahrt zur Anbindung der Bahnhaltestelle Bellach Grederhof kann erst nach der geplanten Inbetriebnahme im Dezember 2013 erfolgen, da der Bau einer für die Schlaufe nötigen neuen Erschliessungsstrasse mit der Nutzungsplanung abgestimmt werden muss. Im Hinblick auf die voraus-

sichtlich nur wenige Jahre dauernde Übergangszeit soll die Linienführung auf der Bielstrasse bestehen bleiben. Damit würden während der Übergangszeit auch die Kosten für das zusätzliche Fahrzeug nicht anfallen. Der Bund stimmt der Übergangslösung als Provisorium zu (Bestätigung des Bundesamtes für Raumentwicklung vom 6. Dezember 2010).

2. Erwägungen

Das Ziel, den Nachweis der Verknüpfung von Bahn und Bus an der geplanten Bahnhaltestelle Bellach Grederhof zu erbringen, konnte durch die Studie erreicht werden. Mit der Variante der Schlaufenfahrt mit der BSU-Linie 2 sind gute Anschlüsse zwischen Bahn und Bus realisierbar und dadurch die Möglichkeit zum Abschöpfen des Fahrgastpotenzials in Bellach gegeben. Die Schlaufenfahrt wurde in der Vernehmlassung positiv aufgenommen.

Für Vorhaben im Rahmen eines Agglomerationsprogramms verlangt der Bund die Einreichung der entsprechenden Vorprojekte zwei Jahre vor Baubeginn. Für den geplanten Baubeginn der Bahnhaltestelle Bellach Grederhof Anfang 2013 muss das Vorprojekt somit bis Ende 2010 eingereicht werden.

Mit Beschluss Nr. 2010/605 vom 30. März 2010 hat der Regierungsrat die Vorprojekte zu den Bahnhaltestellen Solothurn Brühl Ost und Bellach Grederhof genehmigt und zur Eingabe an den Bund verabschiedet. Das Vorprojekt Bellach Grederhof muss mit dem Nachweis der Busanbindung eingereicht werden.

Zusammen mit dem nun vorliegenden Nachweis der Busanbindung in Form des Schlussberichts der Begleitgruppe und der Zusammenstellung der Stellungnahmen zur Vernehmlassung kann das Vorprojekt zur Bahnhaltestelle Bellach Grederhof im Rahmen des Agglomerationsprogramms Solothurn beim Bund eingereicht werden.

3. Beschluss

- 3.1 Der Schlussbericht "Verschiebung Bahnhaltestelle Bellach - Verknüpfung von Bahn und Bus" vom März 2010 mit dem Nachtrag vom November 2010 zum Ergänzungsbericht vom August 2010 werden genehmigt.
- 3.2 Das Bau- und Justizdepartement wird beauftragt, den Schlussbericht "Verschiebung Bahnhaltestelle Bellach - Verknüpfung von Bahn und Bus" vom März 2010 mit dem Nachtrag vom November 2010 zum Ergänzungsbericht vom August 2010, zusammen mit dem Vorprojekt zur Bahnhaltestelle Bellach Grederhof, dem Bund einzureichen.



Andreas Eng
Staatschreiber

Beilagen

- Schlussbericht der Begleitgruppe "Verschiebung Bahnhofststelle Bellach – Verknüpfung von Bahn und Bus" vom März 2010
- Nachtrag vom November 2010 zum Ergänzungsbericht vom August 2010
- Zusammenstellung der Stellungnahmen zur Vernehmlassung "Verknüpfung von Bahn und Bus an der künftigen Bahnhofststelle Bellach Grederhof" vom September 2010.

Verteiler

Bau- und Justizdepartement

Amt für Verkehr und Tiefbau (ka/ga)

Amt für Raumplanung

Amt für Finanzen

Kantonale Finanzkontrolle

Vernehmlassungsteilnehmer (13; Versand durch A. Keller, Amt für Verkehr und Tiefbau)

Gemeindepräsidium Bellach, 4512 Bellach

Bundesamt für Raumentwicklung, Mühlestrasse 2, 3003 Bern (Versand durch A. Keller, Amt für
Verkehr und Tiefbau)