

Zusammenstellung der Stellungnahmen zur Vernehmlassung "Verknüpfung von Bahn und Bus an der künftigen Bahnhofstabelle Bellach Grederhof"

Teilnehmer	Nr.	Stellungnahme Vernehmlassungsteilnehmer	Stellungnahme Begleitgruppe
Gemeinden			
Bellach, Gemeinderat (03.05.2010)	5	Der Empfehlung "Schlaufenfahrt mit der BSU-Linie 2" der Begleitgruppe wird zugestimmt.	Kenntnisnahme
		Die verkehrstechnische Erschliessung ist zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs entsprechend zu planen und möglichst nur für den Busverkehr offen zu halten.	Kenntnisnahme
		Der Richtplananpassung zur Festsetzung einer neuen Bahnhofstabelle "Solothurn Brühl Ost" und der Verschiebung der Bahnhofstabelle Bellach zum Grederhof wird zugestimmt.	Kenntnisnahme
Langendorf, Planungskommission (25.03.2010)	2	Es wird zur Kenntnis genommen, dass die im Herbst 2009 eingebrachten Anregungen aufgenommen und in Erwägung gezogen wurden. Dass diesen letztlich nicht entsprechen worden ist, kann nachvollzogen werden. Insofern wird der Entscheid bedauert, jedoch akzeptiert.	Kenntnisnahme
Lommiswil, Gemeindepräsidium (07.05.2010)	10	Die Überlegungen im Schlussbericht sind sehr gut nachvollziehbar und die Schlussfolgerung erscheint logisch. Lommiswil ist sehr erfreut, dass mit der vorgeschlagenen Schlaufenfahrt mit der BSU-Linie 2 den Wünschen nach einer besseren Erschliessung Rechnung getragen werden kann.	Kenntnisnahme

Vorschläge zur produktiven Verwendung der Standzeit der BSU-Linie 2 in Lommiswil:

- Weiterziehen der Linie bis zur Bahnstation "Im Holz" und Einrichten von vier Haltestellen zur besseren Erschliessung des oberen Dorfteils. Der Bus würde an der Bahnstation spätestens um etwa .36 ankommen und um .50 dann auf dem gleichen Weg wieder zurückfahren.

- Weiterziehen der BSU-Linie 2 bis zur Haltestelle der Linie 1 "Oberdorf Endhalt" (Linie 2: "Hubel" ab .30 und Oberdorf an .38. Linie 1: Oberdorf ab .39 und Solothurn HB an .54). Mit diesem sehr knappen Anschluss an die Linie 1 könnten am Hauptbahnhof Solothurn Anschlüsse an den Fernverkehr zur vollen Stunde ermöglicht werden. In Oberdorf würde die Linie 2 um .47 auf dem gleichen Weg wieder zurückfahren.

Beide Vorschläge sollen in der weiteren Planung geprüft werden.

Im Hinblick auf die Fernverkehrsanschlüsse in Solothurn wäre das Weiterziehen der BSU-Linie 2 in der anderen Fahrlage sinnvoller. Bei einer Ankunft des Busses um .08 könnte auf die Bahn Richtung Solothurn mit Abfahrt .10 umgestiegen werden. Mit der Ankunft der Bahn um .25 am HB Solothurn könnten die Fernverkehrsanschlüsse zur halben Stunde sichergestellt werden. Der Bus würde Lommiswil um .25 verlassen und um .51 am HB ankommen. Damit wären die Fernverkehrsanschlüsse zur vollen Stunde erreichbar.

Die andere Busfahrlage ist bezüglich Fahrziel Solothurn geeigneter, da das Zeitfenster zwischen Bus- und Bahnabfahrt in Lommiswil etwas grösser ist. In welcher Fahrlage die Busse verkehren sollen, müsste im Detail diskutiert werden.

Weiter müsste auch der Nachweis einer geeigneten Wendemöglichkeit und einer sinnvollen Anordnung der Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe zur Bahnstation "Im Holz" erbracht werden. Aufgrund der Ein- und Aussteigerzahlen wird das Fahrgastpotenzial zudem als gering eingeschätzt.

Die berechnete Reisezeit zwischen "Bellach Hubel" und "Oberdorf Endhalt" von 8 Minuten setzt eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 35 bis 40 km/h voraus. Diese wird als sehr optimistisch beurteilt und wäre auf jeden Fall mittels Fahrversuchen zu verifizieren. Sicher ist, dass bereits verspätet beim "Hubel" eintreffende Busse den gewünschten Anschluss in Oberdorf nicht gewährleisten könnten.

Weiter sollte die befürchtete Konkurrenzierung der Bahnstrecke Solothurn–Moutier bei einem Halbstundentakt der BSU–Linie 2 bis Lommiswil vertieft geprüft werden. Der Gemeinderat ist nicht überzeugt, dass diese Konkurrenzierung effektiv gegeben wäre. Gründe:

- Von und nach dem HB Solothurn ist die Bahn in der annähernd parallelen Fahrlage sowieso viel schneller als der Bus.
- Die Verbindung nach Solothurn West sowie Langendorf bietet der Bus gar nicht an. Für den ersten Fall ist die Verbindung zum Amthausplatz allenfalls eine Alternative. Aber auch hier ist die Fahrzeit des Busses viel länger.

In der zweiten Fahrlage könnte der Bus dank der Verlängerung in den oberen Dorfteil sogar eine Zubringerfunktion zur Bahn erfüllen. Denn er würde um .08 an der Bahnhaltestelle "Im Holz" ankommen und dort einen schlanken Bahnanschluss (ab .10) nach Solothurn bieten. Der Bus würde dagegen "Im Holz" erst um .20 weiterfahren, könnte dann aber sowohl Reisende aus Moutier mit Fahrziel Lommiswil–Bellach aufnehmen als auch in Solothurn den Anschluss an die ICN Richtung Olten–Zürich und Biel mit Abfahrt zur vollen Stunde vermitteln (nicht zuletzt auch attraktiv für viele Schüler der Steinerschule aus der Gegend nördlich der ersten Jurakette).

Bei einer Verlängerung der BSU–Linie 2 ist eine alternative Bedienung von Lommiswil und der Einkaufsschwerpunkte in Langendorf angedacht:

- Bei der Bedienung von Lommiswil ist die Umlagerung der Schülertransporte auf den ÖV ein wichtiges Anliegen, weshalb die Linie 2 v. a. am Morgen, Mittag und späteren Nachmittag nach Lommiswil verkehren würde.
- Die Bedienung der Einkaufsschwerpunkte macht nur dann Sinn, wenn die Busse an Verkaufstagen in den Zwischenzeiten am Vor- und Nachmittag halbstündlich nach Langendorf verkehren würden.

Aus heutiger Sicht ist es somit eher unwahrscheinlich, dass Lommiswil durchgehend halbstündlich mit der BSU–Linie 2 bedient würde.

Die Aussage, dass die Konkurrenzsituation zwischen Bahn und Bus bei der weiteren Projektierung vertieft untersucht werden muss, ist grundsätzlich richtig. Unbestritten sind die Argumente, dass die Bahn gegenüber dem Bus eine kürzere Fahrzeit aufweist und dass der Bus keine Alternative zur Bahn mit Fahrziel Langendorf darstellen kann (nur entweder Verlängerung Lommiswil oder Verbindung Hubel–Langendorf, nicht aber Verbindung Lommiswil–Langendorf).

Beim Fahrziel Solothurn (insb. Erreichbarkeit Innenstadt) ist dagegen von einer gewissen Konkurrenzsituation auszugehen. Der längeren Busfahrzeit steht der geringere zeitliche Aufwand für die Fusswege sowohl an der Quelle (Wohnung–Bushaltestelle) als auch am Ziel (z. B. Amthausplatz–

			Innenstadt) gegenüber. Im Freizeitverkehr besitzt die Reisezeit zudem nicht die gleiche Priorität wie im Pendlerverkehr.
Rüttenen, Gemeindepräsidium (12.05.2010)	11	Eine Tangentiallinie Bellach–Langendorf–Rüttenen würde zwar begrüsst, da die Rüttener Bevölkerung nicht nur Richtung Solothurn, sondern auch stark Richtung Langendorf und Bellach ausgerichtet ist (Einkaufen, medizinische Grundversorgung, Gewerbe, Schule, Alters- und Pflegeheim). Aufgrund der Grösse und Struktur von Rüttenen ist aber davon auszugehen, dass eine Tangentiallinie nicht derart stark frequentiert würde, als dass sich die Mehrkosten für die Gemeinde rechtfertigen liessen. Diese Verbindung muss deshalb zum heutigen Zeitpunkt noch nicht angeboten werden.	Kenntnisnahme
		Dem Schlussbericht ist zudem zu entnehmen, dass eine Verbindung bis nach Rüttenen aus fahrplantechnischen Gründen eher nicht realisiert werden kann.	
Selzach, Gemeindepräsidium (04.05.2010)	6	Grundsätzlich kann den Schlussfolgerungen und Empfehlungen der Expertengruppe zugestimmt werden.	Kenntnisnahme
		Im Winterhalbjahr müssen die Schulkinder der Kreisschule Bellach–Lommiswil–Selzach nötigenfalls den ÖV benützen können. Die Fahrpläne sollen deshalb möglichst den Schulanfangs- und Schulendzeiten entsprechen.	

			<p>Diese Abhängigkeiten haben erste Priorität und können nicht zu- gunsten der Schülertransporte in ihrer Qualität verschlechtert werden. Eine Anpassung der Schulzeiten an den ÖV-Fahrplan muss deshalb diskutiert werden können.</p> <p>Relation Lommiswil-Selzach: Im Rahmen der Optimierung des Busangebots Region Grenchen wurde bei der Fahrplangestaltung der BGU-Linie 32 explizit auf die Schulzeiten Rücksicht ge- nommen.</p> <p>Relation Bellach-Selzach: Der Fahrplan der SBB-Strecke 410 kann keine Rücksicht auf die Schulzeiten nehmen, da hier die Anschlüsse in Biel, Solothurn und Olten ans übergeordnete Bahnnetz ausschlaggebend sind.</p>
<p>Solothurn, Stadtpräsidium (28.04.2010)</p>	<p>4</p>	<p>Der Empfehlung auf S. 23 des Berichts (Schlaufenfahrt BSU-Linie 2) kann zugestimmt werden.</p> <hr/> <p>Aufgrund der - wegen des auf der BSU-Linie 2 zusätz- lich nötigen Fahrzeugs - entstehenden Mehrkosten sollte der Nutzen der Busanbindung von Bellach Grederhof bei den weiteren Abklärungen noch vertieft untersucht und ab- geklärt werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <hr/> <p>Die Verschiebung des Bahnhofs Bellach ins Gebiet Grederhof ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms Solothurn. Der Bund hat das Vorhaben nur unter der Auflage einer Busanbindung als Projekt mit höchster Priorität aufgenommen.</p> <p>Das BSU-Netz ist bereits derart optimiert worden, dass keine unproduktiven Endaufenthaltszeiten mehr bestehen, welche für eine kostengünstige Anbindung genutzt werden könnten. Somit ist bei jeder der untersuchten Anbindungsvarianten ein zusätzli- ches Fahrzeug nötig.</p> <p>Bei der empfohlenen Schlaufenfahrt mit der BSU-Linie 2 kann insgesamt vom besten Kosten- / Nutzenverhältnis ausgegangen werden. Da das Zusatzfahrzeug nebst guten Bahnanschlüssen</p>

			<p>auch weitere Transportbedürfnisse abdecken kann (seit langem geforderte Busverbindung Lommiswil-Bellach-Solothurn und Busverbindung Bellach-Einkaufszentren Langendorf), können ein effizienter Fahrzeugeinsatz und entsprechende Zusatzeinnahmen vorausgesetzt werden.</p> <p>Zudem gilt es zu berücksichtigen, dass die BSU-Linie 2 heute bereits sehr effizient betrieben wird und dass das zusätzliche Fahrzeug zur Stabilisierung des Fahrplans beitragen würde.</p>
Transportunternehmen			
SBB Personenverkehr, Regionalleitung NWCH (09.03.2010)	1	Bericht und Schlussfolgerungen sind sehr gut nachvollziehbar und werden daher unterstützt.	Kenntnisnahme
SBB Infrastruktur, Projekte Region Mitte (04.05.2010)	13	Keine Anmerkungen zum Bericht (telefonische Mitteilung).	Kenntnisnahme
Schulen			
Schulkreis Bellach-Lommiswil-Selzach, Gesamtschulleitung (04.05.2010)	7	<p>Für die Schule ist nur wichtig, dass die Selzacher Schulkinder eine stimmige Busverbindung vom neuen Bahnhofstandort in die Nähe des Schulhauses Kaselfeld haben.</p> <p>Eine Bedienung des Schulhauses durch die Linie 2 wäre zu prüfen und sollte mit den vorhandenen Standzeiten kein Problem sein.</p>	<p>Nach heutigem Kenntnisstand ergeben sich bei der Bahnhaltestelle Grederhof halbstündlich Umsteigezeiten in der Grössenordnung von 10 Minuten.</p> <p>Eine Bedienung des Schulhauses Kaselfeld durch die BSU-Linie 2 kann in den weiteren Planungsschritten geprüft werden. Die Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf der Kaselfeldstrasse bieten aber eher ungünstige Voraussetzungen.</p> <p>Neben den Schülerbedürfnissen müssen auch die Bedürfnisse der anderen Fahrgäste beachtet werden. Für diese ist eine zusätzliche Schlaufenfahrt unattraktiv. Weiter kann der Fussmarsch von der bestehenden Haltestelle "Bellach Schulhaus" zum</p>

			Schulhaus Kaselfeld (300–400 m) den Schulkindern zugemutet werden.
		<p>Ungelöst ist das Problem Lommiswil–Bellach. Ohne Halbstudententakt auf der Linie Lommiswil–Solothurn ist die Abstimmung des Stundenplans auf diese Verbindung im Zusammenhang mit einer Verbindung Bellach–Langendorf praktisch nicht möglich. Ein separater Schulbus Lommiswil – Bellach wird somit weiterhin nötig sein. In diesem Zusammenhang wäre die immer abgelehnte Verlängerung der BSU–Linie 2 nach Lommiswil sicher die beste Lösung. Die Verbindung wäre nur etwa vier Mal pro Tag in jede Richtung nötig, jeweils zu den Schulanfangs- und Schullendzeiten.</p>	<p>Aus unserer Sicht bedeutet die vorgeschlagene Verlängerung der BSU–Linie 2 von Bellach nach Lommiswil eine Lösung für den Transport der Lommiswiler Kinder zur Schule nach Bellach mit dem ÖV.</p> <p>Sinnvolle Kurslagen und allfällige Anpassungen der Schulzeiten sind noch genau abzuklären. Zu den übergeordneten Fahrplanaabhängigkeiten siehe die Antwort zur Eingabe von Selzach weiter oben.</p>
Kantonale Ämter			
Amt für Landwirtschaft (04.05.2010)	8	Gegen die Anbindung von "Bellach Grederhof" mittels Schlaufenfahrt mit der BSU–Linie 2 sowie gegen eine neue Strassenverbindung vom Grederhof zum Franziskanerhof werden keine Einwände gemacht. Die Wahl der Anbindungsvariante hat kaum Einfluss auf die Folgen für die Landwirtschaft.	Kenntnisnahme
		Bei baulichen Eingriffen (Haltestellen, neue Strassenverbindung) sind den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern die Ertragsausfälle und Inkonvenienzen korrekt zu entschädigen.	Kenntnisnahme
		Für allfällige Einzonungen ist der entsprechende Bedarfsnachweis zu erbringen.	Kenntnisnahme
		Bei der nächsten Nutzungsplanrevisionen in Bellach und	Kenntnisnahme

		Solothurn sind die Fruchtfolgeflächen parzellenscharf auszuweisen.	
Amt für Raumplanung, Nutzungsplanung (17.05.2010)	12	Eine gute Busanbindung der geplanten Bahnhofstabelle "Bellach Grederhof" wird grundsätzlich begrüsst. Die empfohlene Schlaufenfahrt mit der BSU-Linie 2 ist nachvollziehbar.	Kenntnisnahme
		Bei der Linienführung müssen alle möglichen Varianten in Betracht gezogen werden: Nicht nur über eine neue Erschliessungsstrasse, sondern auch über bestehende Strassen im bebauten Siedlungsgebiet sowie eine Stichfahrt mit Wendeschlaufe.	Alternativen wurden geprüft. Die Schlaufe über eine neue Strasse steht jedoch im Vordergrund. Sie stellt die kürzeste Verbindung zur neuen Bahnstation dar, was sowohl für die Anschlusssicherung als auch für die Fahrgäste wichtig ist. Eine Stichfahrt für durchfahrende Kunden bedeutet im vorliegenden Fall eine unattraktive Umwegfahrt. Bei der ÖV-Planung werden solche Stichfahrten wenn immer möglich vermieden.
		Bei einer Wendeschlaufe am geplanten Bahnhof muss der bestehende Zonen- und Gestaltungsplan "Spitzallmend" überprüft und angepasst werden, was mit der Planung der Bahnhofstabelle ohnehin naheliegend ist.	Kenntnisnahme
		Eine allfällige Linienführung über eine neue Erschliessungsstrasse kann nicht in einem vorgezogenen Verfahren für eine Einzonung des betroffenen Gebiets resultieren. Eine Einzonung ist unabhängig von der neuen Busererschliessung in einer Gesamtrevision der Ortsplanung zu thematisieren.	Die Linienführung der Busschlaufe wird mit der Siedlungsentwicklung und Nutzungsplanung abgestimmt.
Amt für Umwelt (03.05.2010)	9	Aus umweltrechtlicher Sicht bestehen keine Bemerkungen. Grundsätzlich wird aber jede Massnahme, welche zu einer Verlagerung des MIV auf den ÖV führt, aus Sicht der Luftreinhaltung und des Lärmschutzes begrüsst.	Kenntnisnahme

<p>Amt für Verkehr und Tiefbau (25.03.2010)</p>	<p>3</p>	<p>Neue Bushaltestellen sind wegen der Finanzierung rechtzeitig in die Mehrjahresplanung Strassenbau zu integrieren.</p>	<p>Inwieweit Haltestellen auf Kantonsstrassen betroffen sind, ist abhängig von der gewählten Variante. Aufgrund einer ersten Lagebeurteilung steht eine Schlaufenfahrt mit der BSU-Linie 2 im Vordergrund. Dabei wären folgende Haltestellen betroffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Bellach Tell" (Ersatz für bestehende Haltestelle) - "Langendorf Bellacherstrasse" (neue Haltestelle)
---	----------	--	--