

Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau, Öffentlicher Verkehr

# Buskonzept Grenchen und Umgebung 2026

Bericht für die Mitwirkung  
Zürich, 1. September 2022

Lukas Gafner, Matthias Lebküchner



# Impressum

## **Buskonzept Grenchen und Umgebung 2026**

Bericht für die Mitwirkung

Zürich, 1. September 2022

3698a\_AK-Grenchen\_Schlussbericht\_20220901.docx

## **Auftraggeber**

Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau, Öffentlicher Verkehr

## **Projektleitung**

Pascal Stebler, AVT Kanton Solothurn

## **Autorinnen und Autoren**

Lukas Gafner, Matthias Lebküchner

INFRAS, Binzstrasse 23, 8045 Zürich

Tel. +41 44 205 95 95

info@infras.ch

## **Begleitgruppe und Projektteam**

### **Projektteam:**

Alexandre Keller, AVT Kanton Solothurn

Michael Knecht, AöV Kanton Bern

Thomas Berz, RVK 1

Hans-Rudolf Zumstein, BGU

### **Begleitgruppe:**

Kjell Kolden, AVT

Daniel Hafner, Stadt Grenchen

Daniel von Burg, Gemeinde Lengnau

Viktor Brotschi, Gemeinde Selzach

Andrea Buchs, ARP

Barbara Leibundgut, Gemeinde Bettlach

René Meier, Stadt Grenchen

Ueli Custer, Gemeinde Lommiswil

Barbara Eggimann, RVK 1

Simone Hunziker, AVT

## Inhalt

<b>Zusammenfassung</b>	<b>5</b>
<b>1. Einleitung</b>	<b>7</b>
<b>2. Analyse</b>	<b>11</b>
2.1. Ist-Situation	11
2.2. Entwicklungsdynamik und ÖV-Potenziale	13
2.3. Zukünftiges Bahnangebot ab 2026	14
2.4. Handlungsbedarf	15
<b>3. Leitlinien für die Konzeptentwicklung</b>	<b>17</b>
3.1. Netz- und Angebotsgestaltungsgrundsätze	17
3.2. Zweckmässige Fahrplanmuster	18
<b>4. Konzeptentwicklung</b>	<b>20</b>
4.1. Variantenevaluation	20
4.2. Konzeptionelle Hauptelemente des Buskonzepts 2026	20
4.3. Verworfenene Ansätze	25
<b>5. Bestkonzept 2026</b>	<b>26</b>
5.1. Liniennetz	26
5.2. Linienportraits der fünf Durchmesserlinien	29
5.3. Optionen	33
5.4. Auswirkung auf die Erschliessungsgüte	38
5.5. Auswirkungen auf die Anschlüsse	41
5.6. Auswirkungen auf den Fahrzeugbedarf	41
5.7. Kostenschätzung und Auswirkung auf die Abgeltungen	42
5.8. Veränderung Gemeindebeiträge	43
5.9. Auswirkungen auf die Infrastruktur	45
5.10. Zielerreichung	46
5.11. Umsetzung	47
<b>6. Ausblick auf STEP Bahn-Ausbauschritt 2035</b>	<b>47</b>

<b>Annex</b>	<b>48</b>
<b>Abkürzungen</b>	<b>69</b>

## Zusammenfassung

Im Raum Grenchen besteht ein dichtes Busangebot mit elf Linien des Ortsverkehrs und drei Regionallinien. Das heutige Angebot entspricht jedoch nicht mehr überall den Bedürfnissen der Fahrgäste. Speziell zu nennen sind dabei neue Anforderungen bei der Erschliessung von Entwicklungsgebieten sowie die Zuverlässigkeit des bestehenden Angebots. Eher knappe Fahrzeiten in Kombination mit einem gestiegenen Verkehrsaufkommen und wenig Möglichkeiten zum Aufholen von Verspätungen sorgen dafür, dass Anschlüsse an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs nicht immer gewährleistet werden können. Zudem ergibt sich ab 2026 eine neue Situation beim Bahnangebot: Neu verkehren ab dem Bahnhof Grenchen Nord halbstündlich Fernverkehrszüge von/nach Basel SBB. Weitere kleinere Veränderungen ergeben sich beim Regionalverkehr zwischen Biel und Olten.

Aufgrund dieser Ausgangslage wurde ein neues Angebotskonzept für den Busverkehr in der Region Grenchen erarbeitet. Die Kernelemente des neuen Busangebots sind:

### **Neue Durchmesserlinie Biel/Bienne - Lengnau - Grenchen Nord - Grenchen Süd - Neckarsulm - Bettlach**

Die Linie ermöglicht neue Direktverbindungen innerhalb der Agglomeration Grenchen, schliesst die grossen Arbeitsgebiete Bözingenfeld und Neckarsulm an die Knotenpunkte Grenchen Nord und Grenchen Süd an und verdichtet das Angebot für das Gebiet Neckarsulm zum 10'/20'-Takt (öV-Güteklasse C).

### **Erschliessung der nördlichen Quartiere von Grenchen mit drei starken Linien**

Die Gebiete Schmelzi, Veilchenstrasse und Gummenweg in Grenchen werden mit drei Buslinien im attraktiven 15'-Takt erschlossen. Weite Teile des Stadtgebiets von Grenchen liegen damit in der öV-Güteklasse C. Das neue Angebotskonzept bietet zuverlässige Anschlüsse an die Bahn in Grenchen Nord und Grenchen Süd.

### **Neue Linienführung zwischen Grenchen und Bettlach**

Für eine bessere Vernetzung der Quartiere von Bettlach mit dem Dorfzentrum verkehren die Busse zwischen Grenchen und Bettlach neu in beiden Richtungen über die Grenchen-/ resp. Bettlachstrasse. Die Nachteile der heutigen Rundkurserschliessung wie lange Umwege oder die fehlende Möglichkeit überhaupt von oder zum Dorfzentrum zu fahren, werden damit behoben. Gleichzeitig ermöglicht das neue Konzept ein ganztägiges Angebot für das Quartier Allmend und bindet den Bahnhof Bettlach besser ins Busnetz ein.

**Mehr Fahrten nach Büren an der Aare**

Das Angebotskonzept auf der Linie Grenchen - Arch - Büren an der Aare hat sich bewährt. Die Linie wird gut genutzt. Aus diesem Grund werden zukünftig mehr Fahrten angeboten. Von Montag bis Freitag verkehrt die Linie in den Hauptverkehrszeiten im Halbstundentakt und an allen Tagen fährt die Linie abends eine Stunde länger. In Grenchen liegt die Endstation neu beim Bahnhof Nord, wo Anschlüsse nach Basel und in die Westschweiz angeboten werden.

**Linienverlängerung von Lommiswil nach Bellach**

Neu wird regelmässig eine Verbindung von Selzach via Lommiswil bis Bellach Schulhaus angeboten. Mit dieser Linienverlängerung können die Schülertransporte des Schulkreises BeLoSe abgewickelt werden. Zudem verkehrt die Linie nach Lommiswil neu in den Hauptverkehrszeiten von Montag bis Freitag im Halbstundentakt. Auch der Freizeitverkehr profitiert: Altreu wird neu an Sonntagen ganzjährig im Stundentakt bedient.

Für die Umsetzung sind diverse Infrastrukturmassnahmen - hauptsächlich neue Haltestellen - erforderlich. Der Angebotsausbau zieht auch höhere Betriebskosten nach sich. Eine Abschätzung von Kosten und Erlösen zeigt eine Erhöhung der Abgeltung durch die öffentliche Hand um ca. CHF 1.4 Mio. pro Jahr. Dies stellt eine Investition in einen attraktiveren öffentlichen Verkehr im Raum Grenchen dar und unterstützt die Ziele des Agglomerationsprogramms Grenchen.

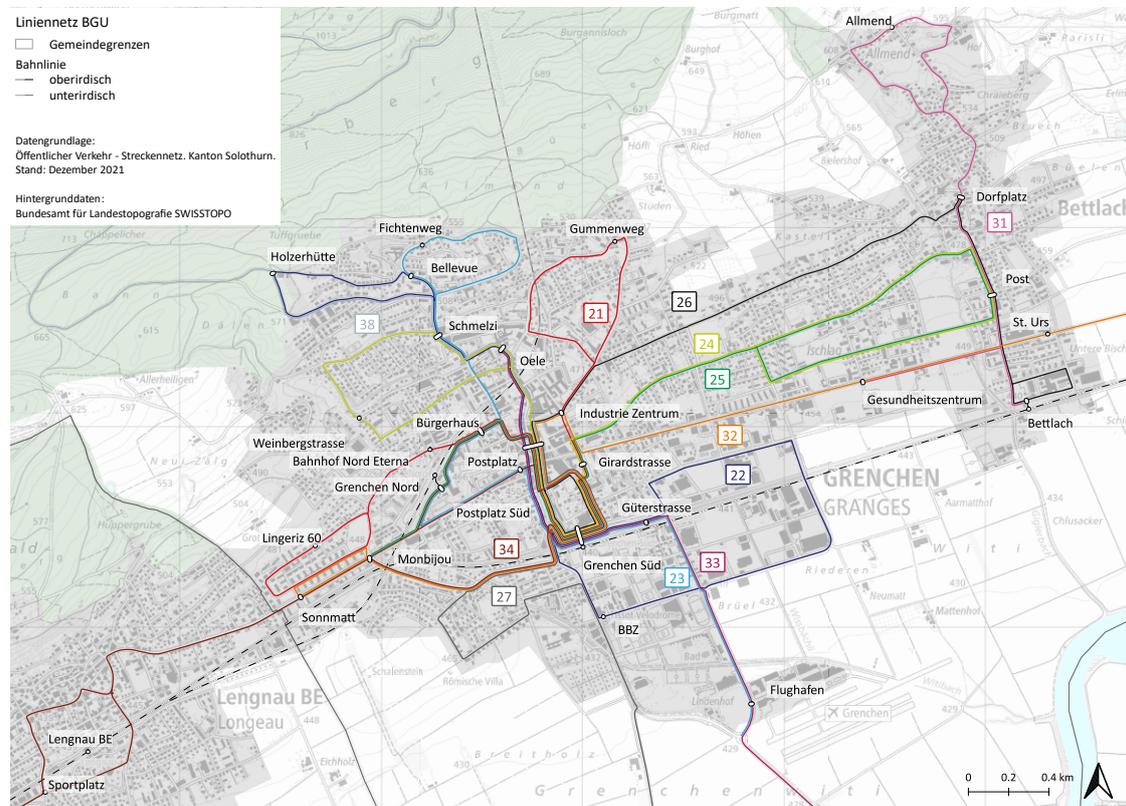
## 1. Einleitung

### Ausgangslage

Die Region Grenchen wird heute von einem dichten Busnetz des Busbetriebs Grenchen und Umgebung (BGU) erschlossen. Das heutige Buskonzept besteht aus 11 Ortsbuslinien und 3 Regionalbuslinien und ist über die Bahnhaltstellen Grenchen Süd, Grenchen Nord, Bettlach und Selzach an das Bahnnetz angeschlossen. Im Hinblick auf die absehbaren Entwicklungen sowie die daraus resultierenden Anforderungen an die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr hat das Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) einen Auftrag zur Überprüfung des aktuellen Konzepts ausgelöst. Handlungsbedarf besteht primär aus folgenden Gründen:

- Geringer Marktanteil des ÖV am Gesamtverkehr: Trotz eines gut ausgebauten Angebots mit einer hohen Haltestellendichte und einem entsprechend feinmaschigen Liniennetz ist der ÖV-Anteil am Gesamtverkehr von ca. 17% tief. Die benachbarten Agglomerationen Olten und Solothurn erzielen mit 24% bzw. 35% deutlich höhere Werte.
- Schwache Auslastungen auf einzelnen Linien, was die Folge des geringen ÖV-Marktanteils kombiniert mit dem dichten Angebot sein dürfte.
- Unterdurchschnittlicher Kostendeckungsgrad: Der Kostendeckungsgrad über alle BGU-Linien liegt mit 35% deutlich unter dem kantonalen Durchschnitt von 44% (bezogen auf alle Buslinien im Kanton), obwohl die Linien mit einer hohen Produktivität betrieben werden.
- Das heutige feinmaschige Liniennetz wird als «verzettelt» wahrgenommen. Es stellt sich die Frage, ob diese Linienstruktur weiterhin zweckmässig ist oder ob das vorhandene Fahrgastpotenzial mit einer Bündelung auf einige wenige, starke Achsen besser abgeholt werden könnte.
- Weiterentwicklungen beim Bahnangebot im Horizont 2026 bieten neue Möglichkeiten für die Anbindung der Buslinien, namentlich am Bahnhof Grenchen Nord.
- Die teilweise knappen Fahrzeiten in Kombination mit sehr kurzen Wendezeiten tragen einerseits zur hohen Produktivität bei, führen aber andererseits zu Fahrplanstabilitätsproblemen. Zudem können verspätete Züge kaum abgewartet werden, was immer wieder zu Kundenreaktionen führt.
- Das Arbeitsplatz-Entwicklungsgebiet «Neckarsulm» zwischen Grenchen und Bettlach stellt aus gesamtverkehrlicher Sicht hohe Anforderungen an die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, die mit dem bestehenden Angebot nicht erfüllt werden können. Dies wird auch dem Agglomerationsprogramm Grenchen 4. Generation zu Grunde gelegt.

Abbildung 1: Liniennetz Angebot 2021: Ausschnitt Lengnau - Bettlach



Grafik INFRAS. Quelle: Bundesamt für Landestopografie SWISSTOPO

### Ziele für das Buskonzept 2026

Für das zu erarbeitende Buskonzept 2026 gelten die folgenden Projektziele:

- Attraktives, zweckmässiges und effizientes Busangebot.
- Für die Fahrgäste gut verständliches und merkbares Liniennetz und Fahrplanangebot.
- Gute Anbindung an das Bahnnetz.
- Das Angebot der Buslinien ist nachfrage- und potenzialgerecht bei angemessener Erschließung der Siedlungsgebiete. Die Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete sind dabei berücksichtigt.
- Die Fahr- und Wendezeiten der Linien sind im Hinblick auf eine hohe Zuverlässigkeit und Anschlussicherung ausreichend bemessen, unter Wahrung einer akzeptablen Produktivität.
- Erhöhung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr.
- Mit einer optimalen Ausrichtung auf die vorhandenen und zukünftigen Potenziale werden Auslastung und Kostendeckung des Busnetzes verbessert.
- Das neue ÖV-Angebot zieht keine höhere Abgeltung nach sich.

- Die Strasseneigentümer im Projektperimeter kennen die mittelfristige Ausgestaltung des Busnetzes und können ihre Projekte (insbesondere BehiG-Sanierung Haltestellen) damit abstimmen.

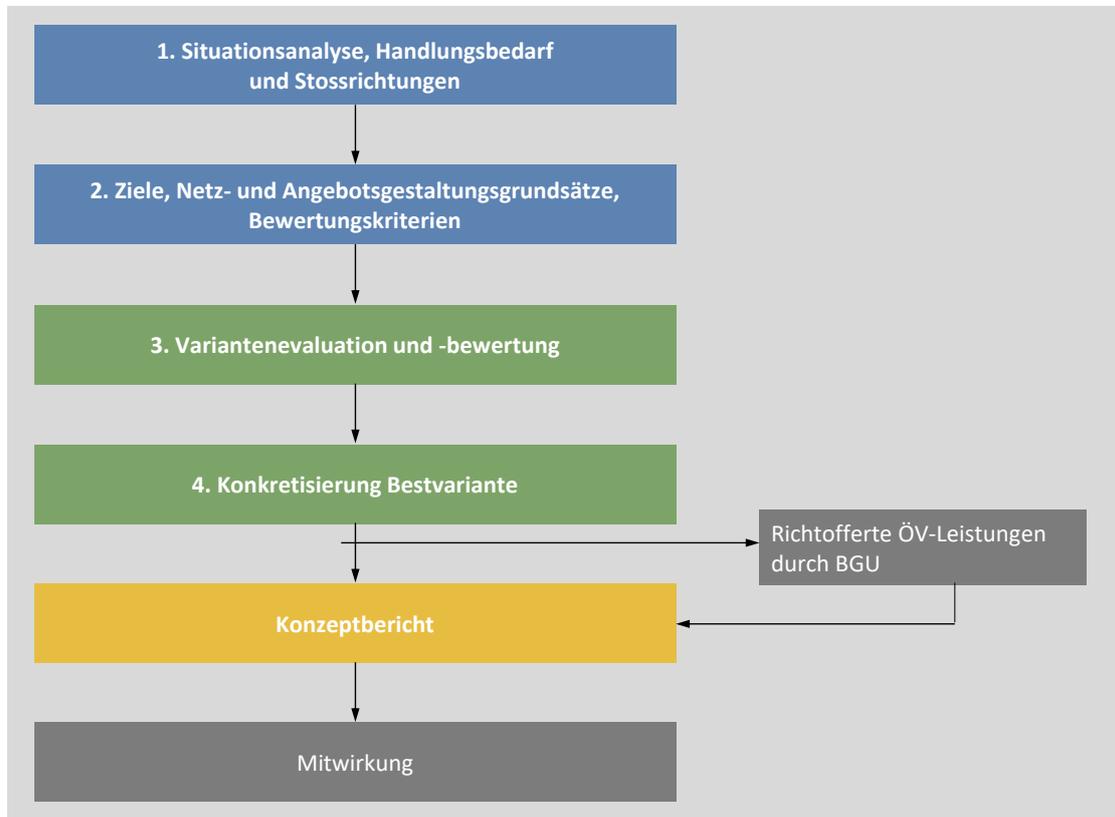
Das neue ÖV-Konzept soll auf den Fahrplan 2026 (d.h. per Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2025) umgesetzt werden (siehe dazu auch Kapitel 5.11).

### **Vorgehen**

Die Entwicklung des Buskonzepts Grenchen und Umgebung 2026 erfolgte in vier Arbeitsschritten. In einem ersten Schritt wurde das bestehende Angebot analysiert, Folgerungen zum Handlungsbedarf abgeleitet und erste Stossrichtungen zur Optimierung aufgezeigt. Als Leitlinien für die Konzeptentwicklung wurden in einem zweiten Schritt Netz- und Angebotsgestaltungsgrundsätze definiert. Basierend auf den Erkenntnissen aus der Analyse sowie den Netz- und Angebotsgestaltungsgrundsätzen wurden im Schritt 3 verschiedene Konzeptansätze entwickelt, bewertet und Folgerungen hinsichtlich Bestkonzept abgeleitet. Im vierten und letzten Arbeitsschritt wurde das Bestkonzept konkretisiert und die Auswirkungen auf die Angebotsattraktivität, die Kosten sowie den Infrastrukturbedarf aufgezeigt. Zudem wurde die Zielerreichung überprüft.

Die Konzeptentwicklung wurde durch ein Projektteam (Zusammensetzung siehe Impressum) unter Federführung des AVT des Kantons Solothurn eng begleitet. Die Zwischenergebnisse (Erkenntnisse aus der Analyse, Variantenevaluation und -bewertung, Konkretisierung Bestkonzept) wurden jeweils mit einer breit abgestützten Begleitgruppe (Zusammensetzung siehe Impressum) diskutiert und abgestimmt.

Abbildung 2: Übersicht über das Vorgehen



Grafik INFRAS.

## 2. Analyse

### 2.1. Ist-Situation

#### Wichtigste Erkenntnisse zum Ist-Angebot

Aus der Angebotsanalyse lässt sich zusammenfassend folgendes feststellen (wichtigste Grundlagen hierzu befinden sich im Annex 1-6):

#### Örtliche Verfügbarkeit

- Feinmaschiges Busliniennetz und hohe Haltestellendichte
- Gute räumliche Erschliessung v. a. in Grenchen
- Keine massgebenden räumlichen Erschliessungslücken

#### Linienstruktur

- Eher unübersichtlich (für Aussenstehende)

#### Zeitliche Verfügbarkeit

- 30-Minuten-Takt, teilweise 15-Minutentakt, in den Quartieren
- Dichter Takt infolge Linienüberlagerung im Zentrum
- Tagesangebot bis ca. 20.30 Uhr.
- Abendangebot ab 20.30 Uhr mit zwei Linien bzw. vier Linienästen (vom Tagesangebot abweichendes Netz); das Bedienen von Haltestellen «nur zum Aussteigen» am Abend (Haltestelle Bettlach Dorfplatz auf Abendlinie 30) ist für die Kunden unverständlich und verunmöglicht Rückfahrten zum Bahnhof Grenchen Süd.

#### Anschlüsse

- Zwei Hauptknoten für die Verknüpfung von Bus- und Bahn (S-Bahn- und Fernverkehr):
  - Grenchen Süd: Ausrichtung v/n Biel (S-Bahn) und v/n Solothurn (Fernverkehr)
  - Grenchen Nord: Ausrichtung v/n Laufental und Biel beide Richtungen (RE und IC => Zugskreuzungen)
- Zwei Nebenknoten (S-Bahn-Verkehr):
  - Bettlach: Ausrichtung: v/n Solothurn (Linie 26 und 31/Allmend), v/n Grenchen Süd - Biel (Linie 31/Gesundheitszentrum)
  - Selzach: Ausrichtung: v/n Solothurn
- Keine Bahnanschlüsse in Lengnau

- Teilweise asymmetrische Anschlüsse (z. B. Linie 24 Richtung Weinbergstrasse hat Anschluss nach, aber nicht von Biel)
- Teilweise bestehen keine Anschlüsse (z. B. Linie 26 am Sonntag)

Betrieb, Fahrplanstabilität

- Effizienter Busbetrieb mit kurzen Standzeiten
- Teilweise Probleme mit Fahrplanstabilität/Zuverlässigkeit, vor allem Linien 33 und 24/25, teilweise auch Linie 23

### **Wichtigste Erkenntnisse zur Ist-Nachfrage**

Die heutige Nachfrage bzw. das heutige Nachfragepotenzial ist folgendermassen geprägt:

- Siedlungsstruktur
  - Hohe Einwohnerdichte im Quartier Lingeriz und im Zentrum von Grenchen.
  - Konzentration von Arbeitsplätzen im Zentrum von Grenchen, zusätzliche Arbeitsplätze im Siedlungsgebiet verteilt.
- Berufspendlerströme (MIV+ÖV)<sup>1</sup>
  - Grenchen hat mehr Zu- als Wegpendler (Ausnahme Richtung Raum Bern) und ist stärker nach Solothurn als nach Biel orientiert
  - Grenchen ist ein wichtiger Pendler-Zielort für die umliegenden Gemeinden. Diese Gemeinden sind zudem nach Biel (v.a. die westlich gelegenen) bzw. nach Solothurn (v.a. die östlich gelegenen) orientiert.
- Nachfrage
  - Einige Buslinien bzw. Linienäste haben trotz eines hohen Angebotsniveaus eine relativ tiefe Auslastung, z.B. Linie 21, Linie 23/Flughafen, Linie 24, Linie 25/Monbijou, Linie 26.
  - Auf Durchmesserlinien teilweise unterschiedlich stark belastete Linienäste, z.B. Linien 21, 22, 23 und 33.

---

<sup>1</sup> Die aktuelle Pendlerstatistik des BFS weist nur die Gesamtpendler MIV+ÖV aus; eine Differenzierung nach Verkehrsmittel ist nicht möglich.

## 2.2. Entwicklungsdynamik und ÖV-Potenziale

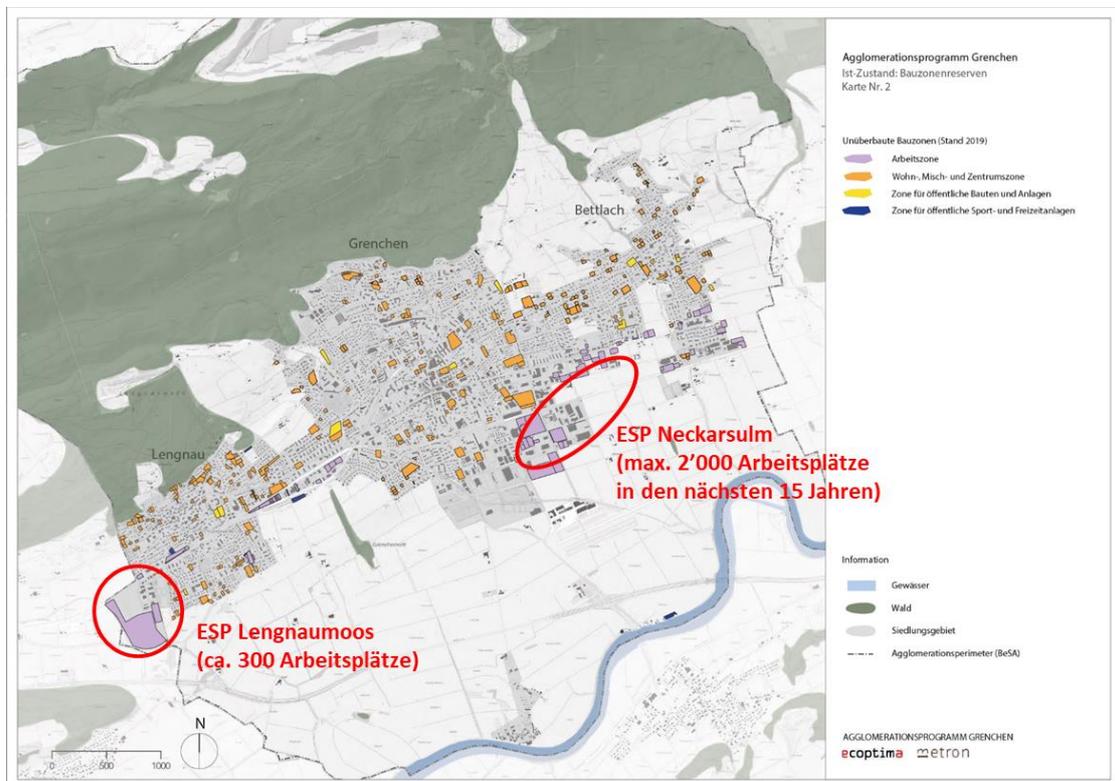
### Siedlungsentwicklung

Konzentrierte Arbeitsplatzentwicklungen werden in den nächsten Jahren primär in den Entwicklungsschwerpunkten (ESP) Neckarsulm und Lengnaumoos erwartet. Diese beide ESP sind mit dem aktuellen ÖV-Angebot nicht ausreichend erschlossen, um das Ziel «Modal-Split zu Gunsten des ÖV verbessern» zu erreichen. Der Handlungsbedarf ist für die beiden Gebiete unterschiedlich gelagert:

- ESP Neckarsulm: ungenügende Taktdichte sowohl aus Sicht Kapazität als auch aus Sicht Attraktivität;
- ESP Lengnaumoos: ungenügende Attraktivität hinsichtlich Taktdichte und Bahnanschlüsse v.a. auf die S-Bahn am Bahnhof Lengnau.

Bei der Bevölkerung ist von einer dezentralen Entwicklung an verschiedenen Standorten in den bestehenden Wohngebieten auszugehen.

**Abbildung 3: Bauzonenreserven gemäss Agglomerationsprogramm Grenchen 4. Generation**



Grafik INFRAS. Quelle: Agglomerationsprogramm Grenchen 4. Generation. März 2021

### Entwicklung der Nachfrage

Gemäss aktuellen Prognosen basierend auf dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Solothurn ist für den ÖV mit einer überdurchschnittlichen Entwicklung gegenüber dem MIV bzw. Gesamtverkehr mit jährlicher Verkehrszunahme von 1 - 1.5% p.a. zu rechnen.

### ÖV-Potenziale

Massgebende ÖV-Potenziale, die es mit dem neuen, attraktiveren Buskonzept 2026 abzuholen gilt, liegen vor allem in folgenden Bereichen:

- Beim Zubringer auf die Bahn aus den Wohnquartieren: die grössten brachliegenden Potenziale für Verbesserungen des ÖV-Modalsplits bzw. Verlagerungen vom MIV auf den ÖV liegen hier bei **den regionalen Beziehungen innerhalb der Agglomeration Grenchen bzw. zwischen der Agglomeration Grenchen und den benachbarten Agglomerationen Solothurn und Biel** (vgl. dazu auch die Berufspendler-Statistik Annex 5). In der Region Grenchen und Umgebung dürfte der ÖV-Anteil aufgrund der gesamtverkehrlichen Marktsituation auf diesen regionalen Verbindungen heute bescheiden sein.<sup>2</sup> Weitere Potenziale bestehen zudem auf den überregionalen Verbindungen Richtung Zürich, Bern und Basel. Diese Potenziale sind in Bezug auf die künftige Nachfrage nicht zu überschätzen. Einerseits sind sie bezogen auf den täglichen Verkehr mengenmässig geringer. Andererseits ist der ÖV-Anteil aufgrund der Konkurrenzsituation zwischen MIV (überlastetes Strassennetz, Parkplatzknappheit) und ÖV auf den Verbindungen in diese nationalen Zentren bereits heute relativ hoch.
- Bei der Anbindung der Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten - primär Neckarsulm aber auch Lengnau - an die Bahn sowie an das regionale und lokale Busnetz.

## 2.3. Zukünftiges Bahnangebot ab 2026

Im Planungshorizont 2026, auf den das neue Buskonzept Grenchen und Umgebung ausgerichtet wird, ergeben sich gemäss aktuellem Planungsstand folgende relevante Veränderungen beim Bahnangebot gegenüber dem Ist-Zustand:

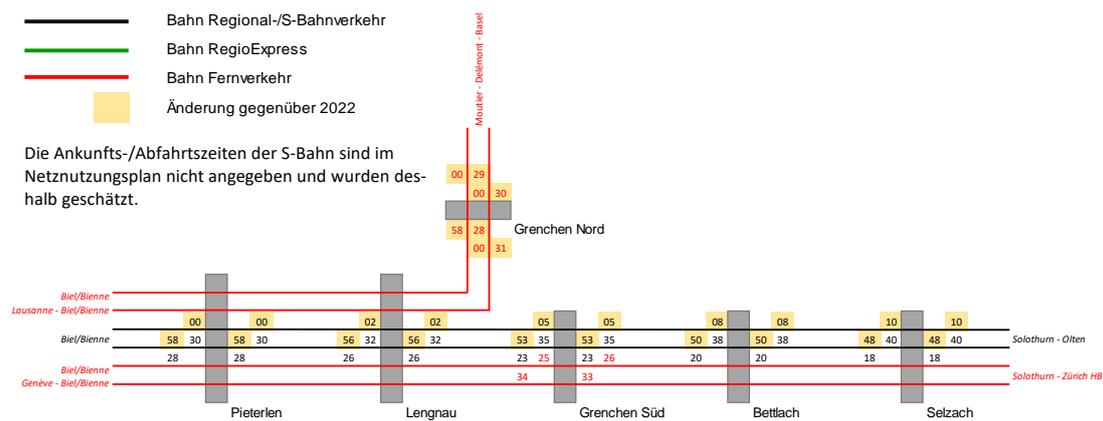
- **Geänderte Fernverkehrsanbindung Grenchen Nord:** Halbstündlicher IC nach Basel am Bahnhof Grenchen Nord statt wie heute stündlicher IC nach Basel und stündlicher RE nach Delémont - Delle / Méroux; die zeitliche Lage entspricht den heutigen Abfahrts- und Ankunftszeiten.

<sup>2</sup> Auch die aktuelle Perspektive BAHN 2050 des Bundes ortet im Zusammenhang mit einem umwelt- und klimagerechten Verkehr die Potenziale für massgebende Verlagerungen von der Strasse auf die Bahn innerhalb und zwischen den Agglomerationen.

ten. Damit entfallen die Direktzüge in den nordwestlichen Jura (z. B. Bassecourt, Porrentruy); diese Verbindungen sind jedoch mit Umsteigen in Delémont weiterhin gewährleistet. Stündlich entsteht zudem eine Direktverbindung Grenchen Nord - Lausanne.

- **Geänderte Fernverkehrsanbindung Grenchen Süd:** Am Bahnhof Grenchen Süd besteht weiterhin eine stündliche Fernverkehrsverbindung auf der Jurasüdfusslinie mit unveränderten Abfahrts- und Ankunftszeiten. Diese Züge verkehren neu in Richtung Westen aber nur noch bis/ab Biel. Die Direktverbindung nach Lausanne ist via Grenchen Nord gewährleistet.
- **Verbesserte S-Bahn-Verbindungen Richtung Olten:** Die halbstündlich verkehrende S-Bahn von Biel bis Solothurn wird voraussichtlich im Horizont 2026 nach Olten durchgebunden; dies hätte leicht geänderte Ankunfts-/Abfahrtsminuten für den Regionalverkehr zur Folge. Die Umsetzung dieser Durchbindung per 2026 ist jedoch zurzeit noch unsicher.

Abbildung 4: Netzgrafik Bahnangebot Horizont 2026



Grafik INFRAS. Quelle: Begleitdokument zum Netznutzungsplan SBB 2028, Stand 1. September 2021

## 2.4. Handlungsbedarf

Aufgrund der Erkenntnisse aus der Analyse ergeben sich für das Buskonzept Grenchen und Umgebung 2026 folgende wichtigste Anknüpfungspunkte hinsichtlich Angebotsoptimierungen:

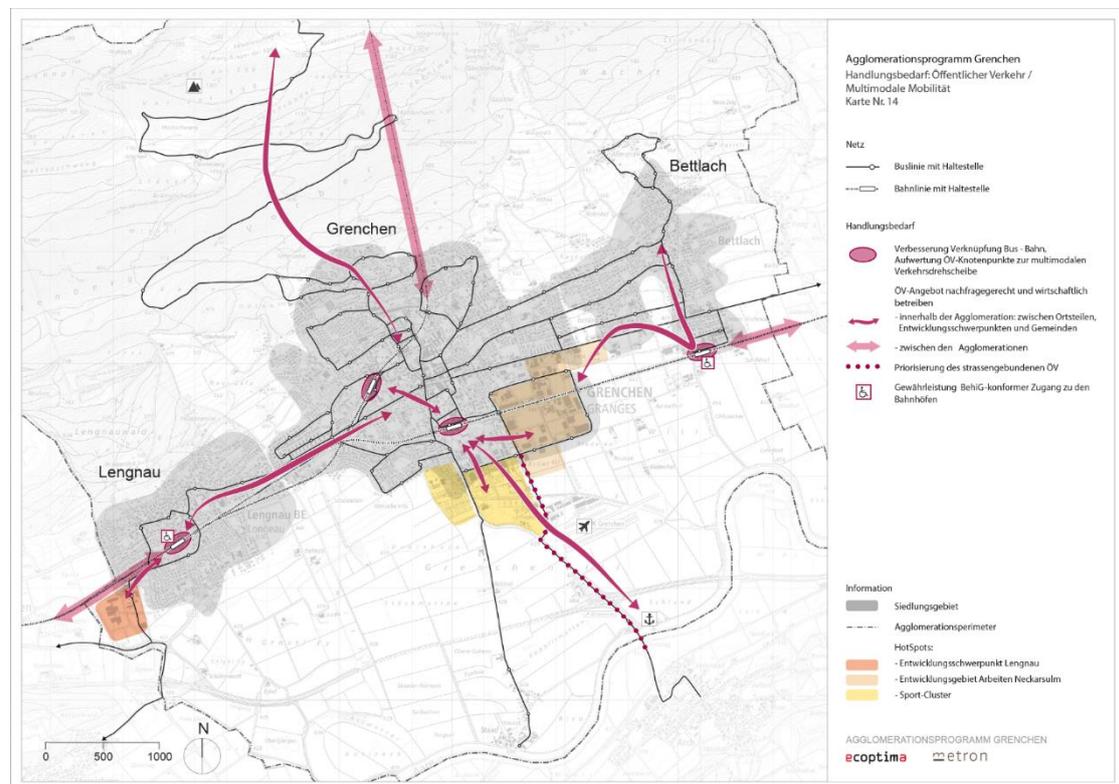
- Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten (Neckarsulm, Lengnaumoos) mit attraktiveren Angeboten;
- Busangebot auf geänderter Bahnfahrplan 2026 abstimmen (und nach Möglichkeit aufwärtskompatibel zum Horizont 2035);
- Anpassung der Transportkapazität an die prognostizierte Nachfrage;
- Angebote von Linien mit geringer Auslastung sind zu überprüfen;

- Zwar hohe Haltestellendichte, jedoch mit teilweise wenig attraktivem Angebotsniveau (30-Minuten-Takt);
- Verbesserung der Fahrplanstabilität (ausreichende Fahr- und Wendezeiten) mit zuverlässigen Anschlüssen;
- Einfach verständliches Liniennetz anstreben.

Auch das Agglomerationsprogramm Grenchen 4. Generation stellt ähnlichen Handlungsbedarf fest im Zusammenhang mit den regionalen Raum- und Verkehrsentwicklungszielen, beispielsweise:

- Bahnhof Grenchen Süd als multimodale Verkehrsdrehscheibe für die Region;
- Direkter Busanschluss am Bahnhof Lengnau;
- Verbesserte ÖV-Erschliessung des ESP Lengnaumoos und Neckarsulm;
- ÖV-Priorisierung auf der Arch- und Flughafenstrasse.

Abbildung 5: Auszug Agglomerationsprogramm Grenchen 4. Generation



Grafik INFRAS. Quelle: Agglomerationsprogramm Grenchen 4. Generation. März 2021

### 3. Leitlinien für die Konzeptentwicklung

#### 3.1. Netz- und Angebotsgestaltungsgrundsätze

Die Entwicklung des Buskonzepts Grenchen und Umgebung soll sich an folgenden Netz- und Angebotsgestaltungsgrundsätzen orientieren:

##### Netzstruktur

- Transparente Netzstruktur: Klares, verständliches Netz mit einheitlichen Linienführungen.
- Optimierung zwischen möglichst direkten Linienführungen und möglichst guter örtlicher Erschliessung.
- Ansatz Netzarchitektur: weniger Linien, dafür höhere zeitliche Verfügbarkeit.
- Attraktive Anbindung ans Bahnnetz bezüglich Umsteigebeziehungen und -wege:
  - Prioritär an die Hauptknoten Grenchen Süd und Grenchen Nord.
  - Nach Möglichkeit an die Nebenknoten Bettlach, Selzach und Lengnau.

##### Angebotsniveau

- Mindestens 30'-Takt bei der Feinerschliessung
- Taktverdichtung bei genügend Nachfragepotenzial zum 15'-Takt anstreben, vor allem in den Hauptverkehrszeiten.
- In Korridoren/Linienabschnitten mit mehreren Linien möglichst gute zeitliche Verteilung anstreben.
- Symmetrische Taktangebote zur Vereinfachung der Anschlüsse innerhalb des Bussystems sowie zwischen Bus und Bahn.

##### Örtliche Erschliessungsqualität

- Berücksichtigung der topografischen Verhältnisse.

##### Zuverlässigkeit und Fahrplanstabilität

- Hohe Fahrplanstabilität => attraktive Reisezeiten und sichere Anschlüsse an den Umsteigeknoten (Fern-/S-Bahn-Verkehr).
- Angebote mit (zu) knappen Fahrzeiten, knappen Umsteigezeiten und fehlende Ausgleichszeiten sind zu vermeiden.

### 3.2. Zweckmässige Fahrplanmuster

Im Zusammenhang mit dem Abholen der brachliegenden ÖV-Potenziale stellen attraktive Anschlüsse Bus  $\Leftrightarrow$  Bahn in den Hauptknoten Grenchen Süd und Grenchen Nord einen zentralen Erfolgsfaktor dar. Diese Anschlüsse sollen künftig konsequent symmetrisch, das heisst für jede Linie sowohl *auf* wie auch *von* der Bahn zuverlässig funktionieren. Buslinien(äste) ohne Anschlüsse sind zu vermeiden.

Eine besondere Herausforderung hinsichtlich Fahrplangestaltung stellen dabei Durchmesserlinien an diesen Hauptknoten dar. Einerseits sollen diese Durchmesserlinien an den Bahnhofen Grenchen Süd und Nord möglichst kurze Aufenthaltszeiten aufweisen, um attraktive Direktverbindungen über diese Umsteigeknoten hinaus anbieten zu können. Andererseits, vor allem angesichts der vorhandenen ÖV-Potenziale, sollen beide Äste der Durchmesserlinien möglichst viele Anschlüsse an weiterführende Bahnangebote herstellen. Als guten Anschluss zwischen Bus und Bahn bzw. umgekehrt sollen folgende Richtwerte gelten:

- minimal 3 - 4 Minuten,
- maximal 10 Minuten.

Bei der Detailbearbeitung ist darauf zu achten, dass die Übergangszeiten auf die örtlichen Verhältnisse (z.B. Umsteigewege) abgestimmt sind.

Eine entsprechende Analyse zu idealtypischen Fahrplanmustern hat die folgenden Anhaltspunkte für die Fahrplangestaltung in Grenchen Süd und Grenchen Nord ergeben:

#### **Grenchen Süd**

- Unmittelbare Weiterfahrt möglich
- Geeignete Taktlagen:
  - Ankunft und Abfahrt 00 / 30
  - Ankunft und Abfahrt 15 / 45 (lange Umsteigezeit auf FV v/n Solothurn)
  - Ankunft und Abfahrt 10 / 40 (kein Anschluss von Bus auf Bahn)
  - Ankunft und Abfahrt 20 / 50 (kein Anschluss von Bahn auf Bus)

#### **Grenchen Nord**

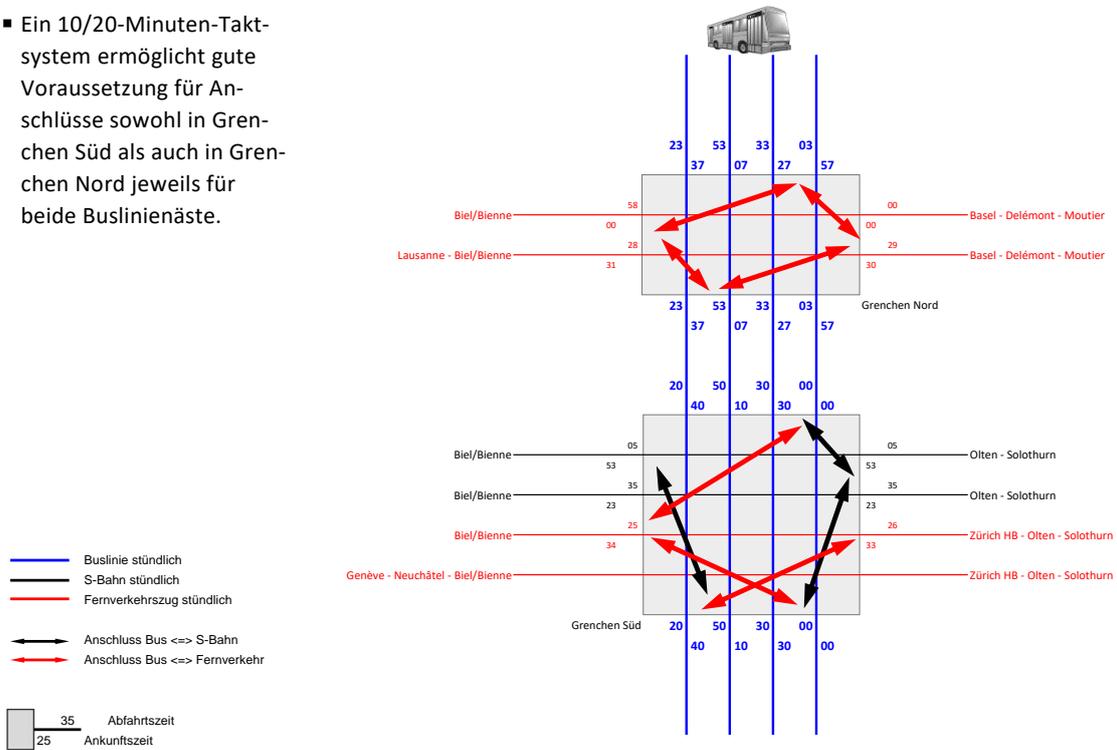
- Anschlüsse immer in beide Richtungen möglich (Zugskreuzung)
- Optimale Ankunftszeit kurz vor 00 und 30 und Abfahrtszeit kurz nach 00 und 30 → keine Durchmesserlinien im Halbstundentakt möglich

Für Durchmesserlinien via Grenchen Süd und Grenchen Nord bietet sich ein 10'/20'-Taktsystem an. So können die Umsteigezeiten an beiden Knoten optimiert werden. Der Nachteil dieses Systems liegt darin, dass für den Linienast aus Richtung Grenchen Nord nur halbstündlich Anschlüsse in Grenchen Süd bestehen. Die Abbildung 6 zeigt ein solches Fahrplanmuster.

Abbildung 6: Idealtypisches Fahrplanmuster für Busanschluss am Bahnhof Grenchen Süd und Nord

**Buslinie im 10/20-Minuten-Taktsystem**

- Ein 10/20-Minuten-Taktsystem ermöglicht gute Voraussetzung für Anschlüsse sowohl in Grenchen Süd als auch in Grenchen Nord jeweils für beide Buslinienäste.



Grafik INFRAS. Bahnfahrplan entspricht Netznutzungsplan 2028

Die Konzeptentwicklung erfolgt somit in erster Linie auf Basis dieser Fahrplanmuster. Inwiefern im Hinblick auf das Gesamtkonzept Kompromisse einzugehen sind (beispielsweise aus wirtschaftlichen Überlegungen), wird sich weisen.

## 4. Konzeptentwicklung

### 4.1. Variantenevaluation

In einem ersten Schritt wurden für die verschiedenen Teilgebiete mögliche Ansätze zur Optimierung des Buskonzepts Grenchen und Umgebung entwickelt und grob beurteilt. Leitend waren dabei einerseits die heutige Nachfrage und die künftigen Potenziale, andererseits die definierten Netz- und Angebotsgestaltungsgrundsätze. Aus den erfolgversprechendsten Ansätzen wurden zwei Basisvarianten für das Gesamtnetz gebildet, welche sich von der konzeptionellen Stossrichtung unterscheiden. Die eine Basisvariante trug das Label «Optimierung und Ergänzung bestehendes Angebot» und verfolgte das Ziel, heutige Schwachpunkte im Netz bzw. beim Angebot mit punktuellen Massnahmen zu beheben. Die zweite Basisvariante stand unter dem Label «Stärkung der Hauptachsen». Bei diesem radikaleren Ansatz konzentriert sich die Buser-schliessung auf die nachfragepotenzialstarken Achsen zulasten von heute schwach frequentierten Linien. Beiden Varianten gemeinsam war, dass die Fahrpläne der Buslinien konsequent auf symmetrische Anschlüsse an den Bahnknoten ausgerichtet sind (vgl. Kapitel 3.2). Die Beurteilung dieser beiden Ansätze zeigte folgendes: Entweder resultieren unrealistisch hohe Kostensteigerung aufgrund des zusätzlichen Fahrzeugbedarfs («Optimierung und Ergänzung bestehendes Angebot»), oder die örtliche Erschliessungsqualität, namentlich für Quartiere in Hanglage, war mangelhaft («Stärkung der Hauptachsen»). Entsprechend wurden die beiden Basisvarianten weiter optimiert. Im Rahmen dieses Optimierungsprozesses stellte sich heraus, dass vor allem die im Folgenden beschriebenen Konzeptansätze als zielführend erscheinen und das künftige Buskonzept 2026 prägen sollen.

### 4.2. Konzeptionelle Hauptelemente des Buskonzepts 2026

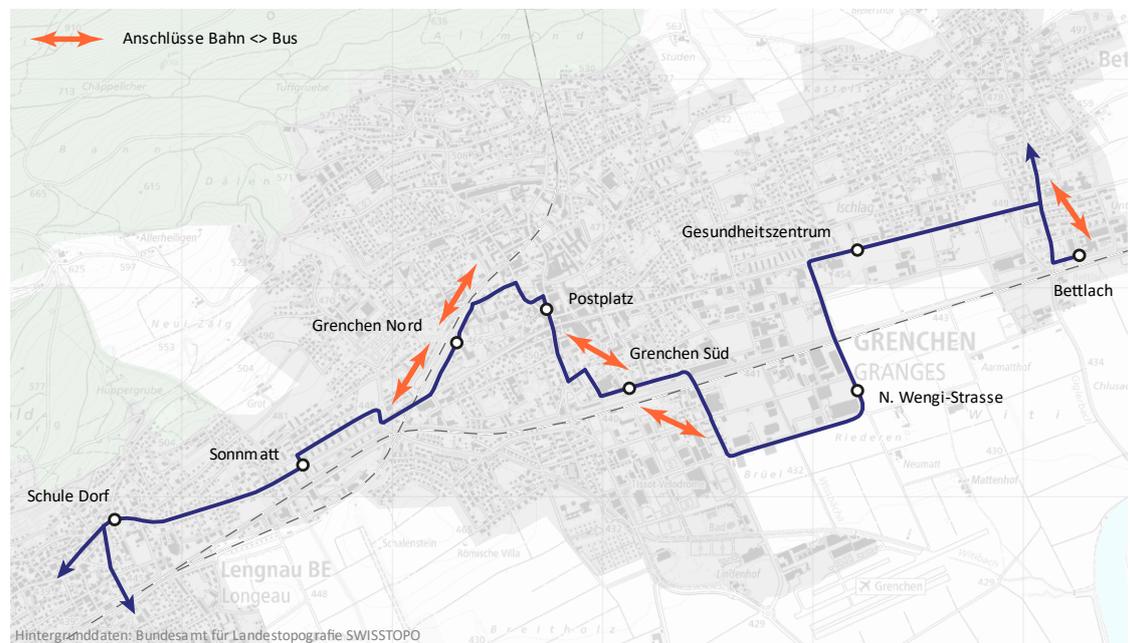
#### **Starke West-Ost-Busachse als Grundgerüst**

Eine starke Buslinie von Lengnau via Bahnhof Grenchen Nord und Bahnhof Grenchen Süd ins Entwicklungsgebiet Neckarsulm soll wichtige Wohn- und Arbeitsplatzgebiete sowie Freizeit-/Einkaufseinrichtungen miteinander verbinden. Zudem soll diese Hauptachse die nachfragestarken Wohngebiete im Westen (Lingeriz und Lengnau) sowie den Entwicklungsschwerpunkt Neckarsulm im Osten mit attraktiven Anschlüssen an die beiden Bahnknoten Grenchen Süd und Grenchen Nord anbinden. Damit diese Buslinie sowohl in Grenchen Süd als auch in Grenchen Nord möglichst viele Bahnanschlüsse ermöglichen kann, wird ein 10/20-Minuten-Taktsystem empfohlen. Dieser sogenannte «Hinketakt» bietet gegenüber einem «sauberen» Viertelstun-

dentakt wesentliche Vorteile für die Anschlussgestaltung, allerdings zulasten einer guten Merkbarkeit des Fahrplans. Weil die Nachfragepotenziale im Zusammenhang mit einer Erhöhung des ÖV-Marktanteils vor allem beim Bahnzubringer bzw. -abbringer liegen, scheint dieser Kompromiss vertretbar. Zudem rückt angesichts der Digitalisierung im ÖV das Kriterium Fahrplanmerkbarkeit zusehends in den Hintergrund (Stichwort Online-Fahrpläne).

Im Westen kann diese Hauptlinie in Lengnau aufgesplittet werden. Der eine Ast verkehrt weiter Richtung Biel, der andere Richtung Quartiere südlich der Bahnlinie. Im Osten kann die Linie bis Bahnhof Bettlach und weiter Richtung Bettlach Dorfplatz fahren.

**Abbildung 7: Starke West-Ost-Busachse mit Einbindung der Bahnhöfe Grenchen Süd und Nord**

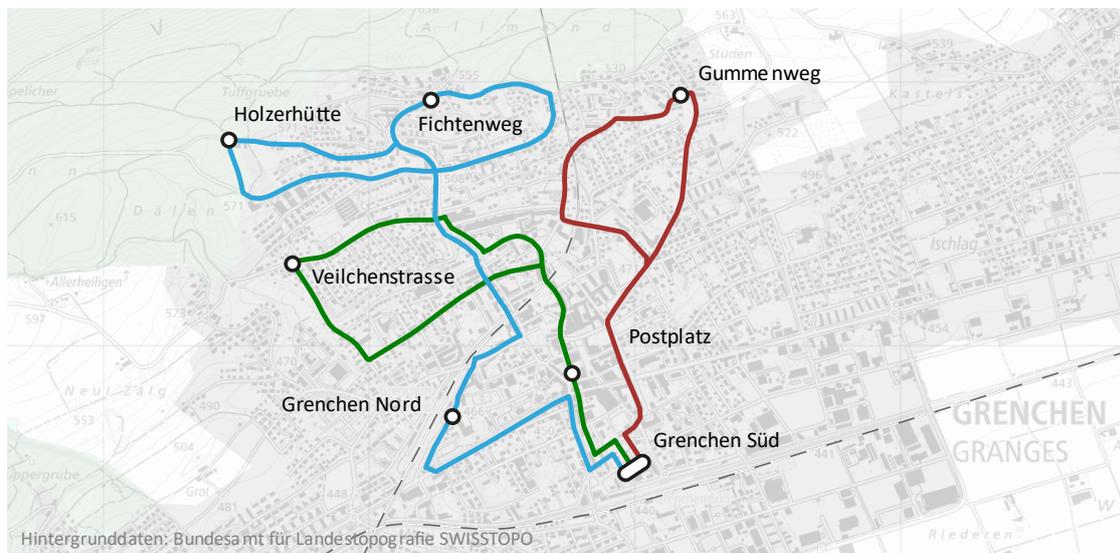


Grafik INFRAS. Quelle: Bundesamt für Landestopografie SWISSTOPO

### Drei starke Achsen in Richtung Norden

Die nördlichen Quartiere der Stadt Grenchen in Hanglage (Gummenweg, Fichtenweg/Holzerhütte und Veilchenstrasse) sollen mit drei starken Buslinien im Viertelstundentakt erschlossen werden:

Abbildung 8: Drei starke Achsen in Richtung Norden

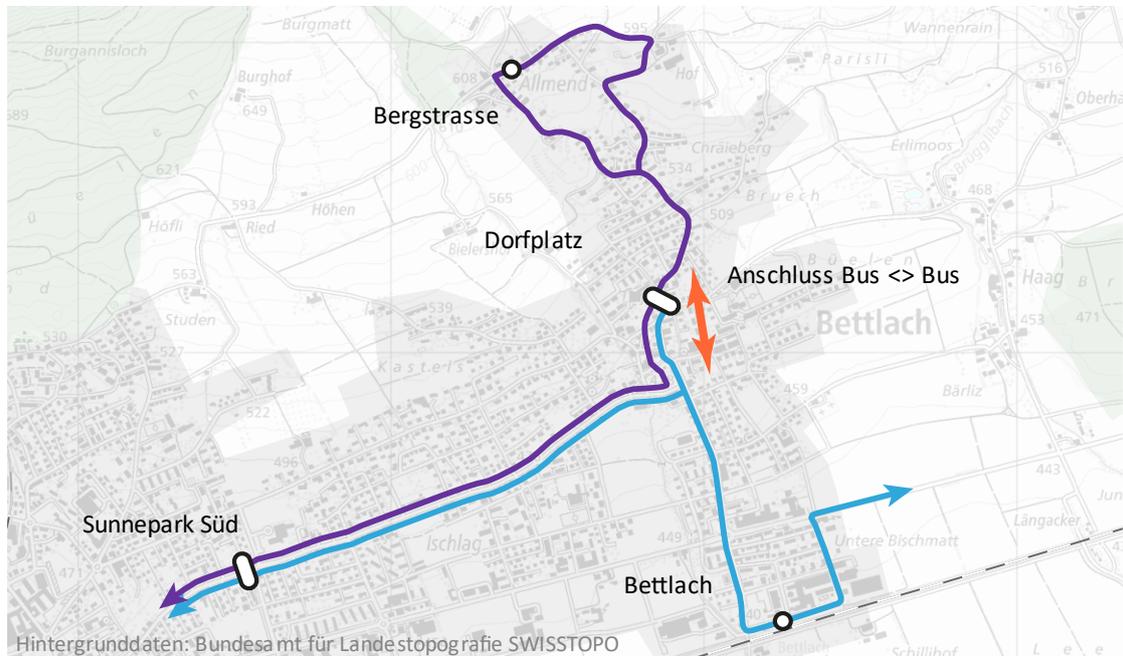


Grafik INFRAS. Quelle: Bundesamt für Landestopografie SWISSTOPO

### Bessere Vernetzung der Ortsteile in Bettlach

Die Hapterschliessung von Bettlach Richtung Grenchen erfolgt mit einer Linie im Viertelstundentakt (oder mit zwei zeitlich versetzt überlagerte Linien im Halbstundentakt) via Grenchenstrasse, welche in Bettlach in zwei Äste Richtung Bahnhof und Bergstrasse aufgesplittet wird. Gegenüber der heutigen Rundkurserschliessung via Grenchenstrasse und Diebold Schilling-Strasse lässt sich damit eine verbesserte Vernetzung der verschiedenen Ortsteile in Bettlach erzielen. Eine Rundkurserschliessung steht dieser verbesserten Vernetzung im Wege, vor allem auch im Zusammenhang mit einer verbesserten Anbindung des Bahnhofs Bettlach. Der Verzicht auf die Rundkurserschliessung ermöglicht auch eine bessere Fahrplanstabilität und Anschlusssicherheit. Der heutige Zustand ist verspätungsanfällig und führt zu verpassten Anschlüssen.

**Abbildung 9: Bessere Vernetzung der Ortsteile in Bettlach**



Grafik INFRAS. Quelle: Bundesamt für Landestopografie SWISSTOPO

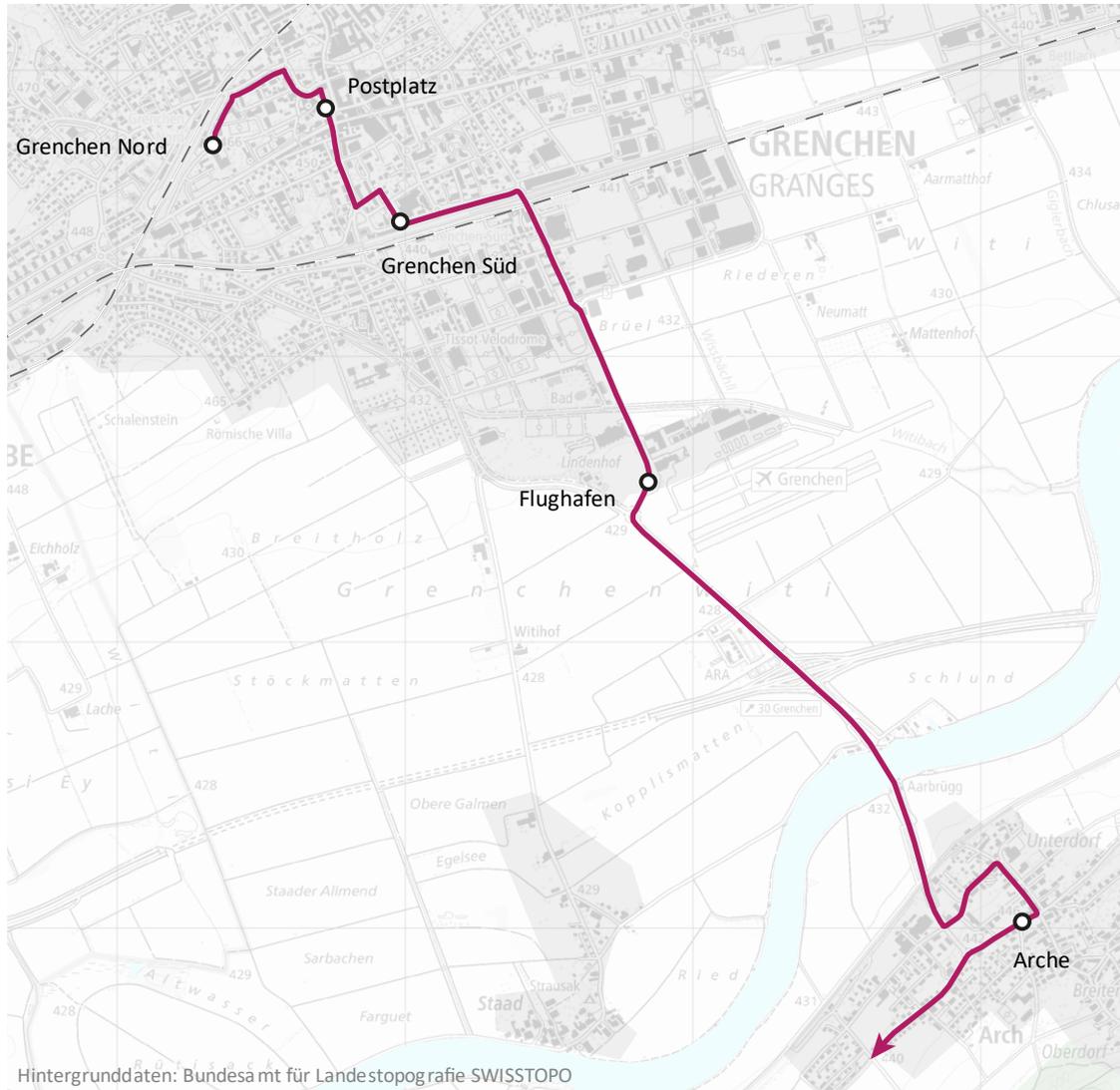
### **Verlängerung Lommiswil - Bellach**

Für die wichtige Verbindung innerhalb des Schulkreises BeLoSe soll die Linie Bettlach - Lommiswil bis Bellach Schulhaus verlängert werden. Für die gesamte Verbindung Bettlach - Bellach Schulhaus ist ein 60-Minuten-Takt vorgesehen, welcher in der Hauptverkehrszeit am Morgen und am Abend sowie über Mittag zu einem 30-Minuten-Takt verdichtet wird.

### **Anbindung Korridor Arch - Büren an den Bahnhof Grenchen Nord**

Die Buslinie aus Richtung Büren - Arch soll neu an den Bahnhof Grenchen Nord angeschlossen werden und Bahnanschlüsse Richtung Delémont - Basel und Biel - Lausanne ermöglichen. Die Verspätungssituation zwischen Grenchen und Arch (hohes Verkehrsaufkommen im Bereich des Autobahnanschlusses) kann mit Massnahmen auf Stufe Buskonzept nicht entscheidend verbessert werden, ohne das bewährte Konzept mit guten Anschlüssen an den Fernverkehr Richtung Solothurn - Zürich HB in Grenchen Süd grundsätzlich in Frage zu stellen. Die Problematik muss infrastruktureseitig angegangen werden.

Abbildung 10: Anbindung Korridor Arch - Büren an den Bahnhof Grenchen Nord



Grafik INFRAS. Quelle: Bundesamt für Landestopografie SWISSTOPO

### 4.3. Verworfenе Ansätze

Die folgenden Ansätze wurden ebenfalls vertiefter geprüft, jedoch als nicht zielführend verworfen.

**Tabelle 1: Verworfenе Konzeptansätze**

Konzeptansatz	Begründung
Stich- statt Rundlinie zur Erschliessung Quartier Gumenweg	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Befahrbarkeit Studenstrasse im Bus-Gegenverkehr nicht machbar bzw. nicht quartierverträglich</li> </ul>
Stichlinie mit Endhalt/Wendeplatz Fichtenweg statt Aufteilung in zwei Rundschlaufen via Holzerhütte und Fichtenweg	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bauliche Schwierigkeiten beim Ausbau des Wendeplatzes Fichtenweg</li> <li>▪ Bedienung der Haltestellen entlang der heutigen Schlaufen nicht möglich</li> </ul>
Busverbindung Grenchen - Lengnau - Büren an der Aare	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konkurrenzierung der Linie 33 (Grenchen - Arch - Büren)</li> <li>▪ Lange Strecke ohne Erschliessungswirkung zwischen Lengnau und Büren</li> <li>▪ Gewichtslimite Holzbrücke in Büren</li> </ul>
Erschliessung südöstlicher Ortsteil von Arch	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ mit verhältnismässigem Aufwand nicht machbar</li> </ul>
Anbindung Bahnhof Lengnau	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Quartiererschliessung in Lengnau südlich der Bahnlinie hat ein grösseres Potenzial</li> <li>▪ Anschlüsse in Lengnau Bahnhof (v.a. Richtung Lengnaumoos interessant) und Fernverkehrsanschlüsse in Grenchen Süd nicht mit verhältnismässigem Aufwand kombinierbar</li> <li>▪ Anbindung Lengnau Bahnhof mit Kursen nach Biel nicht möglich, da Anschluss Grenchen Nord gesetzt und eine direkte Linienführung erforderlich ist, um auf zusätzliche Eilkurse verzichten zu können.</li> </ul>
Anbindung Bahnhof Pieterlen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umweg für Fahrgäste ab Grenchen Nord, Lingeriz und Lengnau nach Biel</li> <li>▪ Keine Anschlüsse mit Bus an die Bahn in Pieterlen möglich, weil Anschluss Grenchen Nord gesetzt</li> </ul>
Anbindung Meinisberg	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Geringes Potenzial (Erfahrungen aus Versuchsbetrieb, der wieder eingestellt wurde) im Vergleich zum Zusatzaufwand</li> </ul>

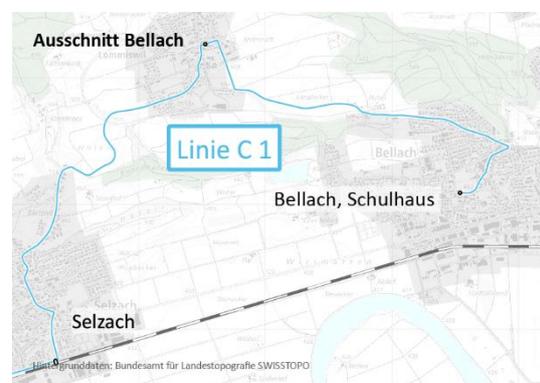
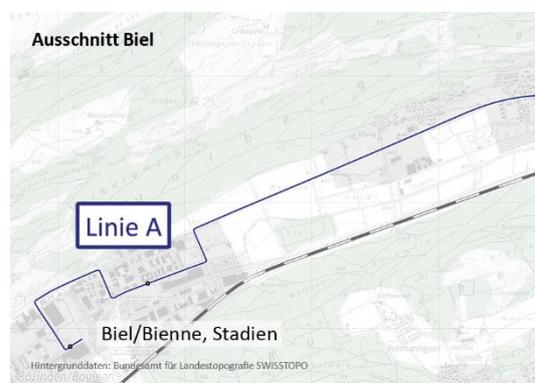
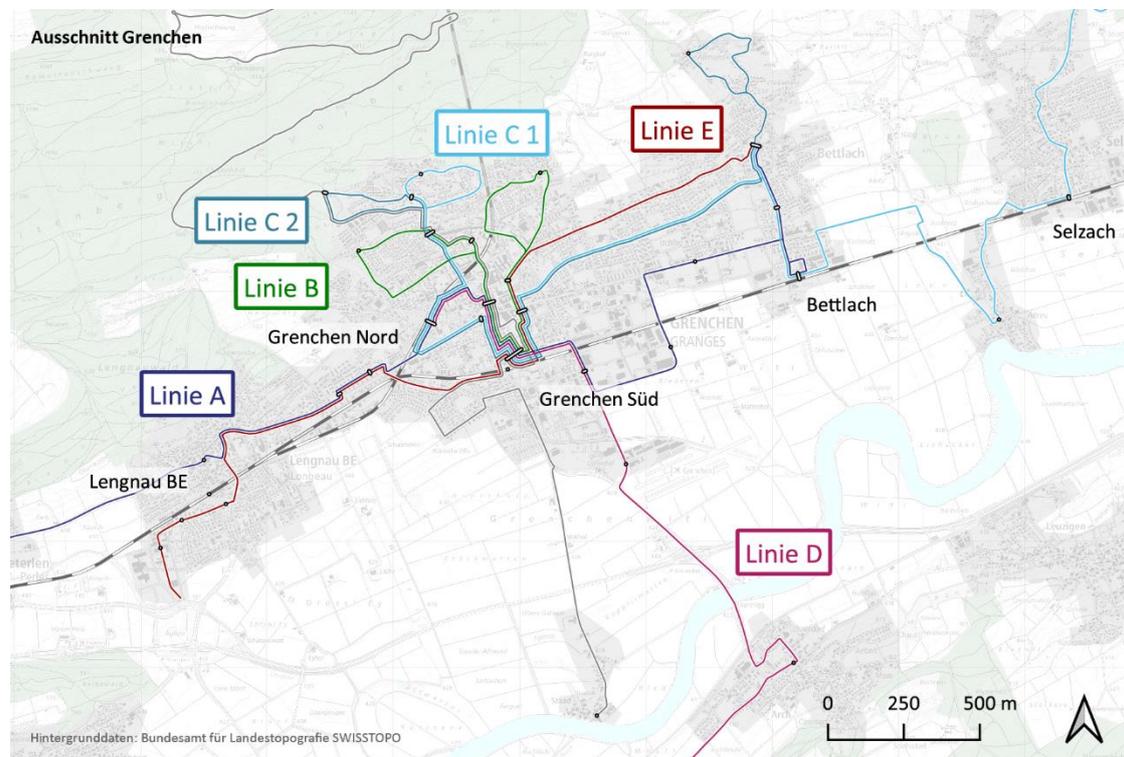
Tabelle INFRAS.

## 5. Bestkonzept 2026

### 5.1. Liniennetz

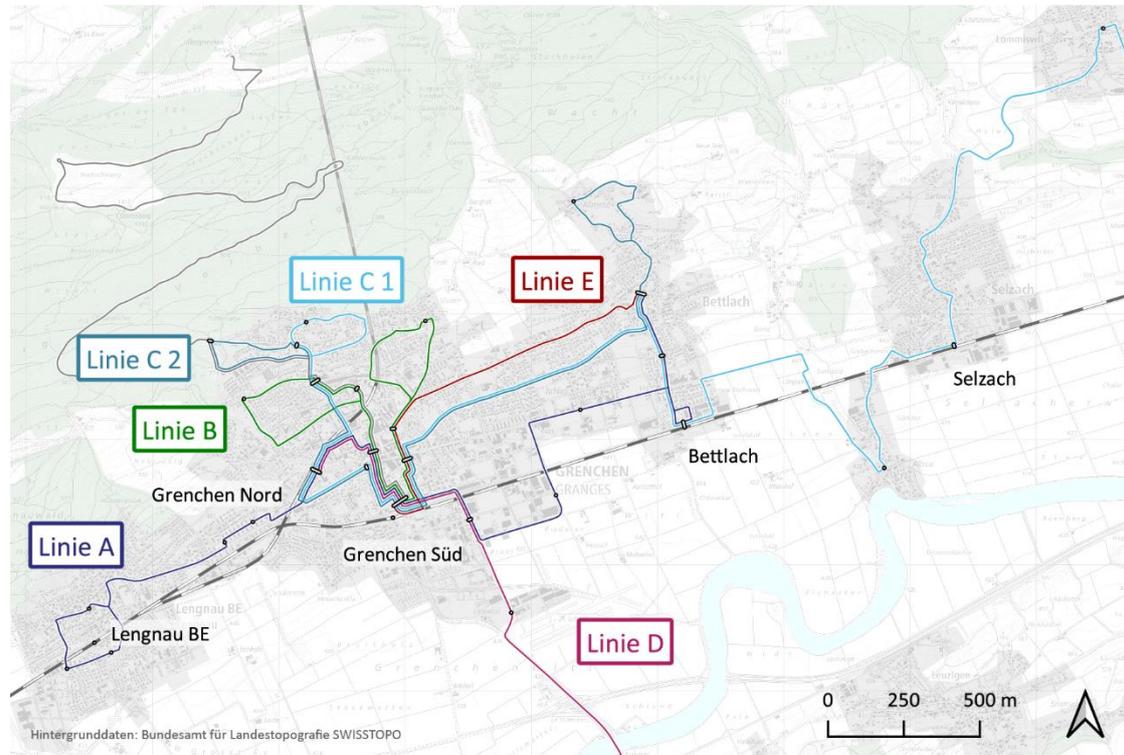
Das Bestkonzept 2026 umfasst neu fünf Durchmesserlinien. Die heutigen Linien 27 (Grenchen, Postplatz - Staad, Käserei) und 38 (Grenchen, Bahnhof Süd - Untergrenchenberg) bleiben gegenüber dem Fahrplan 2022 unverändert.

Abbildung 11: Liniennetzplan für das Angebot Hauptverkehrszeit Montag-Freitag



Grafik INFRAS. Quelle: Bundesamt für Landestopografie SWISSTOPO

Abbildung 12: Liniennetzplan für das Angebot Samstag und Nebenverkehrszeit Montag-Freitag



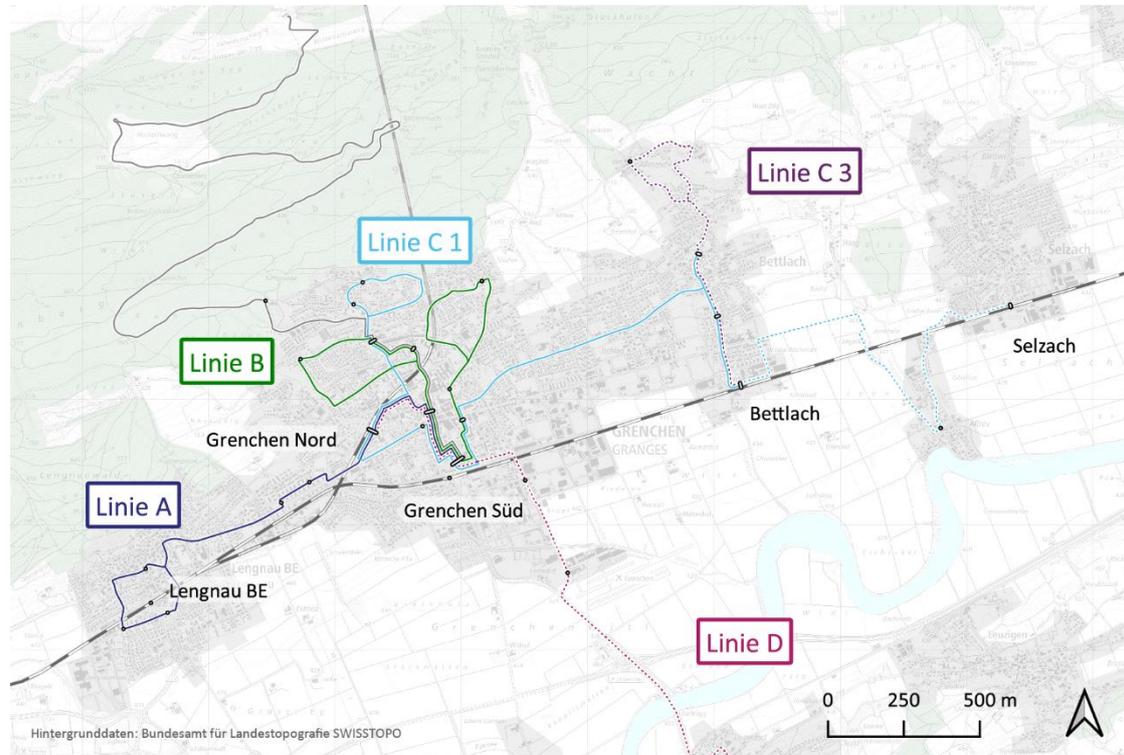
Grafik INFRAS. Quelle: Bundesamt für Landestopografie SWISSTOPO

Die Linienführung ist während der Nebenverkehrszeit von Montag bis Freitag und am Samstag identisch. Die Netzstruktur des HVZ-Angebots bleibt grösstenteils bestehen. Der Linienvorlauf wird nur bei zwei Linien angepasst:

- Linie A: Kein Betrieb zwischen Lengnau und Biel. Stattdessen Schlaufenfahrt in Lengnau via Rado, Sportplatz und Friedhof (wie heute)
- Linie E: Kein Betrieb zwischen Grenchen Süd und Lengnau

Auf der Linie D und auf dem Abschnitt Bettlach Bahnhof bis Bellach Schulhaus der Linie C wird das Taktniveau reduziert (60'-Takt).

Abbildung 13: Liniennetzplan Angebot Sonntag und Abendangebot Montag-Sonntag



- Angebot abends und sonntags
- - - - Angebot nur sonntags

Grafik INFRAS. Quelle: Bundesamt für Landestopografie SWISSTOPO

Beim Sonntags- und Abendangebot bleibt die Struktur des Netzes ebenfalls weitgehend bestehen. Die Linienführung der Linie A in Lengnau entspricht dem NVZ-Angebot. Der Linienast nach Bettlach wird aber nicht bedient. Die Linien C 2 und E entfallen vollständig. Die Busse der Linie C 1 verkehren nur bis Selzach Bahnhof. Für die Erschliessung von Bettlach Bergstrasse wird sonntags eine weitere Linie (Linie C 3) ab Bettlach Bahnhof eingeführt. Hierfür ist ein lastrichtungsabhängiger Fahrplan vorgesehen, damit die wichtigen Anschlüsse Richtung Solothurn gewährleistet sind (vormittags von Bettlach nach Solothurn, nachmittags von Solothurn nach Bettlach). Wie die Linie C 3 gibt es auch die Linie D und den Abschnitt Bettlach-Selzach der Linie C 1 nur sonntags, aber nicht beim Abendangebot.

Die Liniennetzpläne in Originalgrösse befinden sich im Annex 7. Der Fahrplan in Form einer Netzgrafik ist im Annex 8 zu finden. Die Tabellenfahrpläne liegen als separates Dokument bei.

## 5.2. Linienportraits der fünf Durchmesserlinien

<b>Linie</b>	<b>A</b>	<b>Biel, Stadien - Lengnau - Grenchen - Neckarsulm - Bettlach</b>																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
<b>Linienführung</b>	Biel, Stadien - Lengnau, Gemeindehaus - Grenchen, Karl Mathy - Grenchen Nord, Bahnhof - Grenchen, Postplatz - Grenchen Süd, Bahnhof - Grenchen, N. Wengi-Strasse - Bettlach, Bahnhof - Bettlach, Dorfplatz																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
<b>Infrastruktur</b> (Vollständige Liste im Annex 9)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zusammenlegen der Haltestellen Sonnmatt und Lingeriz 91 in der Verbindungsstrasse Bielstrasse - Karl Mathy-Strasse</li> <li>▪ Neue Haltestelle auf der Solothurnstrasse im Bereich Einmündung "Am Rain" in Pieterlen</li> <li>▪ Busbevorzugung am Knoten Flughafenstrasse/Neckarsulmstrasse</li> <li>▪ Ergänzen einseitig bestehender Haltestellen im Gebiet Neckarsulm sowie in Lengnau mit Kanten für die Gegenrichtung</li> <li>▪ Umgestaltung Bahnhofplatz/Busbahnhof Grenchen Süd gemäss Ausführungsprojekt</li> </ul>																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
<b>Angebotsniveau</b>	<table border="1"> <thead> <tr> <th><b>Betriebszeiten Mo-Fr</b></th> <th>05</th><th>06</th><th>07</th><th>08</th><th>09</th><th>10</th><th>11</th><th>12</th><th>13</th><th>14</th><th>15</th><th>16</th><th>17</th><th>18</th><th>19</th><th>20</th><th>21</th><th>22</th><th>23</th><th>00</th><th>01</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Biel - Lengnau</td> <td></td><td></td><td>30'</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Lengnau - Grenchen Sonnmatt</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Grenchen Sonnmatt - Grenchen Nord</td> <td></td><td></td><td>10/20'</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Grenchen Nord - Grenchen Süd</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Grenchen Süd - Bettlach Bahnhof</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Bettlach Bahnhof - Bettlach Dorfplatz</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th><b>Betriebszeiten Samstag</b></th> <th>05</th><th>06</th><th>07</th><th>08</th><th>09</th><th>10</th><th>11</th><th>12</th><th>13</th><th>14</th><th>15</th><th>16</th><th>17</th><th>18</th><th>19</th><th>20</th><th>21</th><th>22</th><th>23</th><th>00</th><th>01</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Biel - Lengnau</td> <td></td><td></td><td>30'</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Lengnau - Grenchen Sonnmatt</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Grenchen Sonnmatt - Grenchen Nord</td> <td></td><td></td><td>10/20'</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Grenchen Nord - Grenchen Süd</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Grenchen Süd - Bettlach Bahnhof</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Bettlach Bahnhof - Bettlach Dorfplatz</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th><b>Betriebszeiten Sonntag</b></th> <th>05</th><th>06</th><th>07</th><th>08</th><th>09</th><th>10</th><th>11</th><th>12</th><th>13</th><th>14</th><th>15</th><th>16</th><th>17</th><th>18</th><th>19</th><th>20</th><th>21</th><th>22</th><th>23</th><th>00</th><th>01</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Biel - Lengnau</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Lengnau - Grenchen Sonnmatt</td> <td></td><td></td><td>30'</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Grenchen Sonnmatt - Grenchen Nord</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Grenchen Nord - Grenchen Süd</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Grenchen Süd - Bettlach Bahnhof</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Bettlach Bahnhof - Bettlach Dorfplatz</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </tbody> </table>		<b>Betriebszeiten Mo-Fr</b>	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00	01	Biel - Lengnau			30'																				Lengnau - Grenchen Sonnmatt																							Grenchen Sonnmatt - Grenchen Nord			10/20'																				Grenchen Nord - Grenchen Süd																							Grenchen Süd - Bettlach Bahnhof																							Bettlach Bahnhof - Bettlach Dorfplatz																							<b>Betriebszeiten Samstag</b>	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00	01	Biel - Lengnau			30'																				Lengnau - Grenchen Sonnmatt																							Grenchen Sonnmatt - Grenchen Nord			10/20'																				Grenchen Nord - Grenchen Süd																							Grenchen Süd - Bettlach Bahnhof																							Bettlach Bahnhof - Bettlach Dorfplatz																							<b>Betriebszeiten Sonntag</b>	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00	01	Biel - Lengnau																							Lengnau - Grenchen Sonnmatt			30'																				Grenchen Sonnmatt - Grenchen Nord																							Grenchen Nord - Grenchen Süd																							Grenchen Süd - Bettlach Bahnhof																							Bettlach Bahnhof - Bettlach Dorfplatz																						
<b>Betriebszeiten Mo-Fr</b>	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00	01																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
Biel - Lengnau			30'																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
Lengnau - Grenchen Sonnmatt																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
Grenchen Sonnmatt - Grenchen Nord			10/20'																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
Grenchen Nord - Grenchen Süd																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
Grenchen Süd - Bettlach Bahnhof																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
Bettlach Bahnhof - Bettlach Dorfplatz																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
<b>Betriebszeiten Samstag</b>	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00	01																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
Biel - Lengnau			30'																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
Lengnau - Grenchen Sonnmatt																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
Grenchen Sonnmatt - Grenchen Nord			10/20'																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
Grenchen Nord - Grenchen Süd																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
Grenchen Süd - Bettlach Bahnhof																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
Bettlach Bahnhof - Bettlach Dorfplatz																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
<b>Betriebszeiten Sonntag</b>	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00	01																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
Biel - Lengnau																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
Lengnau - Grenchen Sonnmatt			30'																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
Grenchen Sonnmatt - Grenchen Nord																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
Grenchen Nord - Grenchen Süd																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
Grenchen Süd - Bettlach Bahnhof																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
Bettlach Bahnhof - Bettlach Dorfplatz																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
<b>Fahrzeugeinsatz</b>	Gelenkbus, Standardbus																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
<b>Bahnanschlüsse</b> Grenchen Süd	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Linienast Lengnau: Fernverkehr v/n Biel v/n Solothurn (Lange Umsteigezeit von 17')</li> <li>Regionalverkehr v/n Solothurn und v/n Biel</li> <li>▪ Linienast Bettlach: Fernverkehr v/n Biel und v/n Solothurn</li> <li>Regionalverkehr v/n Biel und v/n Solothurn</li> </ul>																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
<b>Bahnanschlüsse</b> Grenchen Nord	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beide Linienäste: Fernverkehr v/n Biel und v/n Basel</li> </ul>																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
<b>Bahnanschlüsse</b> Lengnau	nicht direkt bedient, keine Anschlüsse																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
<b>Bahnanschlüsse</b> Bettlach	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Linienast Dorfplatz: Regionalverkehr v/n Solothurn</li> <li>▪ Linienast Neckarsulm: Regionalverkehr v/n Biel und v/n Solothurn</li> </ul>																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	

**Linie** B **Veilchenstrasse - Grenchen Süd - Gummenweg**

**Linienführung** Grenchen, Gummenweg - Grenchen Süd, Bahnhof - Grenchen, Postplatz - Grenchen, Oele - Grenchen, Veilchenstrasse

**Infrastruktur** ■ Umgestaltung Bahnhofplatz/Busbahnhof Grenchen Süd gemäss Ausführungsprojekt  
(Vollständige Liste im Annex 9)

Angebotsniveau	Betriebszeiten Mo-Fr	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00	01
	Veilchenstrasse - Grenchen Süd		15'															30'				
	Grenchen Süd - Gummenweg																					
	<b>Betriebszeiten Samstag</b>	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00	01
	Veilchenstrasse - Grenchen Süd		15'															30'				
	Grenchen Süd - Gummenweg																					
	<b>Betriebszeiten Sonntag</b>	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00	01
	Veilchenstrasse - Grenchen Süd			30'																		
	Grenchen Süd - Gummenweg																					

**Fahrzeugeinsatz** Standardbus

**Bahnanschlüsse** ■ Beide Linienäste:  
Grenchen Süd Fernverkehr v/n Biel und v/n Solothurn  
Regionalverkehr v/n Biel und v/n Solothurn

**Linie** C 1 **Grenchen, Fichtenweg - Bellach, Schulhaus**  
C 2 **Grenchen, Holzerhütte - Bettlach, Bergstrasse**

- Linienführung**
- C 1: Grenchen, Fichtenweg - Grenchen Nord, Bahnhof - Grenchen, Postplatz Süd - Grenchen Süd, Bahnhof - Bettlach, Dorfplatz - Bettlach, Bahnhof - Altreu, Info Zentrum Witi - Selzach, Bahnhof - Lommiswil, Kirche - Bellach, Schulhaus
  - C 2: Grenchen, Holzerhütte - Grenchen Nord, Bahnhof - Grenchen, Postplatz Süd - Grenchen Süd, Bahnhof - Bettlach, Dorfplatz - Bettlach, Bergstrasse

- Infrastruktur**  
(Vollständige Liste im Annex 9)
- Verschieben der Haltekante Grenchen Flurstrasse Nord Richtung Grenchen auf die Bettlachstrasse
  - Ergänzen einseitig bestehender Haltestellen in Bettlach mit Haltekanten für die Gegenrichtung
  - Aufheben der Haltestelle Grenchen Grubenweg (Haltestelle in steilem Strassenabschnitt und Wegfall führt kaum zu einer schlechteren Erschliessungsqualität, Haltestelle Grenchen Holzerhütte als Alternative)
  - Aufheben der Haltestelle Grenchen Allmend (Haltestelle am Waldrand erschliesst kaum Siedlungsgebiet und weist tiefe Frequenzen auf, Haltestelle Grenchen Standweg als Alternative)
  - Umgestaltung Bahnhofplatz/Busbahnhof Grenchen Süd gemäss Ausführungsprojekt

**Angebotsniveau**

Betriebszeiten Mo-Fr	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00	01	
Holzerhütte - Schmelzirain		30'																				
Fichtenweg - Schmelzirain																						
Schmelzirain - Grenchen Süd		15'																				
Grenchen Süd - Bettlach Dorfplatz																						
Bettlach Dorfplatz - Bergstrasse																						
Bettlach Dorfplatz - Bettlach Bahnhof																						
Bettlach Bahnhof - Selzach Bahnhof					60'																	
Selzach Bahnhof - Lommiswil Kirche																						
Lommiswil Kirche - Bellach Schulhaus																						

Betriebszeiten Samstag	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00	01	
Holzerhütte - Schmelzirain		30'																				
Fichtenweg - Schmelzirain																						
Schmelzirain - Grenchen Süd		15'																				
Grenchen Süd - Bettlach Dorfplatz																						
Bettlach Dorfplatz - Bergstrasse																						
Bettlach Dorfplatz - Bettlach Bahnhof																						
Bettlach Bahnhof - Selzach Bahnhof					60'																	
Selzach Bahnhof - Lommiswil Kirche																						
Lommiswil Kirche - Bellach Schulhaus																						

Betriebszeiten Sonntag	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00	01	
Holzerhütte - Schmelzirain																						
Fichtenweg - Schmelzirain			30'																			
Schmelzirain - Grenchen Süd																						
Grenchen Süd - Bettlach Dorfplatz																						
Bettlach Dorfplatz - Bergstrasse																						
Bettlach Dorfplatz - Bettlach Bahnhof																						
Bettlach Bahnhof - Selzach Bahnhof					60'																	
Selzach Bahnhof - Lommiswil Kirche																						
Lommiswil Kirche - Bellach Schulhaus																						

- Fahrzeugeinsatz** Standardbus
- 
- Bahnanschlüsse**
- Grenchen Süd** ▪ Beide Linienäste:  
Fernverkehr v/n Biel und v/n Solothurn  
Regionalverkehr v/n Biel und v/n Solothurn
- 
- Bahnanschlüsse**
- Grenchen Nord** ▪ Beide Linienäste:  
Fernverkehr v/n Biel und v/n Basel
- 
- Bahnanschlüsse**
- Bettlach** ▪ Beide Linienäste  
Regionalverkehr v/n Biel
- 
- Bahnanschlüsse**
- Selzach** ▪ Beide Linienäste  
Regionalverkehr v/n Solothurn

**Linie D Grenchen - Arch - Rüti bei Büren - Büren an der Aare**

**Linienführung** Grenchen Nord, Bahnhof - Grenchen Süd, Bahnhof - Grenchen, Flughafen - Arch, Arche - Rüti b. Büren, Hauptstrasse - Büren a. d. Aare, Gehweg

**Infrastruktur** (Vollständige Liste im Annex 9)

- Busspur Flughafenstrasse
- Busbevorzugung am Knoten Flughafenstrasse/Neckarsulmstrasse
- Umgestaltung Bahnhofplatz/Busbahnhof Grenchen Süd gemäss Ausführungsprojekt

Angebotsniveau	Betriebszeiten Mo-Fr	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00	01
	Grenchen Nord - Grenchen Süd		30'		60'																	
	Grenchen Süd - Büren an der Aare																					
	<b>Betriebszeiten Samstag</b>	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00	01
	Grenchen Nord - Grenchen Süd			60'																		
	Grenchen Süd - Büren an der Aare																					
	<b>Betriebszeiten Sonntag</b>	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00	01
	Grenchen Nord - Grenchen Süd			60'																		
	Grenchen Süd - Büren an der Aare																					

**Fahrzeugeinsatz** Standardbus

**Bahnanschlüsse** Grenchen Süd

- Linienast Grenchen Nord: Regionalverkehr v/n Biel
- Linienast Büren: Fernverkehr v/n Solothurn Regionalverkehr v/n Biel

**Bahnanschlüsse** Grenchen Nord

- Fernverkehr v/n Biel und v/n Basel

**Linie E Bettlach, Dorfplatz - Grenchen Süd - Lengnau, Industrie Süd**

**Linienführung** Bettlach, Dorfplatz - Grenchen, Jurastrasse - Grenchen Süd, Bahnhof - Grenchen, Schlachthaus - Lengnau, Friedhof - Lengnau, Industrie Süd

**Infrastruktur** (Vollständige Liste im Annex 9)

- Neue Haltestelle im Lengnaumoos südlich von Lengnau Industrie
- Ergänzen einseitig bestehender Haltestellen in Lengnau mit Haltekanten für die Gegenrichtung
- Umgestaltung Bahnhofplatz/Busbahnhof Grenchen Süd gemäss Ausführungsprojekt

Angebotsniveau	Betriebszeiten Mo-Fr	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00	01
	Bettlach Dorfplatz - Grenchen Süd		30'																			
	Grenchen Süd - Lengnau Industrie Süd																					
	<b>Betriebszeiten Samstag</b>	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00	01
	Bettlach Dorfplatz - Grenchen Süd			30'																		
	Grenchen Süd - Lengnau Industrie Süd																					
	<b>Betriebszeiten Sonntag</b>	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00	01
	Bettlach Dorfplatz - Grenchen Süd																					
	Grenchen Süd - Lengnau Industrie Süd																					

**Fahrzeugeinsatz** Standardbus

**Bahnanschlüsse** Grenchen Süd

- Beide Linienäste Fernverkehr v/n Solothurn Regionalverkehr v/n Biel

## 5.3. Optionen

### Erschliessung Friedhof in Grenchen

In der Bestvariante ist keine Bedienung der Haltestelle Friedhof in Grenchen vorgesehen. Die Linie A verkehrt über die Nordbahnhofstrasse und die Bielstrasse nach Lingeriz.

Bei der Option führt die Linie A über die Schützen- und Friedhofstrasse und bedient zwischen Bürgerhaus und Karl Mathy die Haltestellen Bahnhof Nord Eterna, Friedhof und Simplon. Die Haltestelle Friedhof ist mit durchschnittlich 77 EinsteigerInnen werktags im Jahr 2019<sup>3</sup> gut frequentiert. Als Folge der geänderten Linienführung kann die Haltestelle Grenchen Nord Bahnhof nicht bedient werden, was zu längeren Umsteigewegen zwischen Bahn und Bus führt. Um diesen Nachteil möglichst zu minimieren, ist eine klare Personenlenkung zwischen dem Bahnhof und der Haltestelle Bahnhof Nord Eterna erforderlich.

Abbildung 14: Liniennetzplan Linie A Option Bedienung Haltestelle Friedhof



Grafik INFRAS. Quelle: Bundesamt für Landestopografie SWISSTOPO

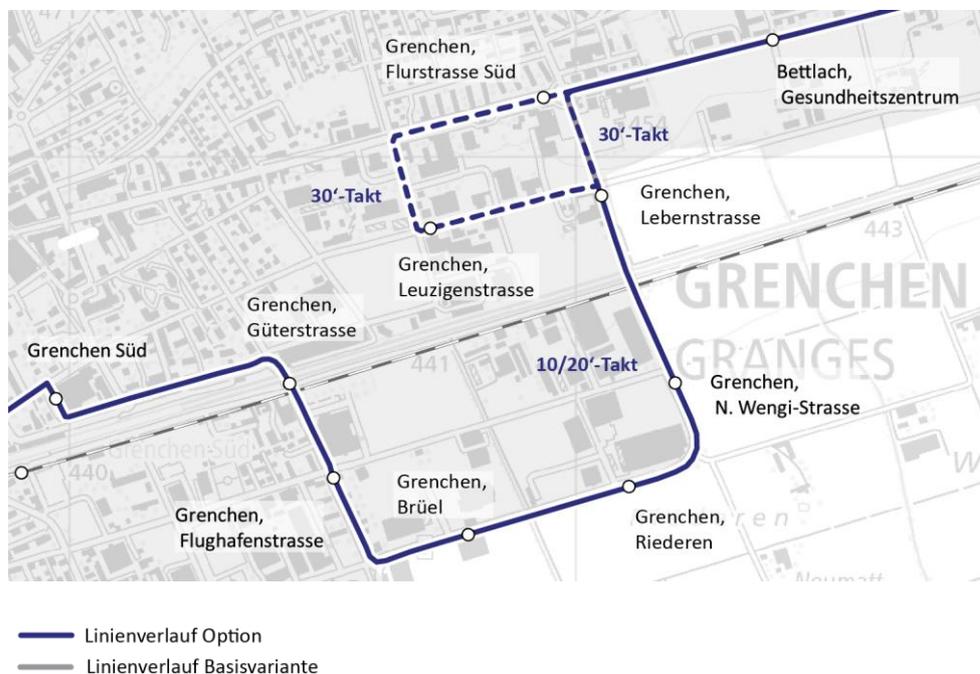
<sup>3</sup> Fahrgastzahlen des Fahrplanjahrs 2019

### Erschliessung Flurstrasse Süd/Leuzigenstrasse

Die Haltestelle Grenchen Flurstrasse Süd wurde kürzlich saniert und barrierefrei ausgebaut. Mit der Linienführung der Bestvariante ist eine Erschliessung der Flurstrasse Süd möglich, jedoch müssen dazu neue Haltekanten-Takt auf der Neckarsulmstrasse oder der Solothurnstrasse östlich des Kreisels realisiert werden.

Optional ist eine alternierende Linienführung möglich. Die Busse können halbstündlich via Lebern- und Leuzigenstrasse verkehren und bedienen die heutigen Haltestellen Leuzigenstrasse und Flurstrasse Süd. Da sich die Fahrzeit bei der geänderten Linienführung um rund 2 Minuten verlängert, ist diese nur mit den Kursen zwischen Grenchen Sonnmatt und Bettlach Dorfplatz fahrbar. Bei den Kursen zwischen Biel Stadien/Lengnau Sportplatz und Bettlach Bahnhof sollte die Ausgleichszeit am Liniende nicht reduziert werden. Der grösste Nachteil dieser Option liegt in der Verständlichkeit des Netzes. Eine alternierende Linienführung ist für die Fahrgäste weniger gut merkbar. Zudem wird die Haltestelle Flurstrasse Süd nur halbstündlich bedient und die Fahrzeit zwischen Bettlach und dem Entwicklungsschwerpunkt Neckarsulm verlängert sich um 2 Minuten.

Abbildung 15: Liniennetzplan Linie A Option Leuzigenstrasse/Flurstrasse Süd



Grafik INFRAS. Quelle: Bundesamt für Landestopografie SWISSTOPO

### **Halbstudentakt Neckarsulm in Bettlach**

Die Arbeitszone Neckarsulm ist in Bettlach noch wenig überbaut. Es ist deshalb denkbar, vorerst nur jeden zweiten Kurs der Linie A bis Bettlach fahren zu lassen und somit den Abschnitt auf Boden Bettlach nur im 30'-Takt zu bedienen. Die Fahrten zwischen Biel / Lengnau und Bettlach Bahnhof würden dabei nur noch zwischen Biel/Lengnau und der Haltestelle Grenchen Lebernstrasse verkehren. Die Kurse Grenchen Sonnmatt - Bettlach Dorfplatz bleiben unverändert. Eine spätere Verlängerung der Fahrten ab Grenchen Lebernstrasse bis Bettlach Bahnhof wäre bei Bedarf möglich. Konsequenz dieser Anpassung wäre eine schlechtere ÖV-Güteklasse entlang der Bielstrasse in Bettlach (D1 statt C) und der Verlust der Umsteigemöglichkeit zwischen den Linien A und C1 in Bettlach für Fahrten zwischen Selzach/Lommiswil und dem Gebiet Neckarsulm.

### **Sonntagsangebot Bettlach**

Eine mögliche Alternative zum lastrichtungsabhängigen Fahrplan auf der Linie C 3 zwischen Bettlach Bergstrasse und Bettlach Bahnhof wäre die Kürzung dieser Linie auf den Abschnitt Bahnhof bis Dorfplatz. Somit wären stündlich symmetrische Anschlüsse von und nach Solothurn möglich und die Abfahrtszeiten wären am Morgen und am Nachmittag gleich. Als negative Folge der verbesserten Anschlüsse könnte der Abschnitt Dorfplatz bis Bergstrasse den ganzen Sonntag nicht bedient werden.

### **Alternatives Abendangebot mit On-Demand-Erschliessung**

Als Alternative zu einem konventionellen Linienbetrieb mit fixer Linienführung, fixen Haltestellen und fixem Fahrplan könnte für das Abendangebot nach 20.30 Uhr der Ansatz mit einer On-Demand-Erschliessung geprüft werden, dies insbesondere dann, wenn ein klassisches ÖV-Angebot am Abend, wie im Bestkonzept vorgeschlagen, nicht finanzierbar wäre oder weitere Gebiete erschlossen werden sollen. On-Demand-Angebote sind flexibilisierte Betriebsformen zur Abdeckung von schwacher und räumlich disperser Nachfrage beispielsweise mit folgendem Konzeptansatz:

- Fahrten auf Abruf
- Kein Fahrplan/keine festgelegten Abfahrtszeiten
- Keine fixen Linien
- Definiertes Haltestellennetz
- Einsatz von Kleinfahrzeugen

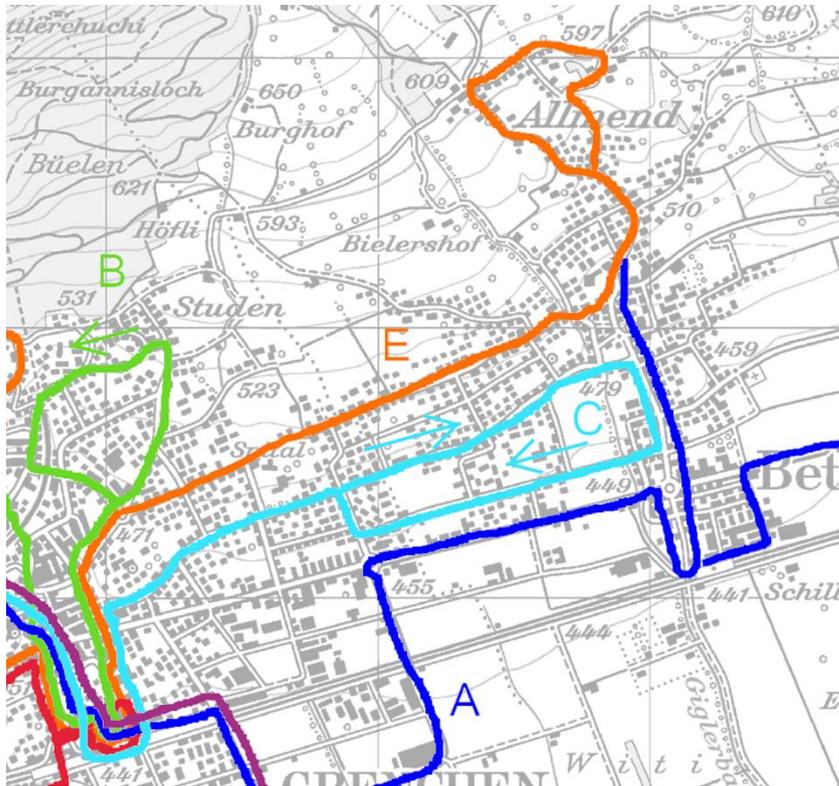
Entsprechende Angebote werden beispielsweise in Herzogenbuchsee (mybuxi) oder in Wil SG (SALÜ) betrieben. Ziel müsste sein, mit weniger Aufwand ein grösseres Gebiet zu erschliessen.

Um ein On-Demand-Angebot erfolgreich betreiben zu können, müssen bestimmte Voraussetzungen vor Ort gegeben sein. Zentral ist, dass das Angebot zu Grenzkosten betrieben werden kann. Wenn das Personal während der ganzen Betriebszeit auf Abruf bereitstehen muss und die Kosten vollständig zu Lasten des On-Demand-Angebots gehen oder Fahrzeuge einzig dafür beschafft werden müssen, kann das Angebot kaum wirtschaftlich betrieben werden. Für eine erfolgreiche Einführung müsste ein geeigneter Betreiber (z.B. Taxiunternehmen) vorhanden sein. In der Regel kann ein vorhandenes, funktionierendes Angebot nicht eins zu eins auf ein neues Gebiet übertragen werden. Die entsprechenden Voraussetzungen und Möglichkeiten für den Raum Grenchen wären im Detail zu prüfen. Ohne Nachweis einer ausreichenden Wirtschaftlichkeit kann ein solches Angebot nicht zur Umsetzung empfohlen werden. Das On-Demand-Angebot müsste dabei den «klassischen» ÖV in Randzeiten komplett ersetzen können, da ein paralleler Betrieb von zwei Systemen nicht zur Diskussion steht.

#### **Rückfallebene Bedienung Diebold Schilling-Strasse**

Die Bestvariante sieht keine Bedienung der Haltestellen entlang der Diebold Schilling-Strasse resp. Ringstrasse zwischen Grenchen und Bettlach vor. Aufgrund von Bedenken seitens der Gemeinde Bettlach und der Stadt Grenchen ist untenstehend eine Rückfallebene skizziert. Diese sieht vor, die Linien C 1 und C 2 durch einen Rundkurs ähnlich der heutigen Linien 24 und 25 zu ersetzen. Dadurch müssen neue Lösungen für die Linienäste Lommiswil - Bellach und Bettlach Allmend gefunden werden. Der Ast Lommiswil - Bellach muss dabei mit der Linie A durchgebunden werden. Zwischen Bettlach und Bellach ergeben sich dadurch keine Änderungen gegenüber der Bestvariante. Bettlach Allmend muss mit der Linie E via Jurastrasse erschlossen werden.

Abbildung 16: Skizze Liniennetz HVZ Rückfallebene Bedienung Diebold Schilling-Strasse



Quelle: AVT Kanton Solothurn

Mit dieser Lösung könnten die Haltestellen Bettlach Buchenweg, Bettlach Ischlag und Grenchen Ringstrasse weiterhin bedient werden. Konsequenz wären allerdings zwei Busachsen mit vier Verbindungen pro Stunde in einem Abstand von nur 150 m. Eine Reduktion des Angebots auf der Bielstrasse ist hier nicht möglich, da die betroffenen Fahrten weiter nach Lommiswil - Bellach verkehren. Zusätzlich sind folgende Nachteile im Vergleich mit der Bestvariante zu beachten:

- Die Fahrplanstabilität wird gegenüber der Bestvariante schlechter: Die lange Linie von Biel wird weiter verlängert und der Fahrzeugumlauf der Linie E wird mit Verlängerung in die Allmend relativ knapp.
- Der 15'-Takt für den Dorfplatz Bettlach entfällt
- Die Anschlüsse von/nach Biel am Bahnhof Bettlach für das Dorfzentrum von Bettlach entfallen
- Die Verbindungen zwischen dem westlichen Teil von Bettlach und dem Dorfzentrum funktionieren weiterhin nur in eine Richtung.

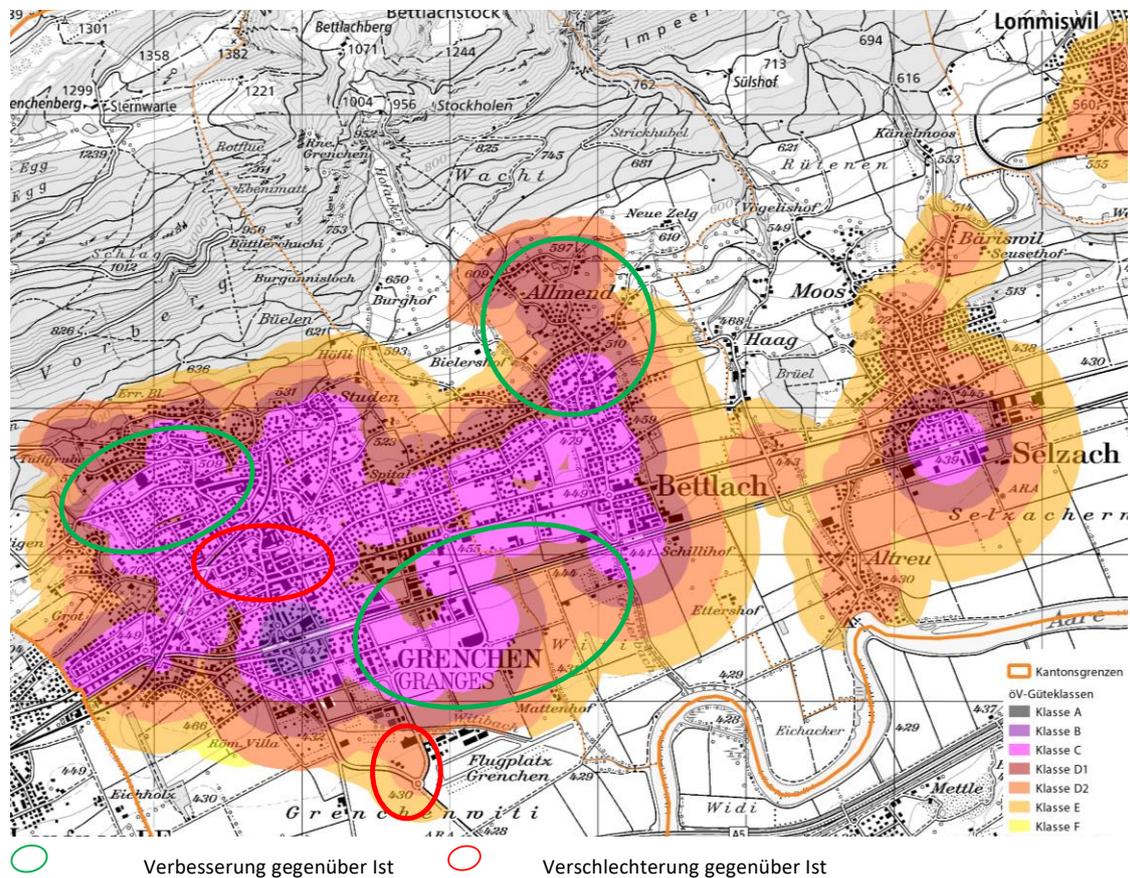
Sollte sich aufgrund der Mitwirkung zeigen, dass die Erschliessung Diebold Schilling-Strasse höher gewichtet wird als die obigen Nachteile, müsste die Rückfallebene detailliert ausgearbeitet werden und die Auswirkungen konkretisiert werden.

## 5.4. Auswirkung auf die Erschliessungsgüte

### **Gemeinden im Kanton Solothurn**

Wie die Abbildung 17 zeigt, weist der Kernbereich der Agglomeration Grenchen praktisch flächendeckend eine sehr gute Erschliessung gemäss Güteklasse C (mindestens 15-Minutentakt bzw. 4 Verbindungen pro Stunde) auf. Von einer gegenüber heute verbesserten Erschliessungsgüte profitieren insbesondere die Wohngebiete Weinberg/Halden im Nordwesten von Grenchen sowie das Gebiet rund um den Dorfplatz und auch die Allmend in Bettlach. Zudem wird auch das Entwicklungsgebiet Neckarsulm deutlich besser erschlossen. Etwas schlechter gegenüber heute ist die Güteklasse im Raum Postplatz im Zentrum von Grenchen (neu Güteklasse C, heute B); dieser Nachteil ist jedoch insofern zu relativieren, als die heutige Erschliessungsgüte durch eine grössere zeitliche Versetzung der überlagerten Linien gegenüber dem neuen Konzept herrührt. Beim Konzept stehen die Anschlüsse an den Bahnknoten im Vordergrund, wodurch die Fahrzeuge der verschiedenen Linien weniger zeitlich versetzt verkehren. In Selzach und Lommiswil bleibt die Erschliessungsgüte mit dem neuen Konzept unverändert.

Abbildung 17: Erschliessungsgüte mit dem Buskonzept 2026 für die Solothurner Gemeinden (Güteklassen)



Quelle: AVT Kanton Solothurn; die heutige Erschliessungsgüte ist im Annex 3 dargestellt

Wie auf der Abbildung 18 ersichtlich, profitiert mit dem neuen Konzept ein grösserer Teil der Bevölkerung und auch der Arbeitsplätze in den Solothurner Gemeinden von einem attraktiveren ÖV-Angebot. Neu sind rund 65% der Bevölkerung mit einer Güteklasse von mindestens C erschlossen, heute sind es nur 55%. Bei den Arbeitsplätzen profitieren knapp 75% von einer ÖV-Güteklasse von mindestens C, während es heute nur 57% sind.

Abbildung 18: Erschlossene Einwohner und Arbeitsplätze nach Güteklasse für die Solothurner Gemeinden

Wohnbevölkerung Grenchen [Personen]			Arbeitsplätze Grenchen [Arbeitsplätze VZÄ]		
Güteklasse	absolut	relativ	Güteklasse	absolut	relativ
A-C	14'029	+ 2'037	A-C	8'075	+ 1'800
D1-F	3'320	- 1'999	D1-F	1'384	- 1'789
keine	89	- 38	keine	102	- 11

Wohnbevölkerung Bettlach [Personen]			Arbeitsplätze Bettlach [Arbeitsplätze VZÄ]		
Güteklasse	absolut	relativ	Güteklasse	absolut	relativ
A-C	3'652	+ 589	A-C	1'608	+ 371
D1-F	1'245	- 584	D1-F	361	- 371
keine	59	- 5	keine	24	0

Wohnbevölkerung Total [Personen]			Arbeitsplätze Total [Arbeitsplätze VZÄ]		
Güteklasse	absolut	relativ	Güteklasse	absolut	relativ
A-C	17'960	+ 2'626	A-C	9'868	+ 2'171
D1-F	8'727	- 2'583	D1-F	3'246	- 2'160
keine	805	- 43	keine	302	- 11

In Selzach und Lommiswil finden keine Veränderungen statt.

Quelle AVT Kanton Solothurn; die Berechnung basieren auf der ständigen Wohnbevölkerung gemäss STATPOP 2020 bzw. bei den Arbeitsplätzen auf Vollzeitäquivalente gemäss STATENT 2019.

### Gemeinden im Kanton Bern

In den Gemeinden des Kantons Bern wird die Erschliessungsgüte beibehalten oder kann sogar leicht verbessert werden. Entlang der Linie D nach Büren gibt es keine Veränderung der räumlichen Erschliessung. Das Angebot wird lediglich durch die Taktverdichtungen am Morgen und Abend verbessert.

In Lengnau ist mit dem Konzept eine Haltestelle südlich von Lengnau Industrie vorgesehen. Damit kann die Erschliessungslücke im südlichen Teil des Entwicklungsschwerpunkts Lengnaamoos geschlossen werden.

Die direkte Linienführung der Kurse nach Biel ermöglicht eine neue Haltestelle am östlichen Siedlungsrand von Pieterlen, mit welcher das Gebiet entlang der Strasse «Am Rain» erschlossen wird. Die Haltestelle Pieterlen Bahnhof wird dafür nicht mehr bedient, was aufgrund des Bahnangebots und der Linie 73 keine negative Auswirkung auf die Erschliessungsgüte hat.

## 5.5. Auswirkungen auf die Anschlüsse

Alle Linien bzw. Linienäste haben in Grenchen Süd Bahnanschlüsse. Die Linien A, C und D haben zusätzlich Anschluss an die Bahn in Grenchen Nord (vgl. Linienportraits im Kapitel 5.2). Verbesserte (v.a. zuverlässigere) Anschlüsse existieren zudem auch am Bahnhof Bettlach Richtung Biel und Solothurn. Ein weiterer Anschluss besteht am Bahnhof Selzach für Lommiswil von und nach Solothurn.

Die Fahrpläne sind konsequent symmetrisch aufgebaut (Ausnahmen nur beim Sonntags- / Abendangebot). Somit funktionieren die Anschlüsse immer vom Bus auf die Bahn und auch in umgekehrter Reiserichtung. Die symmetrischen Fahrpläne wirken sich zudem positiv auf die businternen Anschlüsse, beispielsweise am Bahnhof Grenchen Süd oder am Postplatz, aus.

## 5.6. Auswirkungen auf den Fahrzeugbedarf

Das vorgeschlagene Bestkonzept benötigt gegenüber heute vier zusätzliche Busse. Nebst einer insgesamt verbesserten Angebotsattraktivität mit guten Bahnanschlüssen für alle Linien liegt der Nutzen dieser zusätzlichen Fahrzeuge auch bei einer deutlich verbesserten Fahrplanstabilität und damit bei zuverlässigeren Anschlüssen zwischen Bahn und Bus, aber auch Bus intern.

**Abbildung 19: Fahrzeugbedarf Bestkonzept 2026 und Veränderungen gegenüber Ist**

<b>Fahrzeugbedarf Bestkonzept</b>				
Linie	HVZ	NVZ + Sa	Abend	Sonntag
Linie A (Biel - Lengnau - Grenchen - Bettlach)	5	4	1	1
Linie B (Gummenweg - Bahnhof Süd - Veilchenstrasse)	2	2	1	1
Linie C (Fichtenweg - Bahnhof Süd - Bettlach - Bellach)	6	5	2	3
Linie D (Bahnhof Nord - Arch - Rüti - Büren)	2	1	0	1
Linie E (Lengnau - Bahnhof Süd - Jurastrasse - Bettlach Dorfplatz)	2	1	0	0
<b>Total Fahrzeuge Bestkonzept</b>	<b>17</b>	<b>13</b>	<b>4</b>	<b>6</b>
Total Fahrzeuge heute	13	10	2	4
<b>Mehrbedarf</b>	<b>+4</b>	<b>+3</b>	<b>+2</b>	<b>+2</b>

Nicht enthalten in obiger Tabelle sind die Linien 27 und 38, die unverändert weitergeführt werden

Grafik INFRAS.

## 5.7. Kostenschätzung und Auswirkung auf die Abgeltungen

### Kosten und Erlösschätzung

Die Betriebskosten (Vollkosten) für das neue Busangebot wurden basierend auf den produktiven Stunden (Zeit, in der ein Fahrzeug auf einer Linie im Einsatz ist) und den produktiven Kilometern (Strecke, die laut Fahrplan zurückgelegt wird) berechnet. Zudem wurde basierend auf den Nachfragezahlen 2019 (vor COVID-19) eine Erlösschätzung erstellt, welche die Angebotsveränderungen pro Haltestelle berücksichtigt. Nicht eingerechnet sind Veränderungen der Nachfrage aufgrund der Siedlungsentwicklung. Die Ergebnisse sind nachfolgend den Kosten und Erlösen 2022 gegenübergestellt:

**Tabelle 2: Gegenüberstellung Vollkosten, Erlöse und Abgeltung 2022 und 2026**

	2022	2026	Vergleich
Vollkosten	7.17 Mio. CHF	9.07 Mio. CHF	+1.90 Mio. CHF (+26%)
Erlöse	1.93 Mio. CHF	2.41 Mio. CHF	+ 0.48 Mio. CHF (+25%)
Abgeltung	5.24 Mio. CHF	6.66 Mio. CHF	+ 1.42 Mio. CHF (+27%)

Tabelle INFRAS. Quelle: AVT Kanton Solothurn

### Interpretation der Ergebnisse

Die Kosten- und Erlösschätzung zeigt eine wesentliche Steigerung des Abgeltungsbedarfs für die öffentliche Hand (+1.42 Mio. CHF pro Jahr). Um die gesteckten Ziele zur besseren Erschliessung der Entwicklungsgebiete und einer allgemeinen Steigerung der öV-Nutzung zu erreichen, sind diese Mehrkosten notwendig. Es hat sich gezeigt, dass das heute sehr effizient betriebene Netz keine Verbesserungen ohne Einsatz von mehr Ressourcen zulässt. Teilweise sind sogar mehr Fahrzeuge nötig, nur um das heutige Angebot stabilisieren zu können. Die Umsetzung eines kostenneutralen Angebots ist nicht realistisch.

Die Erlöse steigen im Vergleich zur Situation vor COVID (2019) um circa 10% an. Es ist zu erwarten, dass diese Steigerung bereits kurz nach Einführung des Konzepts erreicht werden kann. Erfahrungsgemäss ergibt sich eine weitere Steigerung der Einnahmen nach einigen Jahren Betrieb, sobald sich das neue Angebot bei den Fahrgästen etabliert hat. Die oben angegebenen Einnahmen reichen aus, um auf allen Linien die gesetzlichen Mindestanforderungen bezüglich Kostendeckungsgrad (i.d.R. 20%) zu erfüllen. Im Fall der Linien A und C 1 gelingt dies allerdings nur knapp. Sollten die Linien dereinst die gesetzlichen Vorgaben zur Kostendeckung verfehlen, wären primär folgende Reduktionen beim Angebot zu prüfen:

- Linie A: Reduktion zum 30-Minuten-Takt zwischen Grenchen Süd Bahnhof und Bettlach Bahnhof ausserhalb der Hauptverkehrszeiten. Dabei ist zu beachten, dass die Zielsetzung des

Agglomerationsprogramms, im Gebiet Neckarsulm die öV-Gütekategorie C anzubieten, verfehlt würde.

- Linie C 1: Verzicht auf 30-Minuten-Takt zwischen Bettlach Bahnhof und Bellach Schulhaus ausserhalb der für die Schülertransporte relevanten Zeiten.

## 5.8. Veränderung Gemeindebeiträge

### Ausgangslage

In den Kantonen Bern und Solothurn tragen die Einwohnergemeinden einen Anteil der ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs. Die Gemeindeanteile werden in beiden Kantonen über einen Verteilschlüssel abhängig von den Einwohnerzahlen sowie der Anzahl Haltestellenabfahrten einer Gemeinde berechnet. Detaillierte Angaben liefert die Verordnung über die Beiträge der Gemeinden an die Kosten des öffentlichen Verkehrs (BSG 762.415) im Fall des Kantons Bern und die Verordnung zur Festsetzung der Leistungen der Einwohnergemeinden an den öffentlichen Verkehr (BGS 732.21) für den Kanton Solothurn.

Mit dem neuen öV-Gesetz hat der Kanton Solothurn - bei Einhaltung von gewissen Bedingungen - zukünftig die Möglichkeit, touristische Angebot ins Grundangebot aufzunehmen. Im vorliegenden Fall betrifft dies die Linie 38 (Untergrenchenberg) sowie das Sonntagsangebot der Linie 32 nach Altreu. Die Direktbeiträge der Gemeinden an diese Linien fallen voraussichtlich weg.

### Hinweise zur Berechnung

- Grundlage für die Berechnung stellt die Abrechnung der Gemeindebeiträge für das Fahrplanjahr 2021 dar.
- Es wurden einzig die Auswirkungen der veränderten Anzahl Haltestellenabfahrten infolge des Buskonzepts berücksichtigt. Eine Erhöhung des Budgets, veränderte Einwohnerzahlen sowie weitere Projekte der Angebotsplanung oder neue/aufgehobene Haltestellen (auch in anderen Kantonsteilen) wirken sich ebenfalls auf den Gesamtbetrag sowie die Verteilung der durch die Gemeinden übernommenen ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs aus.
- Die Anzahl Haltestellenabfahrten pro Gemeinde wurde anhand der Tabellenfahrpläne in der Beilage dieses Berichts bestimmt. Änderungen nach der Mitwirkung, durch Eingaben im Fahrplanverfahren oder im Rahmen der weiteren Planung sind möglich.

Zusammengefasst lässt sich sagen, dass zum heutigen Zeitpunkt keine exakten Aussagen über die Entwicklung der Gemeindebeiträge für das Fahrplanjahr 2026 möglich sind. Die folgend angegebenen Beträge sind als Grössenordnung zu verstehen.

## Gemeindebeiträge Bestvariante

Tabelle 3: Übersicht Gemeindebeiträge der Bestvariante

Gemeinde	Gemeindebeitrag 2021	Gemeindebeitrag mit Konzept	Vergleich
Arch	CHF 144'000	CHF 160'000	+ CHF 16'000 (+11%)
Bellach	CHF 472'000	CHF 515'000 <sup>4</sup>	+ CHF 43'000 (+9%)
Bettlach	CHF 442'000	CHF 567'000	+ CHF 125'000 (+28%)
Büren an der Aare	CHF 352'000	CHF 380'000	+ CHF 28'000 (+ 8%)
Grenchen	CHF 1'891'000	CHF 1'932'000	+CHF 41'000 (+2%)
Lengnau	CHF 429'000	CHF 484'000	+ CHF 55'000 (+13%)
Lommiswil	CHF 112'000	CHF 121'000	+ CHF 9'000 (+8%)
Rüti b. Büren	CHF 72'000	CHF 78'000	+ CHF 6'000 (+8%)
Selzach	CHF 193'000	CHF 218'000	+ CHF 25'000 (+13%)

Tabelle INFRAS. Quelle: AVT Kanton Solothurn

Auf eine Angabe für die Stadt Biel und die Gemeinde Pieterlen wird verzichtet. Die Anzahl Abfahrten verändert sich in diesen Gemeinden in Folge des Buskonzepts nur marginal und der Gemeindebeitrag wird im Wesentlichen durch Linien ausserhalb des Bearbeitungsperimeters (z.B. Buslinien Verkehrsbetriebe Biel) bestimmt.

## Gemeindebeiträge Optionen

Die nachstehenden Angaben zur Veränderung der Gemeindebeiträge sind jeweils zu den Angaben in der Tabelle 3 zu addieren resp. subtrahieren.

- Die Umsetzung der Option **Erschliessung Friedhof in Grenchen** bringt eine Erhöhung des Gemeindebeitrags von Grenchen um ca. CHF 32'000 mit sich.
- Bei der Option **Erschliessung Flurstrasse Süd/Leuzigenstrasse** ist mit Mehrkosten von ca. CHF 28'000 für die Stadt Grenchen zu rechnen.
- Die Option **Halbstundentakt Neckarsulm in Bettlach** bringt eine Reduktion des Gemeindebeitrags von Bettlach um CHF 48'000 mit sich.
- Die Option **Sonntagsangebot Bettlach** hat keine Auswirkungen auf die Gemeindebeiträge, da im Kostenverteilungsschlüssel nur das Angebot von Montag bis Freitag berücksichtigt wird.

<sup>4</sup> Annahme: Die Linie C 1 bedient in Bellach alle Haltestellen zwischen Bellach Schulhaus und Bellach Hubel.

- Ein allfälliges **On-Demand-Angebot** für Randzeiten würde Anpassungen an den regelmässig verkehrenden Linien mit sich bringen. Um eine Aussage über die Gemeindebeiträge treffen zu können, müssten diese Anpassungen zuerst konkretisiert werden.
- Die **Rückfallebene Diebold Schilling-Strasse** müsste ebenfalls zuerst detailliert geplant werden. Eine verlässliche Aussage über die Gemeindebeiträge ist mit dem jetzigen Kenntnisstand nicht möglich.

## 5.9. Auswirkungen auf die Infrastruktur

Für die Umsetzung des Buskonzepts sind diverse Infrastrukturmassnahmen erforderlich. Eine zentrale Massnahme ist die Umgestaltung des Bahnhofplatzes und des Busbahnhofs am Bahnhof Grenchen Süd. Das Konzept geht hier von der Anzahl Haltekanten gemäss Ausführungsprojekt aus.

Zwei weitere wichtige Massnahmen sind eine Busbevorzugung am Knoten Flughafen- und Neckarsulmstrasse sowie eine Busspur auf der Flughafenstrasse. Diese beiden Massnahmen sind für eine hohe Zuverlässigkeit der Linie D nach Büren und auch der Linie A nach Bettlach wichtig. Die Anordnung der Busspur Flughafenstrasse sowie allfälliger anderer Massnahmen zur Busbevorzugung zwischen dem Bahnhof Süd und dem Autobahnanschluss sind in den kommenden Jahren zu konkretisieren.

Des Weiteren sind insgesamt 26 neue Haltekanten erforderlich und 32 bestehende Haltekanten entfallen. Der Grund für diese grosse Veränderung liegt bei dem strategischen Ansatz, das Angebot auf starke Achsen zu konzentrieren. Zudem führt das Aufheben von Einrichtungs-schlaufen dazu, dass einige Haltekanten für die Gegenrichtung bei bestehenden Haltestellen realisiert werden müssen und dafür andere Einrichtungshaltestellen ganz aufgehoben werden können. Bei der Erstellung von neuen oder der Sanierung von bestehenden Haltestellen ist es wichtig, den Fahrgästen angemessenen Komfort (z.B. Wetterschutz) zu bieten. Die Haltestellen sollen attraktive Zugangspunkte zum öffentlichen Verkehr darstellen.

Die Grenchenbergstrasse war in den letzten Jahren in Folge von Schäden an den Stützbauwerken mehrmals für längere Zeit gesperrt. Die Linie 38 (Untergrenchenberg) konnte in diesen Zeiten nicht verkehren. Für ein verlässliches Angebot müssen solche Unterbrüche auf ein Minimum begrenzt werden.

Eine Vollständige Liste mit allen Infrastrukturmassnahmen ist im Annex 9 zu finden.

## 5.10. Zielerreichung

**Tabelle 4: Nachweis Zielerreichung**

Ziel	Beurteilung Zielerreichung	
Attraktives, zweckmässiges und effizientes Busangebot.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hauptachsen mit Viertelstundentakt</li> <li>▪ Alle Linien bieten Anschluss an die Bahn in Grenchen Süd</li> <li>▪ Bahnhof Grenchen Nord besser ins Busnetz eingebunden.</li> <li>▪ Ausbau der räumlichen Verfügbarkeit des Abend- und Wochenendangebots</li> <li>▪ Konzentration auf Hauptachsen</li> </ul>	✓
Gut verständliches und merkbares Liniennetz und Fahrplanangebot.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Weniger Linien-Nummern und übersichtlichere Netzstruktur (alles Durchmesserlinien)</li> </ul>	✓
Gute Anbindung an das Bahnnetz.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alle Linien mit symmetrischen Bahnanschlüssen</li> <li>▪ Gute Anschlüsse in Grenchen Süd und Grenchen Nord</li> <li>▪ Verbesserter Umsteigeknoten Bahnhof Bettlach</li> </ul>	✓
Nachfrage- und potenzialgerechtes Angebot; Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete sind berücksichtigt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Angebotsausbau fokussiert auf die Potenzialgebiete (ESP Arbeiten und dichte Wohngebiete)</li> <li>▪ Erhöhung der Anzahl gut erschlossener EinwohnerInnen und Arbeitsplätze mit ÖV-Güteklassen von mindestens C (15-Minuten-Takt bzw. vier Verbindungen pro Stunde)</li> </ul>	✓
Hohe Zuverlässigkeit und Anschlussicherung unter Wahrung einer akzeptablen Produktivität.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Realistische Fahrzeiten und auf die Linien abgestimmte Wendezeiten</li> <li>▪ Mindest-Umsteigezeiten von 4 Min. eingehalten</li> <li>▪ Keine langen unproduktiven Standzeiten</li> </ul>	✓
Erhöhung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr.	<p>Voraussetzungen geschaffen, Zielerreichung im Rahmen der Erfolgskontrolle messen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mehr EinwohnerInnen und Arbeitsplätze mit besserer Erschliessung (räumlich/zeitlich)</li> <li>▪ Gute Erreichbarkeit innerhalb der Agglomeration (Durchmesserlinien und S-Bahn-Anschlüsse)</li> <li>▪ Anschlüsse an Fernverkehr in Richtung Biel, Zürich und Basel</li> </ul>	✓
Auslastung und Kostendeckung des Busangebots verbessern.	<p>Durch die Konzentration auf nachfragestarke Achsen ist von einer höheren Auslastung auszugehen. Höherer Fahrzeugbedarf bedingt deutliche Nachfragesteigerung für verbesserte Kostendeckung. Die Minimalvorgaben können eingehalten werden. Konzept schafft die Voraussetzungen für einen höheren Kostendeckungsgrad, die Zielerreichung ist im Rahmen der Erfolgskontrolle zu messen.</p>	?
Keine höhere Abgeltung.	<p>Die geschätzten zusätzlichen Verkehrserlöse vermögen die zusätzlichen Betriebskosten nicht zu decken.</p>	✗
Strasseneigentümer im Projektperimeter kennen die mittelfristige Ausgestaltung des Busnetzes und können ihre Projekte (insb. BehiG-Sanierung Haltestellen) damit abstimmen.	<p>Linienführungen und Haltestellen sind definiert</p>	✓

✓ erfüllt    ✗ nicht erfüllt    ? unsicher

Tabelle INFRAS.

## 5.11. Umsetzung

Das vorgeschlagene Buskonzept soll auf den Fahrplan 2026 integral umgesetzt werden. Eine Umsetzung in Etappen ist nicht angezeigt, da es sich um ein grundsätzlich neu konzipiertes Liniennetz mit entsprechenden Auswirkungen auf die Liniendurchbindungen und Fahrzeugumläufe handelt. Damit wird auch genügend Zeit für die Realisierung der Infrastrukturmassnahmen zur Verfügung gestellt und der zeitliche Vorlauf für die Beschaffung der zusätzlichen Fahrzeuge reicht aus. Einzig die Verdichtungskurse auf der Linie 33 (Linie D) zwischen Grenchen Süd und Büren sollen mit dem Fahrplan 2024 eingeführt werden.

## 6. Ausblick auf STEP Bahn-Ausbau schritt 2035

Der Kanton Solothurn verfolgt das Ziel, mit dem Bahnausbau schritt 2035 halbstündlich haltende Fernverkehrszüge am Bahnhof Grenchen Süd zu erhalten. Ursprünglich war die Idee, den IC 5 halbstündlich halten zu lassen. Aktuell verfolgt der Kanton eine Alternativvariante mit einer halbstündlichen Verlängerung des Interregio (voraussichtlich IR 55) nach Grenchen Süd. Die zeitliche Lage dieser ab Solothurn verlängerten IR-Züge wäre voraussichtlich sehr ähnlich wie der heutige IC 5. Im Gegenzug soll auf den IC 5-Halt vollständig verzichtet werden.

Die Umsetzung dieses Ansatzes im Fernverkehr würde keine grundlegenden Änderungen beim Liniennetz- und Fahrplankonzept bedingen. Die Anschlüsse auf den Fernverkehr in Grenchen Süd Richtung Solothurn - Zürich würden für diejenigen Linien, deren Fahrplan im Buskonzept 2026 entsprechend ausgerichtet ist, weiterhin funktionieren, jedoch neu halbstündlich statt nur stündlich. Hingegen wären in Grenchen Süd keine Fernverkehrsanschlüsse Richtung Biel und weiter Richtung Westen möglich. Für Reisen Richtung Westen gewinnt damit der Bahnhof Grenchen Nord an Bedeutung. Das vorgeschlagene Buskonzept 2026 stärkt bereits die Anbindung des Bahnhofs Grenchen Nord mit schlanken Anschlüssen auf den Fernverkehr und wird somit dieser Anforderung gerecht, ohne das Konzept grundsätzlich anpassen zu müssen.

## Annex

Annex 1	Bestehendes Liniennetz (Fahrplan 2022)
Annex 2	Netzgrafik Fahrplan 2022
Annex 3	Räumliche Erschliessung der Siedlungsgebiete
Annex 4	Heutige Siedlungsstruktur
Annex 5	Berufspendler MIV und ÖV
Annex 6	Heutige Nachfrage der Buslinien
Annex 7	Liniennetze Bestkonzept
Annex 8	Netzgrafiken Bestkonzept
Annex 9	Infrastrukturmassnahmen

**Bestehendes Liniennetz (Fahrplan 2022)**

Liniennetz BGU (Ausschnitt Region)

□ Gemeindegrenzen

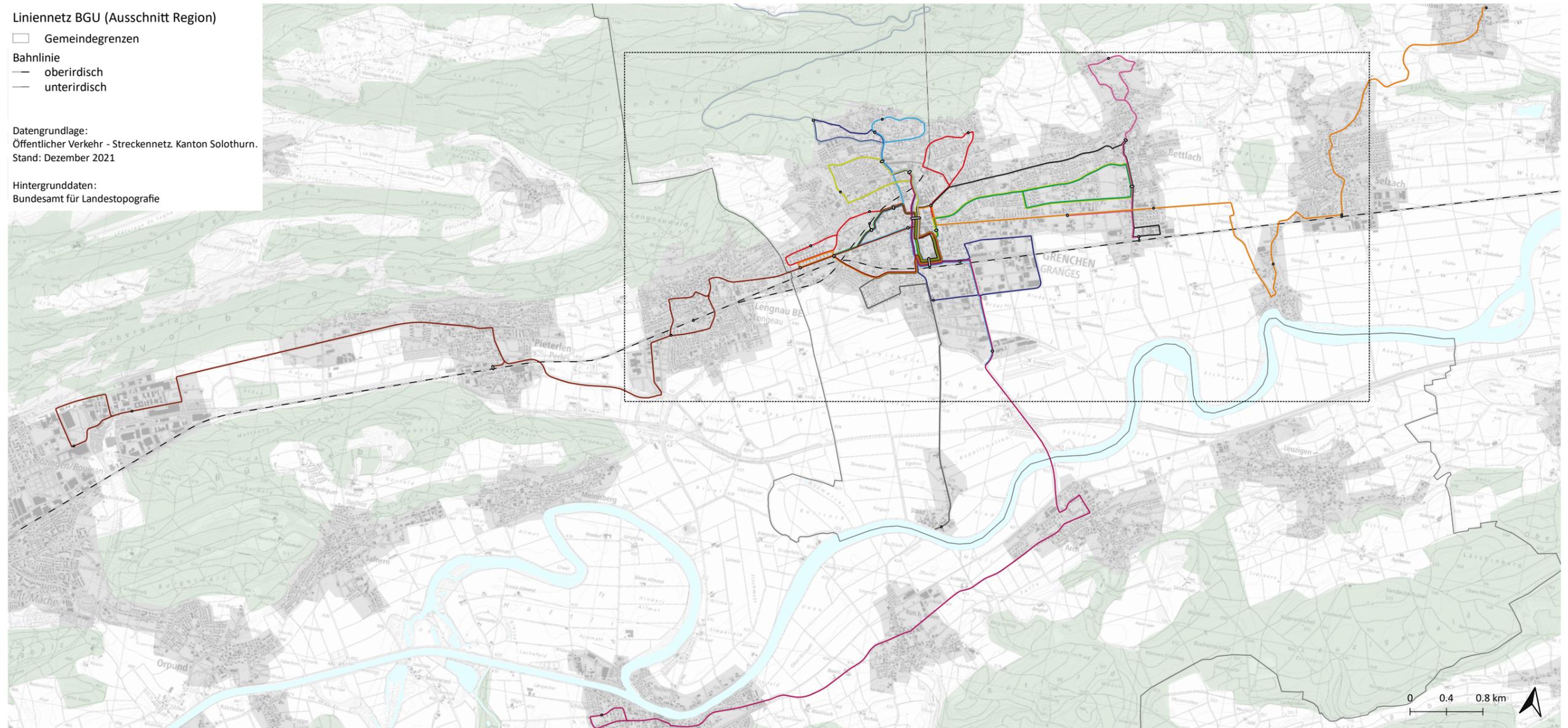
Bahnlinie

— oberirdisch

— unterirdisch

Datengrundlage:  
Öffentlicher Verkehr - Streckennetz Kanton Solothurn.  
Stand: Dezember 2021

Hintergrunddaten:  
Bundesamt für Landestopografie



Liniennetz BGU (Ausschnitt Grenchen)

□ Gemeindegrenzen

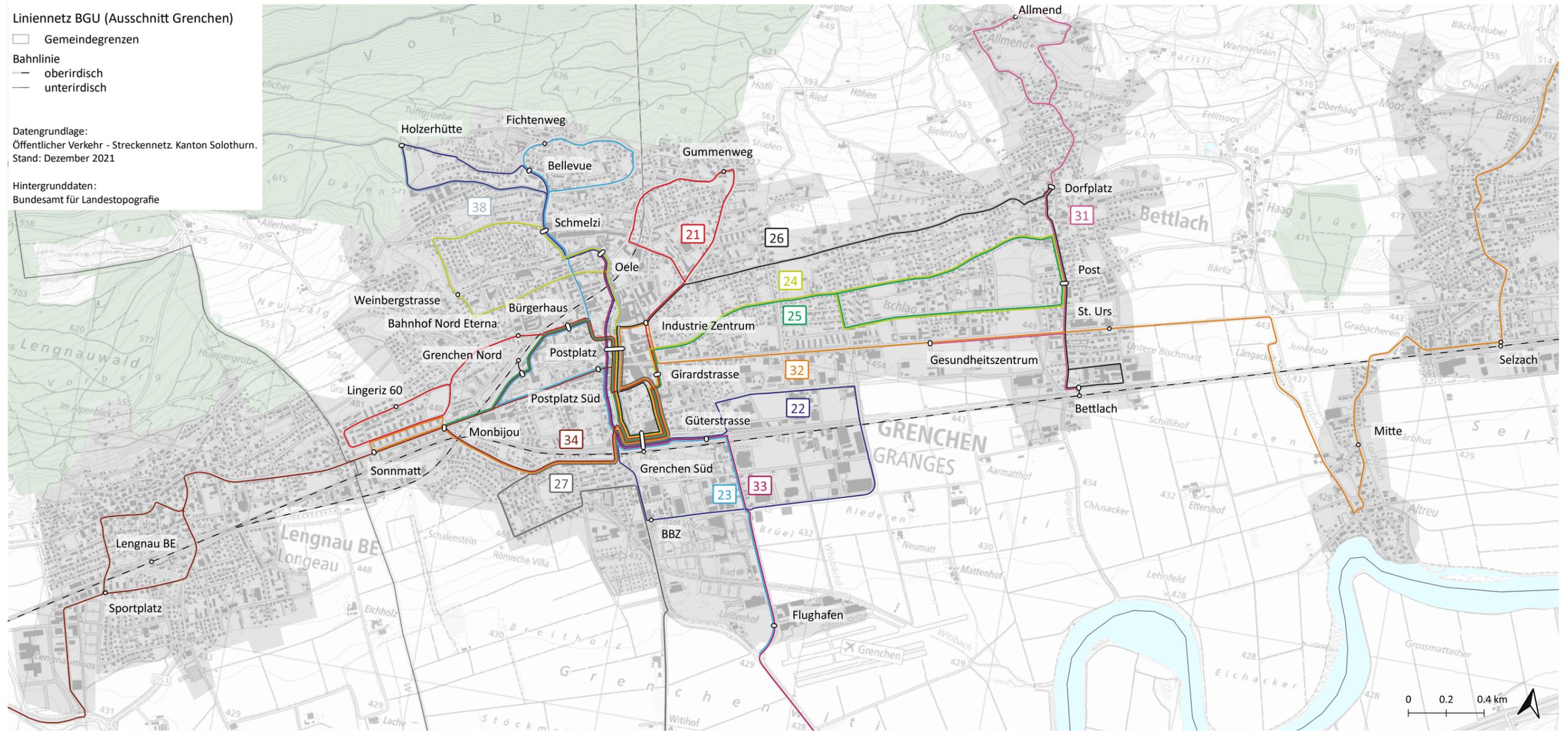
Bahnlinie

— oberirdisch

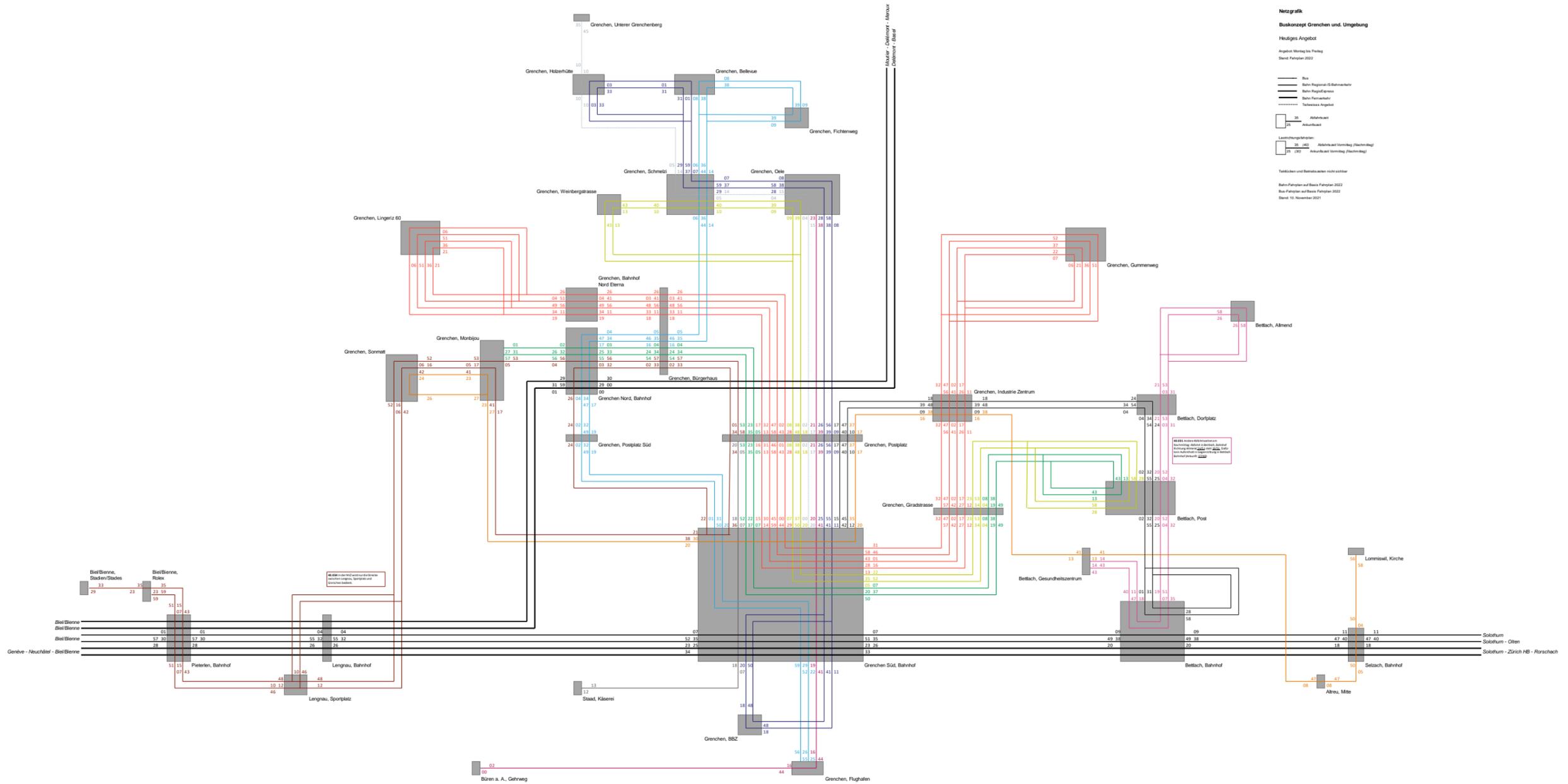
— unterirdisch

Datengrundlage:  
Öffentlicher Verkehr - Streckennetz. Kanton Solothurn.  
Stand: Dezember 2021

Hintergrunddaten:  
Bundesamt für Landestopografie

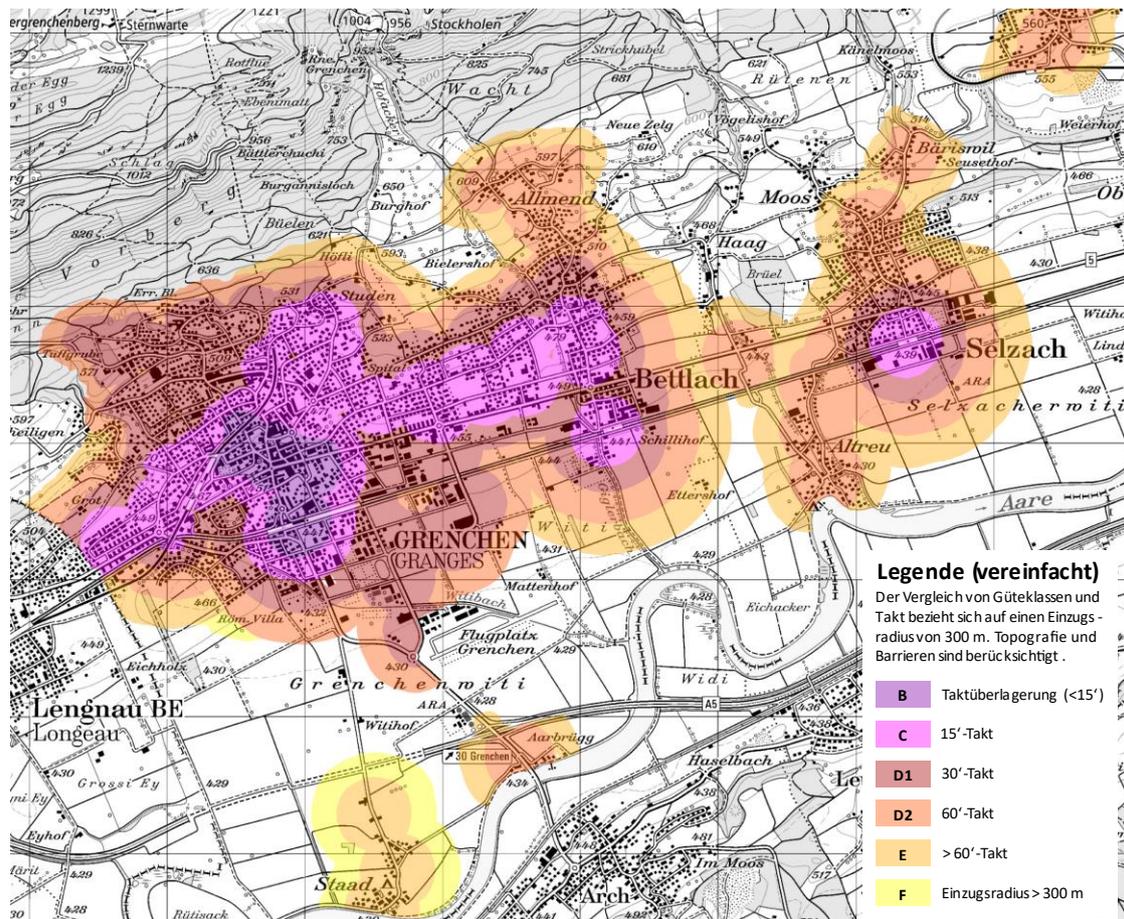


# Netzgrafik Fahrplan 2022



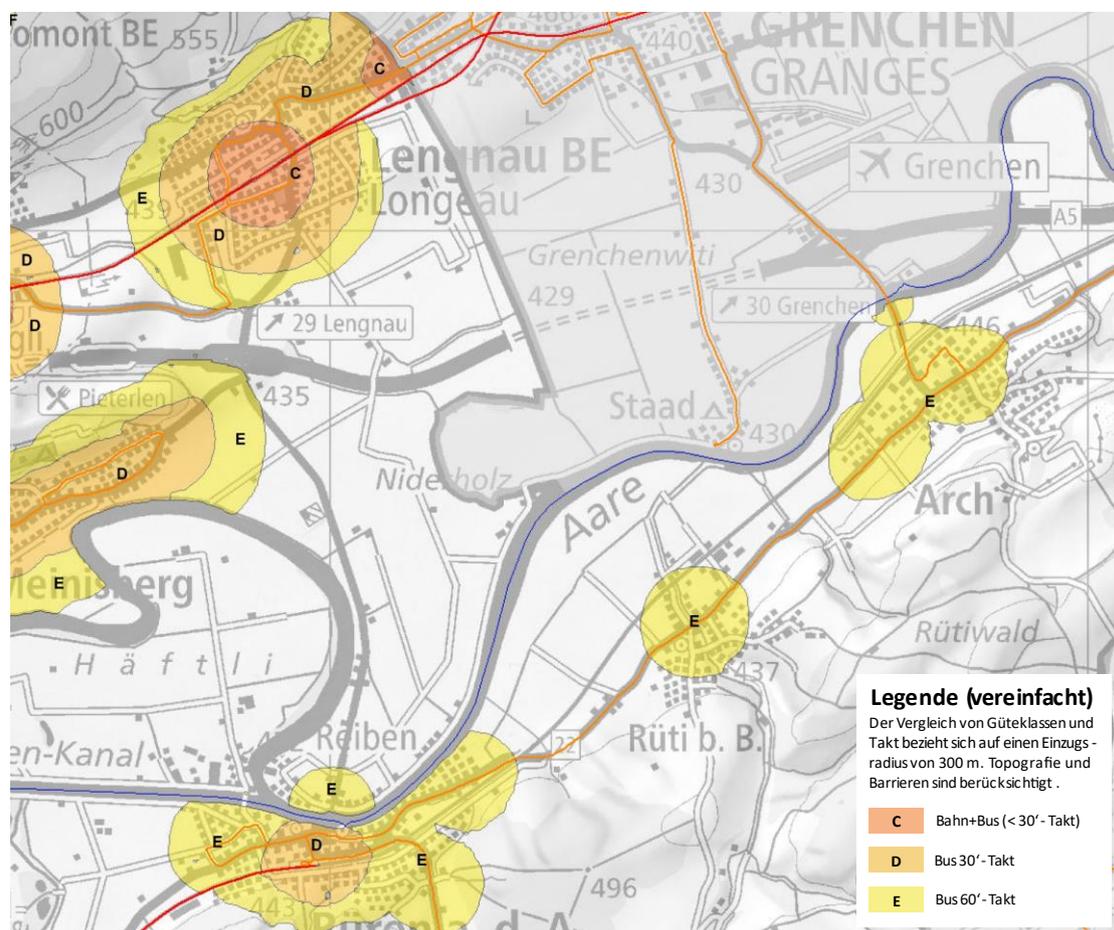
## Räumliche Erschliessung der Siedlungsgebiete

Abbildung 20: ÖV-Güteklassen für Gemeinden im Kanton Solothurn Stand 2021



Grafik INFRAS. Quelle: AVT Kanton Solothurn

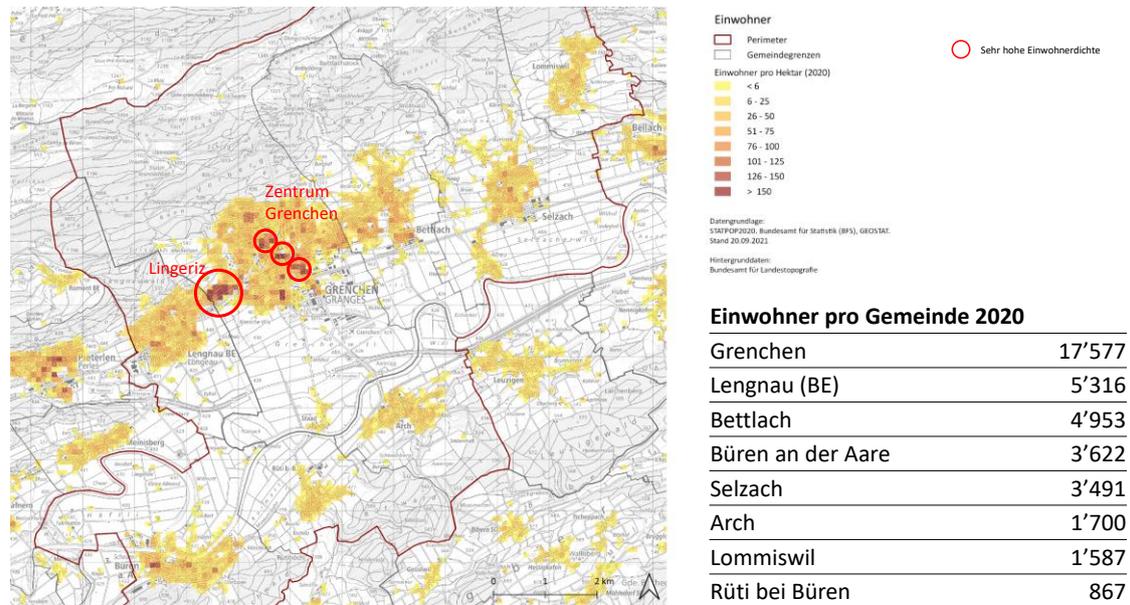
Abbildung 21: ÖV-Güteklassen für Gemeinden im Kanton Bern Stand 2021



Grafik INFRAS. Quelle: Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrscoordination des Kantons Bern

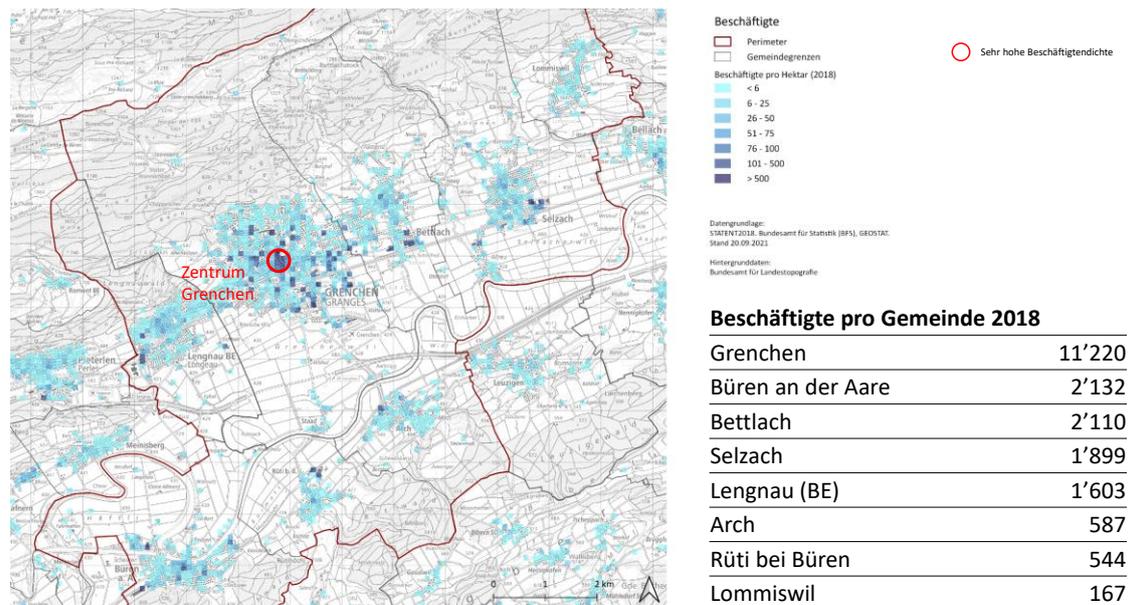
## Heutige Siedlungsstruktur

Abbildung 22: Bevölkerungverteilung 2020 (Hektarrasterdaten)



Grafik INFRAS. Quelle: BFS: STATPOP 2020, Bundesamt für Landestopografie SWISSTOPO

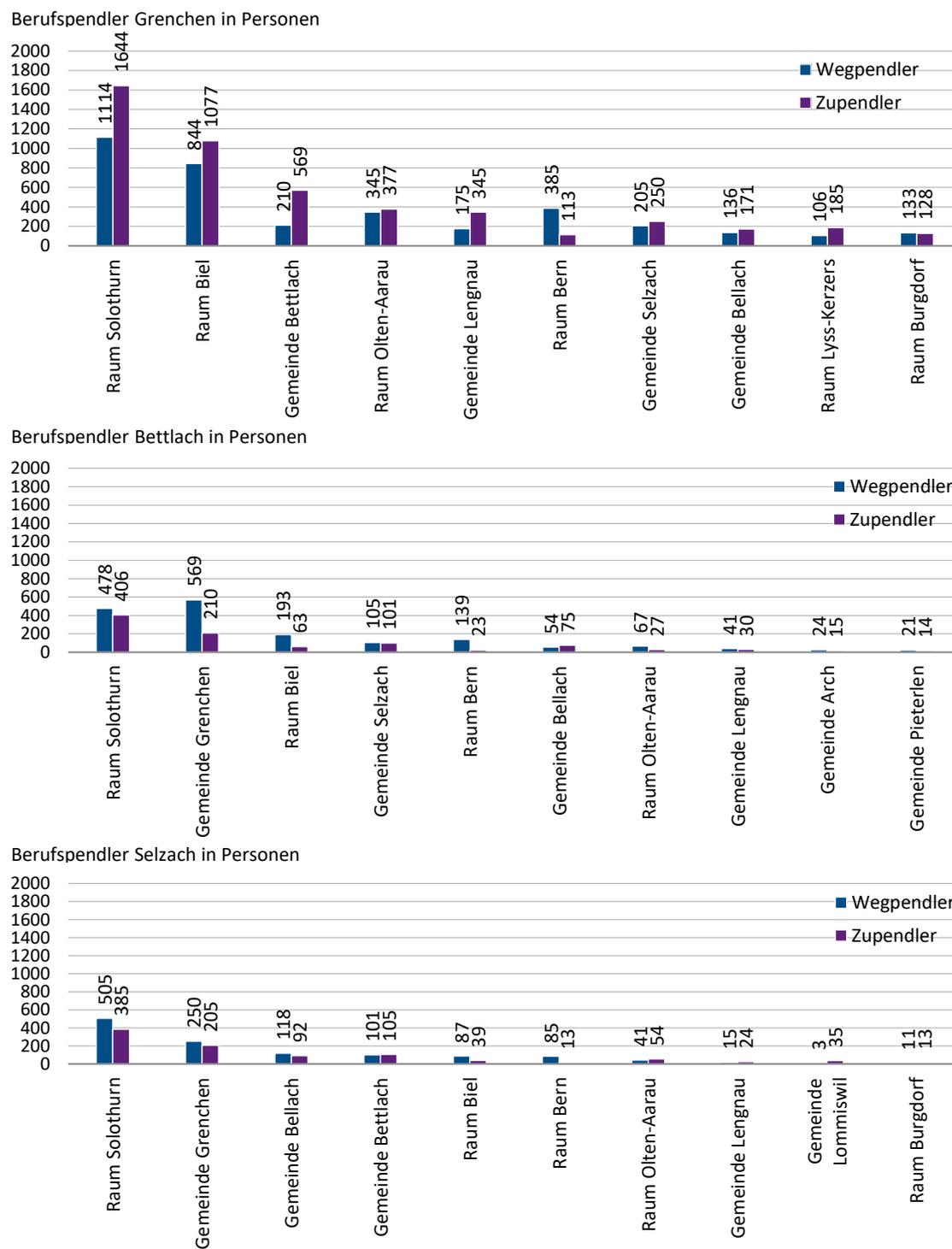
Abbildung 23: Beschäftigtenverteilung 2018 (Hektarrasterdaten)



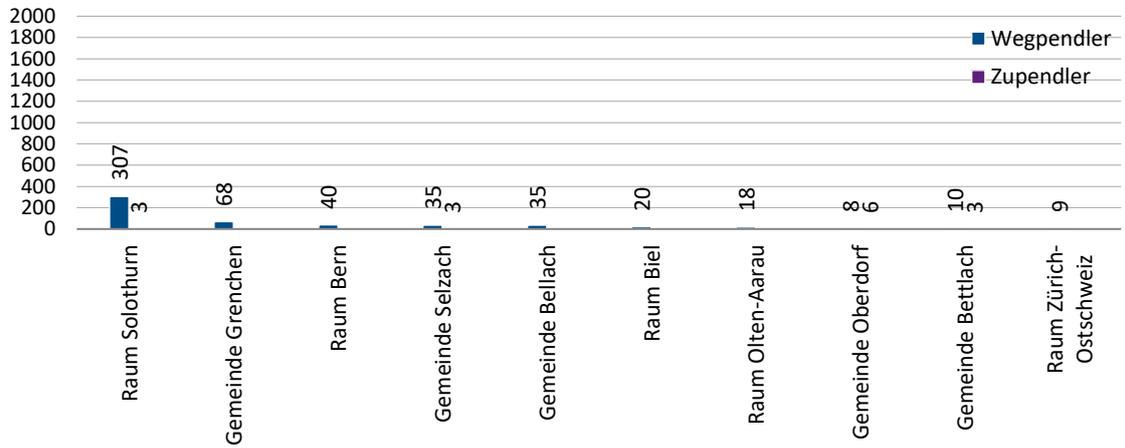
Grafik INFRAS. Quelle: BFS: STATENT 2018, Bundesamt für Landestopografie SWISSTOPO

## Berufspendler MIV+ÖV

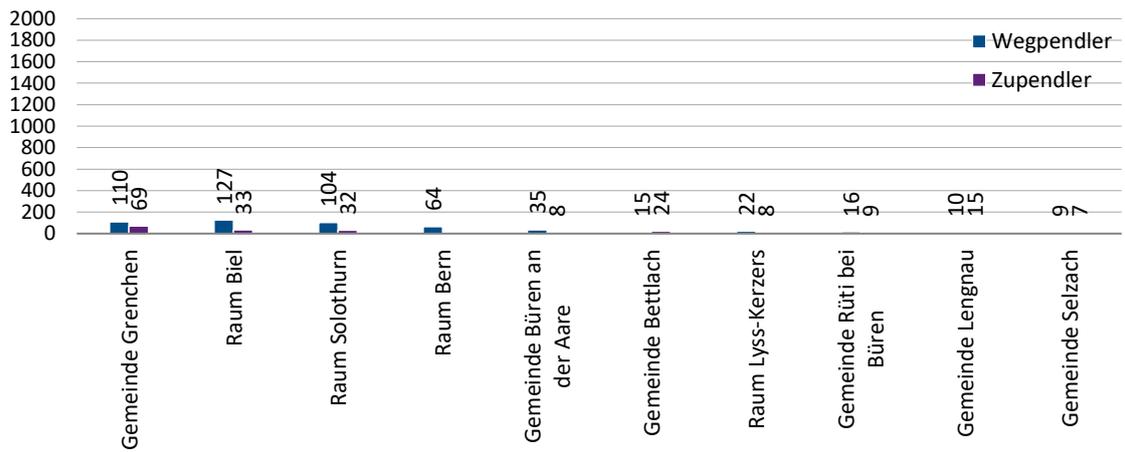
Abbildung 24: Berufspendler MIV und ÖV pro Gemeinde



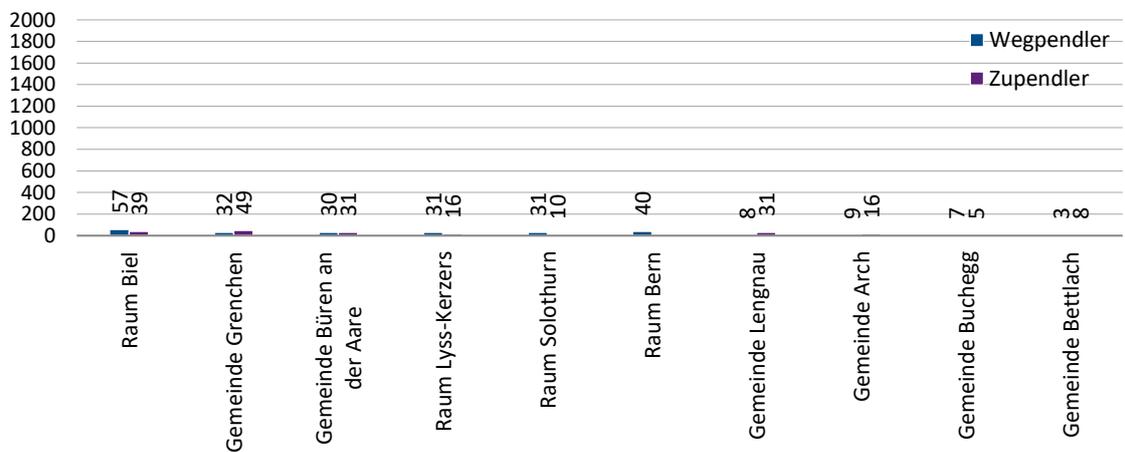
Berufspendler Lommiswil in Personen



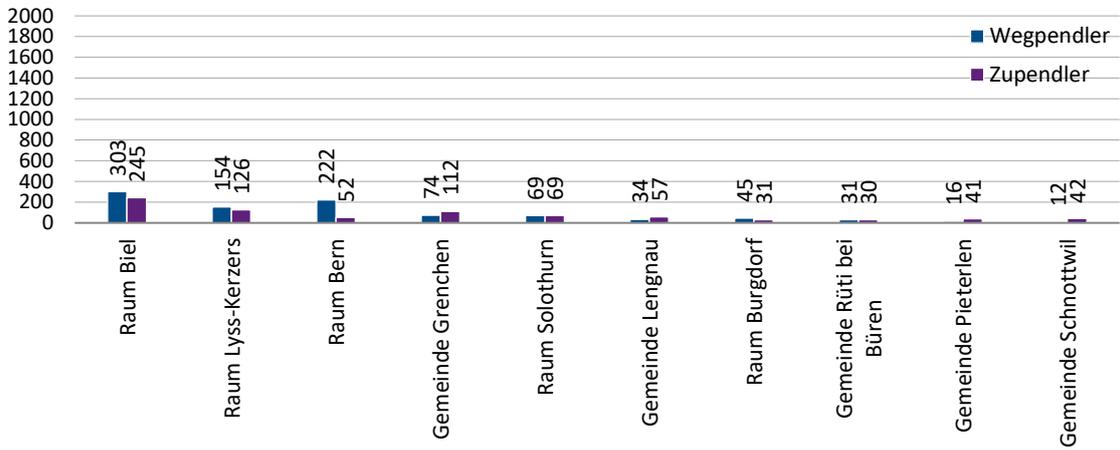
Berufspendler Arch in Personen



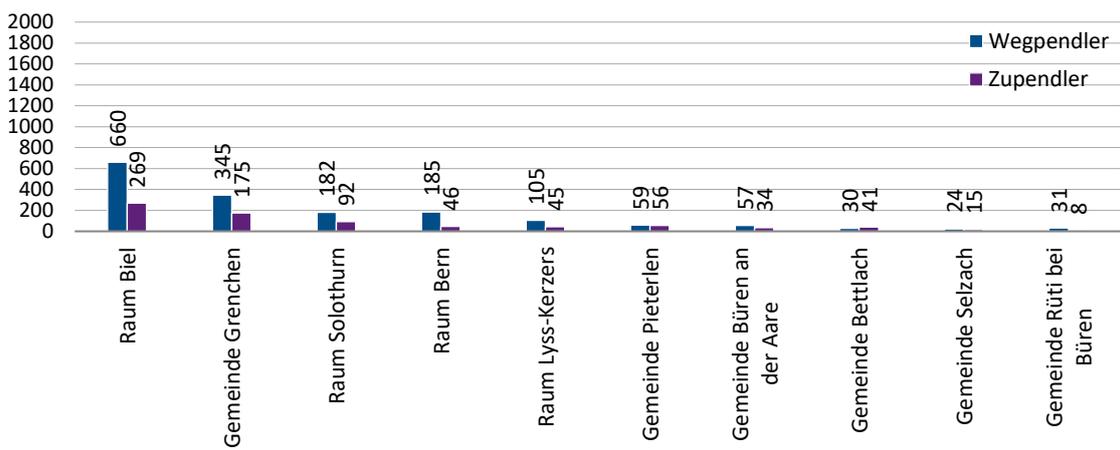
Berufspendler Rüti in Personen



Berufspendler Büren in Personen



Berufspendler Lengnau in Personen

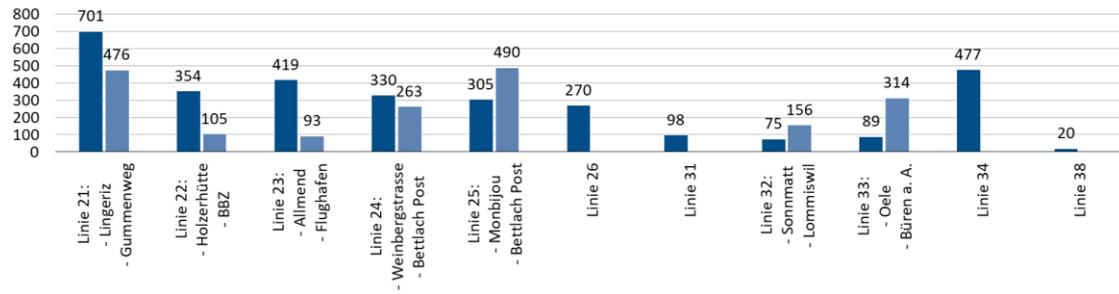


Grafik INFRAS. Quelle: BFS: Erwerbstätige nach Wohn- und Arbeitsgemeinde 2014 und 2018

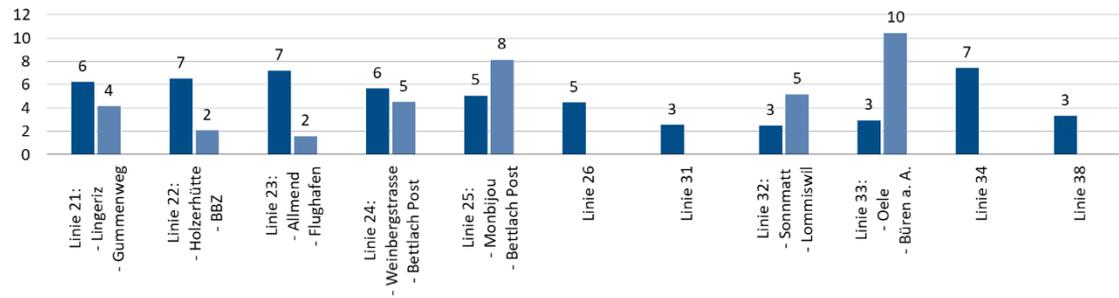
## Heutige Nachfrage der Buslinien

Abbildung 25: Belastung der Buslinien im stärksten Querschnitt

Belastung DWV (Summe beide Richtungen)



Personen / Kurs

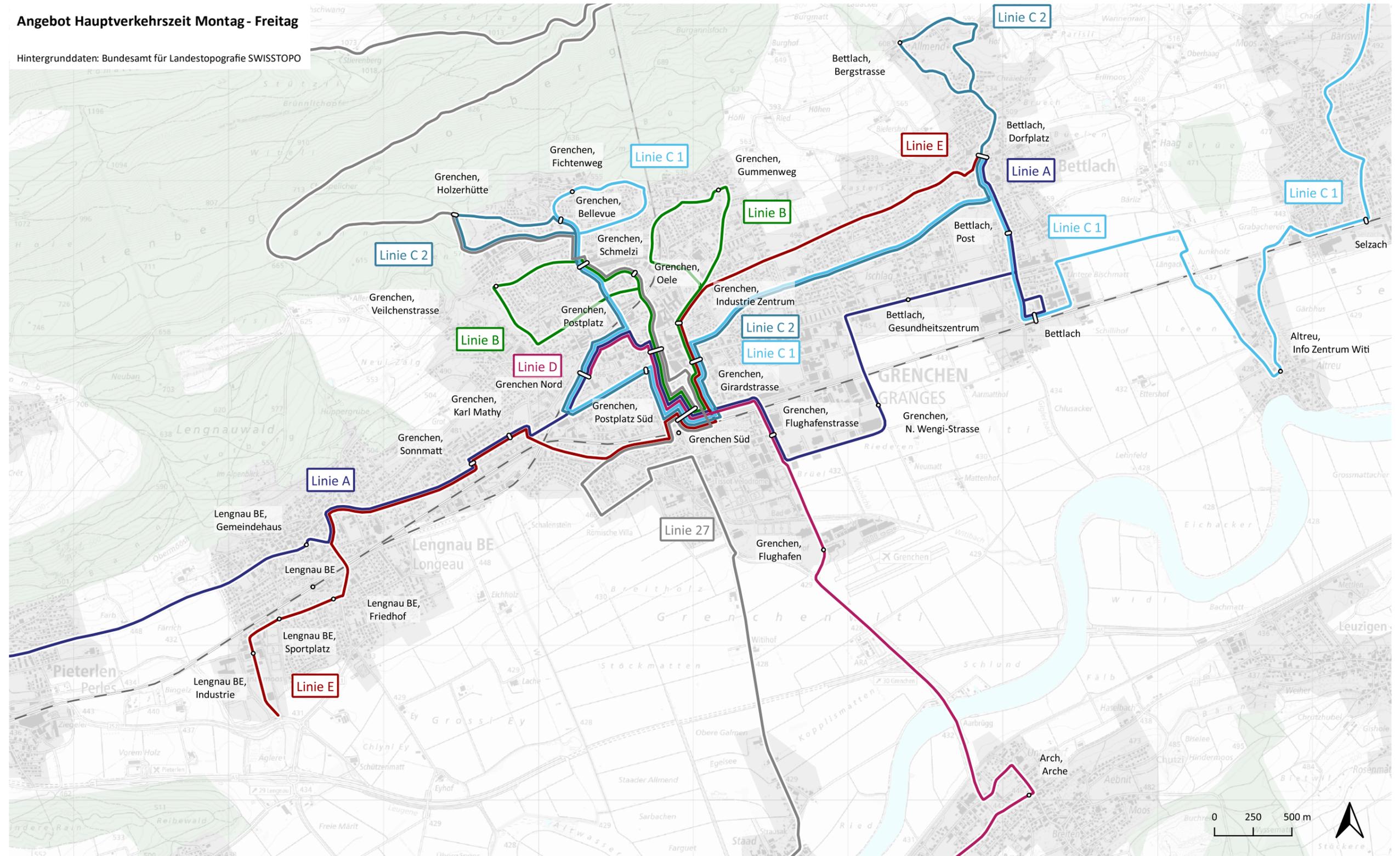


Grafik INFRAS. Quelle: Fahrgastzahlen BGU 2019

Bestkonzept Liniennetzpläne

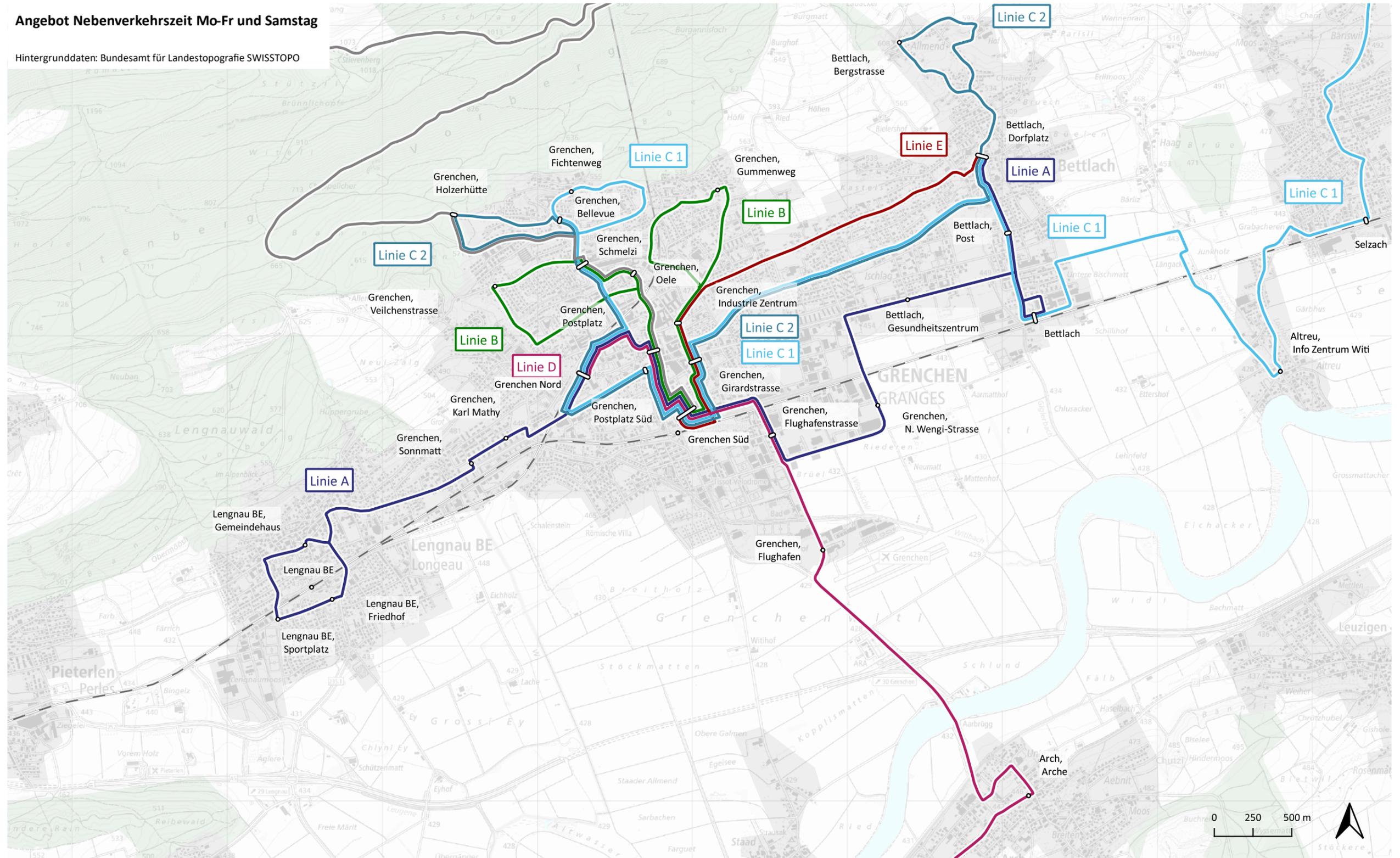
Angebot Hauptverkehrszeit Montag - Freitag

Hintergrunddaten: Bundesamt für Landestopografie SWISSTOPO



### Angebot Nebenverkehrszeit Mo-Fr und Samstag

Hintergrunddaten: Bundesamt für Landestopografie SWISSTOPO

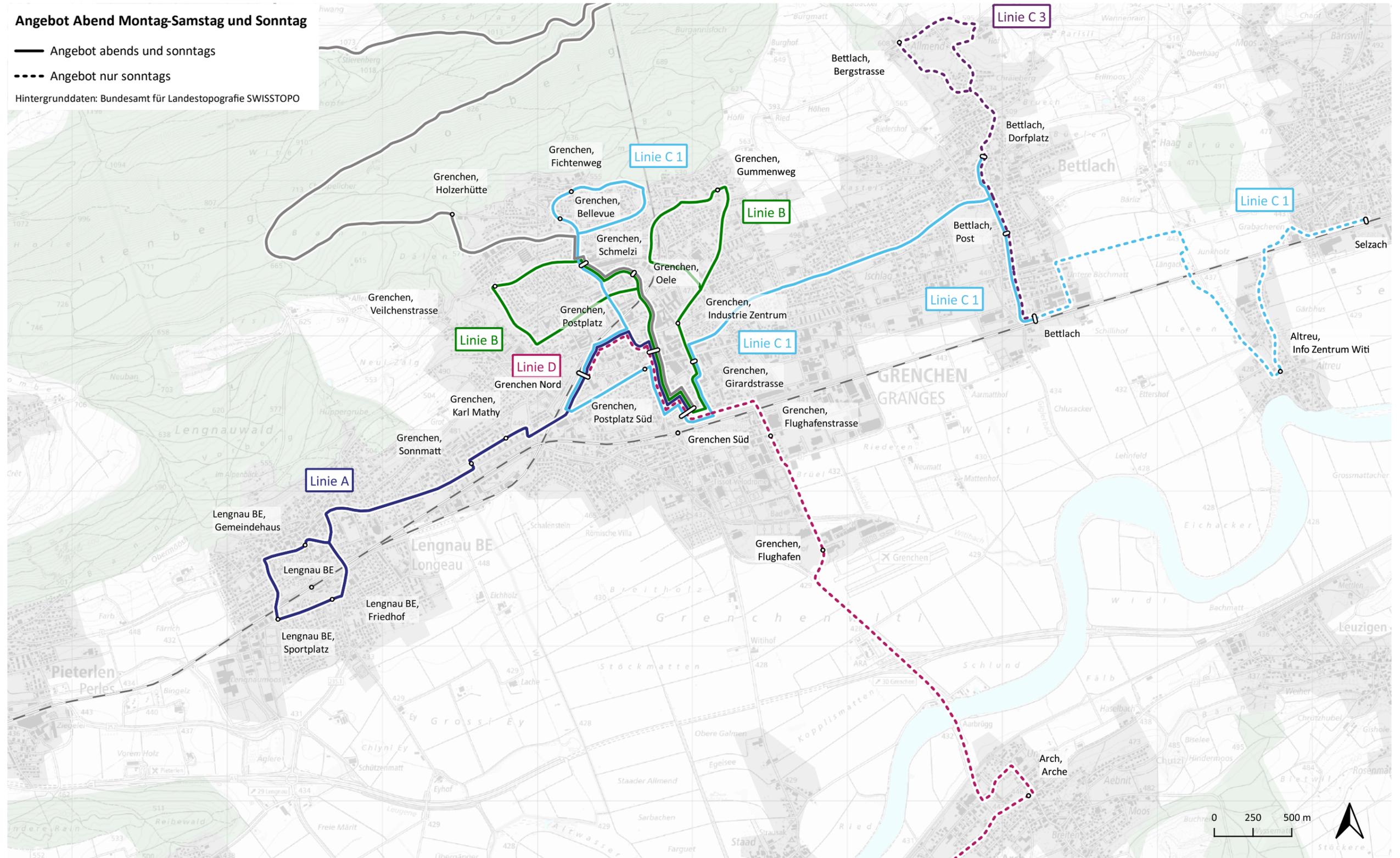


**Angebot Abend Montag-Samstag und Sonntag**

— Angebot abends und sonntags

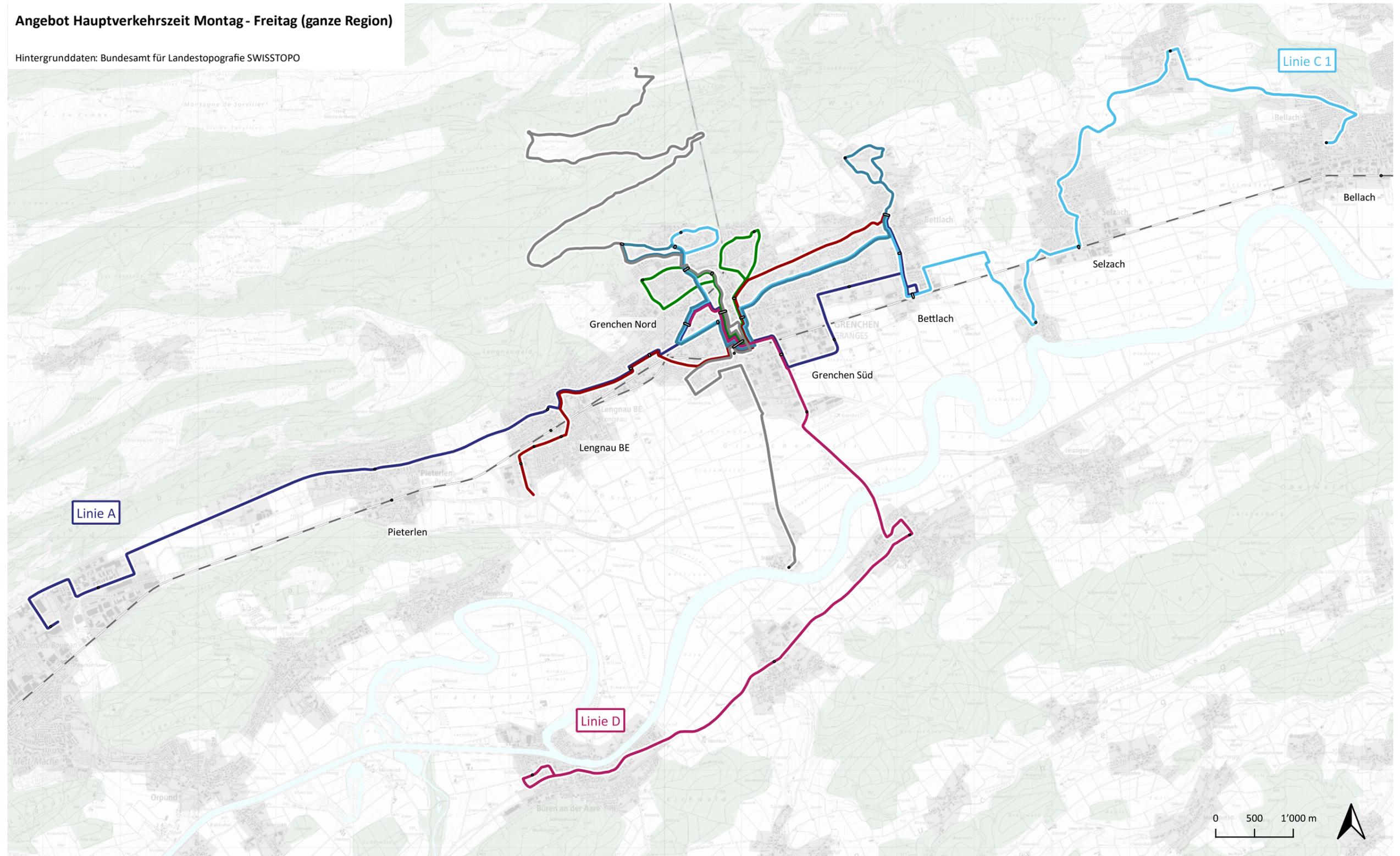
- - - Angebot nur sonntags

Hintergrunddaten: Bundesamt für Landestopografie SWISSTOPO



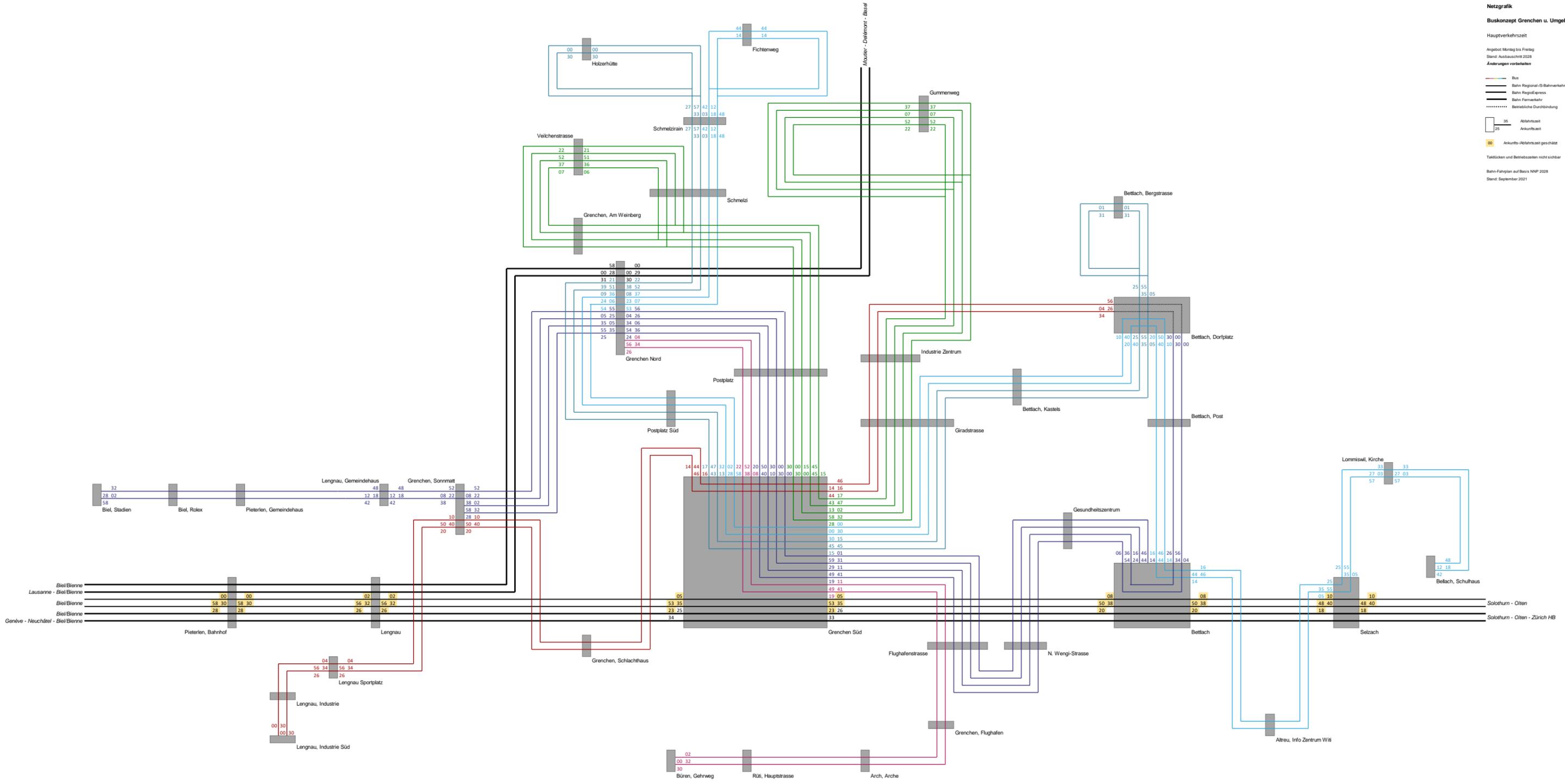
### Angebot Hauptverkehrszeit Montag - Freitag (ganze Region)

Hintergrunddaten: Bundesamt für Landestopografie SWISSTOPO



Bestkonzept Netzgrafiken

Angebot Hauptverkehrszeit Montag - Freitag



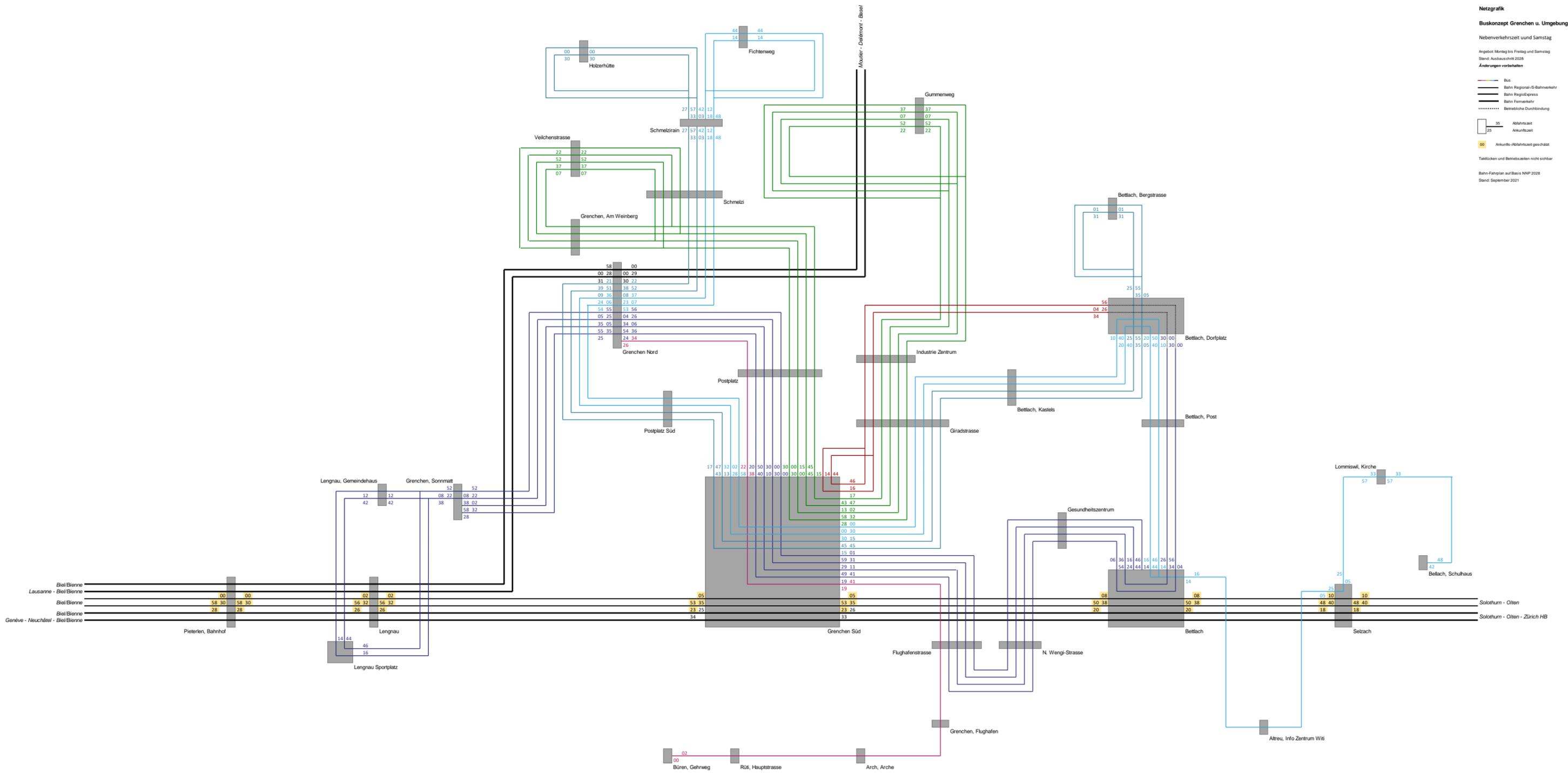
**Netzgrafik**  
**Buskonzept Grenchen u. Umgebung**  
 Hauptverkehrszeit  
 Angebot Montag bis Freitag  
 Stand: Austausch 2028  
 Änderungen vorbehalten

- Bus
- Bahn Regional-/Stammverkehrs
- Bahn Regio/Express
- Bahn Fernverkehrs
- ..... Betriebliche Durchbindung

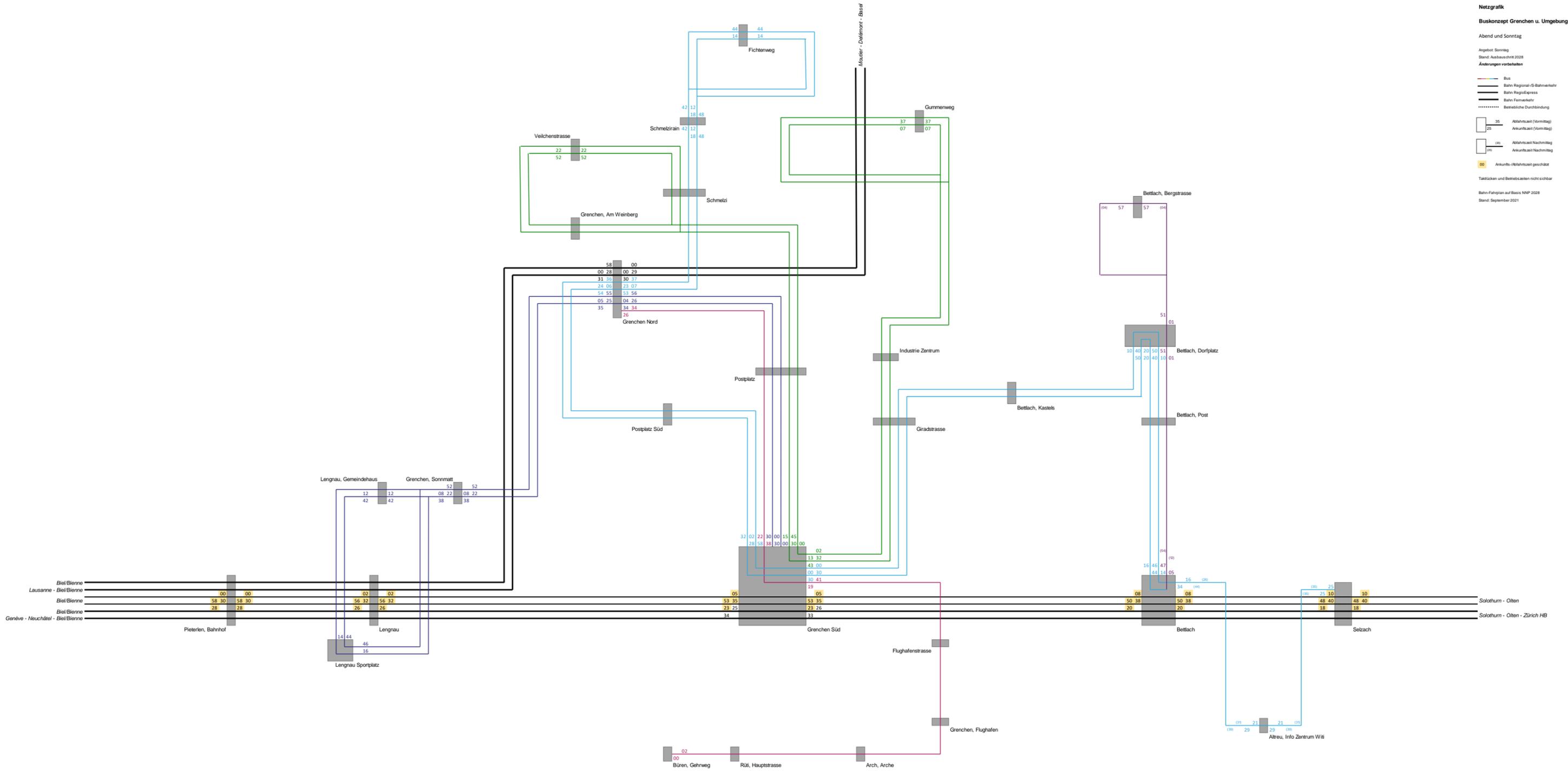
35 Abfahrtszeit  
25 Ankunftszeit  
00 Ankunfts-/Abfahrtszeit geschätzt

Taktzeiten und Betriebszeiten nicht sichtbar  
 Bahn-Fahrplan auf Basis NMP 2028  
 Stand: September 2021

Angebot Nebenverkehrszeit Montag-Freitag und Samstag



Abendangebot und Sonntag



**Infrastrukturmassnahmen**

<b>Haltestelle/Ort</b>	<b>Gemeinde / Stadt</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Massnahme</b>	<b>Bemerkung</b>
Bettlach, Ariston	Bettlach	Gemeinde	Neue Haltekante Richtung Grenchen	
Bettlach, Bahnhof	Bettlach	Gemeinde	zwei zusätzliche Haltekanten (eine Fahrtrichtung Grenchen, eine Fahrtrichtung Lommiswil)	
Bettlach, Buchenweg	Bettlach	Gemeinde	Entfall Haltestelle	
Bettlach, Ischlag (bestehend)	Bettlach	Gemeinde	Entfall Haltestelle	
Bettlach, Ischlag (neu)	Bettlach	Kanton	Neue Haltestelle auf der Bielstrasse Höhe Tannlimattweg	Fussgängerverbindung Tannlimattweg - Bielstrasse ist anzustreben.
Bettlach, Kastels	Bettlach	Gemeinde	Neue Haltekante Richtung Grenchen	
Bettlach, Mathys	Bettlach	Gemeinde	Neue Haltekante in Richtung Lommiswil	
Bettlach, St. Urs	Bettlach	Kanton	Entfall Haltestelle	Beibehalt je nach Linienführung Linie C1 möglich
Grenchen Flughafenstrasse	Grenchen	Kanton	Busspur	Verbessern der Zuverlässigkeit der Linie D von/nach Büren a. A. Definition von Massnahmen im Rahmen Agglomerationsprogramm der 5. Generation.
Grenchen Knoten Flughafenstrasse / Neckarsulmstrasse	Grenchen	Kanton	Busbevorzugung am Knoten	Überprüfen des Knotens im Rahmen Betriebs- und Gestaltungskonzept Neckarsulmstrasse
Grenchen Süd, Bahnhof	Grenchen	Gemeinde	Umgestaltung Bahnhofplatz/Busbahnhof gemäss Ausführungsprojekt	
Grenchen, Allmend	Grenchen	Gemeinde	Entfall Haltestelle	
Grenchen, Bahnhof Nord Eterna	Grenchen	Gemeinde	Entfall Haltestelle	Bei Umsetzung Option «Erschliessung Friedhof in Grenchen» bleibt die Haltestelle erhalten
Grenchen, BBZ	Grenchen	Gemeinde	Entfall Haltestelle	
Grenchen, Brüel	Grenchen	Kanton	Neue Haltekante Richtung Bettlach	
Grenchen, Eigerweg	Grenchen	Gemeinde	Entfall Haltestelle	

### Infrastrukturmassnahmen

Haltestelle/Ort	Gemeinde / Stadt	Zuständigkeit	Massnahme	Bemerkung
Grenchen, Florastrasse	Grenchen	Kanton	Entfall Haltestelle	
Grenchen, Flurstrasse Nord	Grenchen	Gemeinde	Verschieben der Haltekante Richtung Grenchen auf die Bettlachstrasse	Position in Abstimmung mit Haltestellen auf Boden Bettlach festzulegen
Grenchen, Flurstrasse Süd	Grenchen	Gemeinde / Kanton	Verschieben der Haltestelle Richtung Bettlach oder auf die Neckarsulmstrasse.	Bei Umsetzung Option «Erschliessung Flurstrasse Süd/Leuzigenstrasse» muss die Haltestelle nicht verschoben werden.
Grenchen, Friedhof	Grenchen	Gemeinde	Entfall Haltestelle	Bei Umsetzung Option «Erschliessung Friedhof in Grenchen» bleibt die Haltestelle erhalten
Grenchen, Grubenweg	Grenchen	Gemeinde	Entfall Haltestelle	
Grenchen, Industrie Zentrum	Grenchen	Gemeinde	Entfall der Haltekante in der Schild Rust-Strasse.	Die beiden übrigen Haltekanten bleiben bestehen
Grenchen, Lebernstrasse	Grenchen	Kanton	Neue Position auf der Neckarsulmstrasse + zweite Haltekante	
Grenchen, Leuzigenstrasse	Grenchen	Gemeinde	Entfall Haltestelle	Bei Umsetzung Option «Erschliessung Flurstrasse Süd/Leuzigenstrasse» bleibt die Haltestelle erhalten und muss mit einer zweiten Haltekante ergänzt werden
Grenchen, Lingeriz 4	Grenchen	Gemeinde	Entfall Haltestelle	
Grenchen, Lingeriz 60	Grenchen	Gemeinde	Entfall Haltestelle	
Grenchen, Monbijou	Grenchen	Kanton	Entfall der Haltekanten auf der Bielstrasse westlich des Kreisels.	Die Haltebucht östlich des Kreisels und die Haltekante in der Karl Mathy-Strasse bleiben bestehen.
Grenchen, N. Wengi-Strasse	Grenchen	Kanton	Neue Haltekante Richtung Bettlach	
Grenchen, Riederen	Grenchen	Kanton	Neue Haltekante Richtung Bettlach	
Grenchen, Ringstrasse	Grenchen	Gemeinde	Entfall Haltestelle	

### Infrastrukturmassnahmen

Haltestelle/Ort	Gemeinde / Stadt	Zuständigkeit	Massnahme	Bemerkung
Grenchen, Simplon	Grenchen	Gemeinde	Entfall Haltestelle	Bei Umsetzung Option «Erschliessung Friedhof in Grenchen» bleibt die Haltestelle erhalten
Grenchen, Sonnmatt / Lingeriz 91	Grenchen	Gemeinde / Kanton	Zusammenlegen der Haltestellen Sonnmatt und Lingeriz 91 in der Verbindungsstrasse Bielstrasse - Karl Mathy-Strasse	
Grenchen, Sportstrasse	Grenchen	Gemeinde	Entfall Haltestelle	
Grenchen, Storchengasse	Grenchen	Gemeinde	Entfall Haltestelle	
Lengnau, Friedhof	Lengnau	Gemeinde	Neue Haltekante Richtung Lengnau, Industrie	
Lengnau, Gemeindehaus	Lengnau	Kanton	Neue Haltekante Richtung Grenchen	
Lengnau, Kreisel Badmatt	Lengnau	Kanton	Neue Haltekante Richtung Lengnau, Industrie	
Lengnau, Lengnaumoos	Lengnau	Gemeinde	Neue Haltestelle im Süden des Industriegebiets	
Lengnau, Rado	Lengnau	Gemeinde / Kanton	Verschieben der bestehenden Haltekante auf die Bielstrasse + Ergänzungen mit Haltekante Richtung Grenchen	
Lengnau, Sportplatz	Lengnau	Gemeinde	Neue Haltekante Richtung Lengnau, Industrie	
Lommiswil, Kirche	Lommiswil	Gemeinde	Zweite Haltekante	Schlaufenfahrt wie Heute (ohne zweite Haltekante) als Rückfallebene / provisorische Lösung denkbar.
Pieterlen, Am Rain	Pieterlen	Kanton	Neue Haltestelle auf der Solothurnstrasse im Bereich Einmündung "Am Rain"	
Pieterlen, Bahnhof	Pieterlen	Kanton	Entfall der Haltekanten auf der Bahnhofstrasse.	
Selzach, Schulhaus	Selzach	Gemeinde	Entfall Haltestelle	

## Abkürzungen

BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
FV	Fernverkehr
HVZ	Hauptverkehrszeit
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖV	öffentlicher Verkehr
RV	Regionalverkehr
v/n	von/nach