



*Bahn + Bus Beratung AG 3B
Postfach 564
3000 Bern 14*

*Telefon: 031 / 321 87 87
Telefax: 031 / 321 87 80
E-Mail: info@3b-ag.ch*

Kanton Solothurn Amt für Verkehr und Tiefbau AVT

Verschiebung Bahnhofstestelle Bellach

Verknüpfung Bahn und Bus

Nachtrag zum Ergänzungsbericht vom August 2010

Inhalt

Aufgrund der Stellungnahme des Amtes für Raumplanung des Kantons Solothurn (ARP) zum Bericht "Verschiebung Bahnhofstestelle Bellach, Verknüpfung Bahn und Bus, Schlussbericht der Begleitgruppe, März 2010" hat die Bahn + Bus Beratung AG 3B im August 2010 einen Ergänzungsbericht verfasst, welcher die Linienführungsvarianten der favorisierten Bestvariante "Schlaufenfahrt BSU-Linie 2" näher untersucht. Gestützt auf diesen Ergänzungsbericht hat die Gemeinde Bellach ein Vorprojekt zur empfohlenen Bestvariante V1 erarbeiten lassen und beim ARP ein Gesuch um Einzonung des westlichen Teils des Reservegebietes Grederhof Ost eingereicht.

Am 11. November 2010 fand in Solothurn eine Aussprache zwischen dem Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn (ARP), dem Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn (AVT), der Gemeinde Bellach, dem Busbetrieb Solothurn und Umgebung (BSU) und den involvierten Planern statt.

Nachfolgend werden die wichtigsten Ergebnisse dieser Aussprache zusammengefasst.

Inhaltsverzeichnis

1	Rekapitulation Ergänzungsbericht vom August 2010.....	1
2	Antrag/Gesuch Gemeinde Bellach	1
3	Ergebnisse Vorabklärungen ARP – Bund.....	2
4	Wichtigste Ergebnisse der Aussprache vom 11. November 2010	2

Beilage

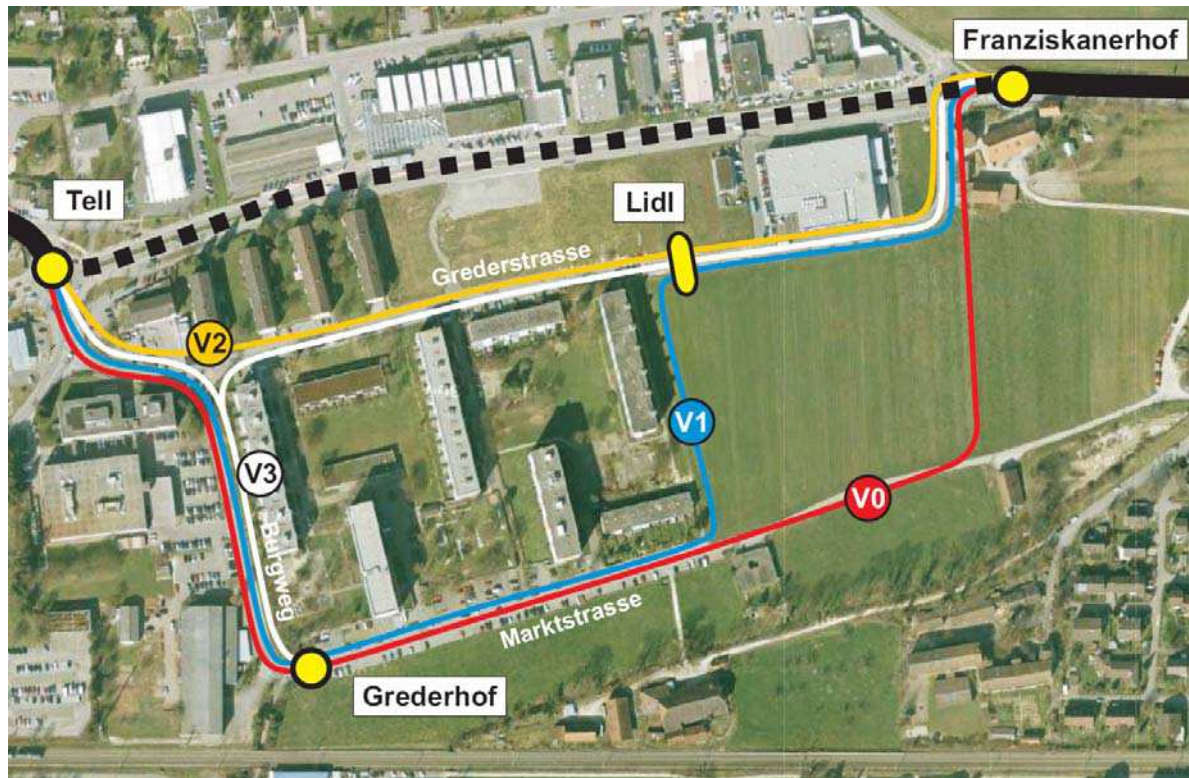
Bericht "Verschiebung Bahnhaltestelle Bellach, Verknüpfung Bahn und Bus, Ergänzungsbericht August 2010"

Verfasser

Roland Haldemann Dipl. Bauing. ETH, Verkehrsingenieur SVI

1 Rekapitulation Ergänzungsbericht vom August 2010

Zu untersuchende Linienführungsvarianten "Schlaufenfahrt BSU-Linie 2" gemäss Ergänzungsbericht vom August 2010 und Folgerungen:



[V0 = Referenzvariante aus Schlussbericht vom März 2010]

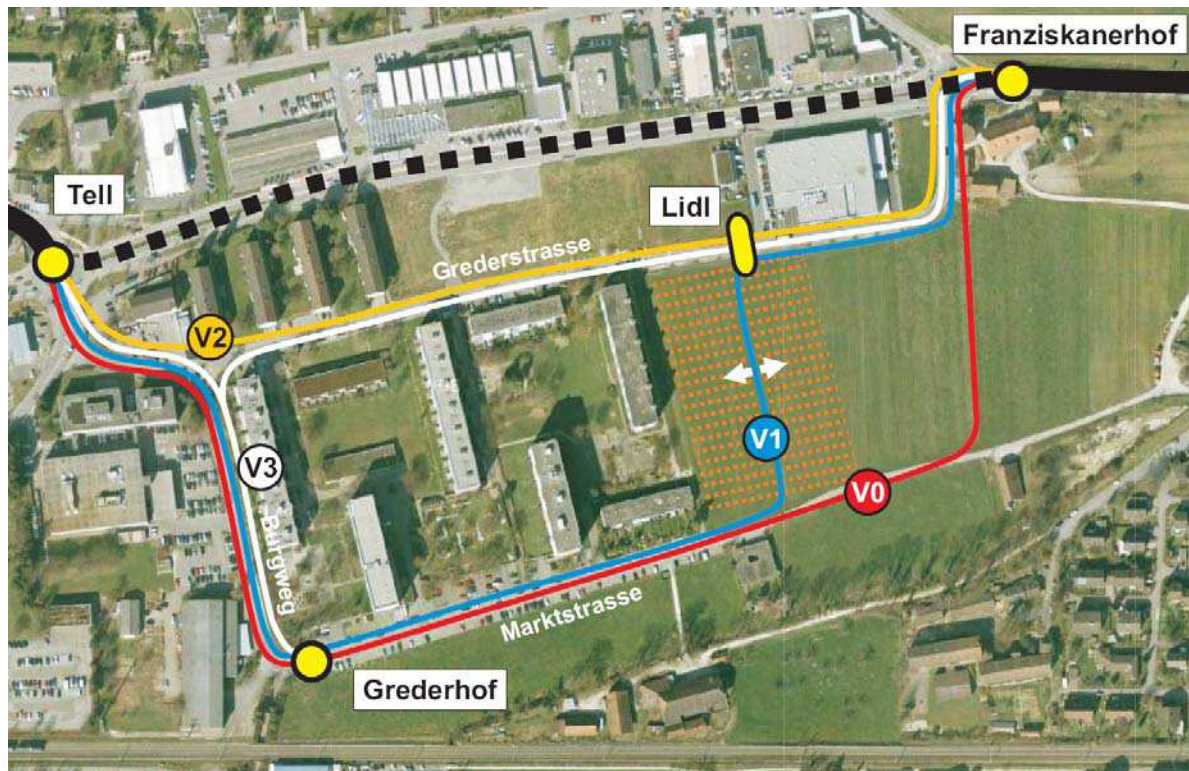
- Die Variante V1 steht im Vordergrund.
- Die Variante V3 erfüllt zwar auch die Forderung/Zielsetzung "Verknüpfung Bahn – Bus", wird aufgrund der Stichfahrt aber schlechter beurteilt als die Variante V1.
- Die Variante V2 wird nicht zur Umsetzung empfohlen. Die Umsteigedistanz von 300 m (Fussweg Bushaltestelle Tell – neue Bahnstation Grederhof) sowie die Anschlusssituation entsprechen kaum den übergeordneten Zielsetzungen.

2 Antrag/Gesuch Gemeinde Bellach

Die Gemeinde Bellach begrüsst die Variante V1, erachtet es aber im Hinblick auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis als wenig sinnvoll, die bestehende Fussgängerverbindung am östlichen Siedlungsrand des Gebietes Grederhof zu einer Busfahrbahn/Fussgängerverbindung auszubauen.

Wenn schon in Infrastrukturausbauten investiert werden muss, soll weiter östlich eine neue Strassenverbindung Nord-Süd gebaut werden, welche nebst der Schlaufenfahrt der BSU-Linie 2 auch gleichzeitig die künftige Erschliessung der Reservezone Grederhof Ost sicherstellen kann. Die Gemeinde Bellach hat deshalb beim ARP folgenden Antrag gestellt:

- Verschiebung der Linienführung gemäss Variante V1 weiter nach Osten
- Ausbau der neuen Nord-Süd-Verbindung als vollwertige Strassenverbindung inkl. Werkleitungen im Hinblick auf die künftige Erschliessung des westlichen Teils der Reservezone Grederhof Ost
- Kurzfristige Einzonung des Westteils der Reservezone Grederhof Ost in die Bauzone



3 Ergebnisse Vorabklärungen ARP – Bund

Gemäss Abklärungen des ARP akzeptiert der Bund bei der Beurteilung der Varianten die Variante V2 als befristete Übergangslösung für den Nachweis der erforderlichen "Bahn/Bus-Verknüpfung" (mündliche Zusage).

4 Wichtigste Ergebnisse der Aussprache vom 11. November 2010

- > Eine definitive Lösung gemäss Variante V1 steht im Vordergrund und ist unbestritten.
- > Die Festlegung der genauen Lage der neuen Erschliessungsstrasse ist jedoch abhängig von der konkreten Nutzung/Überbauung des Gesamtgebietes Grederhof Ost und kann erst nach Vorliegen einer Gesamtplanung (Qualitätsverfahren) bestimmt werden.
- > Das ARP kann einer kurzfristigen Einzonung des westlichen Teils der Reservezone Grederhof Ost nicht zustimmen. Erst wenn bekannt ist, wie und welcher Nutzung das gesamte

Reservegebiet zugeführt werden soll, kann über eine Einzonung (oder Teileinzonung) diskutiert werden. Obwohl das gesamte Gebiet bereits mehrfach "beplant" wurde, liegen aktuell keine konkreten Nutzungsvorstellungen vor.

- > In Bellach steht die Gesamtrevision der Ortsplanung an (voraussichtlich 2014 – 2015). In diesem Zusammenhang soll die künftige Nutzung des Gesamtgebietes der Reservezone Grederhof Ost verbindlich definiert werden.
- > Die Erarbeitung des Leitbildes zur künftigen Siedlungsentwicklung der Gemeinde Bellach soll im 2011 erfolgen. In diesem Leitbild soll die künftige Nutzung der gesamten Reservezone Grederhof Ost in groben Zügen untersucht/festgelegt werden.
- > Alle Beteiligten sind mit einer etappierten Lösung einverstanden:
 - Variante V2 als Übergangslösung
 - Variante V1 (nach Vorliegen Leitbild/Gestaltungsvorstellungen) als Definitivum
- > Fraglich sind die effektiven Vorteile der Variante V2 als Übergangslösung gegenüber dem heutigen Busangebot (Linienführung via Bielstrasse). Der Fussmarsch von der heutigen Bushaltestelle Tell zur neuen Bahnstation Grederhof ist weniger als 100 m länger (Fusswegverbindung vorausgesetzt), als derjenige bei der Variante V2.
- > Das ARP klärt ab, ob der Bund die heutige Lösung ebenfalls als Übergangslösung akzeptieren könnte. Dabei gilt zu berücksichtigen, dass die Variante V2 gegenüber dem Ist-Zustand trotz relativ geringem Zusatznutzen den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges auf der BSU-Linie 2 erfordert, was einerseits die jährlichen Betriebskosten auf der BSU-Linie 2 um mehrere Hunderttausend Franken erhöht. Andererseits entstehen auch Infrastrukturkosten (z. B. Polleranlage zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs auf der Grederstrasse), welche je nach definitiver Lösung nur für die Übergangslösung benötigt werden.



*Bahn + Bus Beratung AG 3B
Postfach 564
3000 Bern 14*

*Telefon: 031 / 321 87 87
Telefax: 031 / 321 87 80
E-Mail: info@3b-ag.ch*

Kanton Solothurn Amt für Verkehr und Tiefbau AVT

Verschiebung Bahnhofstestelle Bellach

Verknüpfung Bahn und Bus

Ergänzungsbericht August 2010

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Auftrag	1
2	Geschätzte Fahrzeiten	2
3	Fahrplanbetrachtungen und Anschlüsse.....	2
4	Grobe Variantenbeurteilung und Folgerungen	4

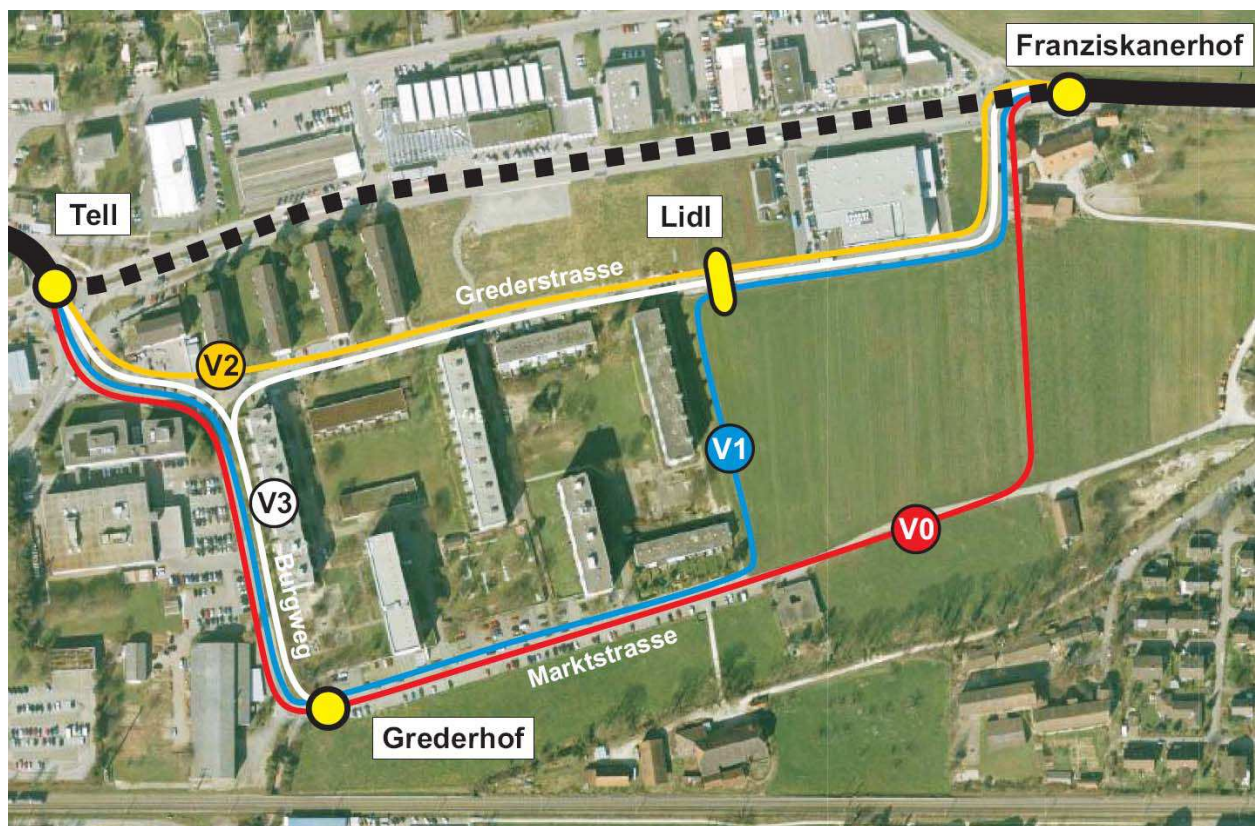
Verfasser

Roland Haldemann Dipl. Bauing. ETH, Verkehrsingenieur SVI

1 Ausgangslage und Auftrag

Vom 8. März 2010 bis 3. Mai 2010 war der Bericht "Verschiebung Bahnhofststelle Bellach, Verknüpfung Bahn und Bus, Schlussbericht der Begleitgruppe vom März 2010" in der Vernehmlassung. Die Vernehmlassung hat gezeigt, dass die vorgeschlagene Variante "Schlaufenfahrt BSU-Linie 2" insgesamt favorisiert wird und deshalb weiterverfolgt werden soll.

Das Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn (ARP) schreibt in seiner Stellungnahme, dass für die Linienführung der Schlaufenfahrt alle möglichen Varianten in Betracht gezogen werden müssen; nicht nur eine Schlaufenfahrt über eine neue Erschliessungsstrasse, sondern auch eine Schlaufenfahrt auf bestehenden Strassen im bebauten Siedlungsgebiet sowie eine Stichfahrt (mit Wendeschleife) zum geplanten Bahnhof. In Absprache zwischen AVT und ARP sollen folgende Varianten geprüft und beurteilt werden:



[V0 = Referenzvariante]

- V1** Frankiskanerhof – Grederstrasse – Verbindung Grederstrasse/Marktstrasse¹ – Marktstrasse – Burgweg – Tell
- V2** Frankiskanerhof – Grederstrasse – Tell
- V3** Frankiskanerhof – Grederstrasse – Tell mit Stichfahrt Burgweg – neue Bahnstation

Auf der Grederstrasse ist bei allen Varianten eine zusätzliche Haltestelle "Lidl" vorgesehen.

¹ Ausbau bestehende Fussgänger Verbindung auf Busfahrbahn (Breite ca. 4.5m, nur Busse im öffentlichen Linienverkehr gestattet)

2 Geschätzte Fahrzeiten

Die Fahrzeiten für den Bus zwischen den Haltestellen Tell und Franziskanerhof inkl. Bedienung Haltestellen Lidl und Bahnhof werden wie folgt abgeschätzt:

- IST** 1' (gemäss Fahrplan 2010)
V0 3' (Tell – Bahnhof 1', Bahnhof – Franziskanerhof 2')
V1 3' (Tell – Bahnhof 1', Bahnhof – Franziskanerhof 2')
V2 2'
V3 4' (Tell – Bahnhof 1', Wenden 1', Bahnhof – Franziskanerhof 2')

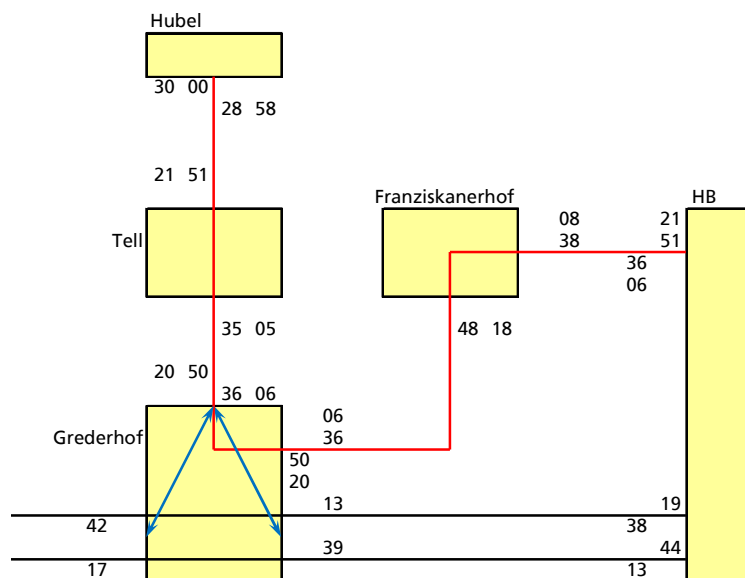
3 Fahrplanbetrachtungen und Anschlüsse

Die Abfahrtszeiten im Franziskanerhof sind fix:

- Richtung Solothurn 08 / 38
- Richtung Bellach Hubel 18 / 48

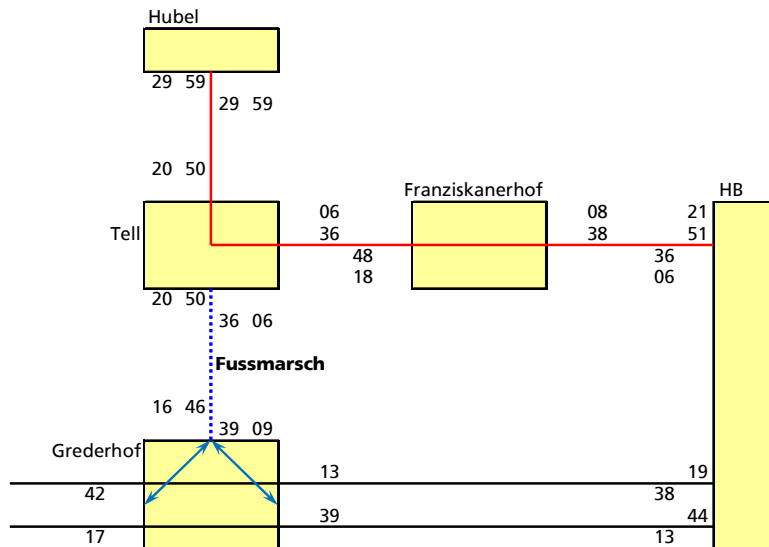
Für die verschiedenen Varianten ergeben sich folgende Anschlusskonstellationen an der neuen Bahnstation Bellach Grederhof:

- **V0 und V1** (identisch)



- Stündlich schlanke Anschlüsse Hubel nach Solothurn und Grenchen (3' resp. 6')
- Stündlich akzeptable Anschlüsse Hubel nach Solothurn und Grenchen (7' resp. 11')
- Stündlich schlanke Abnahmen Hubel aus Solothurn und Grenchen (3' resp. 7')
- Stündlich akzeptable Abnahmen Hubel aus Solothurn und Grenchen (8' resp. 11')

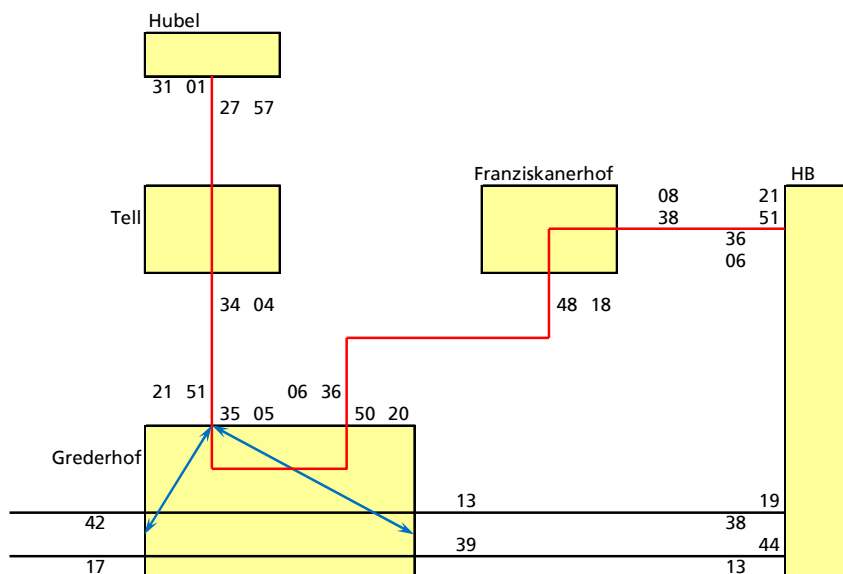
• **V2**



Die Distanz Tell – Station Bellach beträgt ca. 300m. Für den Fussmarsch werden unter Berücksichtigung der Topografie 3' (abwärts) resp. 4' (aufwärts) eingesetzt. Dies entspricht einer Fussmarschgeschwindigkeit von ca. 5 km/h.

- Stündlich schlanker Anschluss Hubel nach Solothurn und Grenchen (4' resp. 3')
- Stündlich akzeptabler Anschluss Hubel nach Grenchen (8')
- Stündlich schlanke Abnahmen Hubel aus Solothurn und Grenchen (4' resp. 3')
- Stündlich akzeptable Abnahme Hubel aus Grenchen (7')
- Anschlüsse nach resp. von Solothurn in der jeweils anderen Halbstunde werden knapp verpasst resp. sind nur mit "Sprints" erreichbar (nach Solothurn an 39 / ab 39, von Solothurn an 17 / ab 16), können auf jeden Fall nicht garantiert werden

• **V3**



- Anschlüsse/Abnahmen wie V0/V1 (Abweichungen nur im Minutenbereich)

4 Grobe Variantenbeurteilung und Folgerungen

- **V1**

Die Variante V1 ist vergleichbar mit der Referenzvariante V0. Es resultieren dieselben Anschlüsse im Grederhof. Die Umwegfahrt für die durchfahrenden Fahrgäste ist +/- gleich gross/lang. Vorteilhaft ist die mögliche, neue Haltestelle Lidl. Mit dieser Haltestelle werden nicht nur die Einkaufsnutzungen, sondern das ganze Grederhofgebiet Ost besser ans Busnetz angeschlossen. Im Vergleich zur Variante V0 sind die Investitionskosten geringer².

- **V2**

Die Variante V2 hat drei Vorteile: Umwegminimierung für durchfahrende Fahrgäste, Verbesserung örtliche Erschliessung mit Haltestelle Lidl und geringe Investitionskosten. Bezüglich der Anschlüsse bei der Bahnstation ist die Variante V2 aber sicher schlechter als die Varianten V0 oder V1 (nur stündlich von/nach Solothurn). Unattraktiv ist auch die grosse Umsteigedistanz (Haltestelle Tell – Bahnstation ca. 300m). Es kann davon ausgegangen werden, dass insbesondere ältere Leute für die Reise von/nach Solothurn auch auf den Kursen mit Bahnanschluss im Bus sitzenbleiben. Es ist fraglich, ob mit der Variante V2 die Forderung resp. Zielsetzung "Verknüpfung Bahn – Bus" überhaupt erreicht wird.

- **V3**

Aus Sicht Anschlüsse Bus-Bahn und Erschliessung Gebiet Grederhof insgesamt ist die Variante V3 vergleichbar mit den Varianten V0 und V1. Bezüglich Investitionen besitzt sie Vorteile, da die erforderliche Wendeschleife ins Gesamtprojekt Verschiebung Bahnhofstestelle integriert werden kann. Sehr unattraktiv sind aber die Stichfahrten und die damit verbundenen längeren Reisezeiten für die durchfahrenden Fahrgäste. Dies nicht nur aus objektiver Sicht. Die Erfahrung zeigt, dass Stichfahrten auch subjektiv wesentlich unattraktiver empfunden werden, als Schlaufenfahrten mit ähnlichen Verlustzeiten.

Folgerungen aus Sicht "ÖV-Kunden" insgesamt:

- Die Variante V1 steht im Vordergrund.
- Die Variante V3 erfüllt zwar auch die Forderung/Zielsetzung "Verknüpfung Bahn – Bus", wird aufgrund der Stichfahrt aber schlechter beurteilt als die Variante V1 mit der Schlaufenfahrt.
- Die Variante V2 wird nicht zur Umsetzung empfohlen. Die Umsteigedistanz von 300m sowie die Anschlusssituation entsprechen kaum der übergeordneten Zielsetzung.

2 Beachte: Die anfallenden Investitionskosten bei V0 dienen gleichzeitig der Basiserschliessung der Reservezone Grederhof Ost.