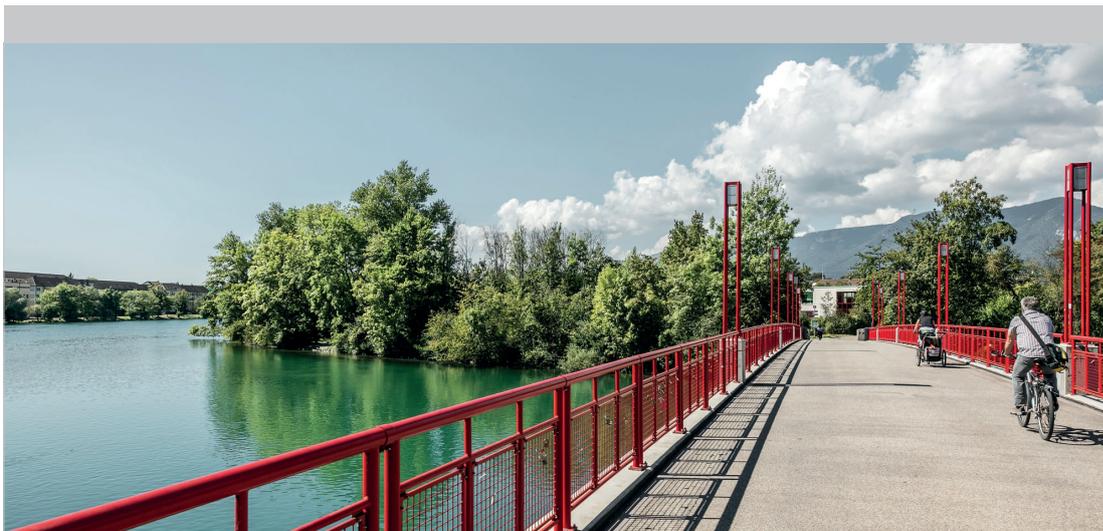


repla espaceSOLOTHURN / Kanton Solothurn

## Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation



### Bericht

Das Dossier Agglomerationsprogramm besteht aus:

- Bericht
- Massnahmenband
- Umsetzungstabellen
- Kartenband
- Mitwirkungs- und Behördenvernehmlassungsbericht
- Kurzfassung

Mai 2021

---

## **Impressum**

### **Auftraggeber:**

repla espaceSOLOTHURN  
c/o Regiomech  
Langenfeldstrasse 28, 4528 Zuchwil

### **Ausschuss:**

Reto Vescovi, Geschäftsführer repla  
(bis 31.08.2020)  
Matthias Reitze, Geschäftsführer repla  
(ab 01.09.2020)  
Hans-Peter Berger, Vorsitz Ausschuss  
Agglomerationspolitik  
Bernard Staub, Chef Amt für Raumplanung  
(bis 31.12.2018)  
Sacha Peter, Chef Amt für Raumplanung  
(ab 01.01.2019)  
Amalia Schneider, Amt für Raumplanung  
Kurt Erni, Amt für Verkehr & Tiefbau  
Stefan Gantenbein, Amt für Verkehr & Tiefbau  
Gabriela Barman, Stadtbauamt Solothurn

### **Auftragnehmer:**

ecoptima, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern  
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81  
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

### **Bearbeitung:**

Stierli Arthur, ecoptima ag  
David Stettler, ecoptima ag  
Sophie Rudolf, ecoptima ag  
Jessica Biedermann, ecoptima ag  
Remo Föhn, ecoptima ag  
Sarah Kappeler, ecoptima ag

*Abbildung Titelseite: Fuss- und Veloverkehrs-  
Querung der Aare zwischen Solothurn-  
Zuchwil, Amt für Raumplanung Kanton  
Solothurn*

## Inhalt

<b>1.</b>	<b>Einleitung: Ausgangslage und Vorgehen</b>	<b>6</b>
1.1	Die Agglomerationsprogramme des Bundes	6
1.2	Die Agglomeration Solothurn	7
1.3	Zielsetzungen und Programmschwerpunkte der Agglomeration Solothurn	8
1.4	Übergeordnete Grundlagen und Vorgaben	9
1.5	Trägerschaft	10
1.6	Projektorganisation	11
1.7	Erarbeitungsprozess	11
1.8	Erläuterungen Checkliste Eingangsprüfung und Grundanforderungen gemäss RPAV	16
1.9	Lesehilfe	17
<b>2.</b>	<b>Stand der Umsetzung</b>	<b>18</b>
2.1	Umsetzung von Zukunftsbild und Teilstrategien	18
2.2	Umsetzungsstand der Massnahmen früherer Generationen	21
2.3	Wirkungskontrolle mit MOCA-Indikatoren	37
<b>3.</b>	<b>Ist- und Trendanalyse</b>	<b>43</b>
3.1	Einbettung der Agglomeration	43
3.2	Siedlung	48
3.3	Landschaft	62
3.4	Verkehr	74
3.5	Zusammenfassung und Abstimmung Analyse Siedlung, Landschaft und Verkehr	97
<b>4.</b>	<b>Zukunftsbild</b>	<b>99</b>
4.1	Die sechs Leitprinzipien des «savoir vivre»	99
4.2	Zukunftsbild der Agglomeration Solothurn	102
4.3	Abstimmung Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung	111
4.4	Zielwerte MOCA-Indikatoren	114
<b>5.</b>	<b>Handlungsbedarf</b>	<b>117</b>
5.1	Siedlung	117
5.2	Landschaft	123
5.3	Verkehr	128
5.4	Zusammenfassung und Abstimmung Handlungsbedarf Siedlung, Landschaft und Verkehr	140
<b>6.</b>	<b>Strategien</b>	<b>142</b>
6.1	Teilstrategie Siedlung	143
6.2	Teilstrategie Landschaft	148
6.3	Teilstrategie Verkehr	151
6.4	Zusammenfassung und Abstimmung der Teilstrategien Siedlung, Landschaft und Verkehr	161

<b>7.</b>	<b>Fokusräume</b>	<b>163</b>
7.1	Solothurn West / Bellach Ost	163
7.2	Solothurn Hauptbahnhof und Zuchwil Nord	166
7.3	Attisholz Nord / Süd	168
7.4	Biberist / Gerlafingen	170
7.5	Derendingen	173
<b>8.</b>	<b>Massnahmen</b>	<b>176</b>
8.1	Überblick über die Massnahmen der 4. Generation	176
8.2	Übersicht Kosten	184
8.3	Wirkungsbeurteilung aus Sicht der Trägerschaft	185
	<b>Anhang</b>	<b>188</b>
Anhang 1	Liste Gemeinden Agglomeration Solothurn	188
Anhang 2	Ist- und Trendanalyse Bevölkerung und Beschäftigte	189
Anhang 3	Grundlagenberichte und -daten	191
Anhang 4	Regierungsratsbeschluss	193

## Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
AP	Agglomerationsprogramm
ArP	Arbeitsplätze
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
asm	Aare Seeland Mobil
ASTRA	Bundesamt für Strassen
AZ	Arbeitszone
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BeSA	Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen
BFS	Bundesamt für Statistik
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler
BLS	Bern-Lötschberg-Simplonbahn
B+R	Bike + Ride
EGK	Erschliessungsgüteklasse
ESP	(Kantonal) Entwicklungsschwerpunkt
EW	Einwohnerinnen und Einwohner
Fr.	Schweizer Franken
FVV	Fuss- und Veloverkehr
ha	Hektare
HVZ	Hauptverkehrszeit
Kap.	Kapitel
KRP	Kantonaler Richtplan (Solothurn)
LKW	Lastkraftwagen
LOS!	Langsamverkehrs-Offensive Solothurn - und Region!
LV	Langsamverkehr
LSV	Eidgenössische Lärmschutz-Verordnung vom 15.12.86
MinVV	Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOCA	Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds
NSG	Bundesgesetz über die Nationalstrassen
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖIV	Öffentlicher Individualverkehr
PAV	Programm Agglomerationsverkehr
P+R	Park + Ride
PA	Publikumsintensive Anlagen
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn
REK	Räumliches Entwicklungsleitbild
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
Tab.	Tabelle
UVG	Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet
Vgl.	Vergleiche
VP	Vernetzungsprojekt
VRP	Verkehrsrichtplan
WMZ	Wohn-, Misch und Zentrumszonen

## **1. Einleitung: Ausgangslage und Vorgehen**

### **1.1 Die Agglomerationsprogramme des Bundes**

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr (PAV) fördert der Bund in den Agglomerationen eine kohärente Verkehrs- und Siedlungsentwicklung über kommunale, kantonale und nationale Grenzen hinweg. Mit dem Instrument Agglomerationsprogramm (AP), welches die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung ganzheitlich aufeinander abstimmt und lenkt, beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsprojekten von Städten und Agglomerationen. Im Agglomerationsprogramm zeigen die Trägerschaften auf, welche Herausforderungen zukünftig in den Bereichen Verkehr und Siedlung zu bewältigen sind und mit welchen konkreten Massnahmen sie die Entwicklungen meistern will. Das Agglomerationsprogramm gemäss Art. 17a MinVG dient dem Bund als Entscheidungsgrundlage für die mögliche Mitfinanzierung der vorgeschlagenen Massnahmen.<sup>1</sup> Mit den Agglomerationsprogrammen wird eine koordinierte Planung und Entwicklung der eng verknüpften Siedlungsentwicklung und der Verkehrssysteme in den Agglomerationen und Städten sowie ihrem Umland unterstützt.

Sowohl Bevölkerung als auch die Anzahl der Arbeitsplätze werden zukünftig in den urbanen Räumen – also in den Agglomerationen – überdurchschnittlich stark wachsen. Die bereits heute hohe Auslastung im öffentlichen Verkehr, auf dem Strassennetz (Staus etc.) und im Fuss- und Veloverkehr wird durch die Verkehrszunahme noch stärker belastet. Die entstehenden Kosten und Belastungen können die Agglomerationen nicht mehr alleine tragen. Zur Bewältigung des Verkehrswachstums, Sicherung der wirtschaftlichen Attraktivität der städtischen Gebiete, der Gewährleistung der Lebensqualität im urbanen Raum und Schonung der natürlichen Ressourcen sind gezielte Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur und die Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen notwendig.

Die rechtlichen Grundlagen sowie die formellen und inhaltlichen Anforderungen sind in den «Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV)» des Bundesamts für Raumentwicklung ARE (Definitiver Entwurf vom 30. Januar 2020) festgehalten.

In der Agglomeration Solothurn wird mit den vorliegenden Unterlagen die mittlerweile 4. Generation des Agglomerationsprogramms erarbeitet, welches auf dem Programm der 3. Generation im Sinne einer Weiterentwicklung aufbaut und im Frühjahr 2021 beim Bund einzureichen ist.

---

1 Finanzierung über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF)

## 1.2 Die Agglomeration Solothurn

Bearbeitungs-  
perimeter (BeSA-  
Perimeter)

Die Agglomeration Solothurn umfasst gemäss der per 1. Januar 2018 in Kraft getretenen MinVV insgesamt 21 Gemeinden, bestehend aus der Kernstadt Solothurn und Gemeinden aus den Bezirken Wasseramt und Lebern, und ist eine Agglomeration von mittlerer Grösse. Gegenüber der dritten Generation sind die Gemeinden Deitingen und Günsberg neu in den Agglomerationsperimeter aufgenommen worden. Nebst den 20 Gemeinden im Kanton Solothurn gehört die Berner Gemeinde Zielebach ebenfalls zum Perimeter der Agglomeration Solothurn gemäss BeSA (beitragsberechtignte Städte und Agglomerationen).<sup>2</sup>

Betrachtungsperi-  
meter

In allen vier AP-Generationen wurden neben den Gemeinden im Bearbeitungsperimeter auch Gemeinden im Umfeld in den Prozess und die Arbeiten integriert. Damit wird sowohl das räumliche als auch politische Umfeld der Agglomeration Solothurn miteinbezogen. Der Betrachtungsperimeter umfasst weitere Gemeinden der repla espaceSolothurn, insbesondere die Gemeinde Selzach als «Scharniergemeinde» zwischen den Agglomerationen Solothurn und Grenchen mit entsprechend starkem Bezug zu beiden Agglomerationen.

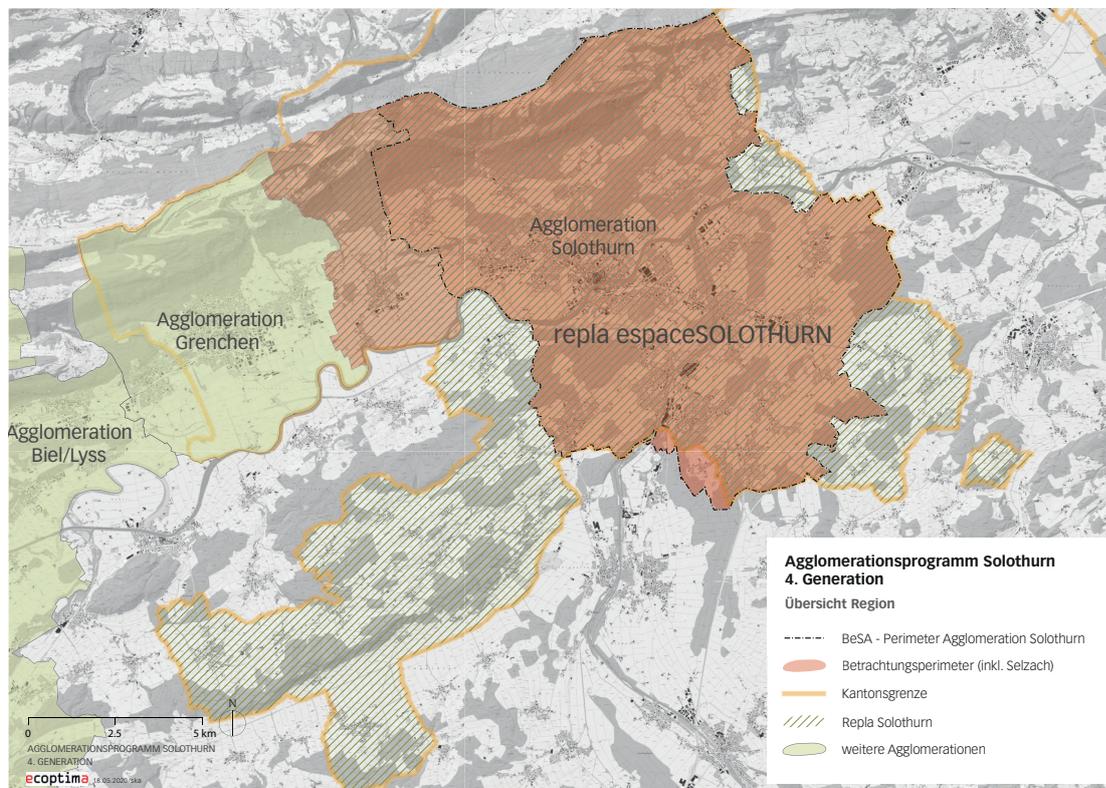


Abb. 1 Einbettung der repla espaceSOLOTHURN in den regionalen Kontext, 2020.

<sup>2</sup> Die beitragsberechtignten Gemeinden sind in Art. 19 sowie im Anhang 4 der MinVV aufgeführt. Die Gemeinden sind zudem mit ihrer BFS-Nummer im Anhang 1 aufgelistet.

### 1.3 Zielsetzungen und Programmschwerpunkte der Agglomeration Solothurn

#### Zielsetzungen

Mit der vorliegenden 4. Generation Agglomerationsprogramm wurde die Partizipation mit den Gemeinden, die Überarbeitung des Zukunftsbildes und die Konkretisierung der Teilstrategien in den Fokus gestellt.

#### Programmschwerpunkte

Daraus ergeben sich vier inhaltliche Schwerpunkte für das Agglomerationsprogramm Solothurn der 4. Generation:

Neues Zukunftsbild 2040	Das alte, überarbeitungsbedürftige Zukunftsbild 2030 wird durch ein neues Zukunftsbild 2040 abgelöst. Das neue Zukunftsbild 2040 ist gegenüber dem Bild 2030 geschärft und konkretisiert worden. Das Zukunftsbild vertieft weiterhin den kantonalen Richtplan bezüglich Siedlung, Landschaft und Verkehr. Die Ansätze des Zukunftsbildes 2040 wurden in Zusammenarbeit mit den Agglomerationsgemeinden im Rahmen eines Workshops entwickelt.
Weiterentwickeln der Teilstrategien	<p>Gestützt auf das Zukunftsbild 2040 wurden die Teilstrategien Siedlung, Landschaft und Verkehr überprüft und weiterentwickelt.</p> <p>Die Teilstrategie Siedlung wurde gesamthaft überprüft und konkret auf die im Zukunftsbild neu definierten Raum- und Zentralitätstypen abgestimmt. Die Basis der Teilstrategie Siedlung bildet weiterhin die Siedlungsentwicklung nach innen, welche ein wichtiger Pfeiler der einzelnen (Teilraum-) Strategien bildet. Die grundlegende Botschaft der Teilstrategie ist, dass zum Erreichen des Zukunftsbildes 2040 qualitätsvolle Verdichtung an den richtigen Orten in der Agglomeration Solothurn umgesetzt werden soll.</p> <p>Die Teilstrategie Landschaft wurde bereits im Rahmen des AP 3 neu formuliert und wurde aus diesem Grund in der aktuellen Generation nicht grundlegend überarbeitet, sondern punktuell weiterentwickelt.</p> <p>Die Teilstrategie Verkehr der Agglomeration wurde im Rahmen eines separaten Projekts neu entwickelt. Darin werden die kantonalen Richtplaninhalte konkretisiert und auf die regionale Ebene heruntergebrochen. Die bisherige 3-V-Strategie (vermeiden, verlagern, verträglich gestalten) wird durch das Element «Vernetzen» ergänzt. Die neu entwickelte Strategie bildet nicht zuletzt auch die Basis für die Ausarbeitung und Priorisierung der vorgeschlagenen Verkehrsmassnahmen der 4. Generation.</p>
Abtiefung Handlungsbedarf und Strategien in Fokusräumen	Mit der Einführung von so genannten «Fokusräumen» wird ein spezielles Augenmerk auf die Gebiete mit besonderem aktuellem Handlungsbedarf in der 4. Generation gerichtet. Für die ausgewählten Fokusräume werden die strategischen Ansätze weiter vertieft und die Priorisierung der Massnahmen koordiniert.

Fokusthema  
Naherholung im  
Herzen der Agglo-  
meration

Mit dem Projekt «Naherholung im Herzen der Agglomeration Solothurn» werden die Landschaftsmassnahmen des AP 3. Generation konkret weiter entwickelt. Mit den beiden Teilprojekten «Nutzungskonzept Raum Aare» und «Operationalisierung Besucherinformations- und Führungskonzept Emme» werden die Themen Natur und Naherholung und die Aufwertung von Natur- und Grünräumen als gemeinsames Handlungsfeld innerhalb der Agglomeration gestärkt.

#### 1.4 Übergeordnete Grundlagen und Vorgaben

Auf Ebene von Kanton und Bund wurden in den letzten Jahren zahlreiche Planungen erarbeitet bzw. überarbeitet. Sie sind wichtige Grundlagen und bilden Vorgaben für das Agglomerationsprogramm Solothurn.

Richtlinien  
Agglomerations-  
programm (RPAV)

Das Programm Agglomerationsverkehr ist das zentrale Element der 2001 initiierten Agglomerationspolitik des Bundes. Mit dem Bundesbeschluss vom 30. September 2016 und dem neu unbefristeten Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) wurden die bestehenden Vorgaben zu den Agglomerationsprogrammen ebenfalls überarbeitet.

Aufgrund der Revision der gesetzlichen Grundlagen wurde beschlossen, die bisherigen Weisungen über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme mit den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) zu ersetzen. Die Einzelheiten betreffend Anforderungen an und die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme, zu Prüfverfahren und -kriterien sowie der Umsetzung sind neu in den RPAV beschrieben.

Raumkonzept Kan-  
ton Solothurn

Das Raumkonzept (RRB Nr. 2012/1522 vom 3. Juli 2012) bezeichnet im Sinne der anzustrebenden räumlichen Entwicklung verschiedene Handlungsräume. Diese funktionalen Teilräume mit spezifischen natur- und kulturräumlichen Charakteristiken ermöglichen eine Perspektive, die Gemeinde- und Bezirksgrenzen überwindet, den heute bestehenden Realitäten Rechnung trägt, die angestrebte Raumordnung aufzeigt und den Umgang mit künftigen Veränderungen erleichtert. Die Gemeinden der Agglomeration Solothurn lassen sich den Handlungsräumen (Raumtypen) «Urbaner Raum», «Agglomerationsgeprägter Raum» und «Ländlicher Raum» zuordnen.

Siedlungsstrate-  
gie 2014 Kanton  
Solothurn

Die 2014 erarbeitete Siedlungsstrategie zur Steuerung der künftigen Siedlungsentwicklung diente als Grundlage für die Überarbeitung des kantonalen Richtplans. Die Hauptzielsetzungen liegen auf dem sorgsamem Umgang mit dem Boden, einer massvollen Festlegung der Bauzonen und einer kompakten Siedlungsentwicklung nach innen.

Kantonaler Richtplan Solothurn

Der gesamthaft überarbeitete kantonale Richtplan wurde im Jahr 2018 vom Bund genehmigt. Für das Agglomerationsprogramm von besonderer Relevanz sind die Handlungsstrategien Siedlung und Landschaft sowie die damit verbundenen Ziele und Vorgaben (vgl. Kantonaler Richtplan Teil C Siedlung und Landschaft).

Fachbericht  
Mobilitätsplanung  
Region Solothurn

Im Fachbericht Mobilitätsplanung Region Solothurn werden die strategischen Stossrichtungen, welche der Kanton Solothurn spätestens seit der Festlegung der 3V-Strategie im kantonalen Richtplan im Bereich Mobilität verfolgt, vertieft. Auf fachlicher Ebene sollen die im Fachbericht festgehaltenen Strategien insbesondere im Rahmen des Agglomerationsprogrammes Solothurn, aber auch als Grundlage für die tägliche Planungsarbeit oder weiterführende Korridorstudien zur Anwendung kommen. Es werden folgende Absichten verfolgt:

- Erweitern der 3V-Strategie zu einer 4V-Strategie: Die Ansätze «Verkehr vermeiden», «Verkehr verlagern» und «Verkehr verträglich gestalten» werden um den Ansatz «Mobilitätsangebote vernetzen» ergänzt
- Konkretisieren respektive verorten der strategischen Ansätze mit spezifischen Strategien und daraus abgeleiteten Handlungsansätzen
- Überführen auf die Ausgangslage der Region Solothurn in eine generationenübergreifende Teilstrategie Verkehr fürs Agglomerationsprogramm
- Formulieren konkreter Handlungsanweisungen und Zuständigkeiten (insb. durch die Strategieblätter) im Fachbericht

## 1.5 Trägerschaft

Der Verein repla espaceSOLOTHURN erarbeitet und beschliesst das Agglomerationsprogramm Solothurn. Mit dem Slogan «savoir vivre» möchte der Verein die Vorzüge der Region und die Lebensqualität im «espaceSolothurn» zum Ausdruck bringen. Die repla espaceSolothurn vertritt die gemeinsamen Interessen der Stadt Solothurn und der 40 umliegenden Gemeinden, fördert und stärkt die Zusammenarbeit unter den Mitgliedern und nimmt sich Planungsarbeiten von regionalem und kantonalem Interesse an. Der Verein fördert die Raumentwicklung, indem er sich für die Abstimmung von Siedlungsentwicklung, Landschaft, Mobilität und Kultur einsetzt und Kontakt zu Partnerorganisationen, Nachbarregionen und anderen Handlungsräumen pflegt. Dazu zählt beispielsweise der Austausch und die Abstimmung während der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme.

## 1.6 Projektorganisation

Projektorganisa-  
 tion

Damit das Agglomerationsprogramm weiterhin seinen Beitrag zu einer erwünschten und koordinierten Entwicklung in der Agglomeration leisten kann, muss es politisch und fachlich breit abgestützt sein. Eine effiziente Projektorganisation, in der alle wesentlichen Entscheidungsträger in den Prozess der Erarbeitung des AP eingebunden sind, sowie ein gutes Kommunikationskonzept sind wesentliche Erfolgsfaktoren. Die Abbildung zur Projektorganisation zeigt auf, dass die ins Projekt eingebundenen Partner die Interessen der unterschiedlichen kantonalen Fachstellen und politischen Ebenen (Kanton, Region, Stadt, Gemeinden) vertreten. Das Projekt «Agglomerationsprogramm Solothurn» dient ebenfalls als Koordinationsplattform für die Auftragsvergabe von weiteren agglomerationsrelevanten (Teil-)Projekten.



Abb. 2 Projektorganisation des AP Solothurn 4. Generation

## 1.7 Erarbeitungsprozess

### 1.7.1 Partizipation

Verstärkte Partizi-  
 pation gegenüber  
 Vorgängergenera-  
 tionen

Die Vorgehensweise bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Solothurn stützt sich auf die «Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr» (RAV) des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE)<sup>3</sup>. Die Partizipationen

3 «Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr» (RAV), endgültige Version vom Februar 2020.

tion wird in den Fokus des Erarbeitungsprozesses gerückt. Im Gegensatz zu den Vorgängergenerationen wurden die Gemeinden, die repla espaceSOLOTHURN und die kantonalen Amtsstellen während des Erarbeitungsprozesses vermehrt eingebunden und abgeholt, beispielsweise im Rahmen von Workshops. Damit konnte einerseits die Mitgestaltung an der zukünftigen Entwicklung der Agglomeration gefördert und andererseits die Identifikation mit den Inhalten des Produkts Agglomerationsprogramm (Zukunftsbild, Strategien) verstärkt werden.

Einbezug der Gemeinden

Die Gemeinden der repla espaceSOLOTHURN wurden über verschiedene Wege verstärkt in den Erarbeitungsprozess einbezogen: Im Rahmen von Workshops wurde zu Beginn des Prozesses ein neues gemeinsames Zukunftsbild 2040 erarbeitet. Die Inhalte wurden wo nötig bilateral zwischen Kanton/Region und einzelnen Gemeinden weiter abgetieft. Die Schwachstellen und der Handlungsbedarfs aus Sicht Gemeinden wurden im Rahmen einer Umfrage erhoben.

Aufgrund der Corona-Lage wurden die Zwischenergebnisse im Frühling 2020 an Stelle von Informationsveranstaltungen mit Hilfe von Videopräsentationen kommuniziert. Der intensive Austausch in Form einer Ergebniskonferenz zum Auftakt der Behördenvernehmlassung ab September 2020 konnte ebenfalls nicht wie angedacht durchgeführt werden. Stattdessen wurden die Gemeinden an einer Informationsveranstaltung über die wichtigsten Inhalte des Agglomerationsprogramms informiert.

Analog zur Erarbeitung der früheren Generationen wurden nebst den 21 Gemeinden, die im Bearbeitungssperimeter des Agglomerationsprogramm liegen, die übrigen Gemeinden der repla espaceSOLOTHURN ebenfalls in den Prozess und die Arbeiten integriert (Betrachtungssperimeter). Damit wird sowohl das räumliche als auch politische Umfeld der Agglomeration Solothurn miteinbezogen.

Einbezug kantonale Ämter

Mehrere Amtsstellen des Kantons Solothurn (Ämter für Raumplanung, Verkehr, Umwelt und für Wirtschaft und Arbeit) haben an der Erarbeitung massgeblich mitgewirkt. Parallel zur öffentlichen Mitwirkung durchlief das AP im Herbst 2020 eine Ämtervernehmlassung.

Einbezug der Bevölkerung

Die breite Bevölkerung hatte im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung im Herbst 2020 die Möglichkeit, sich zu den Entwürfen des Agglomerationsprogramms zu äussern.

### **1.7.2 Meilensteine der Erarbeitung in der Entwurfsphase**

Zukunftsbild

Zu Beginn der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms 4. Generation wurde das Zukunftsbild neu verfasst und auf den Zeithorizont 2040 ausgerichtet. Die Erarbeitung erfolgte in zwei Phasen. In einem ersten Schritt hat im Oktober 2018 ein Workshop mit kantonalen und lokalen Fachexperten stattgefunden. Ziel des Workshops war, einen ersten Vorschlag von möglichen Schwerpunkträumen und -themen aus fachlicher Sicht zu erarbeiten. In einem zweiten Schritt wurde dieser Vorschlag im April 2019 den Gemeinden vorgelegt und im Rahmen einer Werkstattveranstaltung

diskutiert, konsolidiert und konkretisiert. Das neue Zukunftsbild zeigt den angestrebten Zustand in den verschiedenen Räumen und Themen der Agglomeration Solothurn auf.

Fachbericht  
Mobilitätsplanung  
Region Solothurn

Parallel zur Erarbeitung des Agglomerationsprogramms wurde der Fachbericht Mobilitätsplanung Region Solothurn erarbeitet (vgl. Kap. 1.4). Für die Erarbeitung wurde im Frühling 2019 eine eigenständige Projektgruppe eingesetzt. Die Zwischenstände wurden in einer Begleitgruppe, zusammengesetzt aus Vertretern der Region, der kantonalen Ämter sowie Transportunternehmungen gespiegelt. Der Fachbericht wurde im Rahmen einer Ämtervernehmlassung bei der Repla espaceSolothurn, der Stadt Solothurn, dem Amt für Umwelt, der Wirtschaftsförderung sowie bei den Abteilungen und Fachstellen des Amtes für Verkehr und Tiefbau konsolidiert. Die Arbeiten am Fachbericht wurden – in Abstimmung mit dem Agglomerationsprogramm – im Frühling 2021 abgeschlossen.

Dossier Agglomerationsprogramm

Die Zwischenstände von Zukunftsbild, Strategie und Massnahmenerarbeitung konnten aufgrund der Corona-Pandemie nicht mehr im vorgesehenen Rahmen workshopartig besprochen werden. Stattdessen wurden die Gemeinden im Rahmen von Videobotschaften und Infoveranstaltungen über die Zwischenergebnisse orientiert. Im Rahmen des Möglichen stand der Ausschuss jedoch stets in Kontakt mit den Gemeinden und weiteren beteiligten Stellen.

### **1.7.3 Ergebnisse aus der Behördenvernehmlassung und Mitwirkung**

Auflage zur  
Mitwirkung und  
Vernehmlassung

Der Entwurf des Agglomerationsprogramms lag vom 7. September bis 15. November 2020 zur Behördenvernehmlassung und öffentlichen Mitwirkung auf. Alle interessierten Kreise hatten die Möglichkeit zur Mitwirkung. Im Rahmen der Vernehmlassung / Mitwirkung gingen insgesamt 15 Eingaben ein. Davon stammen 13 von Gemeinden und je eine von einem Verband und einem Transportunternehmen. Die Eingaben sowie die jeweilige Stellungnahme des Ausschusses sind in einem separaten Bericht zur Behördenvernehmlassung und Mitwirkung festgehalten.

Rückmeldungen

Die Rückmeldungen aus der Vernehmlassung und Mitwirkung waren insgesamt sehr positiv:

- Das Agglomerationsprogramm der 4. Generation wird im Grundsatz begrüsst und positiv beurteilt.
- Das Zukunftsbild wird grossmehrheitlich positiv bewertet. Mehrere Mitwirkende stellen Anpassungsvorschläge für das Zukunftsbild und die Zuteilung von Siedlungsteilen zu den einzelnen Raumtypen. Im Bereich Handlungsbedarf wird vor allem auf fehlende Schwachstellen in und den Abstimmungsbedarf bei den Themen Verkehr und Landschaft hingewiesen.

- Die Mehrheit der Mitwirkenden ist mit den vorgeschlagenen Massnahmen des AP 4 einverstanden. Die meisten Eingaben zu Massnahmen betreffen Anpassungs- oder Ergänzungsvorschläge am Massnahmenbeschrieb, der Priorisierung oder an Massnahmeninhalten im Detail.
- Mehrere Eingebende äussern zudem Bedarf, die Massnahmen zur geplanten Austauschplattform zu konkretisieren, die Schwerverkehrproblematik im Wasseramt zu lösen. Sie weisen auf den grossen Handlungsbedarf im Bereich der H5 hin.
- Im Rahmen der Mitwirkung wurden lediglich fünf Anträge für neue (Teil-)Massnahmen gestellt.

#### Folgerungen

Die repla espaceSolothurn beantwortete jede Eingaben der Gemeinden, Verbände und Transportunternehmen einzeln im Bericht zur Behördenvernehmlassung und Mitwirkung. Diverse Präzisierungen und Anregungen wurden im Agglomerationsprogramm berücksichtigt:

- Die Änderungsanträge am Zukunftsbild, dem festgestellten Handlungsbedarf und an den Strategien konnten in der Regel übernommen und die Raumtypen entsprechend angepasst werden.
- Bei den (Schlüssel-)Massnahmen wurden die Anregungen wie folgt berücksichtigt:
  - Die geplante Austauschplattform wird durchgeführt. Art und Ausgestaltung wird gemeinsam mit der repla in 2022 erarbeitet.
  - Im Rahmen des AP wird kein Fokus auf den Schwerverkehr gelegt. Der Handlungsbedarf zur Betrachtung der Verkehrsströme (z. B. Gerlafingen) ist aber erkannt und in der Massnahme «Mobilitätsquintett» vermerkt.
  - Das Massnahmenblatt «Verkehrsmanagement Westtangente» wurde gestützt auf die neusten Erkenntnisse überarbeitet, sodass bestmöglich auf die unterschiedlichen Problematiken reagiert und die Situation im Bereich der H5 verbessert werden kann.
  - Zusätzlich wurden Massnahmen zum Ausbau des ÖV-Angebots in der Gemeinde Halten und zur Aufwertung der Ortsdurchfahrt Bellach formuliert.

#### **1.7.4 Ergebnisse aus der Ämtervernehmlassung**

#### Auflage zur Ämtervernehmlassung

Zeitgleich mit der öffentlichen Mitwirkung wurde eine Ämtervernehmlassung durchgeführt. Während dieser Zeit hatte die kantonale Verwaltung die Möglichkeit, zu den Unterlagen des Agglomerationsprogramms Stellung zu nehmen.

#### Rückmeldungen

Insgesamt gingen 5 Eingaben ein. Dabei wurden hauptsächlich folgende Themen angesprochen:

- Im Bereich Landschaft (und Siedlung) wurde gefordert, die Themen Naturräume resp. Biodiversität im Siedlungsraum, die Siedlungsrandgestaltung und Aspekte des Klimawandels verstärkt zu berücksichtigen. Im Weiteren wurden Hinweise zur Koordination bzgl. Störfallvorsorge und weiteren Beteiligten vorgeschlagen.

- Die Ausführungen zum Thema Verkehr und die Verknüpfung mit den Bereichen Siedlung und Landschaft werden positiv bewertet. Einige Eingebende vermissten jedoch die vertiefte Auseinandersetzung mit Themen wie der Multimodalität (Verortung von P+R-Anlagen) oder der Parkplatzbewirtschaftung in der Agglomeration.
- Im Bericht wurden die MOCA-Zielwerte zur Reduktion des MIV-Anteils als zu bescheiden und die Verbesserung der ÖV-Erschliessungsgüte als zu wenig ambitioniert eingestuft.
- Die meisten Eingaben zu den Massnahmen betrafen Ergänzungs- und Anpassungsvorschläge am Massnahmenbeschrieb oder an Massnahmeninhalten im Detail.

#### Folgerungen

Die repla espaceSOLOTHURN hat aufgrund der Rückmeldungen diverse Präzisierungen und Ergänzungen im Agglomerationsprogramms vorgenommen:

- Die Änderungsanträge konnten in der Regel in den Bericht, die Karten und die Massnahmenblätter übernommen werden. Die Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge wurde im Bericht unter dem Thema Umwelt ergänzt.
- Eine Massnahme zur Siedlungsrandgestaltung wurde geprüft, aber für das AP 4 wieder verworfen. Die Aufnahme des Themas ist im Rahmen der Erarbeitung der Folgegeneration zu beurteilen.
- Die Zielwerte der drei MOCA-Indikatoren wurden aufgrund der Siedlungsentwicklung nach innen und des ÖV-Angebotsausbaus angepasst.

#### **1.7.5 Genehmigungsprozess und Prüfung**

Die Delegierten der repla espaceSOLOTHURN haben das Agglomerationsprogramm im Rahmen einer schriftlichen Abstimmung Ende April 2021 einstimmig beschlossen.

Der Regierungsrat des Kantons Solothurn wird das Agglomerationsprogramm am 25. Mai 2021 genehmigen und es anschliessend zur Prüfung beim Bund einreichen.

Die strategischen Stossrichtungen und wichtigsten Inhalte des AP Solothurn fliessen in den Richtplan des Kantons Solothurn ein; diese sind für den Kanton dadurch behördenverbindlich.

## 1.8 Erläuterungen Checkliste Eingangsprüfung und Grundanforderungen gemäss RPAV

Um den Eingangsscheck des Agglomerationsprogramms Solothurn gemäss RPAV zu erleichtern, wird in der Tabelle angegeben, in welchem Kapitel die erforderlichen Inhalte aufgeführt sind. Die meisten Karten sind ergänzend zur Abbildung in Bericht und Massnahmenband ausserdem im separaten Kartenband (Teil 4 des Dossiers) in vergrösserter Form enthalten.

Inhalt	Kapitel
<b>Teil 1: Bericht</b>	
Perimeter AP	Bericht: Kap. 3.1.2
Liste der Gemeinden (inkl. BFS-Nr.)	Bericht: Anhang 1
Stand der Umsetzung – Text und Grafik – Karten	Bericht: Kap. 2
Situations- und Trendanalyse (Text, Karten/Grafik, Zeitreihen)	Bericht: Kap. 3
Zukunftsbild (Text und Karten)	Bericht: Kap. 4
Aktualisierter Handlungsbedarf (Text und tabellarisch)	Bericht: Kap. 5
Teilstrategie Siedlung (Text und Karte)	Bericht: Kap. 6.1
Teilstrategie Landschaft (Text und Karte)	Bericht: Kap. 6.2
Teilstrategie Verkehr (Text und Karte)	Bericht: Kap. 6.3
Beschreibung Massnahmen inkl. Priorisierung (Text und Tabelle)	Bericht Kap. 8
Aussagen zu MOCA-Indikatoren	Bericht: Kap. 2.3, 4.4
<b>Teil 2: Massnahmenband</b>	
Tabelle mit vereinbarten Massnahmen (inkl. Stand Umsetzung und ARE-Code)	Massnahmenband: Kap. 1
Karte mit vereinbarten Massnahmen (inkl. Stand Umsetzung)	Massnahmenband: Kap. 1
Tabelle Massnahmen AP 4. Generation	Massnahmenband: Kap. 2.1
Karte mit Massnahmen AP 4. Generation	Massnahmenband: Kap. 2.2
Massnahmenblätter	Massnahmenband: Kap. 2.3
Dokumentationsblätter mit nationalen und weiterer relevanter Planungen (mit Zusammenhang zum AP)	Massnahmenband: Kap. 2.3
<b>Teil 3: Umsetzungstabellen</b>	
Umsetzungstabellen gemäss ARE	separates Dokument
Gründe für Verzögerungen	Bericht: Kap. 2, Umsetzungstabellen

Tab. 1 Übersicht Eingangsscheck AP 4. Generation

Ergänzend dazu dient die folgende Tabelle zur Übersicht über den Nachweis der Erfüllung der Grundanforderungen. Die entsprechenden Informationen sind in Bericht und Massnahmenblätter eingebettet:

Inhalt	Kapitel
<b>GA1: Trägerschaft und Partizipation</b>	
Trägerschaft	Bericht: Kap. 1.3
Partizipation	Bericht: Kap. 1.4
<b>GA 2: Vollständigkeit und Roter Faden</b>	
Vollständigkeit	vgl. Checkliste Kap. 1.4
Sicherstellung roter Faden	Einleitender Abschnitt pro Kapitel
<b>GA 3: Herleitung priorisierter Massnahmen</b>	
Stellenwert einzelner Massnahmen in Teilstrategien aufzeigen, bei grossen Verkehrsinfrastrukturen auch mit Abwägung von alternativen Lösungen	Massnahmenband: Kap. 2.3
Text und Tabelle	Bericht: Kap. 8
Massnahmenblätter: Text, Tabelle und grafisch	Massnahmenband: Kap. 2.3
<b>GA 4: Umsetzung und Kontrolle</b>	
Umsetzung (Text und Grafik)	Bericht: Kap. 2
Umsetzungstabellen	separates Dokument
Controlling	Massnahmenband: Kap. 2.3

Tab. 2 Nachweis zur Erfüllung der Grundanforderungen

## 1.9 Lesehilfe

### Roter Faden

Generationen-  
kohärenz

Die Kapitel beginnen jeweils mit einem kurzen Abschnitt zu den wichtigsten Neuerungen und Änderungen im Vergleich zum AP 3. Mit diesen soll den Leserinnen und Leser der rote Faden und die Generationenkohärenz im AP 4 einfach und besser verständlich aufgezeigt werden.

Zusammenfassung  
/ Abstimmung /  
Fazit

Am Schluss der Kapitel Ist- und Trendanalyse, Zukunftsbild, Handlungsbedarf und Strategie werden die wichtigsten Elemente der Abstimmung zwischen Siedlung, Landschaft und Verkehr sowie Folgerungen zusammengefasst. Innerhalb des umfangreichen Kapitels Ist- und Trendanalyse bieten kurze Fazite am Ende jedes Unterkapitels (Siedlung, Landschaft, Verkehr) einen Überblick über die Ergebnisse.

Fokusräume

Im AP 4 sind Gebiete mit erhöhtem Handlungsbedarf definiert worden. Für eine vertiefte Betrachtung dieser Siedlungsgebiete mit besonderem Entwicklungspotenzial wird nach dem Kapitel «Strategie» das neue Kapitel «Fokusräume» eingeführt.

## 2. Stand der Umsetzung

Im Folgenden wird anhand eines textlichen Beschriebs, Tabellen und Grafiken der Umsetzungsstand der Agglomerationsprogramme 1. bis 3. Generation aufgezeigt. Dabei werden die Umsetzung des Zukunftsbildes und der Teilstrategien sowie der konkreten Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsmassnahmen beschrieben. Zusammenfassend wird dargestellt, wo die Agglomeration auf Zielkurs ist und wo und aus welchen Gründen allenfalls zeitliche Verzögerungen bei Massnahmen festzustellen sind.

### 2.1 Umsetzung von Zukunftsbild und Teilstrategien

#### 2.1.1 Umsetzung Zukunftsbild

Mit dem Agglomerationsprogramm Solothurn der 2. Generation wurde ein Zukunftsbild 2030 zur Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung eingeführt. Die Themenbereiche wurden auf zwei (Teil-)Zukunftsbilder aufgeteilt: Zukunftsbild Siedlung und Verkehr sowie Zukunftsbild Landschaft. Mit der 3. Generation wurde das (Teil-)Zukunftsbild Siedlung und Verkehr weitgehend beibehalten, während das (Teil-)Zukunftsbild Landschaft umfassend überarbeitet wurde.

#### Siedlung

Das Zukunftsbild 2030 für das AP2 wurde in Abstimmung mit dem revidierten kantonalen Richtplan und in Zusammenarbeit mit den Gemeinden der Agglomeration neu entwickelt. Wichtigste Zielsetzungen im Bereich Siedlung waren das Lenken der Entwicklung auf Schwerpunkte entlang wichtiger Korridore und in der Nähe der Kernstadt, das Vorantreiben der Entwicklungsschwerpunkte (Wohnschwerpunkte, Bahnhofgebiete, Anlagen mit hohem Publikumsverkehr, Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete Arbeiten/Wohnen) und eine moderate Förderung der Siedlungsentwicklung in gut ÖV-erschlossenen Bauzonen im gesamte Agglomerationsperimeter. Das Zukunftsbild 2030 wurde im Rahmen des AP 3 gestützt auf die inzwischen angenommene RPG-Revision und die neuen respektive aktualisierten kantonalen Grundlagen (Raumkonzept 2012, Siedlungsstrategie 2014, revidierter Richtplan Stand 2015) geringfügig überarbeitet. Die grundsätzlichen Zielsetzungen blieben nach wie vor gültig, Ergänzungen wurden insbesondere bezüglich der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete von regionaler Bedeutung vorgenommen.

Die Siedlungsentwicklung der Agglomeration Solothurn der vergangenen Jahre entsprach grundsätzlich den Stossrichtungen des Zukunftsbilds 2030 der 2. und 3. Generation. Nicht zuletzt als Folge der RPG- und Richtplanrevision findet die Entwicklung innerhalb der bestehenden Bauzonen und verstärkt an gut erschlossenen Lagen statt. Die Mehrheit der in den Zukunftsbildern bezeichneten Entwicklungsgebiete wurde inzwischen bereits entwickelt oder befindet sich in Entwicklung (vergleiche nachfolgende Ausführungen zu den Siedlungsmassnahmen).

Im Hinblick auf die Erarbeitung des AP 4 haben sowohl der die Agglomeration als auch der Bund festgestellt, dass das Zukunftsbild 2030 bisher eher allgemein-abstrakt gehalten war und eine Konkretisierung wünschenswert wäre. Ausser der Verortung der Entwicklungsgebiete liess das Zukunftsbild 2030 nur bedingt Rückschluss auf die zukünftig angestrebten Qualitäten (z.B. Dichte) und Nutzungen (z.B. primär Wohnen/Arbeiten) im Siedlungsgebiet zu. Mit einer stärkeren Differenzierung unterschiedlich ausgeprägter Raum-typen soll unter anderem eine präzisere Festlegung von teilraumspezifischen Entwicklungszielen und daraus abgeleitet von konkreteren Strategien ermöglicht werden. Mit dem nun vorliegenden Zukunftsbild 2040 des AP 4 wird dieses Ziel aus Sicht der Trägerschaft erreicht.

#### Landschaft

Das für die 3. Generation stark überarbeitete Zukunftsbild Landschaft zeigt neben den wesentlichen Vorranggebieten und Schutzgebieten von Natur, Landschaft und Landwirtschaft die wichtigen Vernetzungskorridore der Landschaft sowie die Erholungsräume auf. Die Ausscheidung der wichtigsten Landschaftselemente, gerade der Grün- und Freiräume, diene als Grundlage zur Planung und Umsetzung mehrerer Massnahmen.

Als Folge der Vertiefung und Präzisierung des Zukunftsbilds Landschaft im Rahmen des AP 3 konnten mehrere spezifische Massnahmen ergriffen werden. So wurden in der 3. Generation erstmals auch Landschaftsmassnahmen ins AP Solothurn aufgenommen. Die entsprechenden Massnahmen orientierten sich an den wichtigsten Zielsetzungen des Zukunftsbilds, namentlich der Aufwertung der Flussräume als prägende Landschaftselemente, der Verbesserung der Vernetzung der Freiräume sowie der Schaffung von Parks zur Erhöhung der Freiraumqualität. Die aus dem Zukunftsbild abgeleiteten Massnahmen in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft sind weitgehend auf Kurs (siehe nachfolgende Ausführungen).

Die Wahrnehmung des Zukunftsbildes 2030 als Gesamtbild der Agglomeration wurde aus Sicht des Bundes durch die separate Darstellung der Landschaft – losgelöst vom Zukunftsbild Siedlung und Verkehr – erschwert. Im AP 4 werden die Landschaftselemente daher im integralen Zukunftsbild 2040 dargestellt, womit die Schnittstellen der Themen Siedlung, Landschaft und Verkehr auf einen Blick erkennbar sind. Eine Vertiefung einzelner Elemente im Thema Landschaft ist nun in der Teilstrategie Landschaft erkennbar.

#### Verkehr

Das Zukunftsbild 2030 der 2. und 3. Generation bildeten im Bereich Verkehr zumindest grafisch primär den Bestand ab und fokussierte in den Zielsetzungen auf die Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Wichtige generelle Zielsetzungen waren das Fördern des ÖV-Angebots, des Langsamverkehrs und der kombinierten Mobilität als Alternative zum MIV: Bedeutende Bahnhofgebiete sollten als Umsteigeknoten (und Dienstleistungs- und Wohnstandorte) gefördert werden. Die bezeichneten Entwicklungsgebiete lagen grossmehrheitlich an gut ÖV-erschlossenen Standor-

ten (Güteklasse C oder besser). Aus dem Zukunftsbild 2030 wurden die Teilstrategien Mobilität abgeleitet. Mit Hilfe der Teilstrategien konnte die angestrebte Entwicklung räumlich konkretisiert und gestützt darauf die entsprechenden Massnahmen definiert werden.

Im Hinblick auf die Erarbeitung des AP 4 wurde erkannt, dass eine konkretere räumliche Verortung der Zielsetzungen im Bereich Verkehr die Verständlichkeit des Agglomerationsprogramms erhöhen und das Zusammenspiel der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung noch besser aufzeigen kann. Dementsprechend werden im Zukunftsbild 2040 nun verschiedene verkehrliche Elemente konkret verortet (z.B. Lage der wichtigen Umsteigeorte für die kombinierte Mobilität, direkte Radial- und Tangentialverbindungen für den ÖV und den Langsamverkehr).

### 2.1.2 Umsetzung Teilstrategien

Vom Zukunftsbild wurden thematische Strategien abgeleitet, welche die Grundlage für die Massnahmen der 2. und 3. Generation bildeten. Mit der 3. Generation wurde auf Basis des überarbeiteten (Teil-)Zukunftsbilds Landschaft insbesondere die Strategie im Bereich Landschaft vertieft.

Siedlung Die Entwicklung der vergangenen Jahre entspricht grundsätzlich den im AP 2 und AP 3 definierten Teilstrategien: Die Siedlungsentwicklung wurde verstärkt auf den ÖV ausgerichtet, die Siedlungsentwicklung nach innen forciert und damit kompaktere Siedlungsstrukturen gefördert. Die Teilstrategie Siedlung hat sich somit grundsätzlich als richtig erwiesen.

Analog zum Zukunftsbild 2030 wurde auch bezüglich der Teilstrategien Siedlung festgestellt, dass eine stärkere räumliche Differenzierung zur Klärung beitragen könnte. Die Teilstrategie Siedlung wird im AP 4 daher gestützt auf das neue Zukunftsbild 2040 und der SEin-Broschüre (Siedlungsentwicklung nach innen, 2018) ebenfalls überarbeitet und deutlich geschärft.

Landschaft Die Teilstrategie Landschaft wurde in den Agglomerationsprogrammen der 1. und 2. Generation in die Teilstrategie Siedlung integriert. Erst mit dem AP 3 wurde sie ausgebaut und konkretisiert. Dadurch wurde die Landschaft auf strategischer Ebene stärker in die Planungen integriert und im AP 3 wurden erstmals Landschaftsmassnahmen definiert, mit welchen die strategischen Stossrichtungen konkret umgesetzt werden. Die Umsetzung dieser Massnahmen ist auf Kurs.

Verkehr Für das Agglomerationsprogramm der ersten Generation entwickelte die Trägerschaft auf Grundlage der Richtplanvorgaben und des verkehrspolitischen Leitbilds die Strategie «vermeiden – verlagern – verträglich gestalten». Diese abstrakte Strategie wurde mit thematischen Leitsätzen räumlich konkretisiert und daraus Handlungsschwerpunkte und die Massnahmen(-pakete) abgeleitet.

Die Teilstrategien Verkehr wurden in den AP der 1. bis 3. Generation pro Verkehrsträger kartografisch aufgezeigt und erläutert. Wichtige Stossrichtungen waren zusammengefasst die Verlagerung vom MIV auf andere Verkehrsträger, die siedlungsverträgliche Bewältigung des Verkehrs, die Verbesserung der Verkehrssicherheit und der nachfragegerechte Ausbau des ÖV und LV. Die Verkehrspolitik des Kantons der letzten Jahre stand in Übereinstimmung mit den Elementen der Teilstrategien Verkehr. So wurde eine Vielzahl von entsprechenden Massnahmen ergriffen und zu guten Teilen bereits umgesetzt. Wie die Analyse (Kap. 3) und die Auswertung der MOCA-Indikatoren zeigen, wirken sich die mit den AP 1 bis AP 3 getroffenen Massnahmen noch nicht im gewünschten Ausmass beispielsweise auf den MIV-Anteil aus. Dies ist z.T. auch auf die noch ausstehende Umsetzung verschiedener Massnahmen zurückzuführen. Trotzdem lässt sich bei der Betrachtung des Modal Splits nach der Anzahl Etappen und Unterwegszeit eine Verlagerung zu Handen ÖV und LV erkennen: der MIV-Anteil hat zwischen 2010 und 2015 leicht abgenommen (vergleiche Ausführungen weiter unten).

Im Hinblick auf die Erarbeitung des AP 4 wurde erkannt, dass die bisherigen Strategien zwar grundsätzlich korrekt sind, auf kantonaler und regionaler Ebene aber der Bedarf für eine aktuellere und möglichst konkretere Strategie zur Mobilitätsentwicklung fehlt. So fehlte bisher ein flächendeckendes Konzept der Innenentwicklung in Kombination mit der Verkehrslenkung und -beruhigung. Eine flächendeckende, verkehrsträgerübergreifende Gesamtsicht war auch aus Sicht des Bundes (Prüfbericht zum AP 3) zu wenig ersichtlich. Aus diesen Gründen wurden als Grundlage für das AP 4 eine regionale Mobilitätsstrategie entwickelt und die wesentlichen Elemente daraus in neuer Form – räumliche konkretisiert - im AP 4 abgebildet.

## **2.2 Umsetzungsstand der Massnahmen früherer Generationen**

Das folgende Kapitel gibt Auskunft zum Umsetzungsstand der Massnahmen auf der Grundlage der Umsetzungstabellen des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE. Das Unterkapitel fokussiert auf die wichtigsten Massnahmen in Form von Text und Grafiken. Die ausführlichen Tabellen zu jeder Generation befinden sich im Massnahmenband in Kapitel 1. Die Umsetzungstabellen des ARE werden in einem separaten Dokument eingereicht.

### **2.2.1 1. Generation**

Im Agglomerationsprogramm 1. Generation wurden 31 Massnahmen eingegeben. Vier sind durch den Bund als mitfinanzierbare A-Massnahmen mit einem Investitionsvolumen von rund 26 Mio. Franken eingestuft worden und werden gemäss Leistungsvereinbarung zu 40 % mitfinanziert. Der Bundesbeitrag liegt damit bei 10.40 Mio. Franken. Das Investitionsvolumen der Eigenleistungen ohne Bundesbeitrag liegt bei 7.72 Mio. Franken

Bei den weiteren Massnahmen handelt es sich um Siedlungs- und Betriebsmassnahmen. Alle diese Massnahmen waren im Zeitraum 2011-2014 zu realisieren.

Wie die nachfolgende Abbildung veranschaulicht, konnte ein grosser Teil der Massnahmen der ersten Generation umgesetzt werden. Die Schlüsselmassnahmen Neubau der Bahnhofstabelle Solothurn Brühl Ost (beim Areal Weitblick) und die Verschiebung der Bahnhofstabelle Bellach ins Gebiet Bellach Ost konnten umgesetzt werden. Zudem wurde die Umsetzung zur Verbesserung des Velowegnetzes erfolgreich vorangetrieben und damit konnte die bedeutende und attraktive Veloroute So-lothurn – äusseres Wasseramt realisiert werden.

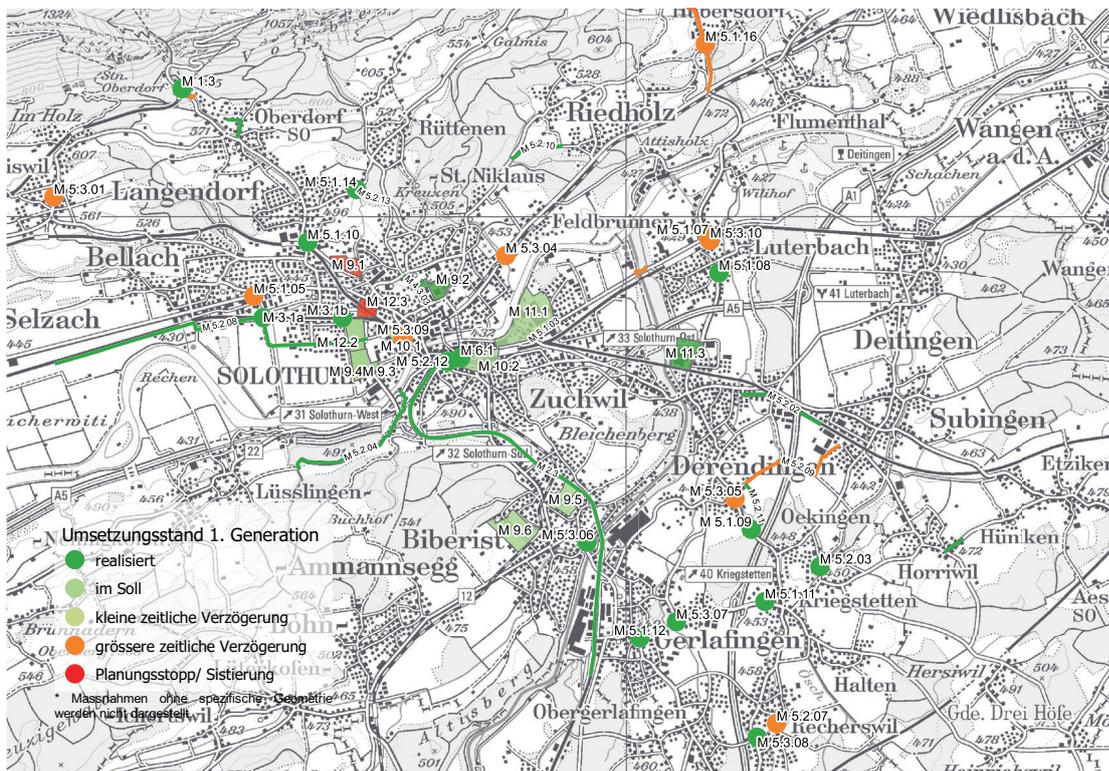


Abb. 3 Verortung und Umsetzungsstand der Massnahmen Siedlung, Landschaft und Verkehr aus dem AP 1. Generation

### Siedlung und Landschaft

Siedlungs-  
massnahmen

Für die erste Generation wurden Siedlungsmassnahmen nach Wohnschwerpunkten, Bahnhofgebieten, Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebieten und Anlagen mit hohem Publikumsverkehr definiert. Damit wurden neben den bezeichneten Gebieten im Richtplan (Bahnhofgebiete, Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiete sowie bei Anlagen mit hohem Publikumsverkehr) Wohnschwerpunkte mit hoher ÖV-Gunst ausgewiesen und deren Förderung vorangetrieben.

Bis auf die Massnahme Solothurn Rosegg (M 9.1) werden alle Massnahmen des Massnahmenpakets Wohnschwerpunkte umgesetzt: Gewisse wurden realisiert und bei anderen wurden Planungsarbeiten gestartet. Die Planung des Wohnschwerpunktes Rosegg (M 9.1) wurde sistiert. Auf dem Areal soll der Landwirtschaftsbetrieb erhalten bleiben und der Kanton sieht hier in absehbarer Zukunft keine Bauentwicklung vor. Dies entspricht auch dem Raumplanungsgesetz und dem Richtplan des Kantons Solothurn. Die folgenden Wohnschwerpunkte konnten bereits realisiert werden:

- Wohnschwerpunkt Sphinxmatte, Solothurn (M 9.2): Moderne Seniorenresidenz mit 66 Appartements und 21 Pflegezimmern.
- Wohnschwerpunkt Schöngrün/Enge, Biberist (M 9.4): Wohnraum für generationenübergreifendes Wohnen mit attraktiver Wohnumgebung.



Abb. 4 Wohnschwerpunkt Schöngrün/Enge (Quelle: <https://www.schoen-gruen.ch/wohnen>)

Für die weiteren Wohnschwerpunkte liegen bereits die ersten Ergebnisse aus den Planungsprozessen vor. Diese Massnahmen wurden dem Planungsstand entsprechend als Siedlungsmassnahmen in den nachfolgenden Agglomerationsprogrammen aufgenommen.

Bei den Siedlungsmassnahmen Bahnhofgebiete, Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiete sowie bei Anlagen mit hohem Publikumsverkehr laufen die Planungsarbeiten wie vorgesehen und sind als Daueraufgaben in den nachfolgenden Generationen wieder berücksichtigt – sofern sie nicht als fertig gebaut gelten und somit keine «Begleitung» mehr erfordern. Für die Siedlungsmassnahmen Westbahnhof Solothurn (M 10.1) und die beiden Anlagen mit hohem Publikumsverkehr in Solothurn (Solothurn Ober-/Unterhof (M 12.2) und Solothurn Knoten Bielstrasse/Kofmehlareal (M 12.3) sind Anpassungen im zeitlichen Prozess vorgenommen worden. Dies zum einen, um die grösseren Planung aufeinander abzustimmen und zum anderen aufgrund zeitlicher Verzögerungen im Rechtsstreit.

- Der Ober-/Unterhof (M 12.2) wird als Teil des Areals «Wohnschwerpunkt Weitblick (M 9.3)» realisiert und ist für eine spätere Etappe vorgesehen. Gleichzeitig mit der Planung und Realisierung der Haltestelle Solothurn Brühl (1G) wurde die Planung des angrenzenden Areals Weitblick

mit einem Studienauftrag 2006 gestartet und im Jahr 2015 wurde das Entwicklungskonzept einstimmig vom Gemeinderat gutgeheissen. Abgestimmt auf den Prozess zur Gesamtrevision der Ortsplanung in der Stadt Solothurn (OPR), wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet, dessen verbindliche Inhalte in den Rahmengestaltungsplan Weitblick einfließen (öffentliche Auflage ebenfalls im Abstimmung mit der OPR, vs. Anfang 2022)

- Die Arealentwicklung Westbahnhof Solothurn wurde zeitlich aufgrund der Priorisierung der SBB-Immobilien, der Abstimmung mit der Entwicklung der ÖV-Drehscheibe Solothurn West (Umsetzungszeitraum BehiG) und koordiniert mit der Gesamtrevision der Ortsplanung in der Stadt Solothurn (OPR), erst nach der Planung des Areals Weitblick gestartet. 2018/19 wurde ein Studienauftrag durchgeführt, welcher die städtebauliche Aufwertung des Bahnhofsgbietes und entsprechende flankierende Verkehrsmassnahmen, insbesondere auch das Betriebs- und Gestaltungskonzept Post-, Wengi- und Westringstrasse (V-MIV 401.2) vorsieht. Diese Massnahmen fliessen nun gebündelt in die 4. Generation mit ein.
- In Solothurn Knoten Bielstrasse / Kofmehlareal (M 12.3) war ein Gewerbe- und Dienstleistungszentrum geplant, konkret ein Einkaufszentrum der Coop. Ein rechtsgültiger Gestaltungsplan für das im kantonalen Richtplan eingetragene Areal mit hohem Publikumsverkehr liegt – nach jahrelangem Rechtsstreit - vor. Aufgrund veränderter Marktbedürfnisse prüft die Eigentümerschaft, ob eine reduzierte Form eines Einkaufszentrums realisiert werden kann, oder die Nachfrage nach alternativen Nutzungen an diesem zentralen Standort gedeckt werden kann.

Landschafts-  
massnahmen

Im Agglomerationsprogramm der 1. Generation wurden im Bereich Landschaft keine Massnahmen definiert. Damit entfällt der Beschrieb des Umsetzungsstandes.

### **Verkehr**

Wichtige infrastrukturelle Massnahmen waren der Neubau der Bahnhofstestelle Solothurn Brühl Ost (beim Areal Weitblick) und die Verschiebung der Bahnhofstestelle Bellach ins Gebiet Grederhof Ost (Bellach Ost). Der Hauptfokus lag aus Sicht der Investitionskosten beim öffentlichen Verkehr (43 %). Im Bereich Langsamverkehr wurde ein umfassendes Paket mit Sanierungen, Um- und Neugestaltungen zur Verbesserung des Velowegnetzes und Erhöhung der Sicherheit geschnürt. In Bezug auf die Investitionskosten lag auch hier, mit 36 % der gesamten Investitionskosten, ein beträchtliches Investitionsvolumen vor. Auf mehreren Ortsdurchfahren wurden Betriebs- und Gestaltungskonzepte initiiert.

### **A-Liste 1. Generation (Realisierung 2011 – 2014)**

Die Schlüsselmassnahmen – die Verschiebung der Haltestelle Bahnhof Bellach (M 3.1) und der neue Haltepunkt Solothurn Brühl Ost (M 3.1) – sind bereits realisiert und in Betrieb und ein grosser und wesentlicher Teil des Langsamverkehrspaketes konnte bereits umgesetzt werden.

### Umsetzung beitragsberechtigte Massnahmen nach Investitionskosten, 1. Generation



Abb. 5 Umsetzungsstand der Verkehrsmassnahmen 1. Generation nach Kosten (A- Massnahmen) gemäss Leistungsvereinbarung

Mit der Realisierung des Massnahmenbündels M 5.2.2 aus dem Langsamverkehrspaket konnte die Wasseramtroute 802 (Solothurn-Subingen-Burgäschisee-Herzogenbuchsee) in Betrieb genommen werden. Diese neue Veloverbindung abseits der Kantonsstrassen weist eine wichtige agglomerationsübergreifende Wirkung in der Verlagerung des Verkehrs auf den Langsamverkehr auf. In der Agglomeration Solothurn konnten zudem wichtige Netzergänzungen für den Alltagsverkehr (Pendler, Schülerverkehr) realisiert werden. Das Monitoring zeigt, dass seit der Eröffnung dieser neuen Veloroute die Velofrequenzierung merklich zugenommen hat.



Abb. 6 Eröffnungsfeier Wasseramtroute 802 (Bilder: repla)

Bei der Ortsdurchfahrt Weissensteinstrasse in Oberdorf (M 4.3.02) ist eine zeitliche Verzögerung von mehr als 4 Jahren bei der Umsetzung zu erwarten. Die Verzögerung ist auf nicht im gewünschten Zeitraum mögliche Finanzierung zurückzuführen. Diese Probleme konnten nun aber gelöst werden.

Eigenleistungen  
 1. Generation

Als Eigenleistungen wurden insbesondere die Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf Ortsdurchfahrten mit «lokaler» Wirkung (<10'000 Fahrten pro Tag) eingestuft:

- Zwei Projekte (Untere Steingrubenstrasse M 4.3.03 und Hinterriedholzkreuzung/Günsbergstr. M 4.3.04) sind bzw. werden unmittelbar realisiert.

- In Riedholz (Hinterriedholzkreuzung/Günsbergstr. (M 4.3.05) verzögert sich die Umsetzung aufgrund von planerischen Änderungen um mehr als 4 Jahre. Die Umgestaltung der Ortsdurchfahrten Günsbergstr./Solothurnstr. (M 4.3.06) verzögert sich aufgrund wesentlicher planerischer Änderungen um mehr als 4 Jahre. Die Massnahme musste auf Wunsch der neu gewählten Exekutive angepasst werden.

Weiter konnten in der Agglomeration Solothurn an verschiedenen Bahnhöfen neue Park + Ride- sowie Bike + Ride-Anlagen geschaffen werden. Zudem wurden in den Jahren 2019 und 2020 durch das Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn in der Agglomeration Solothurn sämtlichen Park+Ride- auch alle Bike+Ride-Anlagen erhoben und der Ausbaue- und/oder Sanierungsbedarf der Anlagen ermittelt. Damit wird nochmals zusätzlich ein Bedarf an Veloparkplätzen an ÖV-Drehscheiben aufgezeigt. Deshalb sind an den im Agglomerationsprogramm 4. Generation ausgewiesenen, neuen ÖV-Drehscheiben zusätzliche B+R-Anlagen geplant.

Betriebliche  
Massnahmen

#### **Nicht durch den Bund mitfinanzierbare betriebliche Massnahmen**

Die Umsetzung der betrieblichen Massnahmen erfolgt konsequent und kann bereits erste Erfolge ausweisen. Sowohl die Bedienung der Talstation Weissenstein (M 1.3) als auch der Angebotsausbau auf der Linie Solothurn-Burgdorf (M 2.3) wurden realisiert. Ebenso wurde das Mobilitätsmanagement über den ganzen Agglomerationsraum (M 7.1) gefördert. Einzig die Erstellung von Richtlinien für die Parkraumbewirtschaftung (M 8.1) hat sich verzögert. Dies wurde auch explizit im Prüfprozess der 3. Generation vom Bund bemängelt. Im Hinblick auf die vierte Generation sollten nun die Richtlinien für die Parkraumbewirtschaftung abgestimmt mit der Mobilitätsstrategie erarbeitet werden. Bei diesem Prozess wurde jedoch festgestellt, dass die Parkraumbewirtschaftung in der Agglomeration Solothurn differenziert nach Teilräumen anzugehen ist. Die Parkraumbewirtschaftung ist insbesondere bei vorliegenden Mobilitätskonzepten sowie Gestaltungsplänen abgestimmt auf die Mobilitätsstrategie zu forcieren– was auch aktuell bereits gemacht wird. Damit wird die Parkraumbewirtschaftung flächendeckend differenziert nach Raumtypen und Teilräumen in Etappen umgesetzt. Beispielsweise wurden für die Stadt Solothurn und den Arbeitsschwerpunkt Attisholz bereits entsprechende Richtlinien formuliert.

#### **2.2.2 2. Generation**

Im AP der 2. Generation wurden 50 Massnahmen eingegeben. 13 sind durch den Bund als mitfinanzierbare A-Massnahmen mit einem Investitionsvolumen von rund 54 Mio. Franken eingestuft worden und werden gemäss Leistungsvereinbarung zu 35 % mitfinanziert. Der Bundesbeitrag liegt damit bei 18.84 Mio. Franken. Das Investitionsvolumen der Eigenleistungen ohne Bundesbeitrag liegt bei 9.5 Mio. Franken. Die Massnahmen sind in der Zeitperiode 2015-2018 zu realisieren.

Die Umsetzung der 2. Generation ist auf Kurs. Es zeigen sich bei gewissen Verkehrsmassnahmen kleine Verzögerungen, in Einzelfällen starke Verzögerungen. Die Schlüsselmassnahme Bahn- und Strassensanierung auf der Baselstrasse (V-ÖV 4.1) in Solothurn wird mit kleiner Verzögerung umgesetzt. Grund sind wichtige Anpassungen des Projektes, welche zur verbesserten Wirkung innerhalb der Agglomeration führen. Zudem konnten zentrale Massnahmen zur Aufwertung/ Verbesserung der Sicherheit im Strassenverkehr – wie der Kreuzplatz (V-MIV 2.2) und die Sanierung der Ortsdurchfahrt in Derendingen (V-MIV 1.3) realisiert werden. Bei den Massnahmen Bei weiteren Massnahmen zeigen sich aufgrund planerischer Veränderungen während der Projektierung kleine Verzögerung, die Projekte sind unbestritten und werden umgesetzt. Bei den Eigenleistungen konnte ein grosser Teil der Massnahmen (Tempo 30 im Siedlungsgebiet) und alle betrieblichen Massnahmen umgesetzt werden. Weiter wurde im Bereich der Siedlungsentwicklung mit dem Testplanungsverfahren ein wichtiger Grundstein für die Entwicklung der Gebiete Attisholz Nord und Süd und für die Agglomeration gelegt. Die folgende Karte zeigt den Umsetzungsstand der Massnahmen des Agglomerationsprogramms 2. Generation.

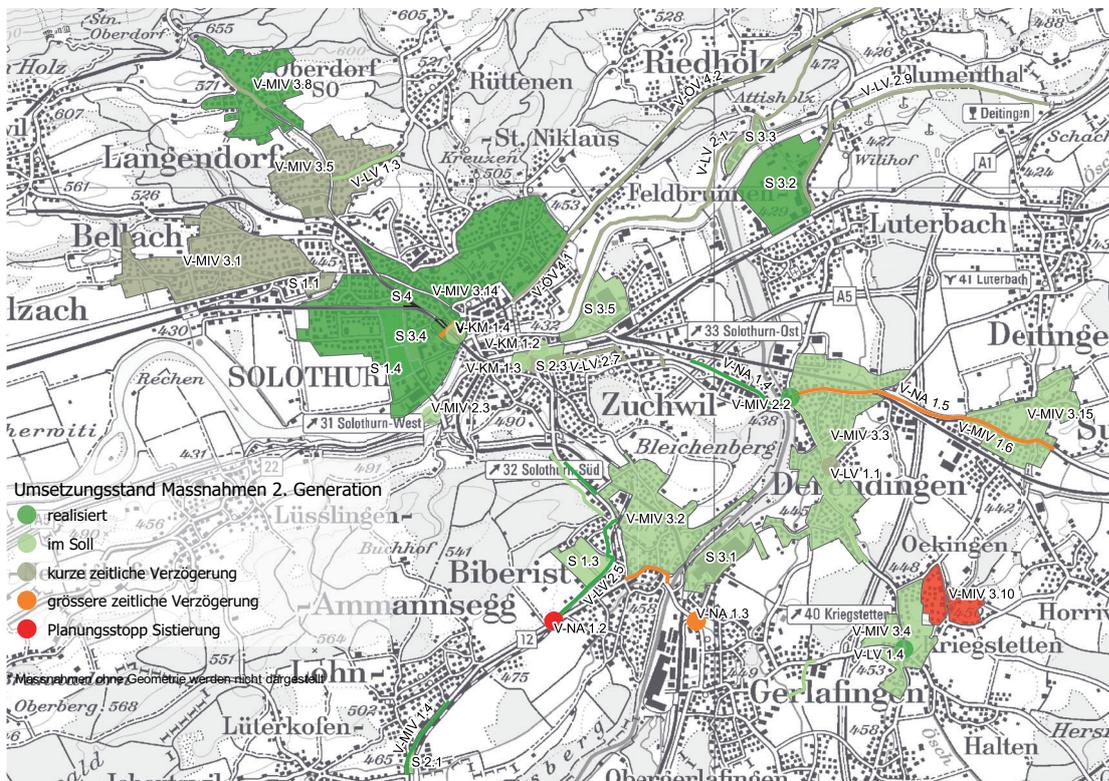


Abb. 7 Verortung und Umsetzungsstand der Massnahmen Siedlung, Landschaft und Verkehr aus dem AP 2. Generation

### Siedlung und Landschaft

Mit der zweiten Generation wurden die Siedlungsmassnahmen der 1. Generation als Daueraufgaben wieder aufgenommen und neu sind zusätzliche Entwicklungsgebiete mit hohem Entwicklungspotential sowie zwei Bahnhofgebiete mit Entwicklungsabsichten hinzugekommen:

- S 1.1 Grederhof, Bellach / Bellach Ost (3G)
- S 3.2 und S 3.3 Attisholz Süd und Nord
- S 3.1 Sappi Papieri, Biberist / Biberist, Papierfabrik(3G)
- S 2.1 Lohn-Lüterkofen RBS, Lohn-Ammansegg
- S 2.3 Hauptbahnhof SBB, Solothurn

In der zweiten Generation wurde zudem in Abstimmung mit dem Raumplanungsgesetz eine Massnahme Siedlungsentwicklung nach Innen (S 5) formuliert. Für die Agglomeration Solothurn ist es wichtig, die Daueraufgaben in diesem Sinne zu begleiten und die Entwicklungen gemäss den Zielsetzungen zu überprüfen. Gleichzeitig kann damit auch die integrale Abstimmung zwischen Verkehr und Siedlung nochmals verstärkt werden.

Siedlungs-  
massnahmen

Für die Entwicklung der Areale Attisholz Nord und Süd (Riedholz und Luterbach) haben der Regierungsrat des Kantons Solothurn zusammen mit den Standortgemeinden und den Grundeigentümern ein Testplanungsverfahren durchgeführt (2010-2012). Auf dem Areal Attisholz Süd (S 3.2) in Luterbach konnten dank grosser Vorleistungen in der Planung die idealen Bedingungen für die Ansiedlung der Firma Biogen geschaffen werden. Für Attisholz Nord wurde auf Basis des erarbeiteten Masterplans (2013) ein räumliches Teilleitbild Ende 2017 bewilligt. In den Arealen Attisholz sind grosse Entwicklungen zu erwarten, welche eine wichtige Bedeutung für die Agglomeration Solothurn aufweisen.

In den Gebieten Sappi, Papieri (S 3.1), Sultex/Zeughausareal (Riverside) Zuchwil (S 3.5), Grederhof Ost, Bellach (S.1.1) und für den Hauptbahnhof Solothurn - Teil RBS (V-KM 1.3), konnten partizipative Planungsverfahren (bsp. Testplanung) für eine qualitätsvolle Entwicklung der Areale durchgeführt werden. Für das Entwicklungsgebiet Riverside in Zuchwil wurde auf Grundlage des Masterplans (2016) der Gestaltungsplan mit den Sonderbauvorschriften (2018) erstellt und die Realisierung startet 2021. Für das Entwicklungsgebiet Bellach Ost wurde der Gestaltungsplan 2019 genehmigt und die Realisierung wurde bereits gestartet.



Abb. 8 Bild links Biogen (Quelle: biogen.ch) und Bild rechts Baustart Riverside 2020 (Quelle: riversidezuchwil.ch)

Die Massnahme Siedlungsentwicklung nach innen (S 5) wird erfolgreich umgesetzt. In diesem Zusammenhang sind das SOBAT-Tool (Solothurner Bauzonen-Analyse-Tool) und die SEin-Broschüre (Siedlungsentwicklung nach innen – Sein, 2018, Kanton Solothurn) zu erwähnen. Die SEin-Bro-

schüre bietet eine wichtige Grundlage für die Definition der Daueraufgaben 3. Generation und für die Entwicklung der Siedlungsstrategien und der Kategorisierung der Siedlungsmassnahmen in der 4. Generation.

Mit der SEin-Broschüre werden geeignete Instrumente zur Umsetzung der Innenentwicklung aufgezeigt und fünf Strategieansätze zur Umsetzung vorgeschlagen. Damit wird dargelegt, dass es verschiedene Rezepte zur qualitätsvollen Innenentwicklung gibt und diese in Abhängigkeit mit der vorhandenen Bebauungsstruktur, des Potenzials und der festgelegten Ziele – vom sorgfältigem Umgang mit dem Bestand bis zur radikalen Neubebauung – stehen.

Landschaftsmassnahmen

Da im AP der 2. Generation keine Massnahmen im Bereich Landschaft angemeldet wurden, entfällt das Umsetzungsreporting.

### Verkehr

Wichtige infrastrukturelle Massnahmen sind die Bahn- und Strassensanierung auf der Baselstrasse in Solothurn (Massnahme V-ÖV 4.1) eine neue Langsamverkehrsunterführung und mit gestalterischen Massnahmen am Westbahnhof Solothurn (Massnahme V-LV 2.8), verschiedene Massnahmen zur Aufwertung/Verbesserung der Sicherheit im Strassenverkehr und im Bereich Verkehrsmanagement in Biberist, Derendingen, Zuchwil und Subingen (Massnahmen V-NA 1.1, V-NA 1.3, V-NA 1.4, V-NA 1.5).

### A-Liste 2. Generation (Realisierung 2015 – 2018)

Die Umsetzung der Massnahmen 2. Generation ist grossmehrheitlich auf Kurs. Kleine Verzögerungen ergeben sich aus der Projektierung, welche wirkungsvolle Anpassungen zur Folge haben. In Einzelfällen zeigen grössere Verzögerungen, die Probleme aller dieser Massnahmen konnte behoben werden.

Umsetzung beitragsberechtigte Massnahmen nach Investitionskosten, 2. Generation

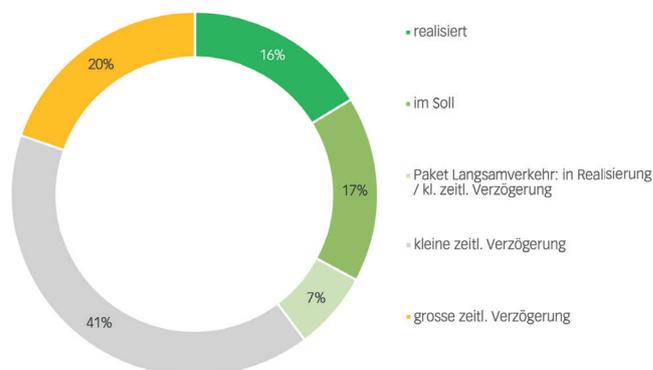


Abb. 9 Umsetzungsstand der Verkehrsmassnahmen 2. Generation (A- Massnahmen) gemäss Leistungsvereinbarung

Das Schlüsselprojekt Baselstrasse (V-ÖV 4.1) mit dem hohen Investitionsvolumen von rund 25 Mio. Franken hat eine hohe Bedeutung für die Agglomeration Solothurn durch die Verbesserung der Gesamtverkehrsinfrastruktur im Korridor Ost Solothurn - Feldbrunnen. Das Projekt ist mit leichter Verzögerung auf Kurs. Aufgrund der Komplexität und der Bedeutung haben sich verschiedene Anpassungen ergeben. Nun liegt ein fertiges Vorprojekt vor. Das Bauprojekt kann 2022/2023 ausgeführt und realisiert werden. Die Bahn und die Velos verfügen künftig über eine sichere, abgetrennte Fahrbahn. Mit einer neuen Aufteilung des Strassenraums und optimalen Strassenraumgestaltung können für alle Verkehrsteilnehmer Vorteile geschaffen werden. Mit dieser Lösung kann trotz knapper Platzverhältnisse für den Veloverkehr eine separate und sichere Führung und für die FussgängerInnen attraktive Trottoirs mit sicheren Zugängen zu den Bahnstationen und Bushaltestellen geschaffen werden.

Die Weiterentwicklung des Verkehrsmanagements (V-NA 1.1/1.4) konnte in der Agglomeration Solothurn bereits an verschiedenen Kantonsstrassenabschnitten, so in Biberist und Zuchwil/Derendingen erfolgreich umgesetzt werden. Entlang der Hauptverkehrsachse in Derendingen konnte das Verkehrsnadelöhr mit der Umgestaltung des Kreuzplatzes (V-MIV 2.2) entschärft werden und mit der Sanierung der Ortsdurchfahrt Derendingen (V-MIV 1.3) wurde die Verkehrssituation deutlich verbessert. Zudem wurden neue Rad- und Fussverbindungen entlang der Bahngleise der RBS (V-LV 2.5) und eine sichere Veloverbindung als Veloumfahrung in Gerlafingen (V-LV 2.6) realisiert.

Grosse zeitliche Verzögerungen sind bei den Massnahmen Biberist, Hauptstrasse inkl. Kreisel St. Urs (V-MIV 1.1), der Umgestaltung der Luzernstrasse in Subingen (V-MIV 1.6), der Verkehrsmanagementmassnahmen in Biberist und Derendingen (V-NA 1.3 und 1.5) sowie der Langsamverkehrsunterführung am Solothurn Westbahnhof (V-LV 2.8) zu erwarten. Dies entspricht rund 20 % der Massnahmen nach Investitionskosten. Die angesprochenen Projekte sind in der Abwicklung sehr komplex und damit ausgesprochen aufwändig. Für die Bearbeitung dieser und weiterer Massnahmen konnten inzwischen zusätzliche Stellenprozente geschaffen werden. Des Weiteren führten auch folgende Gründe zu Verzögerungen:

- Die Optimierung der Hauptstrasse Biberist (MIV 1.1) und die Umgestaltung der Luzernstrasse in Subingen (V-MIV 1.6) verzögern sich, da die Finanzierung nicht gesichert war. Diese konnte inzwischen gesichert werden.
- Die Verkehrsmanagement-Massnahmen in Biberist (V-NA 1.3) und Derendingen (V-NA 1.5) werden infolge erforderlichem Abstimmungsbedarf mit anderen Massnahmen im näheren räumlichen Umfeld erst in den nächsten Jahren realisiert.
- Die Realisierung der neuen Langsamverkehrsunterführung (LV 2.8) beim Westbahnhof Solothurn wurde konzeptionell mit der Entwicklung des Areals Solothurn West (S. 403.9) abgestimmt. Baulich ist dieses Projekt eng mit dem Bahnhofprojekt Aufwertung Westbahnhof (V-ÖV 403)

verbunden. Da die Realisierung des Bahnhofprojekts gemäss SBB erst ab 2023 erfolgen kann, verzögert sich auch die Realisierung der Langsamverkehrsunterführung. Das vorliegende Vorprojekt zeigt auf, wie die verschiedenen Projekte wirkungsvoll abgestimmt sind.

Eigenleistungen  
2. Generation

Die Betriebs- und Gestaltungskonzepte sind in Lohn-Ammansegg (MIV 1.4) realisiert und in Oberdorf (MIV 1.5) mit kurzer zeitlicher Verzögerung in Bearbeitung.

Mit dem AP 2. Generation wurde ein Konzept zur flächendeckenden Einführung von Tempo 30 Zonen im Siedlungsgebiet der Agglomeration Solothurn eingeführt. Das Massnahmenpaket (V-MIV 3.1-3.15) wurde in der 2. Generation eingereicht. In den meisten Gemeinden wurde Tempo 30 bereits eingeführt. In weiteren Gemeinden ist die Umsetzung in den nächsten Jahren geplant.

Betriebliche  
Massnahmen

#### **Nicht durch den Bund mitfinanzierbare betriebliche Massnahmen**

Alle nachfrageseitigen Massnahmen (NA 2) und (NA 3) sowie die Einführung der Tarifharmonisierung von Park+Ride Anlagen (KM 1.2/KM 1.3/KM 1.4) wurden fristgerecht umgesetzt.

Die Massnahmen zur Verbesserung der Langsamverkehrsführung konnten umgesetzt werden, so wurden die Langsamverkehrswegweiser in Solothurn (LV 1.11) überprüft und angepasst.

#### **2.2.3 3. Generation**

Im AP der 3. Generation wurden 36 Massnahmen eingegeben. 6 davon sind durch den Bund als mitfinanzierbare A-Massnahmen mit einem Investitionsvolumen von rund 19 Mio. Franken eingestuft worden und werden gemäss Leistungsvereinbarung zu 35 % mitfinanziert. Der Bundesbeitrag liegt damit bei 6.7 Mio. Franken. Das Investitionsvolumen der Eigenleistungen ohne Bundesbeitrag liegt bei 0.11 Mio. Franken. Die Massnahmen sind im Zeitraum 2019-2022 zu realisieren.

Die Umsetzung der Massnahmen 3. Generation ist grossmehrheitlich auf Kurs (vgl. Abb. 10). Kleine Verzögerungen ergeben sich zum einen aus politischen Entscheiden, welche zu Anpassungen einzelner Projekte geführt haben und zum anderen zeigen sich insbesondere beim Paket zum Langsamverkehr Engpässen in der Projektierung wegen knapper personeller Ressourcen, diese konnten aber in der Zwischenzeit aufgestockt werden: Konkret wurde zusätzlich eine 80 % Stelle beim Amt für Verkehr und Tiefbau geschaffen. Aufbauend auf der 2. Generation konnten wichtige Planungsverfahren bei den Daueraufgaben fortgeführt werden. Zudem konnte zur Stärkung des Arbeitsgebietes Attisholz Süd der Aareuferpark (L303) eröffnet und eine Express-Linie Attisholz –Hauptbahnhof Solothurn in Eigenleistung realisiert werden. Dadurch wurde ein attraktives Wohn- und Arbeitsumfeld geschaffen und eine direkte und attraktive Verbindung zum Hauptbahnhof Solothurn wurde geschaffen. Die Abstimmung zwischen Siedlung, Verkehr und Landschaft wird damit optimal gefördert.

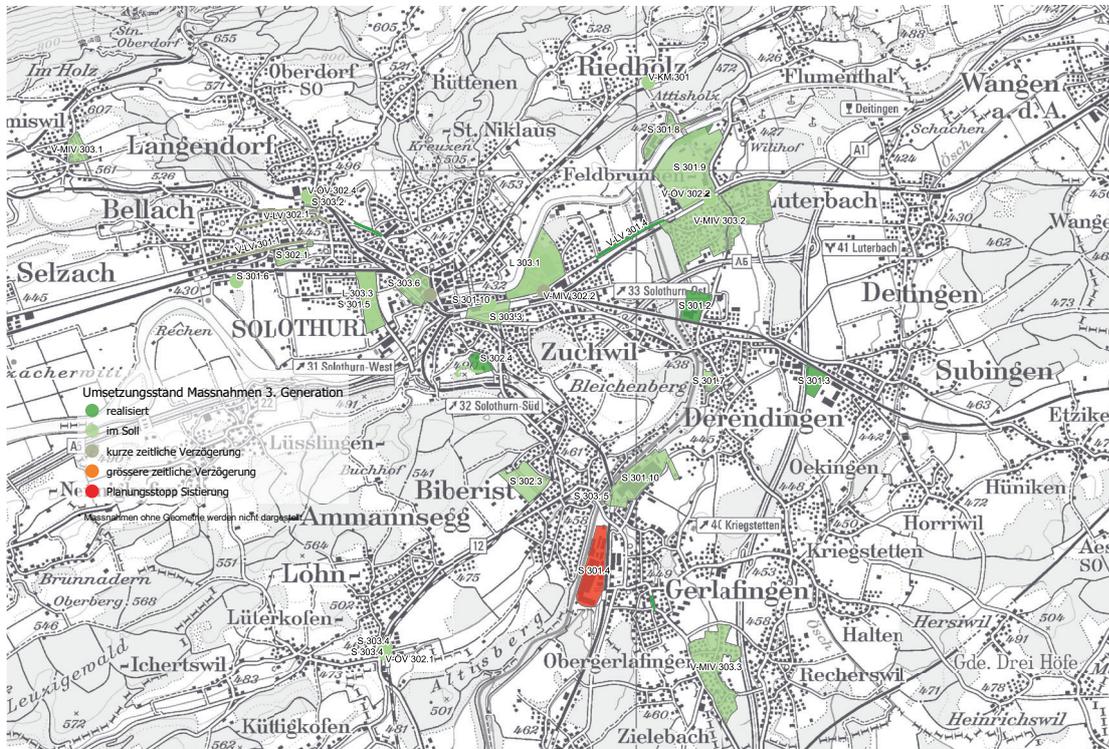


Abb. 10 Verortung und Umsetzungsstand der Massnahmen Siedlung, Landschaft und Verkehr aus dem AP 3. Generation

### Siedlung und Landschaft

Siedlungs-  
massnahmen

Die Daueraufgaben in der 3. Generation sind mit der 1. und 2. Generation nach den aktuellen Entwicklungen und auf den überarbeiteten Richtplan abgestimmt. Zudem wurde der Aspekt der qualitätsvollen Siedlungsentwicklung nach innen überprüft und ergänzt. Weiter wurden aber zusätzliche Siedlungsgebiete mit hohem Potential und guter ÖV-Erschliessung (mindestens C) als Daueraufgaben übernommen. Damit haben sich folgende Anpassungen ergeben bzw. wurden folgende ESP neu im Agglomerationsprogramm Solothurn als Daueraufgaben berücksichtigt:

Derendingen/Subingen, Wissensteinfeld/ Fadacker	realisiert
Derendingen, Emmehofareal	In Realisierung
Solothurn Weitblick (fasst verschiedene Gebiete aus der 1. und 2. Generation zusammen – Obach/ Ober- und Unterhof und Obere Mutten)	Masterplan in OPR umgesetzt und Rahmenplan erarbeitet.
Biberist/Gerlafingen, Stahlwerk	Nach OPR zeigt sich, dass keine Um- nutzung geplant ist.
Biberist, RBS	Entwicklung im Zusammenhang mit Schwerzimoos
Biberist, Ost	Workshopverfahren hat stattgefunden Qualitätsverfahren wird aufgegleist.
Langendorf, Delta-Areal	Gestaltungsplan genehmigt.

Bellach, Stadtallmend	In OPR überprüft, bleibt vorerst Reservezone.
Solothurn Muttendorf, Wasserstadt	Sistiert

Inzwischen konnte mehrheitlich die Realisierung beginnen oder wichtige Planungsverfahren konnten abgeschlossen werden. Die Gebiete Stahlwerk (Biberist/Gerlafingen), Stadtallmend (Bellach) und Wasserstadt (Solothurn) wurden nach raumplanerischer Überprüfung in der Gesamtentwicklung bzw. Ortsplanung – nicht mehr in der 4. Generation berücksichtigt.

Landschaftsmassnahmen

Mit dem AP 3. Generation wurden erstmals Landschaftsmassnahmen – hergeleitet aus der neuen Teilstrategie Landschaft – eingereicht:

- L 301 – Aufwertung Flussräume
- L 302 – Vernetzung und Erhöhung der Erreichbarkeit
- L 303 – Pärke (Riversidepark, Aareuferpark und Stadtpark «Segetzhain-Areal Weitblick»)

Wichtige Naherholungsräume (L 303) für grössere Entwicklungsgebiete in der Agglomeration Solothurn sind in der Planung weiter vorangeschritten bzw. konnten bereits realisiert werden. Namentlich ist hier der Aareuferpark zu benennen, welcher sich als sehr attraktiver Hotspot etabliert hat und zur Attraktivität des Raumes Attisholz beiträgt.



Abb. 11 Bild links Eröffnung des Aareuferparks in Attisholz Süd (Quelle: upevent.ch) und Bild rechts ein Bereich des Aareuferparks in der ehemaligen Kläranlage (Quelle mavo Landschaften gmbh)

Um wirkungsvolle Massnahmen für L 301 und L 302 zu formulieren, wurde in der ersten Phase eine Projektskizze erarbeitet, welche die ausgewählte Flussabschnitte Emme und Aare in der Agglomeration Solothurn mit grossem Handlungsbedarf bezeichnet. Hier besteht ein grosser Druck bezüglich Siedlungsentwicklung, Naherholung und geschützter Naturwerte, welche aufeinander abzustimmen sind. Damit wurde das Projekt Natur und Naherholung im Herzen der Agglomeration Solothurn lanciert, welche zum Ziel hat konkrete Projekte im Zeitrahmen der 4. Generation umzusetzen und gegebenenfalls auch Projekte für die 5. Generation zu definieren.

## Verkehr

Wichtige infrastrukturelle Massnahmen sind die Aufwertung des Bahnhofs Lohn-Lüterkofen mit Bushaltestellen (V-ÖV 302.1) und die Anbindung des Knotens Aarmatt in Zuchwil (V-MIV 302.2) sowie ein Paket an Massnahmen im Bereich Langsamverkehr und Aufwertung Strassenraum zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrssicherheit.

### A-Liste 3. Generation (Realisierung 2019 – 2023)

Die Schlüsselmassnahme V-ÖV 302.1 Aufwertung Bahnhof mit Bushaltestelle und B+R-Anlagen beim Bahnhof Lohn-Lüterkofen kann im Soll umgesetzt werden. Der Baubeginn ist im Jahr 2022. Mit dieser Massnahme kann der Bahnhof Lohn-Lüterkofen als ÖV-Drehscheibe markant verbessert werden.

Verschiedene Massnahmen des Langsamverkehrspakets konnten bereits umgesetzt werden, so die Massnahme Umgestaltung Obergerlafingenstrasse (V-LV 301.5) und zum grösseren Teil die Massnahmen Neuer Radweg Luterbach-/Zuchwilerstrasse (V-LV 301.4). Damit wurde eine sichere Querung der Kantonsstrasse in Obergerlafingen für die Schulwegverbindungen realisiert und ein neuer Radweg zwischen Luterbach und Zuchwil geschaffen.

Bei den Schlüsselmassnahmen im MIV Umgestaltung Postplatz Solothurn (V-MIV 302.1) und Anbindung Knoten Aarmatt, Zuchwil (V-MIV 302.2) werden kleine zeitliche Verzögerung erwartet.

- V-MIV-302.1: Umgestaltung Postplatz Solothurn: Es wurde eine temporäre Lösung für die Bevölkerung geschaffen in dem der Ort zum Begegnungs- und Aufenthaltsbereich gemacht wird. Die Umgestaltung des Postplatzes Solothurn wurde im Mai 2020 durch den Gemeinderat zurückgewiesen. Das Stadtbauamt Solothurn hat daraufhin der Gemeinderatskommission einen neuen Vorschlag zur Zwischennutzung mit einer Testphase für die Busführung vorgelegt, welchem zugestimmt wurde. Damit sollen Lösungen für die definitive Umgestaltung gefunden werden. In Abstimmung mit dem Busbetrieb Solothurn und Umgebung (BSU) wurden seit Sommer 2020 verschiedene Varianten der Linienführung geprüft. Die Realisierung soll möglichst bald wirkungsvoll umgesetzt werden.
- V-MIV 302.2: Zuchwil, Anbindung Knoten Aarmatt: Mit dem Bypass bei Knoten Aarmatt soll eine direkte Verbindung zum Autobahnanschluss Solothurn Ost geschaffen werden und somit die Nord-Süd-Strasse und die Ortsdurchfahrt in Zuchwil entlastet werden. Dieses Projekt wird infolge knapper Personalressourcen voraussichtlich eine kleine zeitliche Verzögerung erfahren.

Eigenleistungen  
3. Generation

Die Eigenleistungen können wie vorgesehen umgesetzt werden. Insbesondere ist als erfolgreiches Projekt die Umsetzung der Massnahme V-ÖV 303 Verbesserung der ÖV-Erschliessung von Attisholz Nord und Süd zu erwähnen: Der Kanton Solothurn konnte in Zusammenarbeit mit den ansässigen

Firmen und unter Einbezug der kommunalen Behörden eine Express-Linie 10 ab Hauptbahnhof Solothurn ins Areal Attisholz-Süd einführen. Gleichzeitig wird ein schlanker Anschluss von/nach Zürich HB-Oltten (IC5) und von/nach Bern (RE) ermöglicht. Die Mitarbeitenden der international tätigen Firmen in Attisholz-Süd erhalten für den täglichen Arbeitsweg schnelle, kurze und attraktive ÖV-Verbindungen.



Abb. 12 Die neu eingeführte Express-Linie 10 zwischen Solothurn Hauptbahnhof und Attisholz Süd (Quelle: www.bsu.ch)

Betriebliche  
Massnahmen

#### **Nicht durch den Bund mitfinanzierbare betriebliche Massnahmen:**

Die Massnahme Mobilitätsmanagement wird mit der Unterstützung der Geschäftsstelle von so!mobil (Programm Mobilitätsmanagement im Kanton SO), umgesetzt. Die Programminhalte werden laufend in Zusammenarbeit mit Gemeinden, Kanton und Organisationen und Zielgruppen weiterentwickelt. Der Kanton und die Energiestädte wollen die smarte Mobilität sowie die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger vorantreiben und haben deshalb beim Innovation Challenge des Bundesamtes für Energie das Projekt «smart!mobil – mitmachen, clever kombinieren und teilen» eingereicht. Das Projekt wird von Energie Schweiz unterstützt und schwerpunktmässig in der Periode 2021-2022 umgesetzt.

#### **B-Massnahmen 3. Generation, welche nicht als A-Massnahmen 4. Generation definiert werden:**

Für die 4. Generation wurden die B-Massnahmen der 3. Generation überprüft und gewisse Massnahmen wurden aus den folgenden Überlegungen nicht im Agglomerationsprogramm der 4. Generation berücksichtigt.

- Die Massnahmen V-MIV 302.3, Neubau Kreisel Bern-/Schulhaus-/Bahnhofstrasse, Lohn-Ammannsegg und V-MIV 302.4 Kreisel Nord, Lohn Ammannsegg werden nicht als A-Massnahmen der 4. Generation definiert, weil die Wirkung (Kosten-/Nutzenanalyse) der Massnahme V-MIV 302.3 als zu wenig gut beurteilt wurde und weil die Massnahme V-MIV 302.4 erst in einem späteren Zeitpunkt (5. Generation oder später) baureif wird.
- Die Massnahme V-ÖV 302.5 Bushaltestelle und Buszufahrt Bahnhof Gerlafingen wird im Rahmen des Bahnhofsanierungsprojekts bereits 2021 realisiert.

- Die Massnahme V-LV 301.6 Velomassnahmen auf der Franziskanerstrasse konnte noch nicht ausreichend abgeklärt werden, um diese als A-Massnahme 4. Generation aufzunehmen.
- Die Massnahme V-LV 302.2 Ausbau Hügenenunterführung in Langendorf wurde zugunsten der Massnahme V-LV 402 LV-Verbindung Delta Areal – Bhf. BLS – Migros mit Langsamverkehrsunterführung beim Bahnhof Langendorf weggelassen.
- Die Massnahme V-NA 301.1 Neue Pförtnerung H5 westlich Turbenkreisel wurde im Moment als zu wenig wirkungsvoll beurteilt.

#### **2.2.4 Fazit Umsetzung der Massnahmen 1. bis 3. Generation und Umsetzungscontrolling**

Mit der 1. und 2. Generation konnten zahlreiche wirkungsvolle infrastruktureitige Massnahmen wie die Bahnhofstellen Allmend und Verschiebung Bahnhof Bellach, die Langsamverkehrsrouten Solothurn-Wasseramt oder die VM-Massnahmen auf Kantonsstrassen realisiert werden. Die gute Wirkung von ausgewählten Schlüsselmassnahmen (Bahnhofstellen Solothurn Brühl Ost und Bellach, VM Luzernstrasse Zuchwil und Solothurnstrasse, Biberist und LV-Massnahme Wasseramtroute 802) konnte im Rahmen einer durchgeführten «Wirkungsanalyse Agglomerationsprogramm Solothurn» (März 2021) nachgewiesen werden.

Die Umsetzung der Massnahmen der 2. Generation ist auf Kurs. Aufgrund Anpassungen während der Projektierung ergeben sich leichte Verzögerungen bei der Schlüsselmassnahme Baselstrasse. Durch die Abstimmungsprozesse wird aber auch gleichzeitig eine bessere Wirkung erwartet. Die Eigenleistungen konnten grossmehrheitlich vorangetrieben und umgesetzt werden.

Bei der 3. Generation werden bei einigen kantonalen Massnahmen kleinere Verzögerungen erwartet. Die Massnahmen sind aber unbestritten und werden in der Form, wie ursprünglich geplant, umgesetzt.

Generell steigt mit der Zahl der Massnahmen die Komplexität und die Abhängigkeiten zu anderen Themen / Projekten und vermehrt sind insbesondere in den sogenannten Fokus-räumen inhaltliche Abstimmungsprozesse notwendig. Für die 4. Generation wurden daher konkrete Prozessmassnahmen für bestimmte Räume definiert (Bsp. Mobilitätsquintett Wasseramt und Projekt Natur und Naherholung im Herzen der Agglomeration Solothurn), damit die Infrastrukturmassnahmen solide und themenübergreifend – im Sinne der besten Wirkungserzielung für Siedlung, Verkehr und Landschaft – definiert werden können. Auch bezüglich Umsetzung der grossen Anzahl der Kleinstmassnahmen ist man in der Projektierung an die Grenzen gestossen und hat daher im Amt für Verkehr und Tiefbau eine neue 80 %-Stelle geschaffen.

Das Umsetzungscontrolling wurde von Generation zu Generation verfeinert. Neben dem Umsetzungscontrolling des Amtes für Verkehr und Tiefbau mit Ampelsystem, welches mit dem Finanzcontrolling des ASTRA ver-

knüpft ist, wurde eine WEB-GIS-Karte Agglomerationsprogramm erstellt, welche alle Massnahmen des Agglomerationsprogramms darstellt und beschreibt. Diese WEB-GIS-Anwendung ist der Öffentlichkeit zugänglich und ermöglicht so eine rasche Übersicht und Transparenz.

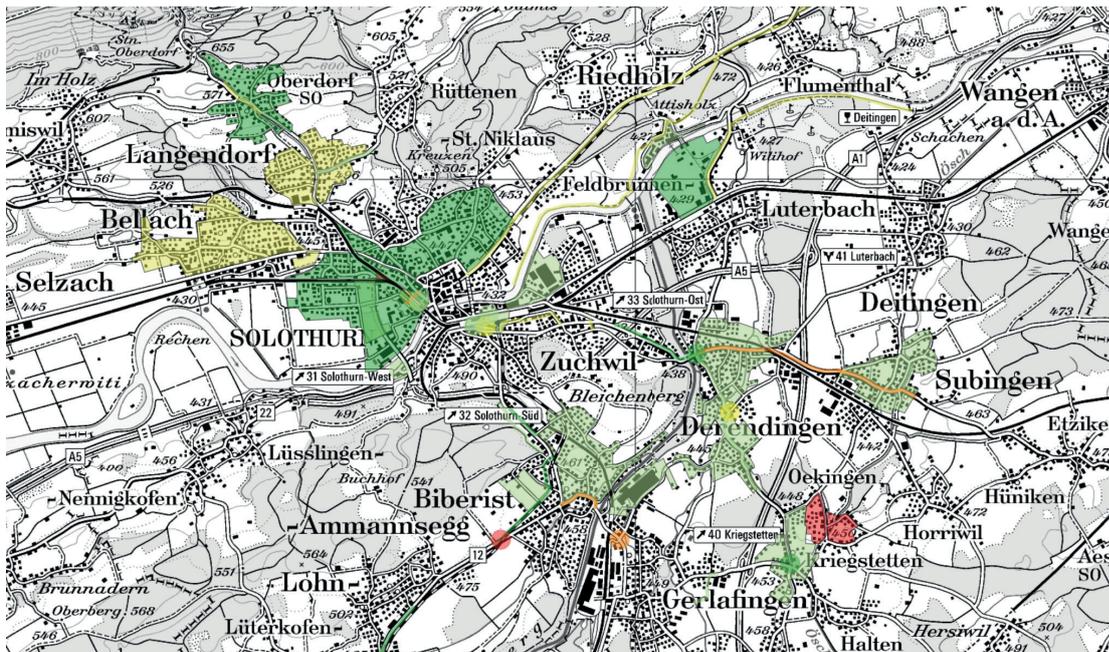


Abb. 13 Ausschnitt WEB-GIS-Karte Agglomerationsprogramme (Quelle: geo.so.ch/map)

Die Massnahmenplanung und das Umsetzungscontrolling des Amtes für Verkehr und Tiefbaus wird kontinuierlich durchgeführt. Jährlich werden zur Dokumentation des Bearbeitungsstandes verschiedene Reports erstellt.

Die WEB-GIS-Karte Agglomerationsprogramme wurde so ausgebaut, dass auch der Umsetzungsstand der jeweiligen Massnahmen dargestellt und pro Gemeinde ein Datenblatt mit Übersicht der Massnahmen und deren Stand heruntergeladen werden kann. Mit der Eingabe der Finanzierungsvereinbarung wird jeweils der Umsetzungsstand einer Massnahme in der WEB-GIS-Karte aktualisiert. Zudem wird an den Informationsveranstaltungen der repla espace Solothurn die Umsetzung wiederkehrend als Standardtraktandum behandelt.

### 2.3 Wirkungskontrolle mit MOCA-Indikatoren

Die Entwicklung relevanter Kennzahlen der Agglomeration Solothurn wird mit den langfristig beobachteten Monitoring- und Controllingindikatoren (MOCA) geprüft. Der Bund definiert gemäss Art. 20 PAVV fünf Indikatoren, deren Entwicklung über die Zeit aufzuzeigen ist und zu denen die Agglomerationen eigene Zielsetzungen definieren sollen.

Im vorliegenden Kapitel 2.3 wird die Entwicklung der vergangenen Jahre aufgezeigt und zusammengefasst, ob die Agglomeration hinsichtlich der mit dem AP 3 gefassten Zielsetzungen «auf Kurs» ist. Im Kapitel 4.4 werden schliesslich die Zielwerte der Agglomeration Solothurn für den Zeithorizont 2040 definiert.

**MOCA 1: Anteil des motorisierten Individualverkehrs gemessen an der Tagesdistanz**

IST-Zustand

Der MIV-Anteil hat zwischen 2010 und 2015 um 1.4 % zugenommen und liegt 2015 bei 67.7 %. Mindestens teilweise lässt sich die Entwicklung in der Agglomeration Solothurn mit einem zunehmenden Pendleranteil in Gebiete ausserhalb des Kantons begründen. Die mit dem AP getroffenen Massnahmen wirken sich noch nicht auf diesen MOCA-Indikator aus. Trotzdem lässt sich bei der Betrachtung des Modal Splits nach der Anzahl Etappen und Unterwegszeit eine Verlagerung zu Handen ÖV und LV erkennen: der MIV-Anteil hat zwischen 2010 und 2015 leicht abgenommen (Quelle: Umfrage Wirkungsbeurteilung ARE/Kt. Solothurn).

Wie in der Agglomeration Solothurn stieg der MIV-Anteil in zwei der vier verglichenen Agglomerationen zwischen 2010 und 2015 in ähnlichem Umfang an. Nur in der Agglomeration Fribourg war eine substantielle Abnahme zu verzeichnen. Im Durchschnitt der mittel-kleinen Agglomerationen hat der MIV-Anteil leicht abgenommen. Den höchsten MIV-Anteil haben 2015 von allen verglichenen Agglomerationen Werdenberg-Liechtenstein (Buchs) und Wil. Der Vergleich zeigt, dass der MOCA-Indikator 1 der Agglomeration Solothurn zwar höher als der Durchschnitt der mittel-kleinen Agglomerationen, aber nicht besonders hoch ausfällt.

Agglomeration	2010	2015	Entwicklung
Solothurn	66.3 %	67.7 %	+1.4 %
Fribourg	67.3 %	65.0 %	-2.3 %
Thun	66.3 %	67.7 %	+1.4 %
Werdenberg-Liechtenstein	75.2 %	74.7 %	-0.5 %
Wil	68.9 %	70.0 %	+1.1 %
Mittel-kleine Agglomerationen	67.3 %	67.0 %	-0.3 %
Alle Agglomerationen	66.4 %	66.1 %	-0.3 %

Tab. 3 Vergleich des MOCA-Indikators 1 (MIV-Anteil gemessen an der Tagesdistanz) der Agglomeration Solothurn mit weiteren Agglomerationen in den Jahren 2010 und 2015 (Quelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 und 2015).

Zwischenbeurteilung Entwicklungsziele

Im AP 3 wurde auf Grundlage der Entwicklung bis 2010 ein Zielwert von 64 % für das Jahr 2030 festgelegt. Die Entwicklung zwischen 2010 und 2015 erschwert das Erreichen dieses Zielwerts.

IST-Zustand

**MOCA 2: Anzahl Verunfallter mit Verletzungs- oder Todesfolge**

Im Jahr 2017 gab es in der Agglomeration Solothurn ausserhalb des Nationalstrassennetzes 1.7 Verunfallte pro 1 000 Personen der Präsenzbevölkerung, d.h. der Summe der Einwohnenden und der Hälfte der Be-

schäftigten. Gegenüber dem Vergleichsjahr 2014 sind das 0.5 Unfälle pro 1 000 Personen weniger, was im Vergleich mit den anderen mittel-kleinen Agglomerationen eine überdurchschnittliche Abnahme darstellt.

Vergleich mit weiteren Agglomerationen

Im Jahr 2014 lag der MOCA-Indikator 2 der Agglomeration Solothurn noch deutlich über dem Durchschnitt aller Agglomerationen. Dank der grössten prozentualen Reduktion aller verglichenen Agglomerationen liegt der Wert im Jahr 2017 im Bereich des Durchschnitts aller Agglomerationen.

Agglomeration	2014	2017	Entwicklung
Solothurn	2.24	1.69	-24.6 %
Fribourg	1.72	1.32	-23.3 %
Thun	2.42	2.63	+8.7 %
Werdenberg-Liechtenstein	2.37	1.85	-22.0 %
Wil	1.56	1.67	+7.2 %
Mittel-kleine Agglomerationen	1.83	1.72	-6.0 %
Alle Agglomerationen	1.74	1.64	-5.7 %

Tab. 4 Vergleich des MOCA-Indikators 2 (Verunfallte pro 1000 Personen der Präsenzbevölkerung (d.h. der Summe der Einwohner und der Hälfte der Beschäftigten) der Agglomeration Solothurn mit weiteren Agglomerationen in den Jahren 2014 und 2017 (Quelle: ASTRA, Unfallstatistik 2017; BFS, STATPOP 2013 und 2016; BFS, STATENT 2013 und 2016).

Zwischenbeurteilung Entwicklungsziele

Nachdem es 2013 zu 2.7 Unfälle pro 1 000 Personen kam, wurde mit dem AP 3 ein Zielwert von 2.5 bis 2.6 Unfälle pro 1 000 Personen für 2030 festgelegt. Dieser Zielwert konnte somit bereits deutlich unterschritten werden. Zur Senkung des Unfallrisikos tragen die flächendeckende Einführung von Tempo30-Zonen in diversen Gemeinden und der Ausbau von Velorouten bei (wie die Velorouten 5 und 8 abseits der Kantonsstrasse beim Aareuferpark in Luterbach oder der neuen Route 802 Solothurn-Derendingen-Subingen-Etziken-Herzogenbuchsee). Eine Reduktion der Unfälle kann sicherlich auch auf verbesserte Fahrzeugsüberwachungs- und Navigationssysteme zurückgeführt werden. Die systematische Überprüfung und Verbesserung der Sicherheit bei allen Fussgängerübergängen hat ebenfalls einen positiven Beitrag geleistet.

### MOCA 3: Anteil Einwohnende nach ÖV-Güteklassen

Der MOCA-Indikator 3 zeigt den Anteil der Einwohnerinnen und Einwohner nach ÖV-Güteklassen für die Jahre 2014 und 2017 auf. Wie gut die Erschliessungsqualität der Agglomeration mit dem ÖV ist, hängt u.a. vom Kursintervall, dem Verkehrsmittel und der Distanz zur Haltestelle ab.

IST-Zustand

Aus der Abbildung wird ersichtlich, dass sich die ÖV-Erschliessung der Wohnbevölkerung zum Positiven verändert hat. 47.4 % der Einwohnerinnen und Einwohner der Agglomeration verfügten 2017 über eine mittelmässige bis sehr gute ÖV-Erschliessung (ÖV-GK A bis C). 2014 lag der Anteil der Einwohnerinnen und Einwohner mit einer ÖV-Gütekategorie C oder besser nur bei 46.2 %. Die Differenz von 1.2 % lässt sich hauptsächlich auf den ÖV-Angebotsausbau durch die Bahnstationen Solothurn Allmend

und Bellach und der damit verbundenen neuen Buserschliessung der umliegenden Quartiere zurückführen (Solothurn Linie 5, 6,7 sowie Bellach Linie 2) zurückführen.

Vergleich mit weiteren Agglomerationen

Wie in der Agglomeration Solothurn wohnten 2017 auch in den Agglomerationen Werdenberg-Liechtenstein und Wil weniger als die Hälfte der Bevölkerung in der ÖV-Güteklasse C oder besser. Über eine gute bis sehr gute Erschliessung verfügen in der Agglomeration Solothurn erst gerade 14.9 % der Wohnbevölkerung. Der Durchschnitt der mittel-kleinen Agglomerationen liegt hier bei 24.4 %. Der MOCA-Indikator 3 zeigt als strukturelle Schwäche der Agglomeration Solothurn die ÖV-Erschliessung der Wohnbevölkerung.

Zwischenbeurteilung Entwicklungsziele

Im AP 3 wurden folgende Zielwerte für 2030 definiert:

ÖV-Güteklasse	Agglomeration Solothurn 2017	Zielsetzung 2030 gemäss AP 3
A	7.0 %	8.5 %
B	7.9 %	9.1 %
C	32.5 %	35.0 %
D	36.2 %	35.7 %
Marginal oder keine	16.4 %	11.7 %

Tab. 5 Anteil der Einwohnerinnen und Einwohner nach ÖV-Güteklassen des Bundes 2017 und Stand Umsetzung bezogen auf die Zielwerte 2030 (Daten: BFS, STATPOP 2016; HAFAS-Fahrplan 2016/2017); AP 3. Generation)

Bis 2030 sollen 52.6 % der Einwohnerinnen und Einwohner mindestens über die ÖV-Güteklasse C (mittelmässige Erschliessung) verfügen. Gemessen an der Entwicklung zwischen 2014 und 2017 ist man diesbezüglich auf Kurs.

IST-Zustand

**MOCA 4: Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen**

Der Anteil der in mindestens mittelmässig erschlossenen Gebieten tätigen Beschäftigten erhöhte sich von 66.2 % im Jahr 2014 auf 67.0 % im Jahr 2017. Wie die Entwicklung des MOCA-Indikators Nr. 3 kann die Entwicklung des MOCA-Indikators Nr. 4 auf die neuen Bahnhöfe Solothurn Allmend und Bellach und der damit verbundenen neuen Buserschliessung der umliegenden Quartiere zurückgeführt werden.

Vergleich mit weiteren Agglomerationen

Die Beschäftigten in der Agglomeration Solothurn sind ähnlich gut per ÖV erschlossen wie im Durchschnitt der mittel-kleinen Agglomerationen. In Solothurn sind 43.0 % der Beschäftigten gut bis sehr gut per ÖV erschlossen, im Durchschnitt aller mittel-kleinen Agglomerationen sind es 42.3 %. In den vergleichbaren Agglomerationen Fribourg und Thun sind beispielsweise jeweils über die Hälfte der Beschäftigten gut bis sehr gut per ÖV erschlossen.

ÖV-Güteklasse	Agglomeration Solothurn 2017	Zielsetzung 2030 gemäss AP 3
A	25.7 %	27.8 %
B	17.3 %	16.9 %
C	24.0 %	24.2 %
D	19.4 %	20.6 %
-	13.7 %	10.4 %

Tab. 6 Anteil der Beschäftigten nach ÖV-Güteklassen 2017 des Bundes und Stand Umsetzung bezogen auf die Zielwerte 2030 (Daten: BFS, STATENT 2016; HAFAS-Fahrplan 2016/2017) ARE, AP 3. Generation)

Die Beurteilung, ob die Agglomeration auf einem guten Weg ist, fällt gemischt aus. Einerseits hat der Anteil der Beschäftigten mit sehr guter Erschliessung abgenommen, andererseits haben die Anteile der Beschäftigten mit mittelmässiger und guter Erschliessung zugenommen. Insgesamt lässt das Wachstum des Anteils der Beschäftigten mit mittelmässigem bis sehr guter ÖV-Erschliessung zwischen 2014 und 2017 darauf schliessen, dass die Entwicklung mit Blick auf die Zielwerte bis 2030 «auf Kurs» ist.

#### MOCA 5: Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen

Mit dem AP 4 wird ein fünfter MOCA-Indikator eingeführt. Der Indikator «Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen» soll die Umsetzung der Innenentwicklungsstrategie quantitativ aufzeigen. Die Dichte berechnet sich über die Anzahl Einwohner und Beschäftigten nach Vollzeitäquivalenten pro Hektare der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ).

#### IST-Zustand

Die Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen lag 2017 bei 60.5 Einwohner und Beschäftigte (in VZÄ) pro Hektare überbauter Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (EW/AP pro ha). Die Dichte konnte seit 2012 um 0.7 EW/AP pro ha erhöht werden. Dies entspricht der Innenentwicklungsstrategie, deren Umsetzung mit dem «Leitfaden Siedlungsentwicklung nach innen» des Kantons unterstützt wird. Die positive Entwicklung der Dichte kann mit umgesetzten Entwicklungsprojekten auf bereits überbauten WMZ und der Förderung der verdichteten Bauweise auf un bebauten Bauzonen begründet werden. Trotz der Entwicklung in die angestrebte Richtung liegt die Dichte von 60.5 EW/AP pro ha noch unter dem Durchschnitt sowohl aller Agglomerationen (83.5 EW/AP pro ha) als auch noch unter dem Durchschnitt aller mittel-kleinen Agglomerationen (64.5 EW/AP pro ha).

Vergleich mit weiteren Agglomerationen

Die Ausgangs-Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen der Agglomeration Solothurn ist geringer als diejenige der meisten vergleichbaren Agglomerationen, wie auch des Durchschnitts der mittelkleinen Agglomerationen. Zwischen 2012 und 2017 konnte die Dichte um 1.2 % erhöht werden. Sowohl im Durchschnitt der mittelkleinen (+ 2.4 %), als auch aller Agglomerationen (+ 4.7 %) war die Entwicklung dynamischer. Von den verglichenen Agglomerationen befindet sich einzig die Entwicklung der Agglomeration Thun im negativen Bereich (– 0.6 %). Bezüglich der Siedlungsdichte hat die Agglomeration Solothurn somit noch Spielraum nach oben.

Agglomeration	Raumnutzer / ha Bauzone		Veränderung in Prozent
	2012	2017	
Solothurn	59.7	60.5	+1.2 %
Fribourg	66.4	69.6	+4.7 %
Thun	77.1	76.6	-0.6 %
Werdenberg-Liechtenstein	56.1	57.2	+2.0 %
Wil	66.5	68.3	+2.7 %
Mittel-kleine Agglomerationen	63.0	64.5	+2.4 %
Alle Agglomerationen	79.8	83.5	+4.7 %

Tab. 7 Vergleich des MOCA-Indikators 5 (Anzahl Einwohner und Beschäftigte (in VZÄ) pro Hektare der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen in der Agglomeration Solothurn mit weiteren Agglomerationen in den Jahren 2012 und 2017 (Quelle: Bauzonenstatistik Schweiz 2012 und 2017; BFS, STATPOP 2011 und 2016; BFS, STATENT 2011 und 2016).

Zwischenbeurteilung Entwicklungsziele

Da der MOCA-Indikator 5 erst auf diese Generation aufgenommen wurde, bestehen bisher keine Zielwerte dieses Indikators.

### 3. Ist- und Trendanalyse

Generationen-  
kohärenz

Das folgende Kapitel basiert mehrheitlich auf einer Aktualisierung und Ergänzung der Inhalte aus dem AP der 3. Generation. Im Bereich Siedlung wird das Siedlungsgebiet neu in präziser unterteilte Raumtypen kategorisiert und analysiert. Die Unterkapitel Siedlung, Landschaft und Verkehr schliessen jeweils mit einem kurzen Fazit ab.

#### 3.1 Einbettung der Agglomeration

##### 3.1.1 Die Agglomeration Solothurn im nationalen und funktionalen Kontext

Solothurn im  
Raumkonzept  
Schweiz

Das 2012 publizierte Raumkonzept der Schweiz formuliert gemeinsam definierte Ziele und Strategien für die künftige Raumentwicklung der Schweiz, welches die Behörden aller Stufen als Orientierungsrahmen und Entscheidungshilfe bei Fragen der Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung heranziehen können. Die mittelgrosse Agglomeration Solothurn liegt dabei im Handlungsraum der Hauptstadtregion Schweiz und ist eng mit ihr verflochten. Zusammen mit den beiden weiteren Agglomerationen AareLand und Grenchen liegt Solothurn nahe resp. im Überlappungsbereich mit der Metropolitanregion Basel und dem Jurabogen. Im nationalen Schienenverkehr ist Solothurn Teil der Verbindungsachse Genf – Lausanne – Biel – Solothurn – Olten und Zürich. Über die beiden Autobahnen A1 und die A5 ist die Agglomeration Solothurn ins Nationalstrassennetz eingebunden.

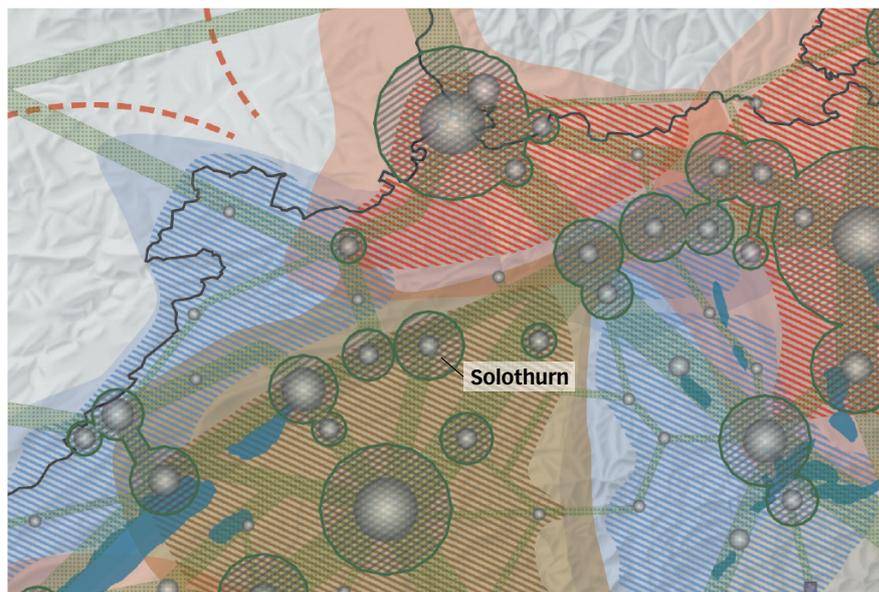


Abb. 14 Solothurn im Raumkonzept Schweiz, 2012 (Quelle: ARE)

### 3.1.2 Die Agglomeration im regionalen Kontext

BeSA-Perimeter und Regionalplanung espacesOLOTHURN

Die Agglomeration Solothurn umfasst gemäss der per 1. Januar 2018 in Kraft getretenen MinVV insgesamt 21 Gemeinden, bestehend aus der Kernstadt Solothurn und Gemeinden aus den Bezirken Wasseramt und Lebern sowie der Gemeinde Zielebach BE.<sup>4</sup> Die 20 Solothurner Gemeinden der Agglomeration sind Teil der Regionalplanungsgruppe repla espaceSolothurn mit insgesamt 41 Gemeinden.

Beziehung zur Agglomeration Grenchen

Im Westen nimmt die Gemeinde Selzach eine Scharnierfunktion zwischen den Agglomerationen Solothurn und Grenchen wahr. Der 2019 gebildete Aggloverein Grenchen wird im 2021 zum ersten Mal ein Agglomerationsprogramm beim Bund einreichen. Selzach wird zwar gemäss kantonalem Richtplan als agglomerationsgeprägter Raum definiert, liegt jedoch weder im BeSA-Perimeter der Agglomeration Solothurn noch in jenem der Agglomeration Grenchen. Aufgrund der wichtigen Funktion von Selzach wird die Gemeinde in der Betrachtung von Siedlung und Verkehr mitberücksichtigt.

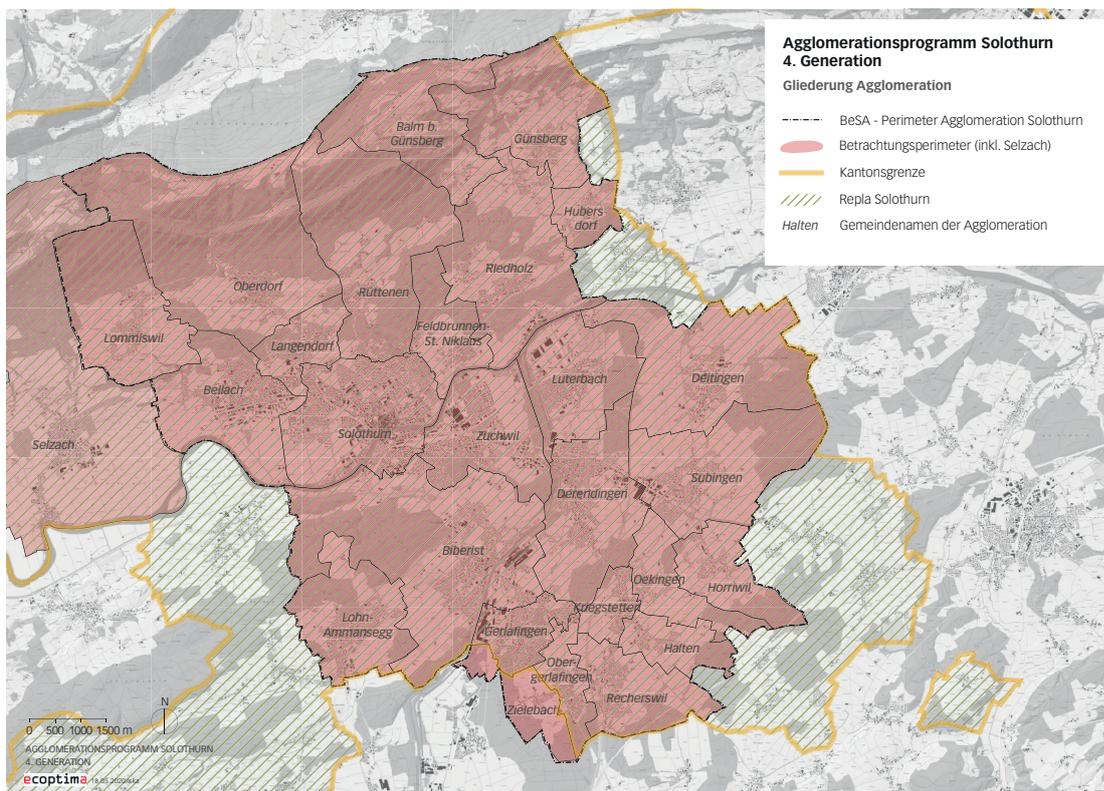


Abb. 15 Übersicht Gliederung der Agglomeration Solothurn (Stand 2020)

Weitere Agglomerationen im Umfeld

Im Kanton Solothurn wird zudem im Raum Olten-Zofingen zusammen mit dem Kanton Aargau das AP AareLand der 4. Generation und im Verein Agglo Basel mit acht weiteren Gebietskörperschaften das AP Basel der 4.

4 Die beitragsberechtigten Gemeinden sind in Art. 19 sowie im Anhang 4 der MinVV aufgeführt. Die Gemeinden sind zudem mit ihrer BFS-Nummer im Anhang 1 aufgelistet.

Generation erarbeitet. Zu beiden Agglomerationen bestehen funktionale Beziehungen, sie sind im Vergleich zur Beziehung zu Grenchen aufgrund der räumlichen Distanz für das AP Solothurn von geringerer Bedeutung. Insbesondere für die Verkehrsbeziehungen ist die Agglomeration Bern als Zentrum der Hauptstadtregion auch für die Agglomeration Solothurn von Bedeutung; gerade in den Gemeinden im Süden der Agglomeration Solothurn sind die (Weg-)Pendlerbeziehungen durch ihre direkte ÖV-Anbindung (RBS) an die Stadt Bern stark.

### 3.1.3 Struktur der Agglomeration Solothurn

Deutung der Agglomeration Solothurn

Die Agglomeration Solothurn zeichnet sich aus durch die wiederkehrende Abfolge von Siedlungsgebieten entlang der Hauptverkehrsachsen und Grünzäsuren. Das Zentrum der Agglomeration, die Stadt Solothurn, sowie das in Umnutzung befindliche Gebiet Attisholz um eine ehemalige Cellulosefabrik bilden zwei urbane Pole von überregionaler Ausstrahlung.

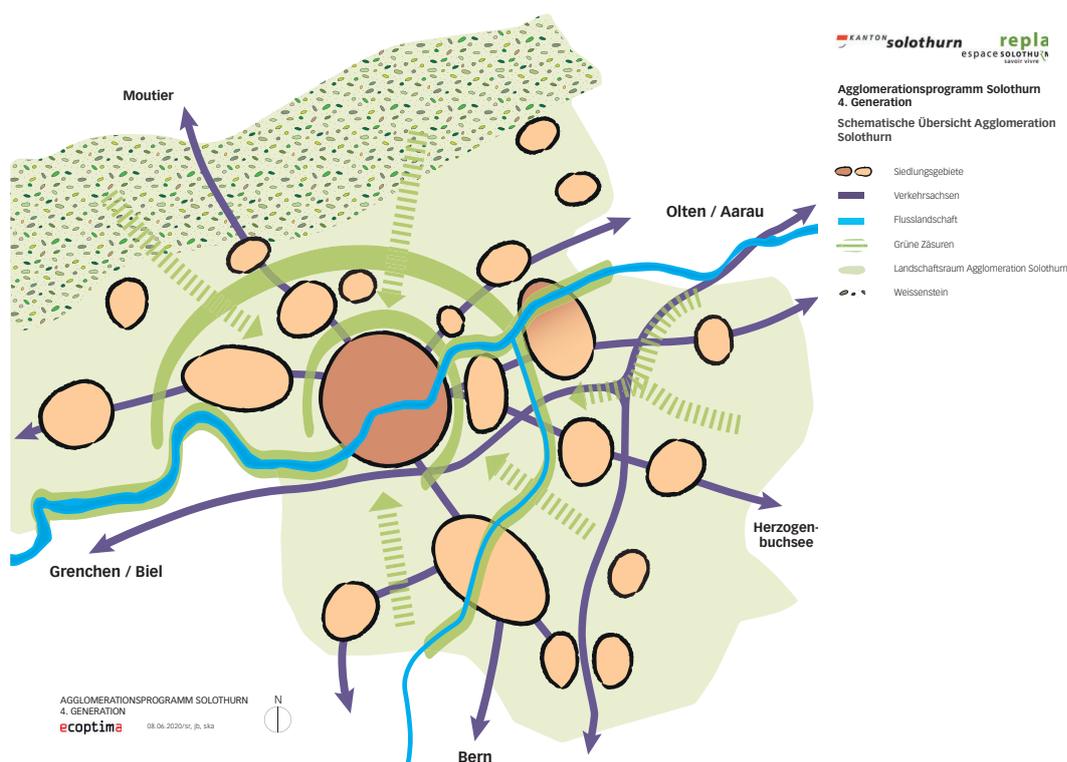


Abb. 16 Schematische Übersicht der räumlichen Struktur der Agglomeration Solothurn

Gemeindetypen gemäss Kantonailem Richtplan

Der Richtplan des Kantons Solothurn differenziert zwischen drei verschiedenen Gemeindetypen:

- Gemeinden im urbanen Raum
- Gemeinden im agglomerationsgeprägten Raum
- Gemeinden im ländlichen Raum

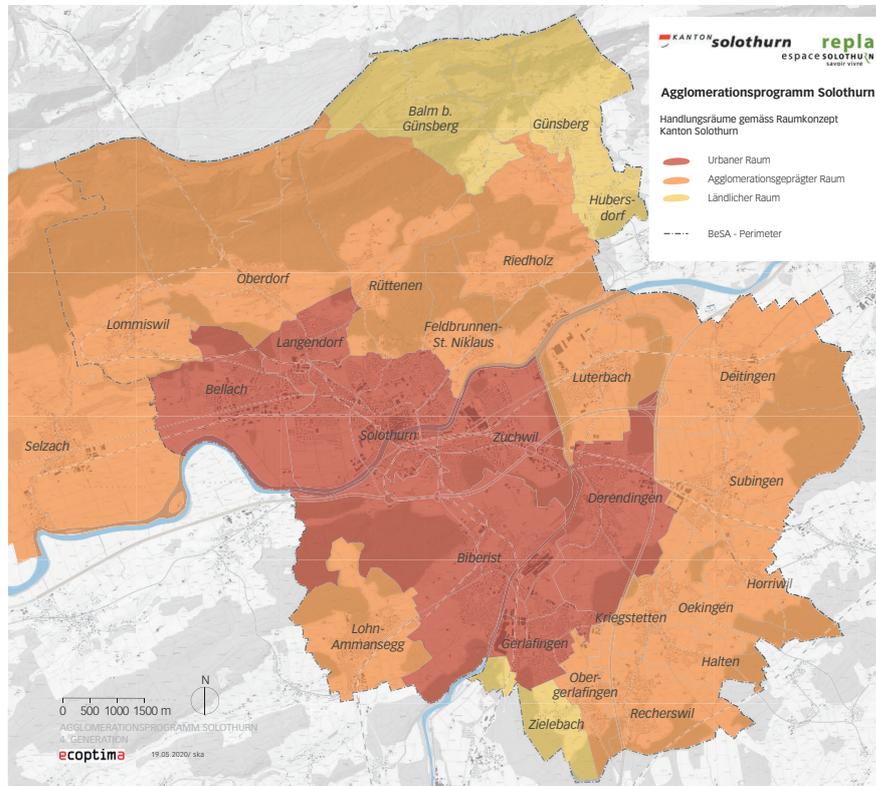


Abb. 17 Gemeindeeinteilung gemäss kantonalem Richtplan Solothurn (Quelle: Kantonaler Richtplan Solothurn)

Die Unterteilung orientiert sich an den politischen Gemeindegrenzen. Im Kanton Bern wird zwischen insgesamt fünf Raumtypen unterschieden. Die Gemeinde Zielebach wird den «zentrumnahen ländlichen Gebieten» zugeteilt. Dieser Raumtyp ist mit den «Gemeinden im ländlichen Raum» gemäss Richtplan Kanton Solothurn vergleichbar.

Raumtypen gemäss AP Solothurn

Mit dem AP 4 wird diese kantonale Typisierung verfeinert. Dies erlaubt zum einen eine kleinmassstäbliche Betrachtung und zum anderen eine Konkretisierung der Ziele gegenüber dem Richtplan. In einem workshopartigen Prozess wurden – gemeinsam mit Vertretern des Kantons, der Regionalplanungsgruppe und der Gemeinden – die Siedlungsgebiete der Agglomeration Solothurn in folgende Raumtypen differenziert:

- Innerer Kernraum
- Äusserer Kernraum
- Gebiete ausserhalb der Kernräume
- Arbeitsgebiete von regionaler Bedeutung

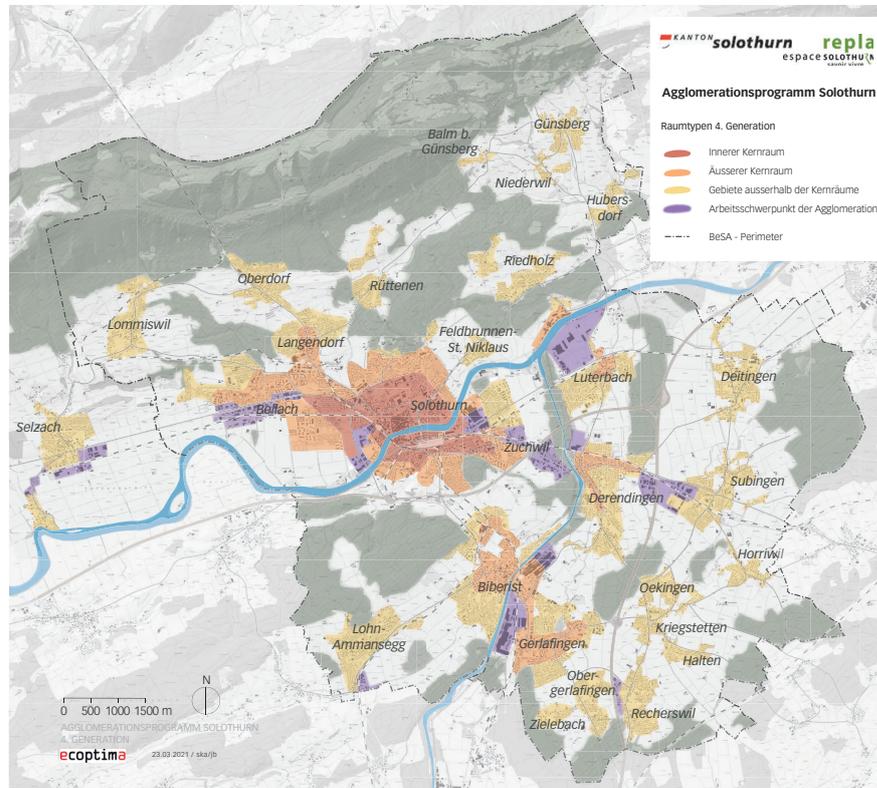


Abb. 18 Raumtypen der Agglomerationsgemeinden Solothurn

Die Differenzierung orientiert sich im Gegensatz zu jener im kantonalen Richtplan nicht an den politischen Gemeindegrenzen, sondern greift die heutige und angestrebte Siedlungsstruktur unabhängig von politischen Grenzen auf. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass beispielsweise Teile des Siedlungsgebiets von Biberist relativ urban geprägt sind (dichte Mischnutzungen im Ortszentrum und entlang von Hauptverkehrsachsen), während andere Teile eher dörflichen Charakter haben. Das Siedlungsgebiet wurde dementsprechend innerhalb der Gemeinde verschieden klassiert.

Die nachfolgenden Analysen erfolgen – wo entsprechende Datengrundlagen vorhanden waren – gemäss Typisierung des AP<sup>5</sup>.

5 Die Abgrenzungen zwischen den einzelnen Raumtypen wurden nach der Behördenvernehmlassung/Mitwirkung geringfügig angepasst. In der Folge wurde darauf verzichtet, die Analysen gestützt auf die neuen Abgrenzungen komplett zu überarbeiten. Aufgrund der geringfügigen Anpassungen an den Raumtypen bleiben die Hauptaussagen der bisherigen Analysen unverändert.

## 3.2 Siedlung

### 3.2.1 Bevölkerungsentwicklung

#### Bisherige Bevölkerungsentwicklung

Bevölkerungs-  
entwicklung  
2000 - 2018

Im Zeitraum zwischen 2010 bis 2018 ist die Bevölkerung in der Agglomeration Solothurn um 6 % gewachsen und erreichte Ende 2018 eine Einwohnerzahl von insgesamt 87'628 Personen. Das entspricht 8'642 zusätzlichen Einwohnerinnen und Einwohnern. Die Entwicklung verlief in den ländlich geprägten Gemeinden deutlich ruhiger als in den zentrumsnahen Gemeinden. Die Entwicklung in den einzelnen Gemeinden ist Anhang 2 zu entnehmen.

	Bevölkerung			Differenz in %		Differenz absolut.
	2000	2010	2018	2000–2010	2010–2018	2000–2018
Total Agglomeration Solothurn	78'986	82'692	87'628	4.7 %	6.0 %	8'642

Tab. 8 Bevölkerungsentwicklung 2000–2018 (Ständige Wohnbevölkerung am Jahresende, Quelle: Daten per 31.12.00: ESPOP, Daten per 31.12.10, Daten per 31.12.16 und 31.12.18: STATPOP, inkl. der Gemeinde Selzach)

Zu den Raumtypen gemäss Agglomerationsprogramm sind für die vergangenen Jahre keine Daten erhältlich. Per Ende 2018 verteilt sich die Bevölkerung wie folgt auf die einzelnen Raumtypen:

Raumtyp gemäss AP	Bevölkerung	
	2018	Anteil in %
Innerer Kernraum	8'417	9.6
Äusserer Kernraum	27'523	31.4
Gebiete ausserhalb der Kernräume	47'124	53.7
Arbeitsgebiete von reg. Bedeutung	840	1.0
Ausserhalb des zusammenhängenden Siedlungsgebiets	3'724	4.2
<b>Total</b>	<b>87'628</b>	<b>100</b>

Tab. 9 Anzahl Einwohner nach Raumtyp AP Solothurn (Quelle: Daten per 31.12.18: STATPOP; Verschnitt mit Raumtypen: ARP Kt. SO, inkl. der Gemeinden Selzach). Mit der Zeile «Ausserhalb Bauzonen» werden die Einwohnerinnen und Einwohner in Bauten ausserhalb der Bauzonen mitberücksichtigt.

#### Bevölkerungsentwicklung bis 2040

Trendanalyse

Der Richtplan des Kantons Solothurn baut auf dem Szenario «mittel» gemäss «Bevölkerungsperspektive Kanton Solothurn» (Wüest & Partner; Bundesamt für Statistik) aus dem Jahr 2016 auf. Das Szenario rechnet zwischen 2018 und 2040 mit einem Bevölkerungswachstum um rund 15'000 auf knapp 103'000 Einwohnerinnen und Einwohner.

Das stärkste Wachstum wird in den Gemeinden des urbanen und agglomerationsgeprägten Raums gemäss Richtplan erwartet. Im ländlichen Raum wird das geringste Wachstum erwartet. Die Entwicklung in den einzelnen Gemeinden ist Anhang 2 zu entnehmen.

	Bevölkerung		Differenz	
	2018	2040	absolut	in %
Total Agglomeration Solothurn	87'628	102'889	15'261	17.4 %

Tab. 10 Bevölkerungsentwicklung 2018–2040 (Ständige Wohnbevölkerung am Jahresende, Quelle: Daten per 31.12.18: STATPOP), Trendanalyse (Bevölkerungsperspektive Kanton Solothurn: Mittleres Szenario, Quelle: Wüest & Partner; Bundesamt für Statistik, Stand 2016), inkl. der Gemeinde Selzach.

Bezogen auf die Raumtypen gemäss Agglomerationsprogramm wird die Wachstumsverteilung wie folgt erwartet:

Raumtyp gemäss AP	Bevölkerung		
	2018	2040	Wachstum in %
Innerer Kernraum	8'417	11'400	35
Äusserer Kernraum	27'523	34'400	25
Gebiete ausserhalb der Kernräume	47'124	52'800	12
Arbeitsgebiete von reg. Bedeutung	840	840	0
Ausserhalb des zusammenhängenden Siedlungsgebiets	3'724	3'700	0
Total Agglomeration Solothurn	87'628	ca. 103'140	ca. 17.7 %

Tab. 11 Bevölkerungsentwicklung 2018–2040 (Ständige Wohnbevölkerung am Jahresende, Quelle: Daten per 31.12.18: STATPOP), Trendanalyse (Bevölkerungsperspektive Kanton Solothurn: Mittleres Szenario, Quelle: Wüest & Partner; Bundesamt für Statistik, Stand 2016), geglättet. Die Differenz zum Total 2040 in Tab. 6 erklärt sich durch die gerundeten Werte des angenommenen Wachstums auf die Raumtypen gemäss AP.

Die Erwartung stützt sich auf eine Analyse der vorhandenen Potenziale auf unüberbauten Bauzonen, Möglichkeiten zur dichteren Nutzung bereits überbauter Bauzonen und weiteren Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete. Die Verteilung zwischen den Raumtypen entspricht den Entwicklungszielen des kantonalen Richtplans und des AP (vgl. Kap. 4).

### 3.2.2 Beschäftigtenentwicklung

#### Bisherige Beschäftigtenentwicklung

Beschäftigungs-  
entwicklung  
2011 - 2017

Im Jahr 2017 waren 48'770 Personen in der Agglomeration Solothurn beschäftigt. Im Zeitraum von 2005 bis 2013 hat die Beschäftigtenzahl relativ stark zugenommen (+17 %, rund +6'400 Beschäftigte). Von 2011 bis 2017 ist die Beschäftigtenzahl mit 7.3 % weniger stark angestiegen.

	Beschäftigte		Differenz	
	2011	2017	absolut	in %
Total Agglomeration Solothurn	45'458	48'770	3'312	7.3 %

Tab. 12 Entwicklung der Anzahl Beschäftigten zwischen 2011 und 2017 in der Agglomeration Solothurn (Quelle: BFS, Statistik der Unternehmensstruktur, STATENT), inkl. der Gemeinde Selzach.

Bezogen auf die Raumtypen gemäss AP Solothurn wurde keine Auswertung vorgenommen: Die Arbeitsgebiete von regionaler Bedeutung wurden als separate Raumtypen erfasst und die locker bebauten Dörfer und Quartiere in der Regel den «Gebieten ausserhalb der Kernräume» zugeteilt. Damit ist eine Analyse der Beschäftigtenverteilung zwischen den Raumtypen nicht zweckmässig.

Trendanalyse

### Beschäftigtenentwicklung bis 2040

Nach Prognosen des Kantons Solothurn wird sich die Beschäftigtenzahl im Gleichschritt zur Bevölkerung entwickeln. Das bedeutet für die Agglomeration Solothurn eine Zunahme um 23.6 % respektive rund 11'500 Beschäftigte. Aus räumlicher Perspektive wird das Wachstum hauptsächlich im urbanen und agglomerationsgeprägten Raum gemäss Richtplan stattfinden, da sowohl Potenziale zur Entwicklung von inneren Reserven als auch von unbebauten Bauzonen mit Arbeitsanteil an attraktiven Lagen vorhanden sind. Die Entwicklung in den einzelnen Gemeinden ist Anhang 2 zu entnehmen.

	Beschäftigte		Differenz	
	2017	2040	absolut	in %
Total Agglomeration Solothurn	48'770	60'301	11'531	23.6 %

Tab. 13 Beschäftigtenentwicklung in der Agglomeration Solothurn bis 2040 (Quelle Daten 2017: BFS, Statistik der Unternehmensstruktur, STATENT, Daten 2040: relatives Wachstum gemäss den Annahmen des Bevölkerungswachstums in der Agglomeration Solothurn), inkl. der Gemeinde Selzach.

### 3.2.3 Bauzonenentwicklung

Vorbemerkung

Nachfolgend werden die Bauzonen, insbesondere die Wohn-, Misch- und Zentrumszonen sowie die Arbeitszonen, vertieft betrachtet.<sup>6</sup>

#### Bauzonenfläche der Agglomeration

Die Agglomerationsgemeinden wiesen im Jahr 2018 bei einer Einwohnerzahl von rund 87'628 Personen eine bebaute Fläche von rund 1'737 ha in Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) sowie 475 ha in Arbeitszonen auf. Die Fläche der unbebauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen sowie unbebauten Arbeitszonen nahm in den letzten Jahren stetig ab. Die unbebaute Fläche beträgt in der Agglomeration Solothurn im Jahr 2019 ungefähr 116 ha in der Wohn-, Misch- und Zentrumszone sowie 47 ha in der Industrie- und Gewerbezone.

<sup>6</sup> Nicht Teil der Analyse sind beispielsweise Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen oder Zonen für Sport- und Freizeitanlagen. Die im Kanton Solothurn ausgedehnten Reservezonen sind keine Bauzonen und wurden bei den folgenden Berechnungen nicht angerechnet.

Lage der Wohn-,  
 Misch- und Zent-  
 rumszonen

### Verteilung der bebauten Bauzonen

Die bebauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen der Agglomeration Solothurn umfassen insgesamt 1'737 Hektaren. Die Gemeinden mit den grössten WMZ-Flächen sind Solothurn (190 ha), Biberist (145 ha), Zuchwil (105 ha) und Derendingen (92 ha).

Die bebauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen sind wie folgt auf die Raumtypen gemäss Agglomerationsprogramm verteilt:

	Bebaute Wohn-, Misch-, Zentrumszonen	
	ha	Anteil in %
Innerer Kernraum	142	8.2
Äusserer Kernraum	440	25.3
Gebiete ausserhalb der Kernräume	1'116	64.2
Arbeitsgebiete von reg. Bedeutung	39	2.2
<b>Total</b>	<b>1'737</b>	<b>100</b>

Tab. 14 *Räumliche Verteilung der bebauten Bauzonen (Wohn-, Misch- und Zentrumszonen) nach Raumtypen Agglomerationsprogramm (Quelle: Erhebung und Verschnitt ARP, Stand 13.01.2020, inkl. Gemeinden Selzach und Ziebach BE)*

Im inneren Kernraum leben (Stand 2018) rund 10.3 % der Bevölkerung der Agglomeration, im äusseren Kernraum 32.9 % und in den Gebieten ausserhalb der Kernräume rund 56.0 % der Einwohnerinnen und Einwohner. Die zentraleren Räume sind damit erwartungsgemäss dichter besiedelt als die eher dezentralen.

Lage der unbebau-  
 ten Bauzonen

### Verteilung der unbebauten Bauzonen

Die unüberbauten Bauzonen liegen über die ganze Agglomeration verteilt. Die folgende Abbildung zeigt die räumliche Verteilung der unbebauten Bauzonen (Wohn-, Misch- und Zentrumszonen sowie Arbeitszonen).

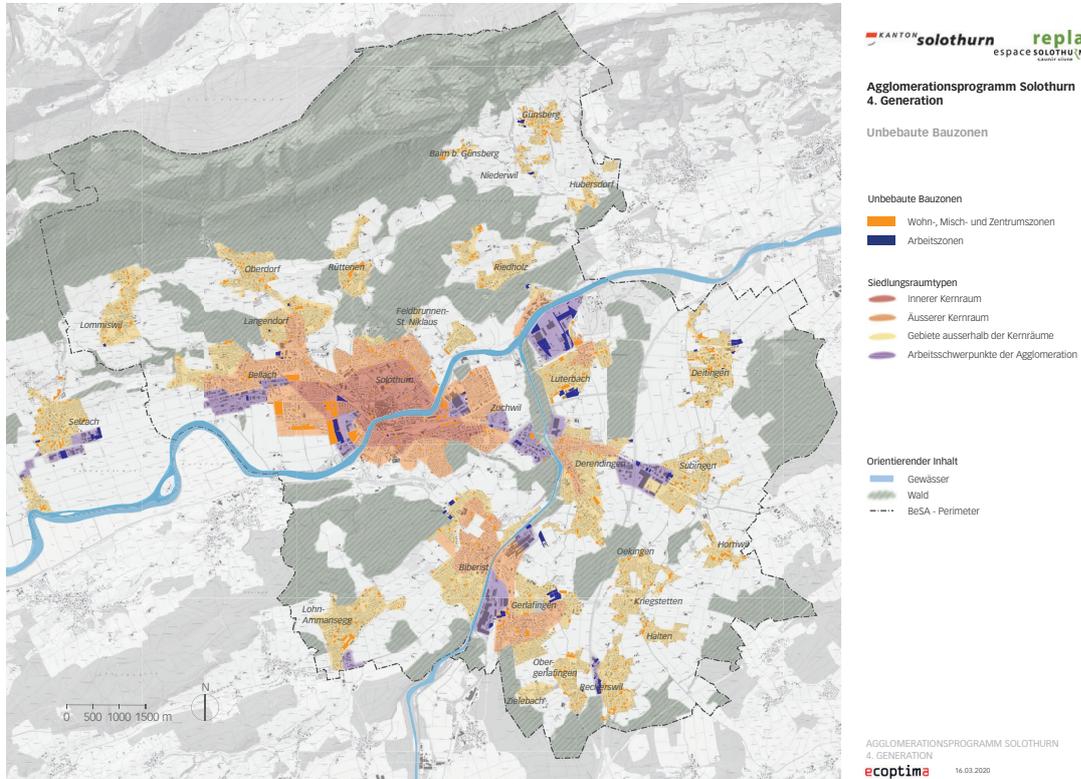


Abb. 19 Räumliche Verteilung der unbebauten Bauzonen in der Agglomeration Solothurn (Quelle: ARP, Stand 2019)

Anteile der unbebauten Bauzonen

Der Anteil der unbebauten Bauzonen im Verhältnis zu den bebauten Bauzonen beträgt insgesamt 6.7 % (115.6 ha zu 1'736.8<sup>7</sup> ha WMZ) bzw. 9.9 % (46.6 ha zu 470.3 ha AZ). Je nach Gemeinde bzw. Raumtyp variiert dieses Verhältnis stark. Tendenziell ist der Anteil der unbebauten Bauzonen in den Kernräumen geringer, ausserhalb der Kernräume höher.

Lage der unbebauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen

Nebst den wichtigen grösseren Entwicklungsgebieten (vgl. Kap. 3.2.5) in der Stadt Solothurn (hier insbesondere in Solothurn-West) und in den angrenzenden Gemeinden Zuchwil, Biberist, Gerlafingen und Bellach handelt es sich bei den unbebauten WMZ-Bauzonen mehrheitlich um kleinere Areale und einzelne Grundstücke.

7 inkl. Zielesbach bei den WKZ, ohne Zielesbach bei den AZ

Die unbebauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen sind wie folgt auf die Raumtypen gemäss Agglomerationsprogramm verteilt:

	unbebaute Wohn-, Misch-, Zentrumszonen	
	ha	Anteil in %
Innerer Kernraum	13.6	12.5
Äusserer Kernraum	32.2	29.5
Gebiete ausserhalb der Kernräume	63.1	58.0
Arbeitsgebiete von reg. Bedeutung	6.6	6.0
<b>Total</b>	<b>115.6</b>	<b>100</b>

Tab. 15 Räumliche Verteilung der unbebauten Bauzonen (Wohn-, Misch- und Zentrumszonen) nach Raumtypen Agglomerationsprogramm (Quelle: Erhebung und Verschnitt ARP, Stand 13.01.2020; inkl. der Gemeinde Selzach, ohne die Gemeinde Ziehlach BE)

Der innere Kernraum, indem (Stand 2018) rund 10.3 % der Bevölkerung der Agglomeration leben, verfügt gemessen am Bevölkerungsanteil somit über überdurchschnittliche Reserven an unüberbauten WMZ. Im äusseren Kernraum sind die Reserven gemessen am Bevölkerungsanteil (32.9 %) leicht unterdurchschnittlich, in den Gebieten ausserhalb der Kernräume (56 % der Einwohnerinnen) leicht überdurchschnittlich. Rund 6 % der unüberbauten WMZ befinden sich in den Arbeitsgebieten von regionaler Bedeutung; dabei handelt es sich primär um Mischzonen. Je nach betrieblicher Entwicklung der dort ansässigen Firmen und in Abhängigkeit der Lage ist zu prüfen, ob die Mischzonenflächen zukünftig für die Arbeitsplatzentwicklung benötigt werden (Betriebsreserven, Neuansiedlungen) oder die Wohnnutzungen verstärkt gefördert werden sollen.

Lage der Arbeitszonen

Grosse unüberbaute Arbeitszonen für Industrie und Gewerbe befinden sich in den Gemeinden Luterbach, Solothurn, Gerlafingen und Selzach. Ein wesentlicher Teil der grossen Reserven Attisholz Süd (Gemeinde Luterbach) wird in den nächsten Jahren überbaut.

ÖV-Erschliessung der bebauten Bauzonen

#### Erschliessung der Bauzonen

Über eine Erschliessung der ÖV-Güteklasse A verfügt lediglich das Gebiet um den Hauptbahnhof Solothurn. Güteklasse B weisen einzelne Gebiete im Zentrum der Stadt Solothurn (z.B. Amthausplatz) sowie vereinzelte Gebiete in der Gemeinde Zuchwil (z.B. Kreisel Mc Donald's) und Derendingen (Kreuzplatz) auf. Diese liegen entlang der Hauptverkehrsachsen. Die Mehrheit der Ortszentren der Agglomerationsgemeinden (z.B. Biberist, Langendorf, Luterbach, Riedholz) weisen die Güteklasse C auf. Grosse Teile der Gebiete ausserhalb der Kernräume liegen in den Klassen D1, D2, E oder F. In Teilgebieten von Subingen, Riedholz und Rüttenen liegen Siedlungsgebiete ausserhalb dieser ÖV-Güteklassen.

ÖV-Erschliessung der unbebauten Bauzonen

Die grösseren zusammenhängenden Reserven in Wohn-, Misch- und Zentrumszonen weisen eine relativ gute Erschliessung auf (EGK B und C) auf. Einzelne grössere und mittelgrosse unüberbaute WMZ liegen jedoch auch an Lagen mit einer mittelmässig bis schlechten Erschliessung (EGK D und E):

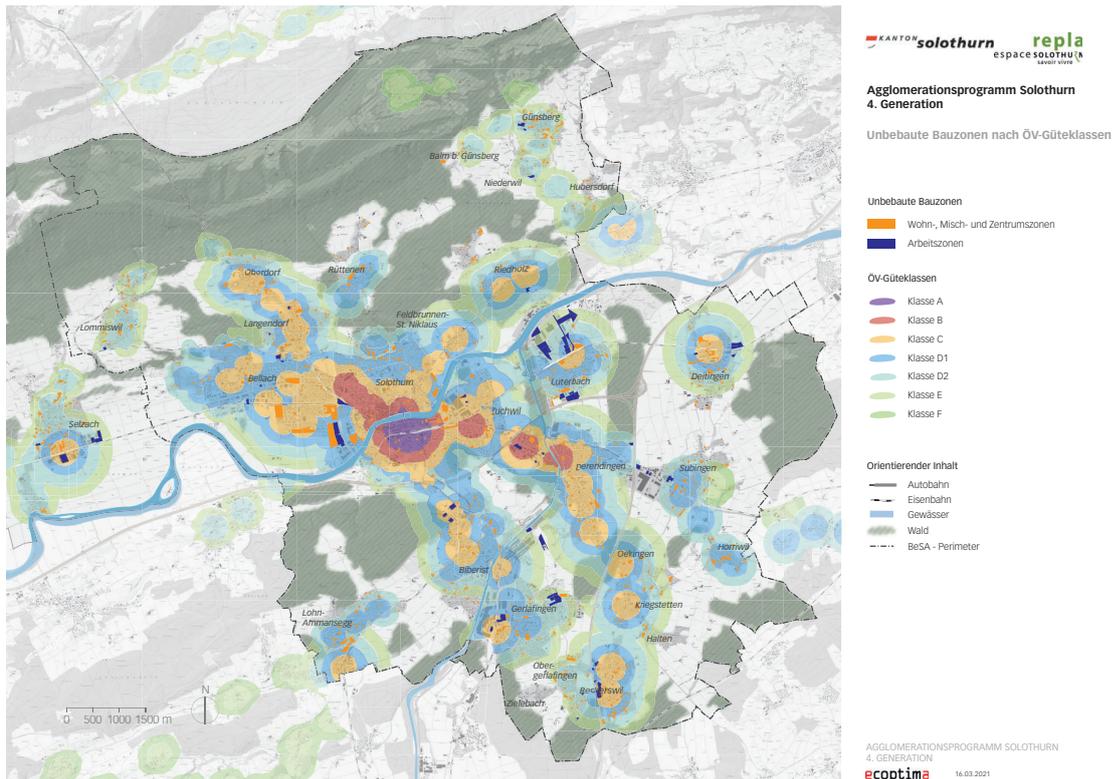


Abb. 20 Räumliche Verteilung der unbebauten Bauzonen und der ÖV-Erschliessungsgüte in der Agglomeration Solothurn (Stand 2019)

In Bezug auf die Erschliessung liegen die allermeisten unbebauten Arbeitszonen in der EGK D oder besser. Das Areal Attisholz Süd wurde per Ende 2019 mit einer direkten Busverbindung an den Hauptbahnhof Solothurn angebunden, so dass für dieses wichtige Entwicklungsgebiet die EGK verbessert werden konnte (in obenstehender Abbildung noch nicht ersichtlich).

### 3.2.4 Dichte

Das Mass der Dichte wird über die so genannte Raumnutzer (Anzahl Einwohner und Vollzeitäquivalente Beschäftigte) pro Hektare definiert. In Bezug zu den Raumtypen gemäss AP Solothurn ergeben sich folgende Dichtewerte:

Raumtyp	Raumnutzer / ha
Innerer Kernraum	121
Äusserer Kernraum	69
Gebiete ausserhalb der Kernräume	44
Arbeitsgebiete von reg. Bedeutung	–
<b>Total</b>	

Tab. 16 Raumnutzerdichte nach Raumtypen Agglomerationsprogramm (Quelle: Erhebung und Verschnitt ARP, Stand 13.01.2020, ohne die Gemeinde Zielebach BE)

Die Analyse der Raumnutzerdichte widerspiegelt das erwartete Bild des dicht besiedelten inneren Kernraums mit der Stadt Solothurn und Teilen der Gemeinde Zuchwil. Die Ortszentren und Räume entlang der Verkehrsachsen in den umliegenden Gemeinden im äusseren Kernraum sind bereits deutlich weniger dicht genutzt. Die ländlich geprägten Gebiete ausserhalb der Kernräume weisen aufgrund der Siedlungsstruktur eine relativ geringe Raumnutzerdichte auf.

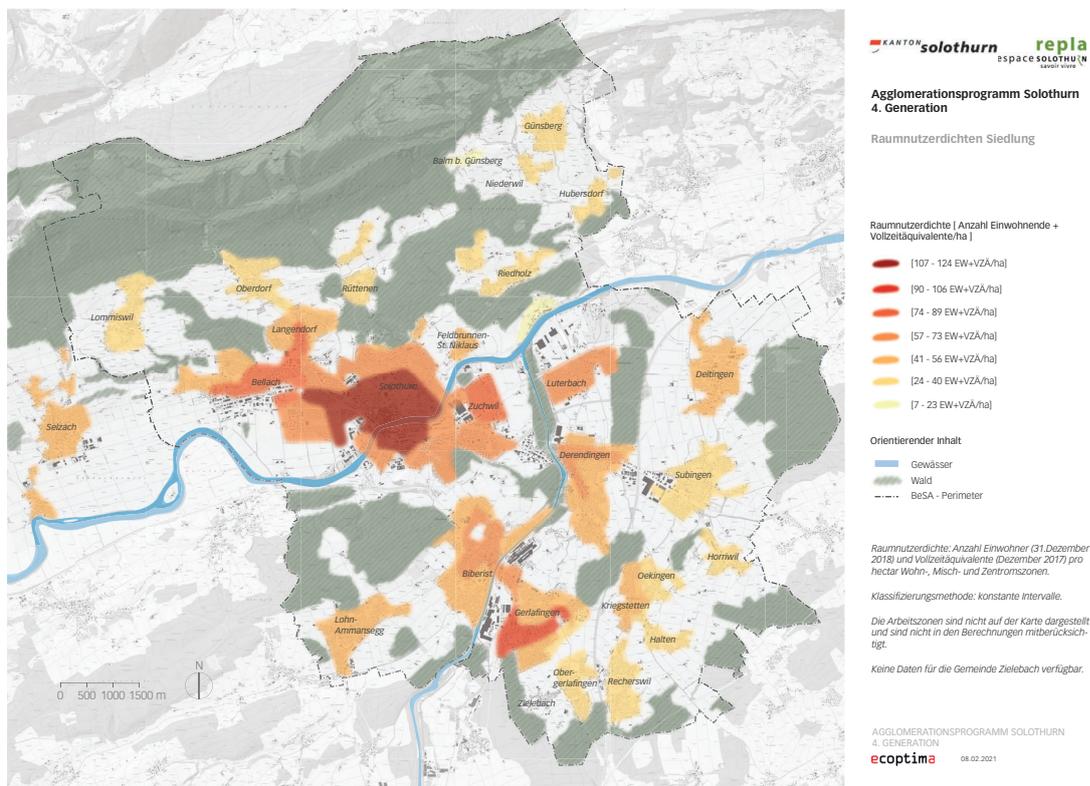


Abb. 21 Vergleich der Raumnutzerdichte in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen pro Raumtyp und Gemeinde (Quelle Raumnutzerdichte: Anzahl Einwohner (Stand 31.12.2018) und Vollzeitäquivalente (Stand 12.2017) pro ha WMZ (Stand Januar 2020); Verschnitt: ARP 2020)

Kapazität der unbebauten Bauzonen Das Fassungsvermögen der unbebauten WMZ beträgt – unter Annahme einer Überbauung mit der selben Dichte wie die bereits überbauten Bauzonen – rund 6'643 Raumnutzer.

Die unbebauten WMZ sind wie folgt auf die Raumtypen gemäss AP Solothurn verteilt:

	unbebaute WMZ ha	unbebaute Arbeitszonen	aktuelle Raumnutzerdichte RN/ha	Kapazität RN
Innerer Kernraum	13.6	5.2	121	1'645
Äusserer Kernraum	32.2	3.7	69	2'222
Gebiete ausserhalb der Kernräume	63.1	11.7	44	2'776
Arbeitsgebiete von reg. Bedeutung	6.6	25.9	–	–
<b>Total</b>	<b>115.6</b>	<b>46.6</b>	<b>–</b>	<b>6'643</b>

Tab. 17 Kapazität der unbebauten Bauzonen (Wohn-, Misch- und Zentrumszonen) nach Raumtypen Agglomerationsprogramm (Quelle: Erhebung und Verschnitt ARP, Stand 13.01.2020; inkl. der Gemeinde Selzach, ohne die Gemeinde Zielebach BE)

Sofern die Reserven an WMZ in ähnlicher Dichte wie das bestehende Siedlungsgebiet bebaut werden, können diese rund ein Viertel des erwarteten Einwohner- (+15'260) und Beschäftigtenwachstums (+11'530) übernehmen. Es ist jedoch eine wichtige Zielsetzung der Agglomeration, dass die unbebauten Bauzonen insbesondere an gut erschlossenen Lagen in Zukunft deutlich dichter bebaut werden sollen und das Wachstum weitgehend mit den bestehenden bebauten und unbebauten Bauzonen aufgefangen werden kann (vgl. Kap. 4).

Das Fassungsvermögen der unbebauten Arbeitszonen soll nicht beziffert werden, da je nach Raum und Nutzung unterschiedliche Dichten und Qualitäten verlangt werden. Dies ist entsprechend auch in den Zielen zu den einzelnen Raumtypen formuliert.

### 3.2.5 Entwicklungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten

Die Agglomeration verfügt über eine grosse Vielfalt an potenziellen Entwicklungsgebieten. Der Kanton Solothurn bezeichnet in seinem Richtplan wirtschaftliche Entwicklungsgebiete von kantonaler oder regionaler Bedeutung und differenziert diese in verschiedene Typen, jedoch keine «Wohnschwerpunkte». In den Agglomerationsprogrammen Solothurn wurden die Gebiete seit der 1. Generation ebenfalls aufgenommen und mit weiteren Entwicklungsgebieten (z.B. Wohnschwerpunkte) von regionaler Bedeutung ergänzt. Kürzlich realisierte Entwicklungsgebiete (z.B. Überbauung Schöngrün, Areal Unterdorf (Schoeller-Areal)) werden im Kapitel 2 beschrieben.

Die Entwicklungsgebiete wurden in der vorliegenden Generation nach den Strategien der kantonalen Broschüre «Siedlungsentwicklung nach innen SEin» differenziert. In den folgenden Tabellen werden die wichtigen Entwicklungsgebiete nach Raumtyp und Kategorie<sup>8</sup> gemäss AP aufgeführt und ihr Einwohner- und Arbeitsplatzpotenzial aufgezeigt. Die Zahlen beruhen auf Angaben aus den Projekten und Schätzungen (z.B. bei dem Gebiet Schwerzimoos); zum Umstrukturierungsgebiet Bahnhof Gerlafingen fehlen die Angaben bisher.

#### Innerer Kernraum

Gebiet	kant. RP Eintrag	ab AP Generation	Potenzial	Entwicklungsstand
<b>Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete</b>				
Solothurn HB, Solothurn	ja	1	EW: 435 ArP: 485	Studienauftrag abgeschlossen (2017), Anpassungen in der Ortsplanungsrevision weit fortgeschritten (2019/2020), Beginn Ausarbeitung Masterplan 2020
Solothurn West, Solothurn	ja	1	EW: 644 ArP: 221	Richtprojekt als Basis für Gestaltungsplan liegt vor, Gestaltungsplan in Erarbeitung
<b>Siedlungsschwerpunkte auf unbebauten Bauzonen</b>				
Weitblick, Solothurn		3	EW: 1'952 ArP: 1'482	Entwicklungskonzept erstellt (2015), Vergabekriterien Entwicklung Baufelder (2019) erarbeitet, Umsetzung langfristig in Etappen 2023, 2030, 2036
<b>Total Potenzial Innerer Kernraum</b>			<b>EW: 3'031 ArP: 2'188</b>	

Tab. 18 Entwicklungsgebiete im inneren Kernraum der Agglomeration Solothurn (Quelle: Erhebung ARP 2020, EW: Einwohnerinnen und Einwohner, ArP: Arbeitsplätze)

8 Das Agglomerationsprogramm Solothurn teilt die Entwicklungsgebiete neu in vier Kategorien ein: In Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete (überbaute Bauzonen), in Siedlungsschwerpunkte Wohnen (auf unbebauten Bauzonen), Gebiete für die regionale Siedlungserweiterung und in Siedlungsschwerpunkte Arbeiten (überbaute und unbebaute Bauzonen).

## Äusserer Kernraum

Gebiet	kant. RP Eintrag	ab AP Generation	Potenzial	Entwicklungsstand
<b>Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete</b>				
Biberena / Bahnhof BLS, Biberist	ja	3	EW: 200 ArP: 50	Workshopverfahren (2020), ab 2021 Erarbeitung Richtprojekt und Gestaltungsplan
Papierfabrik, Biberist <sup>9</sup>	ja	2	EW: 400 ArP: 1'300	Masterplan verabschiedet (2015), Teilzonen- und Erschliessungsplan in Umsetzung, Umsetzung langfristig in Etappen
Bahnhofgebiet, Gerlafingen		4	EW: - <sup>10</sup> ArP: -	Start Planungsphase (Räumliches Leitbild in Erarbeitung, ab 2021 Konkurrenzver- fahren)
Delta Areal, Langendorf		3	EW: 440 ArP: 60	Gestaltungsplan Ende 2020 genehmigt, Umsetzung in Etappen ab 2022
Attisholz Nord, Riedholz	ja	2	EW: 1'200 ArP: 780	Räumliches Teileitbild erarbeitet (2018), Teilrevision Nutzungsplanung im Gange (öff. Auflage Anfang 2021)
Areal Riverside, Zuchwil	ja	1	EW: 1'110 ArP: 300	Nutzungsplanung rechtskräftig (2018), erste Bauetappe in Realisierung
<b>Siedlungsschwerpunkte auf unbebauten Bauzonen</b>				
Bellach Ost, Bellach		3	EW: 520 ArP: 100	Gestaltungsplan genehmigt (2020), Pro- jektierung und Realisierung Etappe 1 im Gange
<b>Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung</b>				
Schwerzimoos, Biberist	ja	4	EW: - <sup>11</sup> ArP: -	Nicht eingezont. Für die weitere Planung Überprüfung der Testplanung von 2013 mit den aktuellen Rahmenbedingungen.
<b>Total Potenzial äusserer Kernraum</b>			<b>EW: 3'870 ArP: 2'590</b>	

Tab. 19 Entwicklungsgebiete im äusseren Kernraum der Agglomeration Solothurn (Quelle: Erhebung ARP 2020, EW: Einwohnerinnen und Einwohner, ArP: Arbeitsplätze)

9 Das Gebiet «Papierfabrik» in Biberist ist sowohl Teil des äusseren Kernraums als auch der Arbeitsschwerpunkte. Zur Vereinfachung wird es in diesem Kapitel nur im äusseren Kernraum aufgelistet.

10 Das Potenzial für das Bahnhofgebiet in Gerlafingen ist noch nicht abschätzbar und fehlt deshalb in der Auflistung.

11 Das Potenzial für das Gebiet Schwerzimoos ist noch nicht abschätzbar und fehlt deshalb in der Auflistung.

## Gebiete ausserhalb der Kernräume

Gebiet	kant. RP Eintrag	ab AP Generation	Potenzial	Entwicklungsstand
<b>Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete</b>				
Emmenhof, Derendingen		3	EW: 500 ArP: 120	Erstes Teilgebiet fertiggestellt (Spindelgut 2019), zweite Etappe Garnwerk im Bau (bis 2022)
Bahnhofgebiet, Lohn-Ammannsegg	ja	2	EW: 110 ArP: 50	Start Planungsphase (Anpassung der Zonierung in OP 2020/2021)
Zentrum, Subingen		4	EW: 450 ArP: 85	Planungsprozess fortgeschritten (Qualitätsverfahren für Bebauungsstudie in Bearbeitung, Studienauftrag 2017 in Weiterbearbeitung)
<b>Siedlungsschwerpunkte auf unbebauten Bauzonen</b>				
Bachacker, Luterbach		4	EW: 120 AP: 15	Planungsphase (Entwurf Nutzungs- und Gestaltungsplan in Erarbeitung)
<b>Total Potenzial Gebiete ausserhalb der Kernräume</b>			<b>EW: 1'180 ArP: 270</b>	

Tab. 20 Entwicklungsgebiete in Gebieten ausserhalb der Kernräume der Agglomeration Solothurn (Quelle: Erhebung ARP 2020, EW: Einwohnerinnen und Einwohner, ArP: Arbeitsplätze)

## Arbeitsgebiete von regionaler Bedeutung für die Agglomeration

Name	kant. RP Eintrag	ab AP Generation	Potenzial	Entwicklungsstand
Attisholz Süd, Luterbach	ja	2	EW: 0 ArP: 1'200	Erste Bauetappe realisiert, Umsetzung langfristig in drei Phasen
Industrie- und Gewerbegebiet, Bellach		4	EW: 0 ArP: 400	Projektentwicklungen in Abhängigkeit von den jeweiligen Grundeigentümern
<b>Total Potenzial Arbeitsgebiete von regionaler Bedeutung</b>			<b>EW: 0 ArP: 1'600</b>	

Tab. 21 Arbeitsschwerpunkte der Agglomeration Solothurn (Quelle: Erhebung ARP 2020, EW: Einwohnerinnen und Einwohner, AP: Arbeitsplätze)

Die Zusammenstellung zeigt, dass die Gebiete nach vollständiger Realisierung rund 8'000 Einwohner und gut 6'000 Arbeitsplätze und damit rund die Hälfte des erwarteten Einwohner- (+15'260) und Beschäftigtenwachstums (+11'530) übernehmen können. Rund 90 % dieses Einwohner- und Arbeitsplatzpotenzials befinden sich in den inneren und äusseren Kernräumen der Agglomeration und damit an zentralen, grundsätzlich gut erschlossenen Lagen.

Langfristige  
Siedlungserweiterungsgebiete

Im kantonalen Richtplan (Kapitel S 1.1.5) wurden mit dem Schwerzimoos in Biberist ein Siedlungserweiterungsgebiet Wohnen von kantonaler Bedeutung festgesetzt und das Gebiet «Muttehof (Wasserstadt)» als Zwischenergebnis aufgenommen.

Für das Schwerzimoos angrenzend an den RBS-Bahnhof Biberist wurde im Jahr 2013 eine Testplanung durchgeführt. Die Testplanungsergebnisse sollen mit den aktuellen Rahmenbedingungen in einer weiteren Planung nochmals überprüft werden. Die eigentliche Siedlungserweiterung ist erst im langfristigen Horizont realistisch.

Das Gebiet Muttehof (Wasserstadt) stellt eine äusserst langfristige Planungsabsicht dar; die Umsetzung dieser Siedlungserweiterung ist auch langfristig nicht absehbar. Diese potenzielle Siedlungserweiterung wird daher im AP nicht weiter behandelt.

### 3.2.6 Verkehrsintensive / publikumsintensive Anlagen

In der Agglomeration Solothurn sind mehrere Gebiete mit erheblichen Auswirkungen auf Landschaft, Verkehr und Umwelt realisiert und im kantonalen Richtplan als Einkaufs-/Dienstleistungszentren (Kap. S-3.4) oder als Standorte für öffentliche Bauten und Anlagen (S-4) festgesetzt. Betriebe, Einkaufszentren und anderen Einrichtungen gelten als publikumsintensive Anlagen, wenn sie mehr als 1'500 Personenwagenfahrten pro Tag verursachen. Um die Auswirkungen des grösseren Verkehrsaufkommen gering zu halten, werden solche Anlagen in der Nähe eines Autobahnan schlusses, Bevölkerungs- und Arbeitsplatzschwerpunkten angesiedelt und sind gut an den öffentlichen und den Fuss- und Veloverkehr angebunden.

In der Agglomeration Solothurn werden insgesamt drei publikumsintensive Anlagen bezeichnet:

Standort	Gemeinde	Kategorie	ÖV-Güteklasse
Bürgerspital	Solothurn	Standort für öffentliche Bauten und Anlagen	B
Ladendorf	Langendorf	Einkaufs- und regionale Dienstleistungszentren	C
Birchicenter	Zuchwil	Einkaufs- und regionale Dienstleistungszentren	B

Tab. 22 Anlagen mit erheblichen verkehrlichen Auswirkungen in der Agglomeration Solothurn

Aufgrund der im kantonalen Richtplan benannten Vorgaben und Standortkriterien für publikumsintensive Anlagen erfolgt die zukünftige Entwicklung dieser Nutzungen an den raumplanerisch jeweils geeigneten Orten. Neben den drei bestehenden Anlagen sind die Einkaufs- und regionalen Dienstleistungszentren auf dem Kofmehlareal in Solothurn sowie in Zuchwil Ausserfeld (angrenzend an das Birchicenter) noch nicht realisiert. Die auf dem Kofmehlareal in Zuchwil seit Jahren laufende Planung sieht inzwischen ein redimensioniertes Projekt vor.

### 3.2.7 Siedlungs- und Aufenthaltsqualität

Einschätzung IST-Zustand

Die Beurteilung der Siedlungs- und Aufenthaltsqualität erfolgte nicht flächendeckend, sondern wurde von einigen Gemeinden im Rahmen einer Umfrage eingeschätzt. Grundsätzlich wird die Siedlungsqualität in der Agglomeration Solothurn als gut erachtet. Eine verbesserungsbedürftige Siedlungs- und Aufenthaltsqualität wurde von der Stadt Solothurn im Gebiet rund um den Westbahnhof und teilweise im Umfeld des Haupt-

bahnhofs festgestellt. In diversen Gemeinden ist die Siedlungs- und insbesondere die Aufenthaltsqualität entlang von Hauptverkehrsachsen aufgrund der hohen Verkehrs- und Umweltbelastung mangelhaft (z.B. Biberist, Derendingen und Bellach). Einige grössere Arealüberbauungen weisen Defizite in der Aussenraumgestaltung auf. Betroffen sind insbesondere Überbauungen älteren Datums.

Trend

Einige Gemeinden – insbesondere in den Kernräumen – haben im Rahmen ihrer Ortsplanungen bereits Instrumente zur Steigerung der Siedlungs- und Aufenthaltsqualität eingeführt (z.B. ortsbauliche Analysen zur Lokalisierung geeigneter Lagen für Nachverdichtungen, Quartierentwicklungskonzepte, Teilleitbilder; Sondernutzungsplanpflichten usw.). Auf kantonaler Ebene wird im Zuge der Strategie zur Siedlungsentwicklung nach innen verstärkt darauf geachtet, dass die Gemeinden im Rahmen ihrer Ortsplanungen die nötigen Grundlagen erarbeiten und Instrumente einführen.

### 3.2.8 Fazit Siedlung

Aus der Ist- und Trendanalyse der Siedlungsentwicklung lassen sich zusammenfassend folgende wichtigen Schlussfolgerungen ziehen:

- 47 % der Einwohnenden und 67 % der Beschäftigten sind mindestens mit ÖV-Güteklasse C – also relativ gut – erschlossen. Diese Anteile haben sowohl bei den Einwohnenden als auch den Beschäftigten seit der letzten Erhebung zugenommen. Dies weist auf eine Entwicklung «am richtigen Ort» hin.
- Insbesondere die bekannten Entwicklungsgebiete, aber auch beträchtliche Flächen an unbebauten Bauzonen sind relativ gut ÖV-erschlossen. Allerdings verfügen auch die Gebiete ausserhalb der Kernräume über relativ grosse Bauzonenreserven an gering ÖV-erschlossenen Lagen.
- Der Trend zum Wohnen an zentralen, gut erschlossenen Lagen sollte sich in den nächsten Jahren fortsetzen.
- Mit den bekannten Entwicklungsflächen (unbebaute Bauzonen und Entwicklungsgebiete) an guten Lagen in den Kernräumen kann das erwartete Einwohner- und Beschäftigtenwachstum bis 2040 nicht vollständig aufgenommen werden. Eine Nachverdichtung und teilweise Umstrukturierung überbauter Bauzonen ist erforderlich. Der Bedarf für neue Siedlungserweiterungen ist damit grundsätzlich gering, aber nicht ausgeschlossen.
- Die Raumnutzerdichte in der Agglomeration Solothurn liegt verglichen mit anderen mittel-kleinen Agglomerationen leicht unter dem Durchschnitt. Die urbanen Gebiete der Kernstadt und der unmittelbar angrenzenden Gemeinden der Agglomeration Solothurn (innerer und teilweise äusserer Kernraum) sind im Vergleich zur Gesamttagglomeration relativ klein.
- Zwischen dem inneren und äusseren Kernraum zeigt sich ein Dichtesprung. Der äussere Kernraum weist grosses Potenzial für die Innenentwicklung mit Nachverdichtungen auf, welches in den Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebieten und im Bereich verschiedener Haltestellen des ÖV möglich ist. Eine Besonderheit an der Agglo Solo-

thurn sind hierbei die grossen, ehemals industriell genutzten Gebiete wie Attisholz, Biberist Papierfabrik oder Aarmatt / Nidermatt (Sultex/ Riverside): Sie weisen teilweise ein beträchtliches Entwicklungs- oder Umstrukturierungspotenzial auf.

- Die Siedlungsqualität in der Agglomeration wird grundsätzlich als gut erachtet. Insbesondere die Gemeinden in den Kernräumen haben oft bereits Planungsinstrumente eingeführt, mit denen die Siedlungsqualität bei neuen Bauvorhaben erhöht werden soll. In den Gebieten ausserhalb der Kernräume sind der Siedlungsdruck und die realisierten Dichten oft geringer, so dass der Handlungsbedarf zur Erhöhung der Siedlungs- und Aufenthaltsqualität geringer erscheint.

### **3.3 Landschaft**

Im Folgenden werden die für das AP Solothurn relevanten Themen des Bereichs Landschaft behandelt. Dazu gehören Angaben zu den prägenden Landschaftsräumen, zu den bedeutenden Landschaftsschutzgebieten und zu den verkehrsbedingten Umweltbelastungen (Lärm- und Luftbelastung) in der Agglomeration Solothurn und Umgebung.

#### **3.3.1 Landschaftsräume**

Schönheit, Eigenart und Vielfalt der Landschaft sind zu einem grossen Teil in der besonderen kulturellen und geographischen Lage des Kantons Solothurn begründet. Erst das Zusammenspiel von Klima, Geologie und den daraus resultierenden Böden, mit dem Einfluss des wirtschaftenden Menschen, formte jedoch die heutige Landschaft. Hügellandschaften, Schwemmebenen, Hanglagen am Jurasüdfuss sowie der stark bewaldete Kettenjura prägen das vielschichtige Landschaftsbild der Agglomeration Solothurn.

Hügellandschaften Die Hügellandschaften Äusseres Wasseramt und Bucheggberg umfassen verschiedene Gemeindegebiete der Agglomeration Solothurn (z.B. Halten und Horriwil oder Teile von Lohn-Ammannsegg und Biberist). Charakteristisch sind jeweils die sanften, eiszeitlich geprägten Hügel, das Mosaik offener Landwirtschaftsflächen sowie grossflächige Waldgebiete.



Abb. 22 Hügellandschaft Äusseres Wasseramt (l.) (Quelle: <http://www.so-wasseramt.ch/index.php/2-uncategorised/1-bezirk-wasseramt>)

Abb. 23 Bucheggberg (r.) (Quelle: <http://schwarze-pfoten.blogspot.ch/2014/11/ende-oktober-im-bucheggberg.html>)

**Schwemmebenen** Die Schwemmebenen der Emme und Aare umfassen die flachen Gebiete entlang der gleichnamigen Flüsse. Die einstigen Überschwemmungsgebiete der beiden Flüsse bieten heute Raum für Siedlung, Verkehr und Landwirtschaft. Während der Landschaftsraum entlang der teilweise von Wald gesäumten Emme durch flache, ackerbaulich genutzte Landwirtschaftsflächen, ausgedehnte Siedlungen und die Autobahn (A1/A5) geprägt ist, bestimmen die im Agglomerationsperimeter liegenden Teile der Aare-Schwemmebene, der mäandrierende Fluss sowie Teile der Landwirtschafts- und Schutzzone Witi – eine der letzten grösseren offenen Flächen im schweizerischen Mittelland – weitgehend das Landschaftsbild. Mehrere Gemeindegebiete im Süden und Osten der Stadt Solothurn (z.B. Derendingen, Gerlafingen, Luterbach, Biberist, Zuchwil) liegen ganz oder teilweise innerhalb dieses Landschaftstyps.

**Jurasüdfuss** Grosse Teile des Siedlungsgebietes der Agglomeration Solothurn liegen entlang den Ausläufern und Hanglagen des Jurasüdfusses – dem Landschaftsraum Oberer und Unterer Leberberg. Der Obere Leberberg (z.B. Bettlach, Langendorf, Oberdorf) ist geprägt durch grössere, zusammenhängende Siedlungsgebiete, welche zwischen denen Grünkorridore (Siedlungstrenngürtel) liegen. Die Siedlungen der Wohngemeinden der ländlichen Gemeinden des Unteren Leberbergs (z.B. Balm b. Günsberg, Feldbrunnen-St. Niklaus, Riedholz) liegen zwischen grösseren Waldgebieten und sind von landwirtschaftlich genutzten Landschaftskammern umgeben.

**Kettenjura** Auch wenn die Kettenjuralandschaft Grenchenberg-Weissenstein-Balmberg den Perimeter der Agglomeration Solothurn lediglich im Norden (Gemeinden Lommiswil, Oberdorf, Rüttenen, Balm b. Günsberg) teilweise überlagert, zählt dieser Landschaftsraum zu den charakteristischsten Merkmalen im Landschaftsbild der Agglomeration Solothurn. Die grossen Waldgebiete der ersten Jurakette mit den offenen Flächen im Bereich Weissenstein und Balmberg prägen das Panorama in der Agglomeration Solothurn weitgehend. Zusammen mit der Aare und Emme ist der Jura das identifikationsstiftende Landschaftselement der Agglomeration. Dank

Felsstandorten, seltenen Waldgesellschaften, artenreichen Heumatten und Sömmerungsweiden weist das Gebiet hohe Naturwerte und einen besonderen landschaftlichen Reiz auf.

Vernetzungsprojekte

Die wertvollen Landschaftsräume des Kantons Solothurn sollen mit Hilfe von Vernetzungsprojekten basierend der Direktzahlungsverordnung (DZV, SR 910.13) miteinander verbunden werden. Durch die Vernetzung von extensiv genutzten Wiesen, Hecken und Brachen kann die regional-typische Artenvielfalt an Pflanzen und Tieren erhalten und gefördert werden. Hierzu ist eine günstige Platzierung der Biodiversitätsförderflächen von zentraler Bedeutung. Die Vernetzungsprojekte beinhalten Angaben zum Ist-Zustand bestehender Biodiversitätsförderflächen, ökologisch wertvolle Biodiversitätsförderflächen, Inventare von Bund und Kanton, gegebenenfalls Aussagen zu den Nutzungsplanungen, Natur- und Landschaftsräume, Wildtierkorridore und Ressourcenschutz/Bodenschutz. Im Soll-Zustand wird beschrieben, welche Vernetzungsstrategie angegangen werden soll und welches die Wirkungs-, beziehungsweise die Umsetzungsziele der Projekte sind. Zudem werden konkrete Massnahmen genannt und Aussagen zum Vollzug getroffen. Insgesamt befinden sich zwei Vernetzungsprojekte teilweise im Agglomerationsperimeter: das Vernetzungsprojekt Leberberg und das Vernetzungsprojekt Wasseramt. Alle Flächen nördlich der Aare gehören zum VP Leberberg, die südlichen zum VP Wasseramt Die folgende Tabelle zeigt einen Überblick dieser zwei VP im Agglomerationsperimeter:

Vernetzungsprojekt und beteiligte Agglomerationsgemeinden	Fläche (ha) Massnahmengebiet im Perimeter	Anzahl teilnehmender Betriebe	Vernetzte Objekte	
			Fläche (ha)	Bäume (Anzahl)
<b>Leberberg</b>  Balm bei Günsberg, Bellach, Feldbrunnen-St. Niklaus, Günsberg, Hubersdorf, Langendorf, Lommiswil, Oberdorf (SO), Riedholz, Rüttenen, Solothurn, Selzach	2'807 ha	106	493 ha	2'588
<b>Wasseramt</b>  Biberist, Deitingen, Derendingen, Gerlafingen, Halten, Horriwil, Kriegstetten, Lohn-Ammannsegg, Luterbach, Obergerlafingen, Oekingen, Recherswil, Zuchwil	2'275 ha	93	168 ha	1'320

Tab. 23 Vernetzungsprojekte innerhalb des Perimeters der Agglomeration Solothurn, Umsetzungsstand 2020 (Quelle: Amt für Landwirtschaft Solothurn).

Die folgende Karte zeigt die angemeldeten Flächen der Vernetzungsprojekte und die bereits umgesetzten Vernetzungen in Form von Flächen und Bäumen (dargestellt als Punkte):

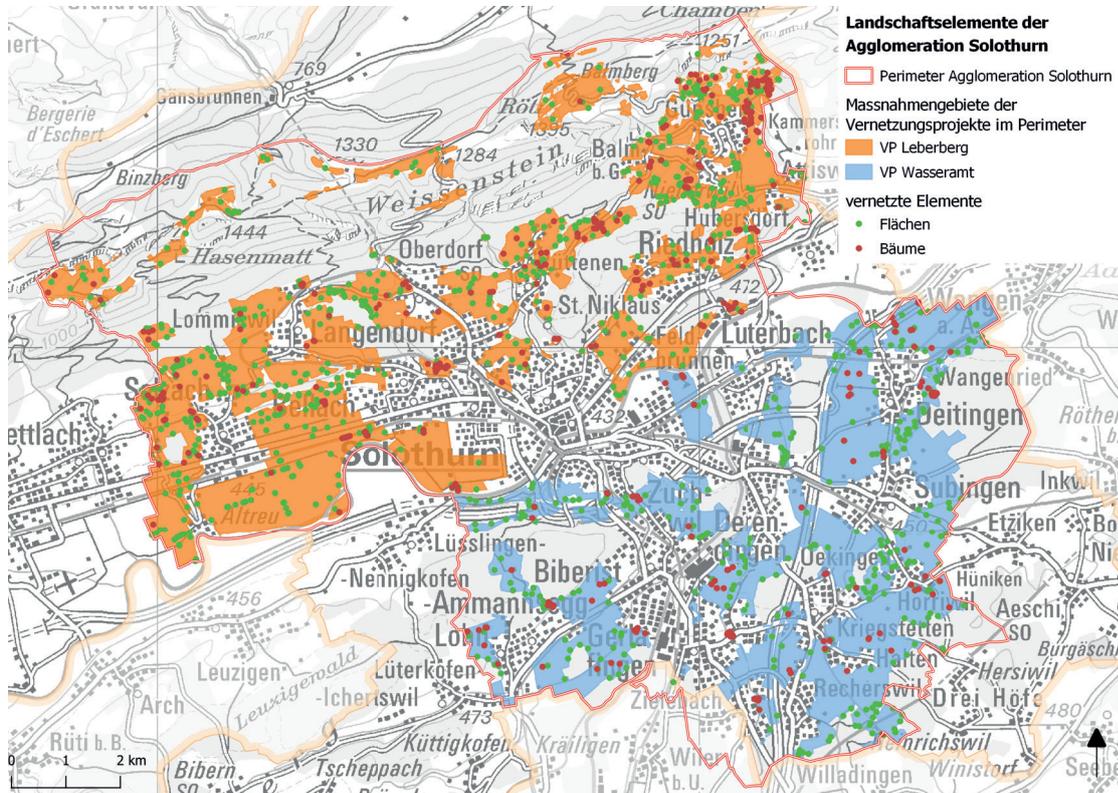


Abb. 24 Vernetzungsprojekte in der Agglomeration Solothurn, 2020 (Quelle: Amt für Landwirtschaft Solothurn).

Die 2. Projektperiode der Vernetzungsprojekte Leberberg und Wasseramt geht noch bis 2023. Im VP Leberberg wurden die Flächen- und Qualitätsziele für die BFF bereits in fast allen Massnahmegebieten erreicht. Hier gilt es, die Qualität der bestehenden BFF weiter zu verbessern. Im VP Wasseramt wurden in einigen Massnahmegebieten die Flächen- und Qualitätszielen noch nicht ganz erreicht. Das Projekt ist jedoch gut auf Kurs und die Trägerschaft wird in den kommenden Jahren weiter mit den Landwirten daran arbeiten, die Anzahl und Qualität der BFF zu erhöhen und die definierten Ziele zu erreichen. Bei Zielerreichung werden die Projekte noch bis Ende 2024 weitergeführt. Anschliessend werden die Projekte im Rahmen der Agrarpolitik AP22+ voraussichtlich durch die regionalen landwirtschaftlichen Strategien (RLS) abgelöst. Diese sollen den Themenbereiche Vernetzung, Landschaftsqualität, nachhaltige Ressourcennutzung sowie landwirtschaftliche Infrastrukturen und Vermarktung abdecken.

Trend

Das Bevölkerungswachstum und der Flächenverbrauch der Siedlungsentwicklung nach aussen erhöhen den Druck auf die Natur- und Landschaftsräume. Der Erhalt wertvoller Landschaften ist gefährdet. Die vermehrten Bestrebungen der Siedlungsentwicklung nach innen kann diesem Trend zumindest teilweise entgegenwirken. Die nationale und regionale Verkehrsinfrastruktur und deren künftige Ausbauten belasten den Landschaftsraum ebenfalls. Dies insbesondere durch die Emissionen, die Trennwirkung und den Flächenverbrauch. Bei der landwirtschaftlichen Nutzung wird sich der Trend der Intensivierung wohl zumindest teilweise

fortsetzen. Möglichkeiten zur Gegensteuerung bieten u.a. die Erhaltung und verbesserte Vernetzung von besonders schützenswerten Landschaftsräumen.

### 3.3.2 Bedeutende Natur- und Landschaftswerte der Agglomeration Solothurn

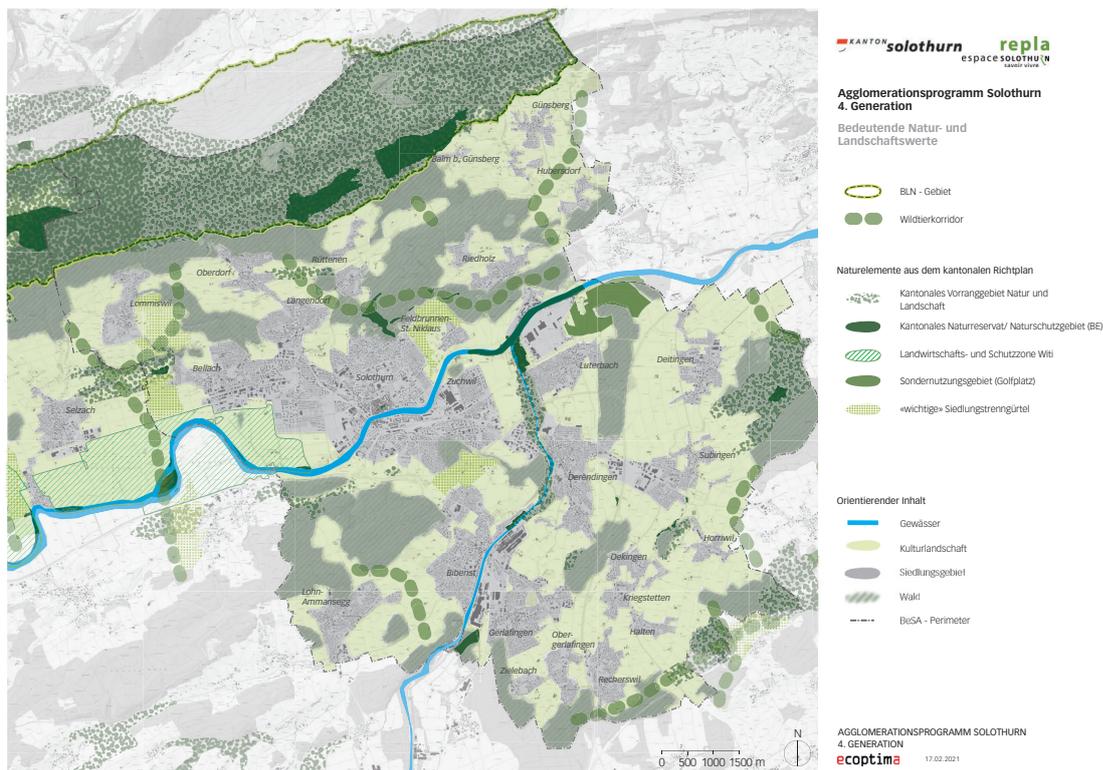


Abb. 25 Schutzzonen der Agglomeration Solothurn (Daten: BLN: BAFU, map.geo.admin.ch, Stand der Daten: 2017; Alle weiteren Inhalte: Kanton Solothurn, Stand der Daten: 2019)

BLN-Gebiet

#### Bundesinventar der Landschafts- und Naturdenkmäler (BLN)

Auf der Ebene der Schutzzonen von nationaler Bedeutung ist insbesondere die Kettenjuralandschaft um die Erhöhung Weissenstein zu erwähnen. Dieses teilweise im Perimeter der Agglomeration Solothurn liegende Gebiet ist seit 1977 als Objekt 1010 im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung aufgeführt. Besonders wertvoll ist das Mosaik verschiedener Landschafts- und Vegetationstypen, die von ausgeprägten Karsterscheinungen, artenreichen Wiesen und Weiden bis zu wenig zerschnittenen Waldgesellschaften reichen.

#### Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung

In der Agglomeration Solothurn befindet sich Gebiet Weiherrain, Biedermannsgrube und Zettergruppe in der Gemeinde Feldbrunnen-St. Niklaus ein Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung.

**Kantonale Schutzgebiete Natur und Landschaft**

Kantonaler Richtplan Im Zusammenhang mit den Prozessen der Suburbanisierung sind die verschiedenen Landschaftsräume der Agglomeration Solothurn in der Vergangenheit unter beträchtlichen Siedlungsdruck geraten. Um landschaftlich besonders wertvolle Gebiete vor einer weiteren Zersiedelung zu bewahren, hat der Kanton Solothurn in seinem Richtplan einzelne Gebiete unter Schutz gestellt.

Kantonal bedeutende Naturwerte So werden im kantonalen Richtplan die Landschaftsräume Äusseres Wasseramt, Bucheggberg mit dem Teilgebiet Altisberg-Bleichenberg und Kettenjura als Gebiete von «besonderer Schönheit und Eigenart» bzw. als kantonale Schutzgebiete festgelegt (§ 121 Planungs- und Baugesetz, PBG, BGS 711.1). In diesen Gebieten gelten allgemeine Schutzziele (z.B. Bauten und Anlagen besonders sorgfältig in die Landschaft eingliedern) gemäss der Verordnung über den Natur- und Heimatschutz (NHV).

Im Richtplan sind aber auch spezifische Schutzzonen ausgeschieden (vgl. Karte). Dies sind die kantonalen Vorranggebiete Natur und Landschaft, die kantonalen Naturreservate, die kantonalen Uferschutzzonen sowie die Spezialzone «kantonalen Landwirtschafts- und Schutzzone Witi». Im Rahmen der Richtplan-Gesamtüberprüfung sind die Wildtierkorridore von nationaler und regionaler Bedeutung mit den entsprechenden, behördenverbindlichen Massnahmen in den Richtplan aufgenommen worden.

Die Kantonalen Naturreservate sind im Richtplan Kapitel L-2.4 aufgeführt. Von besonderer Bedeutung in der Agglomeration Solothurn sind:

- Bellacher Weiher: Der Weiher liegt westlich des Siedlungsgebiets von Bellach in einer Landschaftsmulde zwischen Jurasüdfuss und vorgelagertem Hügelzug . Ziel ist der Schutz des Lebensraums in und um das Gewässer.
- Aarelauf von Feldbrunnen bis Deitingen: Das Gebiet entlang der Aare von Feldbrunnen bis Deitingen ist ein wichtiger Rast- und Futterplatz für ziehende Wasservögel. Die Schutzbestimmungen zielen auf den Erhalt der Flusslandschaft ab.
- Martinsfluh-Einsiedelei-Kreuzen: Nördlich von Solothurn liegt das Naturreservat am nördlichen Felsband der Martinsfluh, die vom Verenabach durchschnitten wird. Am Fuss der bewaldeten Hänge und der steilen Felswände befindet sich die Einsiedelei.
- Gerlafinger Weiher: Der alte Fabrikweiher liegt im Westen der Gemeinden Gerlafingen und Ziebach (BE). Ziel ist der Schutz des Lebensraums für Wasservögel und des Auen- und Bruchwalds.

Bei der Überprüfung der Naturreservate zeigen sich teilweise Konflikte:

- Für Martinsflue-Einsiedelei-Kreuzen wurden die verschiedenen Nutzungsinteressen im Rahmen einer kantonalen Nutzungsplanung aufeinander abgestimmt.

- Im Bellacher Weiher zeigt sich weniger Handlungsbedarf betreffend Abstimmung Natur und Naherholung als bei der Signalisation: Die Gemeinde Bellach überprüft aktuell die Verkehrsbeschränkungsmassnahmen.
- Entlang des Aarelaufs entstehen zunehmend Konfliktsituationen im Zusammenhang mit der Liberalisierung der kantonalen Schifffahrtsverordnung sowie neuen Freizeittrends (Paddle-Boards) und Events an der Aare.
- Im Gerafinger Weiher sind keine akuten Nutzungskonflikte bekannt.

Von den kantonalen Naturreservaten sind folgende Objekte in den Biotopinventaren von nationaler Bedeutung – als Auengebiete von nationaler Bedeutung – aufgeführt:

- Emmenschachen, Gemeinden Luterbach und Zuchwil (Nr. 45)
- Aare bei Altreu, Gemeinden Bettlach und Selzach (Nr. 221)

Landschaftsqualitätsprojekt

Mit dem Landschaftsqualitätsprojekt der Replas espaceSOLOTHURN und Grenchen-Büren wurden 2014 für die gesamte Agglomeration und über deren Grenzen hinaus Ziele und Massnahmen festgesetzt, um die Qualität der Landschaft zu erhalten. Ziel ist es landschaftstypische Eigenschaften und Qualitäten zu erhalten und fördern. Dazu wurden Landschaftsziele definiert, welche mit den Angaben zu den Landschaftsräumen aus dem kantonalen Richtplan abgestimmt sind:

- Landschaft attraktivieren, Erholungsfunktion fördern
- Vertikale Strukturelemente erhalten und neu schaffen
- Artenreicher Lebensraum der Heumatten und Weidenflächen erhalten und vor Nutzungsaufgabe und Vergandung schützen
- Kulturelles und geologisches Erbe erhalten
- Böschungen und Geländekanten pflegen und aufwerten
- Nutzungs mosaik in den ackerbaugeprägten Schwemmlandebenen erhalten und fördern
- Nutzungs mosaik Wald – offene Landschaft erhalten, Kleinstrukturen erhalten und fördern

Trend

Im Bereich der Naturwerte sind keine grossen Veränderungen zu erwarten. Für das Naturreservat Martinsfluh-Einsiedelei-Kreuzen wird ein kantonaler Nutzungsplan zur Abstimmung der Nutzungsinteressen erarbeitet, wodurch zukünftig Anpassungen entstehen können. Teilweise werden Konflikte in den Naturreservaten bereits mit Massnahmen gelöst. Mit den neuen Trends im Freizeitbereich entstehen auf und entlang der Aare und Emme zunehmende unterschiedliche Nutzungsinteressen und Konflikte.

Das Landschaftsqualitätsprojekt wird eng mit dem Mehrjahresprogramm Natur und Landschaft MJPNL koordiniert. Das Landschaftsqualitätsprojekt Solothurn-Grenchen läuft noch bis 2021. Bei Zielerreichung soll dieses – ähnlich wie bei den Vernetzungsprojekten – bis Ende 2024 verlängert werden. Im Rahmen der Agrarpolitik AP 22+ sollen auch die Landschaftsqualitätsprojekte in die Regionalen landwirtschaftlichen Strategien überführt werden (vgl. Kap. 3.3.1 Vernetzungsprojekte).

### 3.3.3 Siedlungsnaher Frei- und Grünräume

Bedeutende Frei- und Grünräume

Die Frei- und Grünräume in der Agglomeration Solothurn sind vielseitig und umfassen die Funktionen Naherholung, Freizeit und Sport. Neben den urbanen Parks in der Stadt Solothurn liegt der Fokus auf Gebieten am Siedlungsrand oder ausserhalb der Siedlungen. Dabei sind die Juraschutzzone, Hügelland und die zahlreichen siedlungsnahen Wälder (z.B. Winterhalden, Attisholz-Wald, Birchi, Heimlisberg, Oberwald) von Interesse. Die Gewässerräume der Emme, Aare, der verschiedenen Weiher und die Verenaschlucht nehmen eine zentrale Rolle ein und verfügen über vielfältige Qualitäten bezüglich Naherholung. Der Weissenstein, Balmberg und Aareuferpark in Attisholz sind dank ihrer Anziehungskraft und den vorhandenen Infrastrukturen (touristische) Hotspots der lokalen und regionalen Naherholung. Die Erreichbarkeit der Frei- und Grünräume mit dem Fuss- und Veloverkehr sowie ÖV spielt dabei eine zentrale Rolle.

Die Freiraumplanung ist ein wesentliches Element diverser Masterpläne (z.B. Studienauftrag Aareraum Attisholz Süd, Masterplan Weitblick, Testplanung Riverside/Sultex) in der Agglomeration Solothurn.



Abb. 26 Der seit 2019 eingeweihte öffentliche Uferpark Attisholz Süd. (Quelle: mavo Landschaften)

Trend

Die Bedeutung von siedlungsnahen Frei- und Grünräumen für die Naherholung und die Biodiversität nimmt in Zukunft aus verschiedenen Gründen zu. Dazu zählen die zukünftig stärker verdichteten Siedlungsstrukturen, die Nutzungsintensivierung und die langfristige Anpassung an den Klimawandel, um die steigende Hitzebelastung der Bevölkerung in der Agglomeration einzudämmen. Im Rahmen einer gemeindeübergreifenden Freiraumentwicklung gilt es, vorausschauend wichtige Frei- und Grünräume planerisch zu sichern und unterhalten. Die Synergiepotenziale aus der Erhaltung und Schaffung von widerstandsfähigen, multifunktionalen Frei- und Grünräumen sind aufgrund ihrer positiven Effekte auf die Attraktivität der Agglomeration zu nutzen.

### 3.3.4 Umwelt

Die im Bereich Luft und Lärm massgebenden Grenzwerte werden in der Agglomeration Solothurn entlang der Verkehrsträger Strasse und Bahn punktuell am Tag und in der Nacht überschritten. Gesamthaft gesehen ist die Umweltqualität als gut zu bewerten.

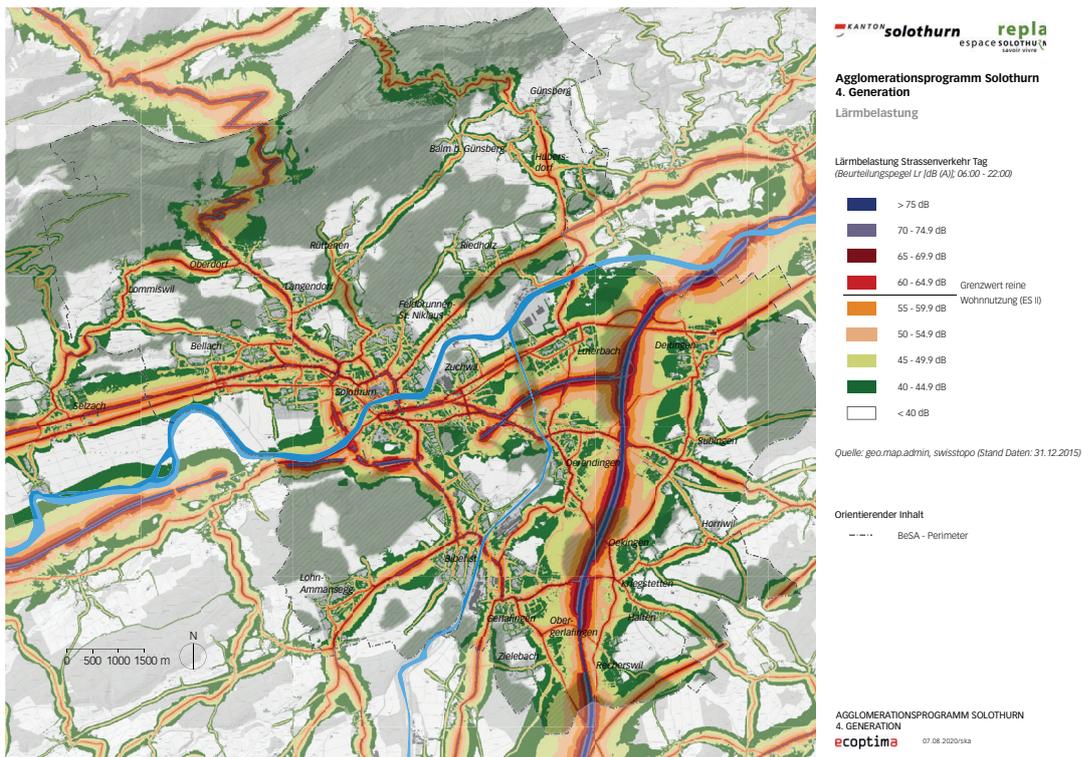


Abb. 27 Lärmbelastung am Tag in der Agglomeration Solothurn. Strasse und Bahn überlagert; Beurteilungspegel Lr [dB(A)] (Quelle: BAFU, map.geo.admin.ch; Stand der Daten: 2010)

- Lärmbelastung** Hauptlärmquellen sind die Autobahnen A1 und A5, die Kantonsstrassen sowie die SBB-Bahnlinie am Jurasüdfuss (vgl. Abb. 24). Die Emission der Autobahnen beeinträchtigt vor allem die Siedlungsgebiete von Derendingen, Oekingen, Kriegstetten, Rechterswil und Zuchwil. Die modellierten Werte sind hier während des Tages zwischen 60 und > 70 dBA, in der Nacht teilweise ebenfalls über 60 dBA. Die Siedlungsgebiete der Stadt Solothurn sowie der Agglomerationsgemeinden sind durch die Kantonsstrassen ebenfalls durch Lärm beeinträchtigt. Insbesondere die Gemeinde Zuchwil ist stark betroffen.
- Luftbelastung** Hinsichtlich der Luftbelastung durch die verkehrsrelevanten Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>), Feinstaub (PM10) und Ozon (O<sub>3</sub>) ist die Situation räumlich wie zeitlich variabel.<sup>12</sup>

12 Für die Schadstoffe Stickstoffdioxid und Feinstaub sind keine aktuelleren Abbildungen vorhanden. Zwar bestehen Prognose-Karten für das Jahr 2020 (auf Stand 2010 gerechnet), sie vermitteln allerdings ein «zu gutes» Bild der aktuellen Situation. Daher wird im AP 4 nur der Text auf den aktuellen Zustand angepasst und die Karten nicht nachgeführt. Die Prognose-Karten sind im WebGIS des Kantons Solothurn öffentlich einsehbar.

Zu hohe Belastungen von Stickstoffdioxid – bezogen auf den Jahresmittelwert von 30 Mikrogramm/m<sup>3</sup> (oder: µm<sup>3</sup>) – werden ausschliesslich an verkehrsexponierten Standorten in dicht bebauten Gebieten gemessen. Gegenüber früheren Jahren ist eine Tendenz hin zu tieferen Werten festzustellen. Die Belastung durch Feinstaub tritt ebenfalls strassennah auf (vgl. Abb. 28); die höchste entlang der Autobahnen A1 und A5 sowie in den Zentren von Solothurn, Gerlafingen und Biberist. Die Messwerte liegen dort leicht unter dem Immissionsgrenzwert von 20 µg/m<sup>3</sup>. Im Gegensatz zu Stickstoffdioxid und Feinstaub ist Ozon ein flächiges und an den Sommer gebundenes Problem: Die Ozonbelastung ist nach wie vor im ganzen Kantonsgebiet zu hoch.

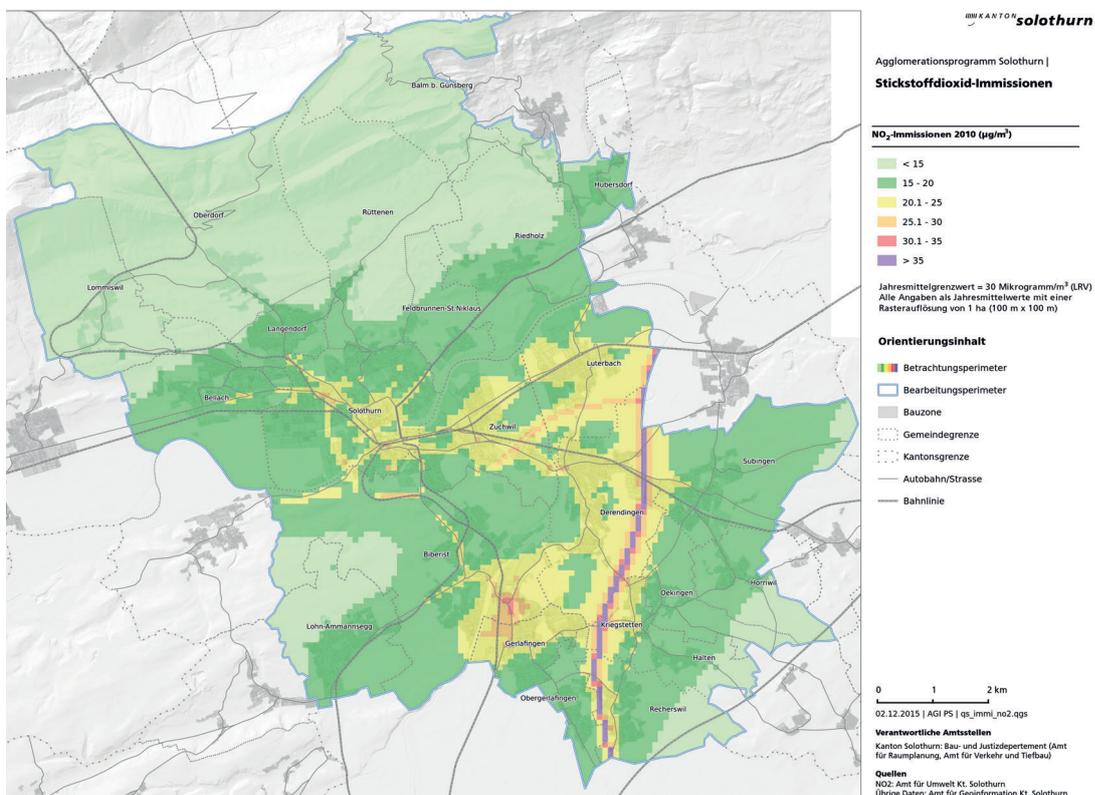


Abb. 28 Luftbelastung NO<sub>2</sub>-Konzentration 2010 (Quellen: Amt für Umwelt Kanton Solothurn)

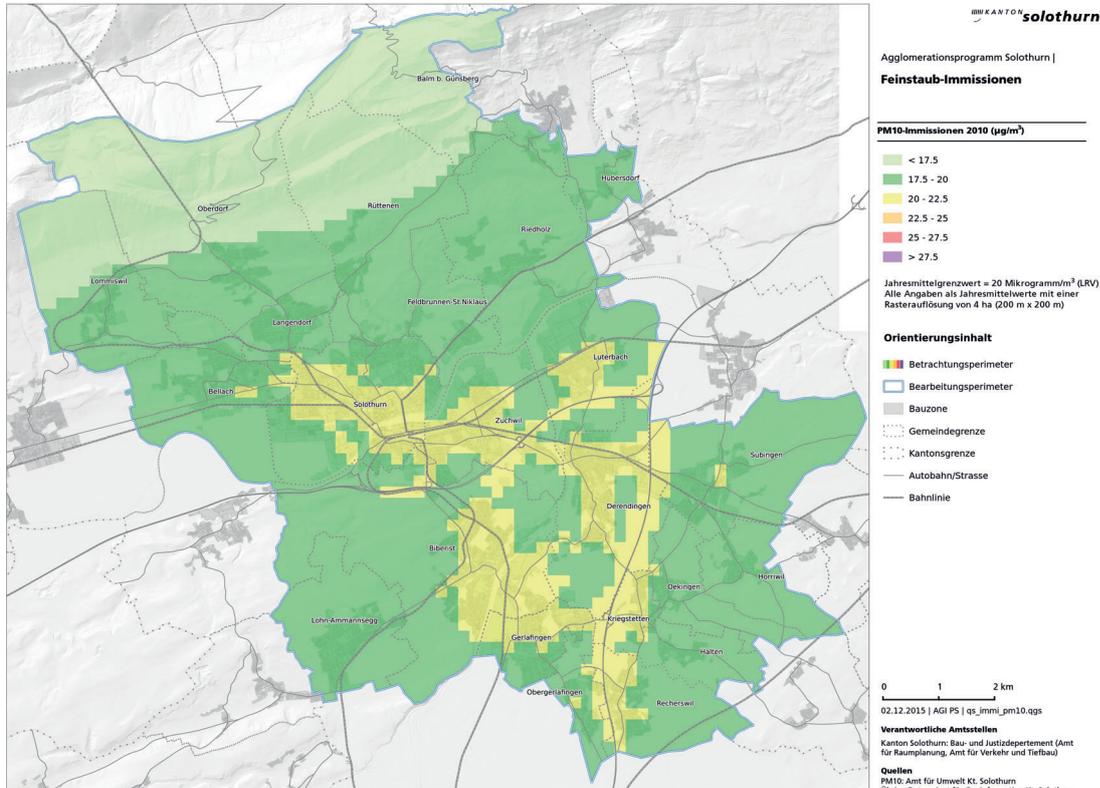


Abb. 29 Luftbelastung PM10-Konzentration 2010 (Quellen: Amt für Umwelt Kanton Solothurn)

Trend

Das steigende Verkehrsaufkommen in der Agglomeration führt trotz diverser Massnahmen nach wie vor zu einer hohen Belastung mit Luftschadstoffen sowie zu verstärkten Lärmproblemen in und ausserhalb der Siedlungsräume. Der Luftmassnahmenplan des Amtes für Umwelt Solothurn (LMP2008, Rechenschaftsbericht 2012-17, AfU 2018) verspricht aufgrund technischer Fortschritte und konsequenten Umsetzungen der Luftmassnahmen eine Entspannung der Belastung mit Schadstoffen. Aufgrund der Fahrleistungszunahme werden die technischen Fortschritte und andere Massnahmen teilweise kompensiert und somit nehmen auch die Schadstoffbelastungen nicht im möglichen Ausmass ab. Die Lärmimmissionen entlang der Hauptverkehrsachsen Strasse und Bahn werden ohne geeignete Lärmschutzmassnahmen auch in Zukunft über den gesetzlichen Grenzwerten liegen. Der technische Fortschritt vermag die Zunahme der Lärmbelastung durch den Mehrverkehr nicht zu kompensieren.

Die Siedlungsentwicklung nach innen muss auch aus Sicht Luftreinhaltung und Lärmschutz generell dort erfolgen, wo gute Infrastrukturen und Verkehrsanbindungen vorhanden sind. Damit kann der induzierte Mehrverkehr und die damit verbundenen Emissionen minimiert werden. Um die steigende Hitzebelastung der Bevölkerung in der Agglomeration einzudämmen, muss gleichzeitig darauf geachtet werden, dass genügend Frei- und Grünräume sowie Durchlüftungskorridore erhalten bleiben oder geschaffen werden.

Störfallvorsorge Infolge der Siedlungsentwicklung nach innen gewinnt die Berücksichtigung der Störfallvorsorge zukünftig an Bedeutung. Die Verwendung, Lagerung und der Transport gefährdender Stoffe und Organismen sind aufgrund des Gefahrenpotenzials mit Risiken für die Bevölkerung und Umwelt verbunden. Um das Risiko eines Störfalls zu senken sind vorsorgliche Massnahmen zu treffen. Im Rahmen der revidierten Störfallverordnung wird die Abstimmung zwischen Raumplanung und Störfallvorsorge explizit gefordert. Wohngebiete sollen vor schädlichen Einwirkungen möglichst verschont und die Konflikte mit der Siedlungsentwicklung minimiert werden. Innerhalb der Richt- und Nutzungsplanung soll mit der Koordination innerhalb von sogenannten Konsultationsbereichen die Erhöhung des Störfallrisikos durch die Siedlungsentwicklung möglichst verhindert werden. In der Agglomeration Solothurn ist bei der Siedlungsentwicklung vor allem die Jurasüdfusslinie der SBB und die Autobahn A1 resp. die Entlastung Solothurn West relevant.

### 3.3.5 Fazit Landschaft

Die Ist- und Trendanalyse der Landschaftsentwicklung lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Agglomeration Solothurn ist geprägt von ausserordentlichen landschaftlichen Qualitäten. Siedlung und Landschaft sind eng mit einander verzahnt. Wichtige Elemente sind dabei die Jurakette mit Weissenstein und Balmburg sowie verschiedenen Flussräume entlang der Aare und Emme als Rückgrate.
- Der Schutz wichtiger Gebiete für Natur und Landschaft ist mit den nationalen und kantonalen Schutzgebieten gewährleistet. Lenkungs-massnahmen werden jedoch immer wichtiger, um Konflikte zwischen wertvollen Naturschutzgebieten und der Naherholung – vor allem auch am Aarelauf entlang – zu vermeiden.
- Die Schutzgebiete sind allesamt auch äusserst attraktive und teilweise stark frequentierte Naherholungsgebiete, was zu Konflikten zwischen Schutz- und Nutzungsinteressen führen kann.
- Um der Fragmentierung der Landschaft entgegenwirken und die Biodiversität zu fördern, wurde die ökologische Vernetzung vorangetrieben.
- Aufgrund des anhaltenden Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums gewinnen die Freiräume insbesondere in den Kernräumen und angrenzend daran an Bedeutung. Ohne Gegenmassnahmen verlieren die siedlungsnahen Grün- und Freiräume an Aufenthaltsqualität und die Agglomeration läuft Gefahr, dass ein zu grosser Teil des Wachstums ausserhalb der Kernräume erfolgt.
- Wichtige Naherholungsgebiete und touristische «Hot Spots» von regionaler Bedeutung sind in kurzer Distanz und rasch erreichbar, aber zum Teil nicht optimal ins Fuss- und Velowegnetz eingebunden. Punktuell ist eine Verbesserung der Zugänglichkeit zu prüfen, so dass der MIV-Anteil am Freizeitverkehr reduziert werden kann.
- Im Zuge der Innenentwicklung und baulichen Verdichtung werden seit einigen Jahren verstärkt allgemein zugängliche Frei- und Grünflächen in Form von urbanen Parks (an den Uferräumen) in den Stadtraum integriert.

### 3.4 Verkehr

In den folgenden Unterkapiteln wird die heutige Ausprägung und der Entwicklungstrend des Verkehrs in der Agglomeration Solothurn aufgezeigt.

#### 3.4.1 Gesamtverkehr

##### Modal Split

Mobilitätsbe-  
 dürfnis

In der Agglomeration Solothurn war im Jahr 2015 jede Person im Durchschnitt täglich 78 Minuten unterwegs und legte dabei 37 km zurück. Wie die Tab. 18 zeigt, war dabei nach Tagesdistanz und -unterwegszeit der motorisierte Individualverkehr (MIV) das beliebteste Verkehrsmittel. Das Bild ist allerdings etwas durch lange Pendeldistanzen verfälscht, da diese einen grösseren Einfluss als kürzere Distanzen haben. Trotz kürzerer mittlerer Unterwegszeit wurde in der Agglomeration im schweizweiten Vergleich eine grössere Tagesdistanz zurückgelegt. Dies bedeutet, dass im Mittel höhere Geschwindigkeiten gefahren wurden.

	Tagesdistanz in km	Unterwegszeit in Min.	Anzahl Etappen
Öffentlicher Verkehr	9.15	9.81	0.49
Motorisierter Individualverkehr	25.22	35.41	2.02
Fuss- und Veloverkehr	2.90	31.97	2.12
Übrige (Taxi, Reiseкар, Schiff, Seilbahn, etc.)	0.21	1.08	0.06
<b>Alle Verkehrsmittel</b>	<b>37.48</b>	<b>78.27</b>	<b>4.69</b>
Schweizweit	36.83	90.41	4.89

Tab. 24 Tagesdistanz, Unterwegszeit und Anzahl Etappen pro Person nach Verkehrsmittelklasse in der Agglomeration Solothurn, 2015 (Quelle: BFS / ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr, 2017).

Zunehmender MIV-  
 Anteil

In der Agglomeration Solothurn hat der MIV-Anteil nach Distanz zwischen 2010 und 2015 zugenommen, wie der MOCA-Indikator 1 aufzeigt (vgl. Kapitel 2.3). Dieser Trend verläuft gegenläufig zum nationalen Trend, nach welchem der MIV-Anteil, schweizweit gesehen, abnimmt.

Modal Split nach  
 Etappen

In der Agglomeraton Solothurn werden die meisten Etappen per Fuss- und Veloverkehr zurückgelegt, mit einem Anteil von 45.2 % aller Etappen (vgl. Tab. 19). Schweizweit wurden im Schnitt 48.0 % der Etappen per LV zurückgelegt. Im nationalen Vergleich hoch ist der MIV-Anteil an den zurückgelegten Etappen von 43.0 % in der Agglomeration Solothurn (CH: 36.6 %) und beim ÖV sind es 10.5 % (CH: 14.3 %). Ein im schweizweiten Vergleich höherer MIV-Anteil bedeutet auch grössere Luft- und Lärmimmissionen. Der Vergleich mit dem schweizweiten Mittel zeigt, dass ein MIV-Anteil von 43.0 % der Etappen in einer Agglomeration relativ hoch ist. Von den vier vergleichbaren Agglomerationen haben zwei einen höheren MIV-Anteil. Beim ÖV ist es umgekehrt: Der ÖV-Anteil an den Etappen in Solothurn ist

vergleichbar gering. Der hohe MIV-Anteil und niedrige ÖV-Anteil, gemessen an den Etappen, in der Agglomeration Solothurn ist eine Schwäche der Agglomeration Solothurn.

Agglomeration	ÖV	MIV	LV	Übrige
Solothurn	10.5 %	43.0 %	45.2 %	1.4 %
Fribourg	12.9 %	40.4 %	45.8 %	0.9 %
Thun	14.6 %	37.0 %	47.4 %	1.0 %
Werdenberg (nur CH-Teil)	7.7 %	46.4 %	45.1 %	0.8 %
Wil	10.5 %	43.7 %	45.1 %	0.7 %
Schweiz	14.3 %	36.6 %	48.0 %	1.2 %

Tab. 25 Modal Split nach Etappen der Agglomeration Solothurn und vergleichbaren Agglomerationen, 2015 (Quelle: BFS / ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr, 2017).

Modal Split nach Verkehrszweck

Für welche Zwecke wird welches Verkehrsmittel verwendet? Eine Antwort darauf gibt der in der Abb. 30 dargestellte Modal Split nach Tagesdistanz und Anzahl Etappen (aufgeschlüsselt nach Zweck). Verhältnismässig oft wird der ÖV bei Wegen zu Schulen und höheren Bildungsstätten gewählt. Der MIV wird besonders oft zum Einkaufen, für geschäftliche Fahrten und für Servicefahrten genutzt. Zu Fuss oder mit dem Velo werden neben Wegen zu Schulen und höheren Bildungsstätten oft Fahrten zu Freizeitwecken zurückgelegt. Bei den Arbeitswegen zeigt sich ein geteiltes Bild: Nach Etappen werden die Verkehrsmittel ähnlich oft verwendet. Insbesondere für Fahrten zur Arbeit liegt in der Agglomeration Solothurn ein Potential zum Umstieg vom MIV auf den LV und ÖV.

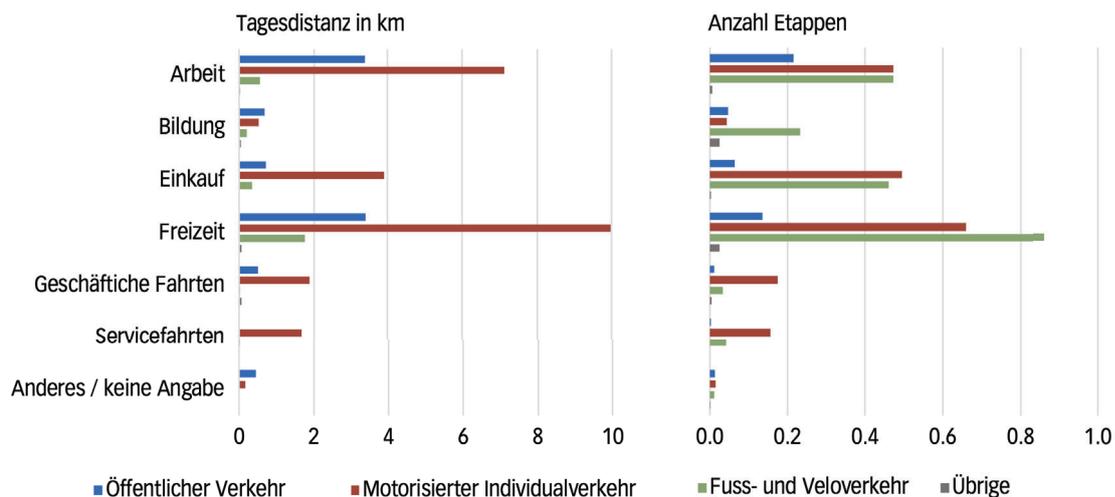


Abb. 30 Tagesdistanz und Anzahl Etappen pro Person nach Verkehrsmittelklasse und Zweck in der Agglomeration Solothurn, 2015 (Quelle: BFS / ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr, 2017).

**Etappenlänge** In der Agglomeration Solothurn beträgt die mittlere Etappenlänge 8 km. Die längsten Etappen werden per ÖV (18.6 km) und MIV (12.5 km) zurückgelegt. Die mittlere Etappenlänge des Fuss- und Veloverkehrs beträgt in der Agglomeration Solothurn 1.4 km, wobei die Etappen in der Freizeit mit einer mittleren Distanz von rund 2.0 km überdurchschnittlich lang sind. Die Aussagekraft der Etappenlänge ist begrenzt, da dieser Wert eine Mischrechnung aus eher weiteren Veloetappen und tendentiell kürzeren Etappen zu Fuss ist. Der zunehmende E-Bike-Anteil stellt – in Kombination mit einem attraktiven Netz – ein grosses Potenzial dar, die Etappenlänge und die Tagesdistanz. Die verbesserte Reichweite lässt den Modalsplit-Anteil des Velos erhöhen.

**Bilanz Pendelverkehr**

**Pendlerverkehr** Die Agglomeration Solothurn hat ein verhältnismässig grosses Pendelverkehrsaufkommen, was sich mit ihrer verkehrsgünstigen Lage zwischen grösseren Städten wie Bern, Zürich oder Biel erklären lässt. Auf Grundlage einer durch das Bundesamt für Statistik auf Daten des Jahres 2014 basierenden Verknüpfung der AHV-Daten sowie von STATPOP und STATENT lassen sich folgende Kennzahlen für den Pendelverkehr in der Agglomeration Solothurn ermitteln:

- 25 100 Binnenpendler/innen (arbeitstätig und wohnhaft innerhalb der Agglomeration, d.h. auch innerhalb der Gemeindegrenzen pendelnd)
- 6 600 Zupendler/innen (arbeitstätig innerhalb der Agglomeration und wohnhaft ausserhalb der Agglomeration)
- 19 000 Wegpendler/innen (arbeitstätig ausserhalb der Agglomeration und wohnhaft innerhalb der Agglomeration)

**Externe Pendelverbindungen** Häufigstes externes Ziel ist die Stadt Bern mit rund 2 700 Wegpendlern/innen aus der Agglomeration Solothurn (in umgekehrter Richtung pendeln täglich rund 600 Personen aus der Stadt Bern in die Agglomeration Solothurn). Eine enge Pendlerbeziehung besteht auch zwischen Solothurn und Grenchen sowie Biel. Aus diesen Gründen empfiehlt es sich, für oft nachgefragte längere Distanzen wie Solothurn–Bern ein gutes ÖV-Angebot mit gut funktionierenden Schnittstellen, beispielsweise an wichtigen Umsteigeknoten, bereit zu stellen. Als Zugang zu den ÖV-Knoten sollte beispielsweise eine gute LV-Anbindung gewährleistet werden. Für mittlere Distanzen wie z.B. Solothurn–Grenchen mit flacher Topografie besteht ein beträchtliches Potenzial für den Veloverkehr. Zwischen Solothurn und Bellach fehlt ein Teilstück des potenziellen Velokorridors.

**Interne Pendelverbindungen** Die grössten Pendlerströme innerhalb der Agglomeration bestehen zwischen folgenden Gemeinden:

- Zuchwil – Solothurn: 1 673 Pendler/innen (jeweils beide Richtungen)
- Biberist – Solothurn: 1 015 Pendler/innen
- Bellach – Solothurn: 847 Pendler/innen
- Langendorf – Solothurn: 786 Pendler/innen
- Derendingen – Solothurn: 743 Pendler/innen

Weil kürzere bis mittlere Pendlerdistanzen per Velo zurückgelegt werden können, lohnt es sich, die Veloinfrastruktur im Besonderen auf diesen Relationen möglichst attraktiv zu gestalten. Ein gutes Beispiel dafür ist die Wasseramtroute Solothurn – Zuchwil – Derendingen.

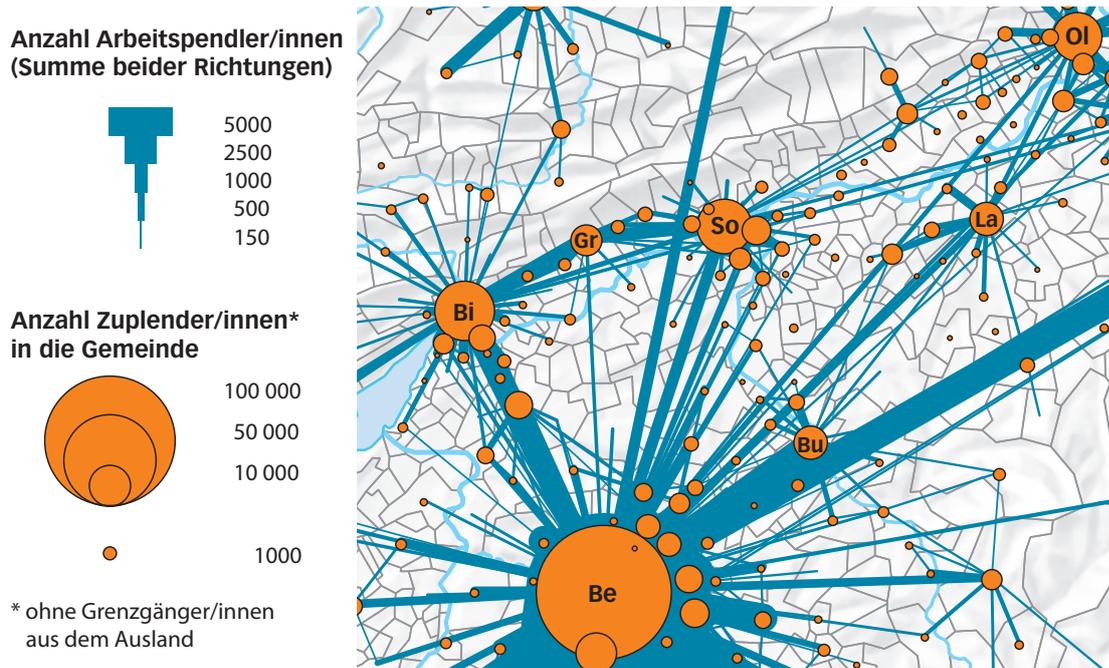


Abb. 31 Pendlerbeziehungen zwischen Gemeinden, gegliedert nach Arbeitspendler/innen und Zupendlern/innen (angepasste Darstellung des Bundesamts für Statistik auf Basis einer Registerverknüpfung aus AHV-Daten, STATPOP und STATENT, 2014).

### Entwicklungstrend Gesamtverkehr

Tagesdistanz

Obwohl sich die Tagesunterwegszeit und die Anzahl Etappen zwischen 1994 und 2015 um weniger als 10 Prozent entwickelten, erhöhte sich gemäss Abb. 32 die Tagesdistanz kontinuierlich. Dies liegt am Infrastrukturausbau von Strasse und Schiene, der Umsetzung der Bahn-2000, an verbesserten Fahrzeugen sowie der erhöhten Verfügbarkeit von Motorfahrzeugen. Bemerkenswert ist die Abnahme der Anzahl Etappen zwischen 2010 und 2015.

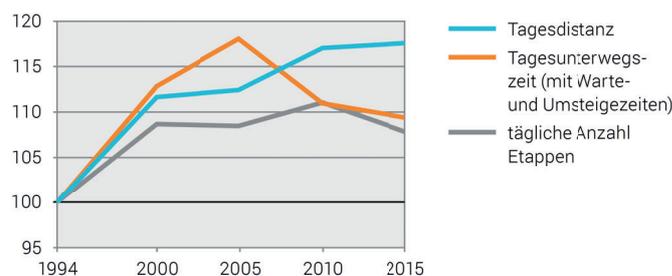


Abb. 32 Mittlere Tagesdistanz, Tagesunterwegszeit und tägliche Anzahl Etappen pro Person in der Schweiz, 1994 - 2015, Index 1994 = 100 (Quelle Darstellung: BFS / ARE, Verkehrsverhalten der Bevölkerung, 2017, S. 23; Datenquelle: BFS / ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr).

Entwicklungs-  
trends

Das Bundesamt für Raumentwicklung (2016) geht gemäss der Broschüre «Verkehrsperspektiven 2040» von einem weiteren, aber etwas verlangsamten Wachstum des Verkehrs bis 2040 aus. Es begründet diese Annahme mit dem demographischen Wandel der Alterung - sprich dem Übertritt einer grossen Bevölkerungsgruppe von sehr mobilen Erwerbstätigen zu immer noch aktiven Rentnerinnen und Rentnern. Die Veränderung in der Nutzergruppe führt zu einem Wandel der Ansprüche an das Verkehrssystem (Barrierefreiheit, Komfort, Sicherheit von Querungsmöglichkeiten).

Aufgrund der bereits hohen Strassenauslastungen und eines fortschreitenden ÖV-Ausbaus wird gemäss «Verkehrsperspektiven 2040» vom ARE ein Bedeutungsgewinn des ÖVs von 4 % im nationalen Modal Split 2040 erwartet. Weil in der Agglomeration Solothurn der MIV-Anteil zwischen 2010 und 2015 im Unterschied zu den weiteren Agglomerationen zugenommen hat (vgl. MOCA-Indikator 1) darf diese nationale Prognose nicht eins-zu-eins für die Agglomeration übernommen werden. Weitere Entwicklungstrends zu den einzelnen Verkehrsmittel folgen in den jeweiligen Kapiteln.

### 3.4.2 Öffentlicher Verkehr und Schieneninfrastruktur

Angebot und  
Betrieb

#### Basisnetz ÖV

Das Basisnetz ÖV der Agglomeration Solothurn setzt sich aus den nachfolgenden Netzelementen zusammen:

#### Bahnlinien

- SBB, Infrastruktur:
  - Jurasüdfusslinie Biel – Solothurn – Olten (–Zürich)
  - Bahn 2000, 1. Etappe: Ausbaustrecke Solothurn – Inkwil (–Rothrist – Olten); Inbetriebnahme Dezember 2004
- SBB, Angebot Fernverkehr:
  - Westschweiz – Biel – Solothurn – Olten – Zürich – Ostschweiz, 60'-Takt
  - Biel – Grenchen Süd – Solothurn – Oensingen – Olten – Zürich, 60'-Takt
- SBB, Angebot Regionalverkehr:
  - Biel – Solothurn – Olten, 60' Takt
  - Biel – Solothurn, 30'-Takt
  - Solothurn – Olten, 30'-Takt (HVZ: bis Solothurn West–Langendorf)
- Bahnlinie RBS (Regionalverkehr Bern–Solothurn):
  - Solothurn – Bern im Halbstundentakt, Verdichtungen zum Viertelstundentakt in den Spitzenstunden
- Bahnlinie BLS:
  - Solothurn – Burgdorf im Stundentakt und Verdichtungen (S-Bahn S44)
  - Solothurn – Burgdorf – Thun im Stundentakt (Regio)
  - Solothurn – Moutier im Stundentakt und Verdichtungen
- Bahnlinie asm (AareSeelandmobil):
  - Solothurn – Niederbipp – Oensingen («Bipperlisi»), 30' Takt

Bus- und Postautolinien

- BSU (Busbetrieb Solothurn und Umgebung):
  - unterschiedliche Taktintervalle, Buskonzept 2018 1. Etappe seit Dez. 2019
  - Expresslinie 10
- ASm
  - Solothurn Brühl – Subingen – Etziken – Herzogenbuchsee (Linien 5 und 7)
- BGU
  - Lommiswil – Selzach – Bettlach – Bahnhof Grenchen Süd
- Postauto:
  - Solothurn – Balmberg im Stundentakt und Verdichtungen
  - Drei Linien im Bucheggberg ab Lohn-Lüterkofen bzw. Bätterkinden
- RBS
  - Solothurn – Büren a.A. – Zollikofen

Der ÖV der Agglomeration Solothurn ist in einem radialen Netz gegliedert, mit dem Hauptbahnhof Solothurn als zentralem Knotenpunkt, wie in der Abb. 33 ersichtlich ist. Tendenziell nimmt die Qualität mit zunehmender Distanz vom Hauptbahnhof Solothurn ab. Teilweise mangelhaft ist die weitere Anbindung der mit Bus erschlossenen Siedlungen der Agglomeration ausserhalb der Hauptverkehrszeiten, insbesondere spätabends. Dies kann dazu führen, dass mindestens für eine Etappe, oftmals aber sogar für den gesamten Weg das Auto gewählt wird. Bei ungenügender ÖV-Erschließungsqualität erhöht sich die Abhängigkeit vom Auto, resp. dem MIV.

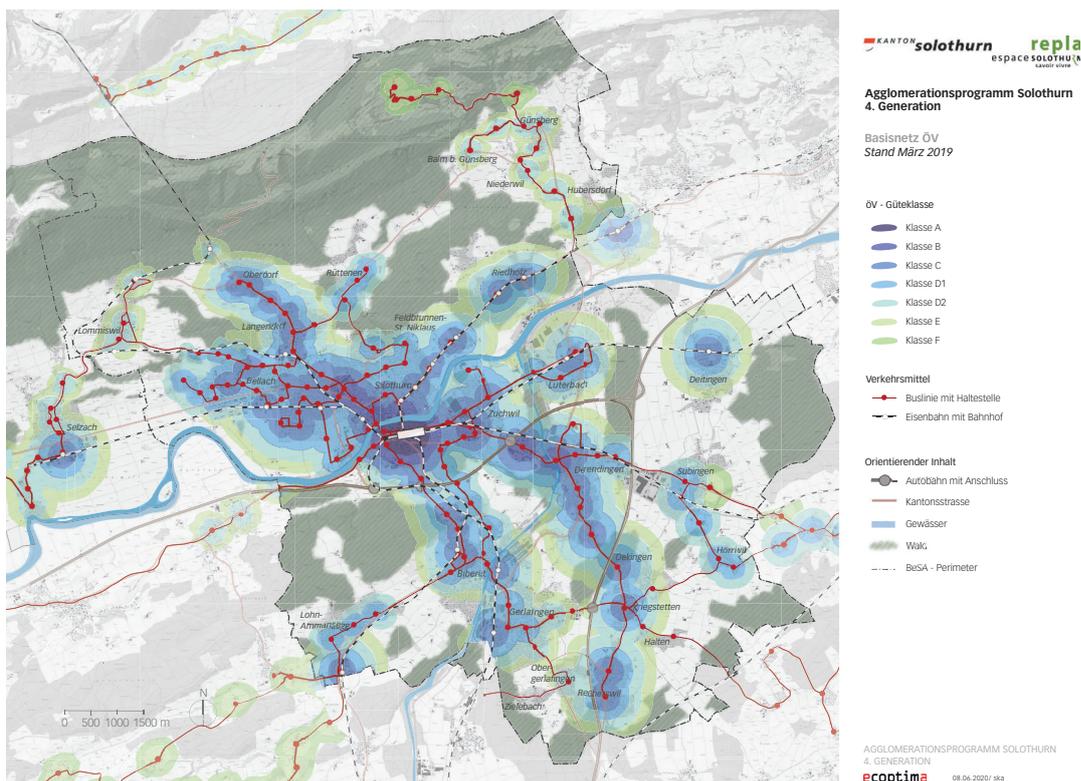


Abb. 33 Basisnetz ÖV (Eigene Darstellung, Datenquelle: Kanton Solothurn).

**Reisezeit ÖV**

Reisezeit Die Agglomeration Solothurn ist im Fernverkehr gut per ÖV erreichbar. In maximal 40 Minuten erreicht man vom Hauptbahnhof Solothurn die Städte Bern, Aarau, Biel und Neuenburg. In rund einer Stunde ist man in Zürich, Basel oder Luzern per Zug (vgl. Abb. 34). Einwohnende und Arbeitnehmende, welche nicht im Umfeld des Hauptbahnhofs Solothurn wohnhaft resp. arbeitstätig sind, profitieren je nach ÖV-Erschliessungsqualität weniger von den guten Fernverkehrsanschlüssen des Hauptbahnhofs Solothurn. Durch Optimierungen im lokalen ÖV-Netz und einen Ausbau des kombinierten Verkehrs könnten mehr Personen von diesen schnellen Verbindungen profitieren.

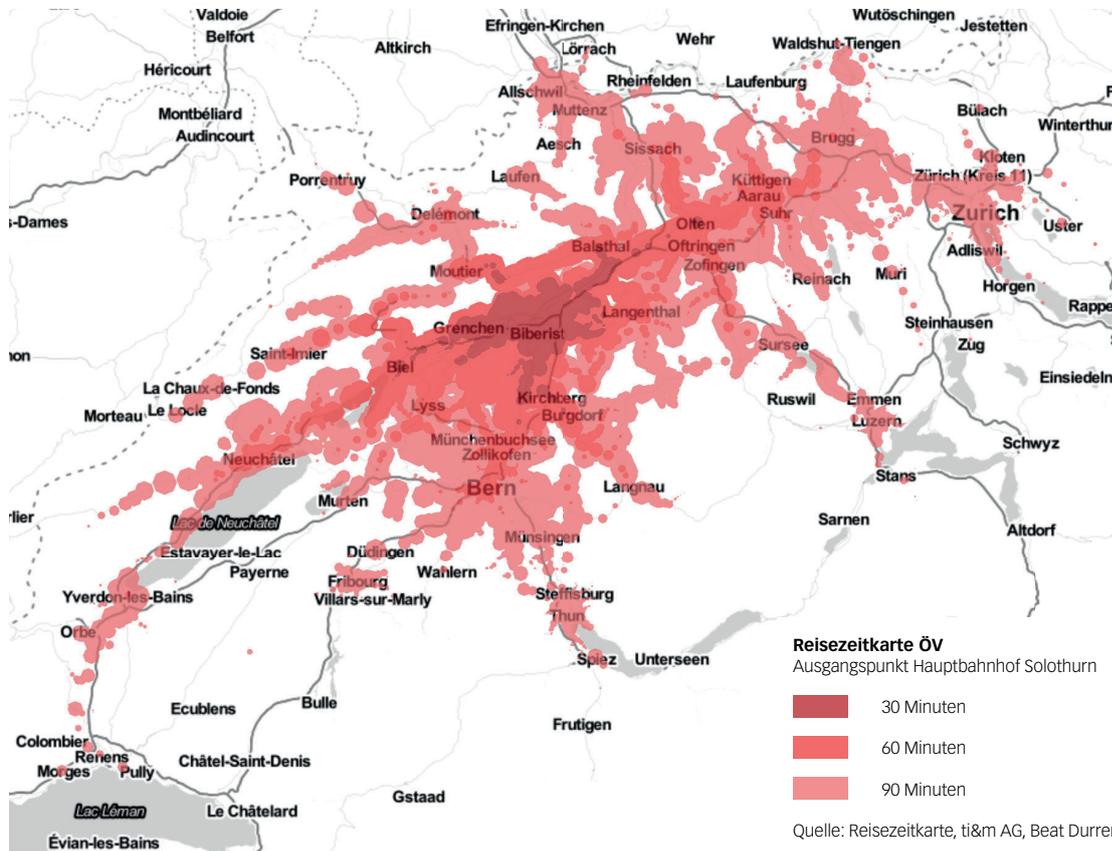


Abb. 34 Reisezeit ÖV mit Ausgangspunkt Bahnhof Solothurn (Angepasste Darstellung von Beat Durrer / ti&m AG; Datenquelle: OpenStreetMap).

### Nachfrage ÖV

#### Nachfrage Bahn

Die Anzahl Passagiere einer Bahnlinie ist abhängig vom Takt, der Anzahl Haltepunkte sowie dem Nachfragepotenzial, dass sich aus der erreichbaren Bevölkerung und der Mobilitätsnachfrage zwischen den Haltepunkten ergibt. Die meisten Passagiere der in der Agglomeration verkehrenden Bahnlinien (ohne Fernverkehr) weist werktags der RegioExpress auf der Strecke Bern – Solothurn auf. Auf der Linie Bern – Solothurn verkehren ein RegioExpress (via Biberist RBS und Lohn-Lüterkofen) und die S44 (via Biberist Ost und Gerlafingen) jeweils im Halbstundentakt, wobei die S44 via Burgdorf fährt. Die Verbindung Bern – Solothurn weist auch die höchsten Pendlerströme der Agglomeration auf (vgl. Kapitel 3.4.1, Absatz Pendlerverkehr). Am zweit- und drittmeisten Personen nutzen die Linien Biel – Solothurn resp. Olten – Wangen a.A. – Solothurn.

Zwischen 2015 und 2019 stiegen die Fahrgastzahlen aller Bahnlinien in der Agglomeration Solothurn bis auf den Regio Moutier – Solothurn (- 13 % zwischen 2015 und 2019). Die grösste Zunahme zwischen 2015 und 2019 wird auf der BLS-Linie Burgdorf – Solothurn und auf der SBB-Linie Solothurn – Wangen a.A. – Olten mit jeweils rund 24 % verzeichnet.

Linie	Querschnitt	Querschnittsbelastungen in Personen pro Werktag (Mo - Fr)				
		2015	2016	2017	2018	2019
asm: Oensingen – Wiedlisbach – Solothurn	Feldbrunnen – St. Katharinen	2001	-	2082	-	2256
BLS: Burgdorf – Solothurn	Biberist Ost – Solothurn	1619	-	1811	-	2008
RBS: Bern – Solothurn	Lohn-Lüterkofen – Biberist RBS	5800	5700	5900	5900	6070
SBB: Biel – Solothurn	Selzach – Bellach	4010	3920	4040	4190	4400
SBB: Moutier – Solothurn	Langendorf – Solothurn West	1130	1040	1000	950	980
SBB: Olten – Wangen a.A. – Solothurn	Luterbach – Solothurn	3390	3500	3770	3970	4210

Tab. 26 Querschnittsbelastungen der Bahnlinien von/nach Solothurn (ohne Fernverkehr SBB) in Personen pro Werktag, resp. Mo-Fr (Quelle: AVT und Verkehrsbetriebe).

#### Nachfrage Bus

Die Buslinien mit den meisten Passagierern in der Agglomeration Solothurn sind die BSU-Linien BSU: L1/5/7 Herzogenbuchsee/Rechterswil – Solothurn im Querschnitt zwischen Zuchwil, Kornfeld und Solothurn, Hauptbahnhof.

Die meisten der in Tab. 21 aufgeführten Buslinien haben 2019 ein etwas grösseres Passagieraufkommen (werktags) als 2015. Eine auffallend starke Steigerung von rund 30 % mehr Passagieren (zwischen 2015 und 2019) verzeichnet die RBS-Linie L8 Büren a.A. – Solothurn. Leicht abnehmend sind die Fahrgastzahlen auf der BSU-Linie L4 Rüttenen – Solothurn (- 8 % zwischen 2015 und 2019).

Linie	Querschnitt	Querschnittsbelastungen in Personen pro Werktag (Mo - Fr)				
		2015	2016	2017	2018	2019
BSU: L1 Oberdorf – Solothurn	Langendorf Laden- dorf – Solothurn Roamer	2060	2160	2140	2130	2110
BSU: L1/5/7 Herzogenbuch- see/Rechterswil – Solothurn	Zuchwil Kornfeld – Solothurn Bahnhof	5050	4800	4900	5300	5300
BSU: L2/3 Lommiswil/Bel- lach – Solothurn	Bellach Franziska- nerhof – Soloth. Touring	1370	1450	1480	1380	1370
BSU: L2/3 Gerlafingen/Lohn- Lüterkofen – Solothurn	Solothurn Spital – Biberist Schöngrün	2700	2530	2800	2800	2800
BSU: L4 Rüttenen – Solo- thurn	Solothurn Grenchen- strasse – Zentralbi- liothek	1200	1130	1100	1100	1100
BSU: L4/6/9 Zuchwil/Luter- bach/Biberist – Solothurn	Zuchwil Aarmatt – Solothurn HB	2320	2420	2450	2500	2700
BSU: L5/7 Solothurn Brühl – Solothurn Bahnhof	Solothurn Gibelin- strasse – Grenchen- strasse	1260	1160	1310	1290	1270
Postauto: L12 Balmberg – Solothurn	Feldbrunnen – St. Katharinen	680	690	710	740	720
RBS: L8 Büren a.A. – Solo- thurn	Schiffländte – Solo- thurn Bahnhof	570	600	710	690	740

Tab. 27 Querschnittsbelastungen der Buslinien von/nach Solothurn (ohne Fernverkehr SBB) in Personen pro Werktag, resp. Mo-Fr (Quelle: AVT und Verkehrsbetriebe).

### Entwicklungstrend ÖV

Folgende Entscheide und Massnahmen haben einen Einfluss auf die Entwicklungstrends ÖV in der Agglomeration Solothurn:

- Die Elektrifizierung der Busflotte wird von der BSU angestrebt. Dadurch werden die Luftschadstoff- und Lärmemissionen des strassengebunden öffentlichen Verkehrs reduziert.
- Im Rahmen des Ausbaus 2035 (STEP AS 2035) erhält die Agglomeration Solothurn einen neuen InterRegio nach Olten via Oensingen und Egerkingen. Die schnellen Anschlüsse auf der Linie Solothurn - Olten werden durch den im Halbstundentakt verkehrenden InterRegio in Kombination mit dem bestehenden IC5 auf einen Viertelstundentakt verdichtet. Damit rücken nicht zuletzt die via Umstieg in Olten erreichbaren Basel und Luzern näher an Solothurn.
- Der Entscheid des Bundesparlaments im Juni 2019 zu einem weiteren Ausbau der Schweizerischen Bahninfrastruktur basiert auf einer prognostizierten Zunahme der Verkehrsmenge per ÖV, wie sie etwa auch durch die Publikation «Vision Mobilität Schweiz 2050» der ETH Zürich und der Universität St. Gallen (2015) erwartet wird. In dieser Publikation wird darauf hingewiesen, dass eine Zunahme vor allem in, um und zwischen den Agglomerationen statt im peripheren ländlichen Raum erwartet wird. Als Unsicherheitsfaktor wird das zukünftige Nutzerverhalten,

beispielsweise durch sich verändernde Lebens- und Arbeitskonzepte, genannt. Das heisst für die Agglomeration Solothurn, dass durch eine aktive Beeinflussung des Nutzerverhaltens – etwa mit Massnahmen der Siedlungsentwicklung oder des Mobilitätsmanagements – die Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem Bahnausbau reduzieren kann.

### 3.4.3 Motorisierter Individualverkehr und Strasseninfrastruktur

#### Basisnetz MIV

Strasseninfrastruktur

Das Basisnetz MIV der Agglomeration Solothurn bilden die Nationalstrassen A1 und A5, sämtliche Kantonsstrassen der Typen «Hauptverkehrsstrasse» (HVS) und «Verbindungsstrasse» (VS) sowie einige Gemeindestrassen, die heute eine gewisse regionale Bedeutung aufweisen (Definition: Verkehrsbelastung grösser als 3000 DTV und/oder funktionale Bedeutung im Gesamtnetz). Das Basisnetz Strasse der Agglomeration Solothurn (vgl. Abb. 35) setzt sich aus den nachfolgenden Netzelementen zusammen:

#### Nationalstrasse A1

- Abschnitt Deitingen (Autobahnraststätte «Silberkugel»/Schachen) – Recherswil mit Vollanschluss Kriegstetten; Inbetriebnahme 60er Jahre

#### Nationalstrasse A5

- Abschnitt Luterbach (Autobahnkreuz A1/A5) – Gemeindegrenze Lüsslingen (Tunnelportal Ost Lüsslingertunnel) mit Vollanschluss Solothurn Ost, Halbinschluss Solothurn Süd und Vollanschluss Solothurn West; Inbetriebnahme April 2002.

#### Kantonsstrassen

- Definition: Gemäss «Kantonsstrassenverzeichnis ab 2016», basierend auf dem Kantonsratsbeschluss Nr. SGB 0024/2016 vom 18.05.2016 (inkl. «Westtangente»).

#### Gemeindestrassen von regionaler Bedeutung

- Definition: Verkehrsbelastung grösser als 3000 DTV und/oder funktionale Bedeutung im Gesamtnetz.

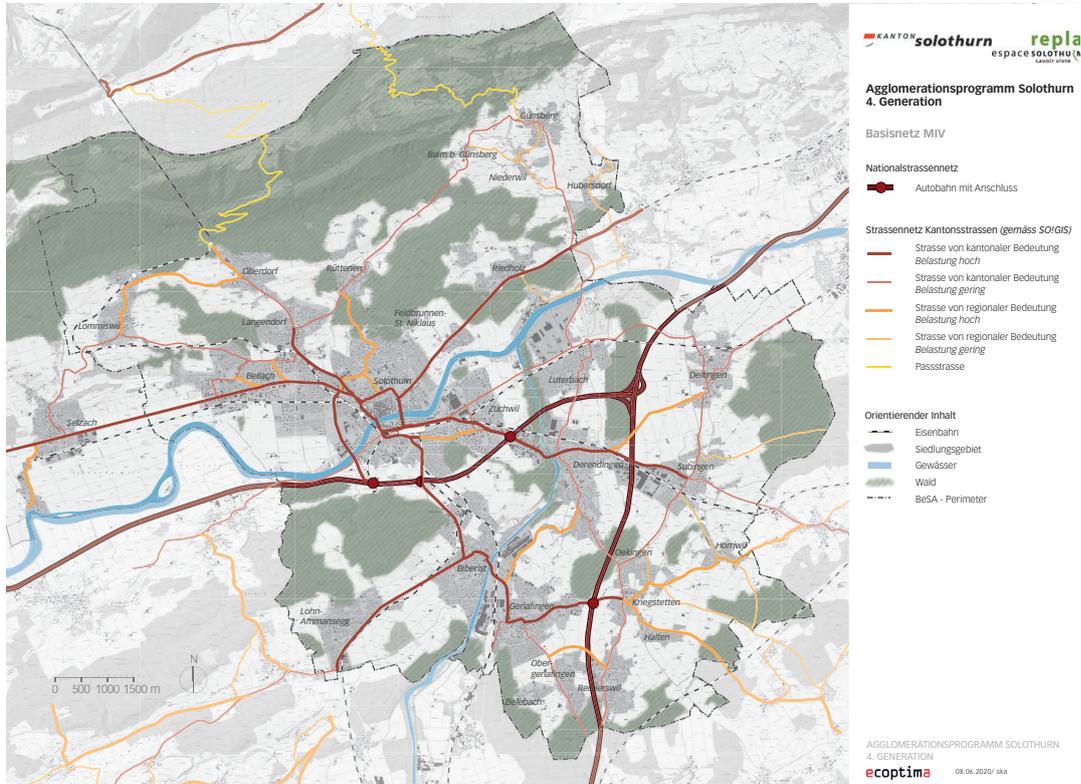


Abb. 35 Basisnetz MIV (Eigene Darstellung, Datenquelle: Kanton Solothurn).

Innerhalb des Agglomerationsperimeters ist jede Gemeinde mit einer Kantonsstrasse erschlossen. Das Basisnetz ist fein verästelt und von hoher Dichte. Aufgrund des dichten Kantonsstrassennetzes und der relativ geringen Verkehrsbelastungen (DTV) in den kleineren Agglomerationsgemeinden (Wohngemeinden und Gemeinden im ländlichen Raum) weisen nur wenige Gemeindestrassen eine regionale Bedeutung auf.

#### Nachfrage MIV

Güterverkehr  
 Strasse

Die wichtigsten Achsen für den Güterverkehr sind:

- Autobahnen A1 und A5
- Westtangente, Solothurn mit Autobahnanschluss Solothurn West
- Zufahrten Autobahnanschlüsse Solothurn Ost und Kriegstetten

In Gerlafingen und Biberist könnte eine Neuansiedlung von Logistik-Einrichtungen (Post, Digitec / Galaxus) auf dem Papieri-Areal in Utzenstorf zu Mehrverkehr und einer Erhöhung des Güterverkehrsanteils führen. Die entsprechenden Planungen werden derzeit kantonsübergreifend durchgeführt und abgestimmt.

**Reisezeit MIV**  
 Die Lage an der A1 und an der A5 der Agglomeration Solothurn führt zu einer hervorragenden Erreichbarkeit per MIV (vgl. Abb. 36). Im gering belasteten Netz sind die Städte Bern, Biel und Olten in 30 Minuten erreichbar. In einer Stunde sind die Städte Zürich, Basel, Luzern, Thun, Neuchatël und Fribourg erreichbar.

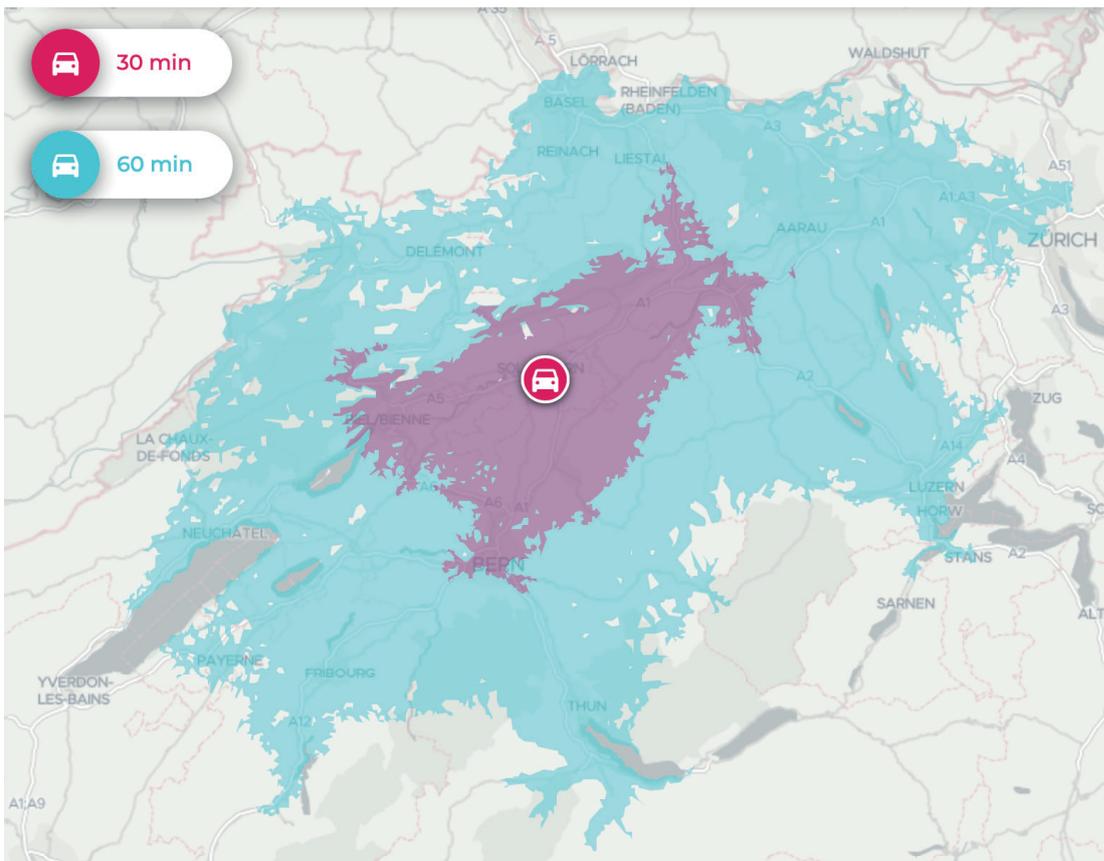


Abb. 36 Reisezeit MIV im unbelasteten Netz mit Ausgangspunkt Bahnhof Solothurn, Abfrage am 06.05.2020 um 00.00 Uhr (Darstellung: Travel Time Platform; Datenquelle: OpenStreetMap).

Die gute Erreichbarkeit im gering belasteten Netz ist eine theoretische Stärke. Im belasteten Netz relativiert sich diese theoretische Stärke, wobei die Erreichbarkeit insbesondere während der Hauptverkehrszeit geringer ausfällt. Die Abb. 38 zeigt, dass auf der Autobahn A1 sowie auf bedeutenden Kantonsstrassenachsen hohe Auslastungswerte verzeichnet werden, was die Reisezeit erhöht.

**Verkehrsberuhigung**  
 Die Gemeinden Biberist, Derendingen, Gerlafingen, Feldbrunnen-St. Niklaus, Obergerlafingen und Oekingen haben Tempo 30 auf Gemeindestrassen eingeführt (vgl. Abb. 37). Im Rahmen der Umsetzung der A-Massnahme zur Einführung der flächendeckenden Verkehrsberuhigung im Agglomerationsprogramm der 2. Generation werden noch einige weitere Gemeinden diesen Schritt vollziehen. Keine Einführung von Tempo

Umsetzung Tempo 30 und Begegnungszone

30 vorstellen können sich die Gemeinden Balm b. Günsberg und Selzach, wobei die Gemeinde Selzach die einzige Gemeinde ist, welche schon eine Begegnungszone resp. Tempo 20 auf einigen Strassen realisiert hat. Tatsächlich haben die meisten grösseren Agglomerationsgemeinden eine flächendeckende Verkehrsberuhigung eingeführt. In kleineren, peripher gelegenen Gemeinden steht die Einführung einer flächendeckenden Verkehrsberuhigung noch aus, da dort der Leidensdruck und dadurch der Bedarf dazu geringer ist. Massnahmen der Verkehrsberuhigung haben mehrere positive Effekte, wodurch der Fahrzeitverlust überkompensiert wird:

- Geringere Lärm- und Luftimmissionen
- Erhöhte objektive und subjektive Verkehrssicherheit resp. Sicherheitsgefühl (geteilte Fahrbahn Auto und Velo, Signalisierung von Querungsmöglichkeiten nicht mehr notwendig)
- Weniger Ausweichverkehr bei überlasteten Hauptverkehrsstrassen

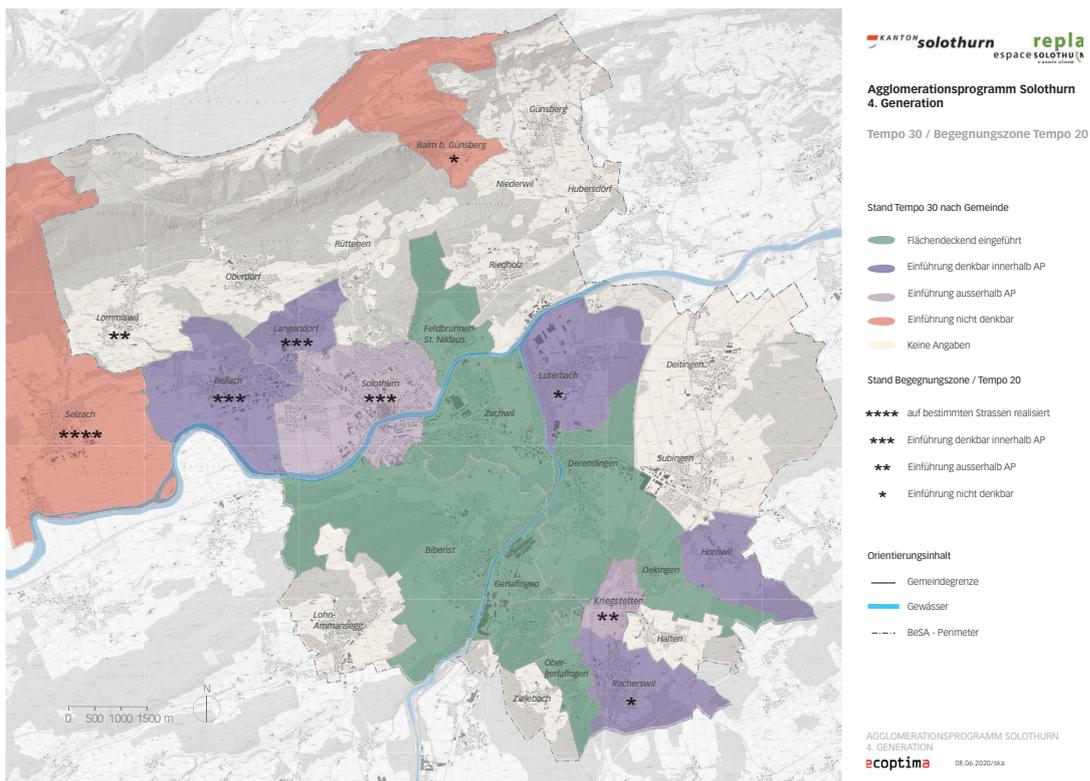


Abb. 37 Übersicht Tempo 30 (Eigene Darstellung, basierend auf Gemeindeumfrage vom Dezember 2019).

### Entwicklungstrend MIV

Auslastung Strasseninfrastruktur

Aufgrund des Bevölkerungswachstums, einem erhöhten Mobilitätsbedürfnis und der ungebrochenen Beliebtheit des MIV muss von einer zunehmenden Gesamtbelastung des Verkehrsnetzes in der Agglomeration Solothurn ausgegangen werden. Bereits gut ausgelastete Strassen werden künftig stärker ausgelastet sein, wie ein Vergleich der Auslastung für die Jahre 2015 und 2040 in der Abb. 38 zeigt.

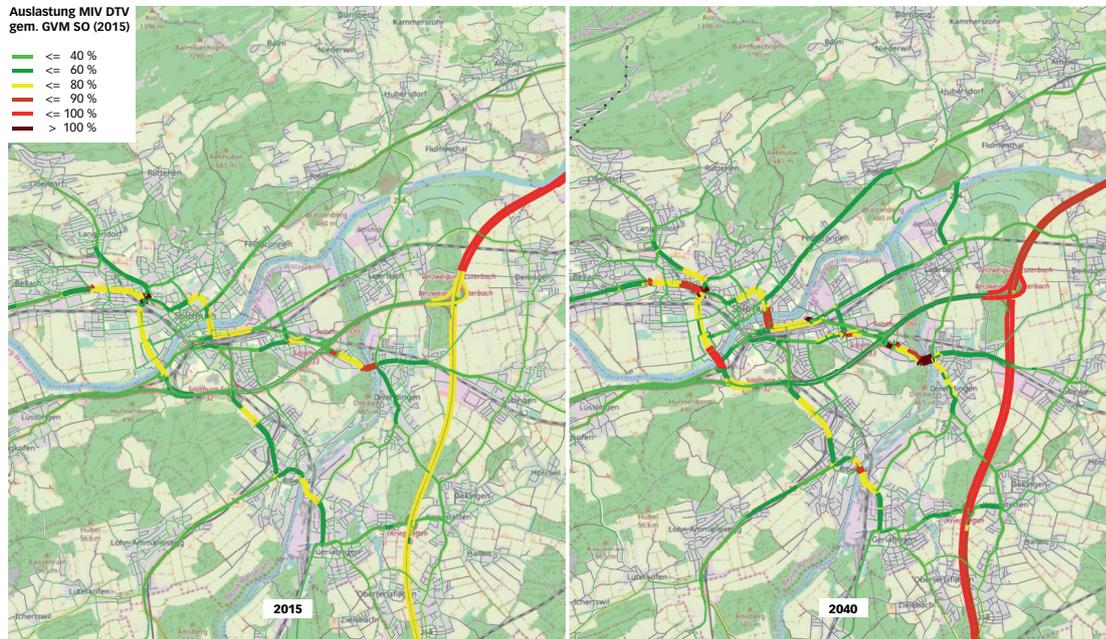


Abb. 38 Auslastung 2015 (links) und die prognostizierte Auslastung 2040 des Strassennetzes gemäss Gesamtverkehrsmodell (Quelle: Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn, Gesamtverkehrsmodell Kanton Solothurn).

**Auslastung** Für das Jahr 2040 werden auf folgenden Strassen die grössten Auslastungswerte prognostiziert:

- A1 inkl. Verzweigung Luterbach
- Westtangente (Giblinstrasse), Solothurn
- Bielstrasse, Solothurn – Bellach
- Luzernstrasse, Solothurn – Derendingen
- Rötistrasse, Solothurn

**Entwicklungstrends mit Einfluss** Weitere Entwicklungstrends mit bedeutendem Einfluss auf den MIV lauten:

- Emissionsarme Fahrzeuge führen zu geringeren Schadstoffbelastungen, was insbesondere auf Ortsdurchfahrten zum Tragen kommt. Elektroantriebe gelten als Paradebeispiel von emissionsarmen Fahrzeugen und führten zudem zu einer Reduktion der Lärmemissionen.
- Halbautonomes und autonomes Fahren erhöht die Bereitschaft für längere Pendeldistanzen, bis hin zum öffentlichen Individualverkehr (ÖIV), bei welchem durch automatisierten Verkehr Angebote ohne Fahrpläne und vorgegeben Routen ermöglicht werden.
- Eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene hätte eine Reduktion des Schwerlastverkehrs auf den Strassen zur Folge. Zur Verlagerung würden Gesamtlogistiksysteme wie «Cargo Sous Terrain» beitragen, sofern sie realisiert werden (geplanter Hub im nahegelegenen Härkingen-Niederbipp). Allerdings würde ein nahegelegener Hub eines Gesamtlogistiksystems gerade auf Zufahrtsstrassen in räumlicher Nähe zu einer Güterverkehrszunahme führen.

### 3.4.4 Fuss- und Veloverkehr

#### Basisnetz Fuss- und Veloverkehr

Es sind zwei unterschiedliche Netze für den Fuss- und Veloverkehr zu unterscheiden:

- a) Alltagsnetz: Kommunalen und überkommunalen Ziel- und Quellverkehr inkl. Schulwegverbindungen; «täglicher Gebrauch»
- b) Freizeitnetz: Naherholung und Freizeit (Wanderweg- und Radwegnetz von SchweizMobil (SchweizMobil-Routen))

#### Fussinfrastruktur

##### Alltagsnetz

- Elemente für Fussgänger: Innerorts meist Trottoirs (einseitig/beidseitig) oder separate Fusswege, ausserorts sind meist nur auf den Hauptachsen parallel zur Strasse gesicherte Fusswege vorhanden.
- Zugänge zu Bahnhöfen und Bushaltestellen

##### Freizeitnetz

- Wanderwege

#### Veloinfrastruktur

##### Alltagsnetz

- Kantonsstrassen (alle Kantonsstrassen inkl. Basisnetz MIV)
  - Elemente für Radfahrer: Auf den Hauptachsen sind grösstenteils Radstreifen vorhanden oder vorgesehen, auf den weniger stark belasteten Abschnitten werden die Velofahrenden meist im Mischverkehr geführt. Schutzmassnahmen werden bei vorhandenen Belastungen von mindestens 8 000 – 10 000 Fahrzeugen und im Zusammenhang mit Strassensanierungen ergriffen. In Ausnahmefällen auch bei einer Verkehrsbelastung von weniger als 8 000 Fahrzeugen.
- Gemeindestrassen von regionaler Bedeutung: Elemente und Betrieb analog dem Basisnetz MIV
- Spezifische Velowege: Ausserhalb des vorhandenen Strassennetzes werden Velowege angeboten (z.B. Wasseramtroute Nr. 802: Solothurn – Derendingen – Subingen – Etziken – Aeschi – Herzogenbuchsee) und dort wo Lücken bestehen weitere geprüft, um einen sicheren und unterbruchfreien Veloverkehr zu ermöglichen (z. B. Velokorridor Solothurn)

##### Freizeitnetz

- Folgende SchweizMobil-Routen befinden sich in der Agglomeration Solothurn:
  - Nationale Velorouten: «Mittelland-Route» Nr. 5 und «Aare-Route» Nr. 8
  - Regionale Velorouten: «Le Jorat–Trois Lacs–Emme» Nr. 44 und «Jura-südfuss-Route» Nr. 50
  - Lokale Velorouten: «Bucheggberg-Route» Nr. 801 und «Wasseramt-Route» Nr. 802
  - Regionale Mountainbike Route: «Chasseral–Weissenstein-Route», Nr. 44

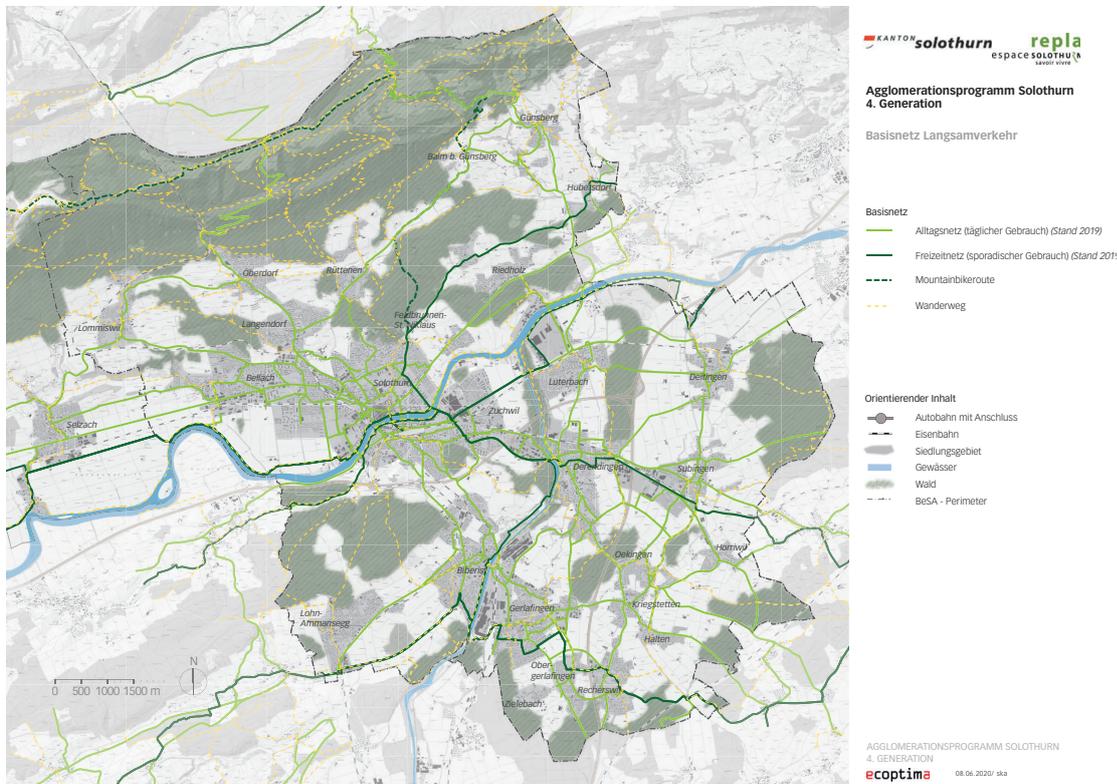


Abb. 39 Basisnetz Fuss- und Veloverkehr (Eigene Darstellung, Datenquelle: Kanton Solothurn).

### Aktivitäten im Bereich der Fuss- und Veloverkehrsplanung

Abstimmung zu  
Raumordnung und  
Zielsetzungen

Der kantonale Richtplan setzt in Kapitel V-6 «Fuss- und Veloverkehr» den kantonalen Netzplan Velo und Routen SchweizMobil als Grundlagenplan fest. Dieser Netzplan wird periodisch aktualisiert. Mit den jährlichen Strassenbauprogrammen sind Netzergänzungen und –verbesserungen festzulegen und zu realisieren. Das Fuss- und Wanderwegnetz ist in einen «Inventarplan Wanderwege» überführt und steht als Grundlagenplan zur Abstimmung der räumlichen Entwicklung zur Verfügung. Das Naherholungs- und Freizeitnetz (Wanderwege, Radwanderwege) ist für die Lebensqualität der Bevölkerung und die Standortattraktivität der Region Solothurn von grosser Bedeutung. Aufgrund der landschaftlichen Vielfältigkeit (Jura, Jurasüdfuss, Kleinstadt, Dörfer, ebene Kulturlandschaften wie die Witi und das Wasseramt) und der vorhandenen Wege ist das Freizeitnetz attraktiv. Insbesondere die Jurawanderwege und nationalen Velolandrouten 5 und 8 entlang der Aare sind beliebt, stellen einen Standortvorteil dar und tragen zur Bekanntheit über die Regionsgrenzen hinaus bei.

Teilrevision Stra-  
ssengesetz: regio-  
nale Velowege

In Folge der am 24. Juni 2020 beschlossenen Teilrevision des solothurnischen Strassengesetzes werden Velowege von kantonaler Bedeutung definiert. Damit kann der Kanton Solothurn ab 2021 Veloinfrastrukturen von kantonaler Bedeutung auch abseits von Kantonsstrassen erstellen.

Langsamverkehrs-  
 Offensive Solo-  
 thurn - und Region  
 LOS!

Die Langsamverkehrsoffensive Solothurn – und Region (LOS!) wurde in Folge der im Rahmen des Agglomerationsprogramms aufgezeigten Handlungsbedarfs im Bereich Verkehr gegründet. Das Ziel ist die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs durch das Aufzeigen seines Potenzials. Kommuniziert und ausgetauscht wird via Newsletter, Plakate und Veranstaltungen. Zudem unterstützt LOS! die regionale Zusammenarbeit bei der Entwicklung des Netzes für den Fuss- und Veloverkehr durch eine breite Öffentlichkeitsarbeit.

Erhebung und  
 Interpretation

**Nachfrage Fuss- und Veloverkehr**

Tabelle 28 zeigt auf, dass in der Agglomeration Solothurn das Velo rege genutzt wird. Eine hohe Belastung gibt es auf der Kreuzackerbrücke in Solothurn, die vom Bahnhof über die Aare in die Altstadt führt. Hier beträgt das Monatsmittel 36'000 Velos, was einem DTV von über Tausend entspricht. Diese Zählstelle verzeichnete zudem im Vergleich zum mittleren Monat die geringsten Abweichungen der Monate Januar und Juli. Dies bedeutet, dass die Kreuzackerbrücke unabhängig von der Jahreszeit oft benutzt wird. Über ein ebenfalls hohes Veloverkehrsaufkommen verfügen die Dorfackerstrasse (Zuchwil – Derendingen) sowie die Segetzstrasse in Solothurn (Verbindung ins Westquartier). Gerade die Segetzstrasse wird durch die etappenweise Realisierung des Velokorridors Solothurn – Grenchen aufgewertet.

	Monatsmittel	Monatsmittel und Abweichung vom mittleren Monat	
		Januar	Juli
Biberist, Engestrasse	13'000	4'000 (31 %)	32'000 (246 %)
Solothurn, Kreuzackerbrücke	36'000	25'000 (69 %)	45'000 (125 %)
Solothurn, Segetzstrasse	21'000	13'000 (65 %)	24'000 (114 %)
Bellach, Bielstrasse	11'000	5'000 (48 %)	15'000 (143 %)
Zuchwil, Dorfackerstrasse	27'000	12'000 (43 %)	42'000 (154 %)

Tab. 28 Veloverkehrszählraten an ausgewählten Zählstellen für das Jahr 2019 (Quelle: AVT Kanton Solothurn).

**Entwicklungstrend Fuss- und Veloverkehr**

Als wichtigster Entwicklungstrend mit Einfluss auf die Benutzung und Verbreitung des Fuss- und Veloverkehrs in der Agglomeration Solothurn wird der Trend zum E-Velo angesehen. Die Verbreitung von E-Velos wird – sofern geeignete Rahmenbedingungen herrschen – weiterhin zu. Die Vorteile von E-Bikes (erhöhte Zugänglichkeit Velo durch reduzierten Kraftaufwand (z.B. für ältere Personen), verbesserte Tauglichkeit Velo für längere Pendeldistanzen, einfacheres Überwinden topografischer Hindernisse) bietet für die Verkehrsentwicklung in der Agglomeration verschiedene Chancen.

- Zugänglichkeit: Generelles Potenzial zur Veränderung des Modal Splits

- Tauglichkeit für längere Distanzen: In Kombination mit attraktivem Netz für Schnellverbindungen kann der Modal Split für mittlere Pendeldistanzen zu Gunsten des Velos verändert werden, z.B. auf Routen wie Solothurn–Grenchen, Wasseramt
- Topografie: Verbesserte Erreichbarkeit der am Weissenstein liegenden Gemeinden Balm bei Günsberg, Hubersdorf, Feldbrunnen-St. Niklaus, Günsberg, Langendorf, Lommiswil, Oberdorf, Riedholz und Rüttenen

Die Rahmenbedingungen in der Agglomeration eignen sich, den LV-Anteil zu erhöhen. Eine korridorspezifische Potenzialanalyse wird periodisch vorgenommen.

### 3.4.5 Verkehrssicherheit

#### Objektive Verkehrssicherheit

Unfallschwerpunkte

Die Abb. 40 zeigt die Unfallschwerpunkte in der Agglomeration Solothurn für Unfälle zwischen 2015 und 2018. Die Unfälle geschahen mehrheitlich an Kreuzungen von stark belasteten Strassen. Mehr als 10 Unfälle gab es an folgenden zwei Unfallschwerpunkten:

- Solothurn, Kreisel Biel-/Gibelin-/Grenchenstrasse (>15 Unfälle): In der Kreiselzufahrt von allen vier Richtungen wird in 30 bis 50 m Distanz vor dem Kreisel eine eigentlich einspurige Fahrbahn in eine doppelspurige Fahrbahn erweitert. Die Verdopplung der Zufahrtspuren geht in allen vier Richtungen auf Kosten der bis vor der Spurerweiterung bestehenden Radstreifen. Kurz vor dem Kreisel gibt es Fussgängerstreifen ohne Lichtsignalanlagen. Im Kreisverkehr besteht keine Spurführung, aber er ist ausreichend dimensioniert, sodass zwei Autos nebeneinander fahren können.
- Zuchwil, Hauptstrasse (10-15 Unfälle): An der dicht befahrenen Strasse liegen das Gemeindehaus sowie Dienstleister wie die Post, der Coop oder die Regiobank Solothurn. Diverse Quartiersträsschen führen direkt auf die Kantonsstrasse, deren Verkehrsfluss durch zwei Kreisel reguliert wird. Im Kantonsstrassenabschnitt zwischen den beiden Kreiseln bestehen Radstreifen sowie Fussgängerstreifen ohne Lichtsignalanlagen.
- Biberist, Hauptstrasse im Ortszentrum (5-10 Unfälle): Mit zahlreichen Dienstleistungsnutzungen handelt es sich hierbei um einen sensiblen Strassenabschnitt, auf welchem in hoher Dichte Begegnungsfälle zwischen Fuss- und Veloverkehr sowie dem MIV entstehen.
- Biberist, Kreisel Bern-/Solothurn-/Hauptstrasse (5-10 Unfälle): Nahe an den Kreiseleinfahrten münden Nebenstrassen wie der Kastanienweg oder die Bleichemattstrasse in die Kantonsstrassen. Mit der unmittelbar am Kreisel liegenden Bezirksschule besteht zudem ein Anziehungspunkt mit grossen Personenfrequenzen.
- Biberist, Kreisel Aespli-/Solothurn-/Holzackerstrasse (5-10 Unfälle): Am nördlichen Siedlungsrand der Gemeinde Biberist wird der ausserorts baulich getrennt geführte Veloweg kurz vor dem Kreisel mit der Kantonsstrasse vereint. Der Kreisel wird von unterschiedlichen Nutzungen umgeben, wie einem Einkaufsladen, einer Tankstelle, einer Autogarage.

- Derendingen, Kreuzung Luzern-/Haupt-/Bahnhofstrasse (5-10 Unfälle): Das Abbiegen von der westlicher Richtung doppelspurig auf den Kreisel hinführenden Luzernstrasse auf die Hauptstrasse wird per Rechtsabbieger vereinfacht. Wegen des Rechtsabbiegers entsteht für den Fussverkehr eine Insel, welche für die Querung der westlichen Luzernstrasse und der Hauptstrasse benutzt werden muss.
- Biberist, Giblinstrasse beim Abzweiger Bürenstrasse (5-10 Unfälle): Auf dem Autobahnzubringer Giblinstrasse besteht auf der Höher des Abzweigers zur Bürenstrasse ein Unfallschwerpunkt. Sowohl die Giblinstrasse, als auch der Abzweiger der Bürenstrasse sind für den Fuss- und Veloverkehr gesperrt.
- Solothurn, Kreisel Basel-/Röti-/Werkhofstrasse (5-10 Unfälle): Bis auf die Baselstrasse in südwestlicher Richtung führen alle Strassen doppelspurig in den Kreisel. Eine Besonderheit ist das ASm-Trasse, welches aus strassenmittiger Lage auf der Rötistrasse via Kreiselmittle auf die linke resp. nördliche Seite der Baselstrasse geführt wird. Im Bereich des Kreisels bestehen Personenunterführungen.
- Solothurn, Kreuzung Weissenstein-/Grenchenstrasse (5-10 Unfälle): Dank grosszügigen Platzverhältnissen umfasst die Kreuzung jeweils Abbiegespuren für den MIV und den Veloverkehr (inkl. «Velosäcken») und auf der nordwestlich zuführenden Weissensteinstrasse eine Busspur.

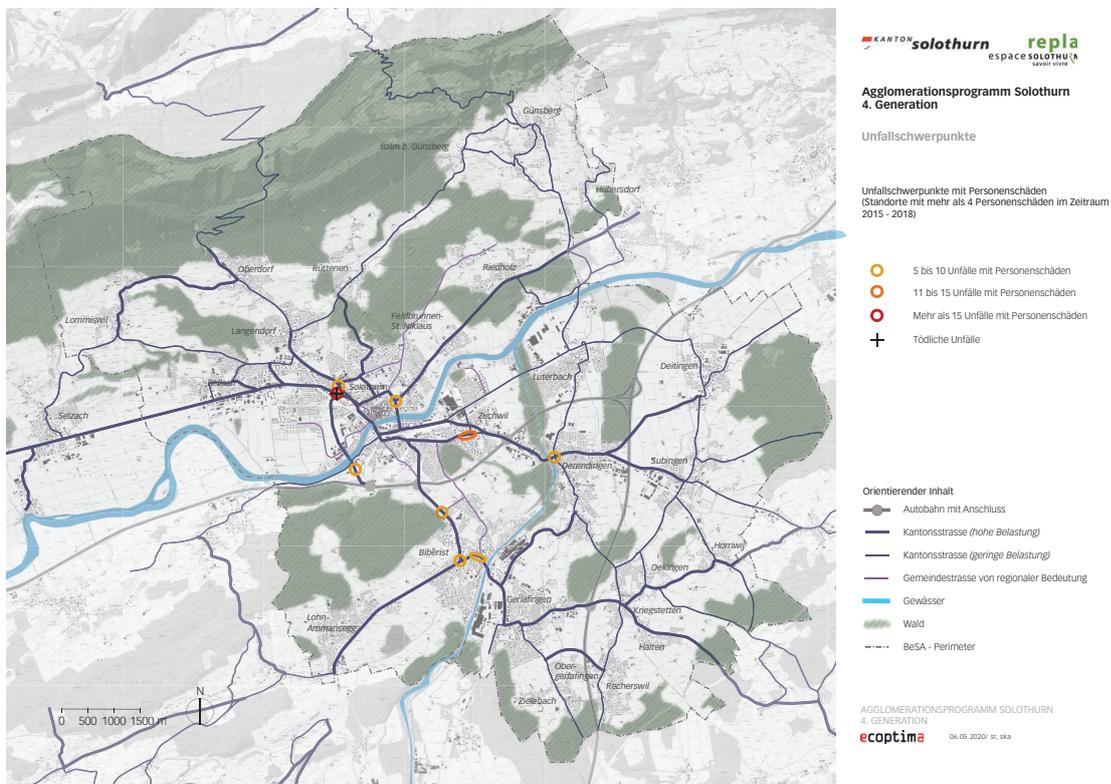


Abb. 40 Unfallschwerpunkte (Eigene Darstellung, Datenquelle: AVT Kanton Solothurn).

### Subjektive Verkehrssicherheit

Im Bereich der subjektiven Verkehrssicherheit wird das Sicherheitsempfinden beobachtet und gefördert. Im Fokus liegen insbesondere sensible Bevölkerungsgruppen wie Kinder und ältere Personen. Der Kanton Solothurn misst gerade der Schulwegsicherheit eine grosse Bedeutung bei. Neben der flächigen Verkehrsberuhigung werden erkannte kritische Stellen wie etwa unübersichtliche Fussgängerstreifen gezielt entschärft. Die Umsetzung erfolgt in der Regel im Rahmen von laufenden Planungsverfahren (z.B. BGK).

Verkehrssicherheitsprogramm

### Kantonale Aktivitäten im Bereich der Verkehrssicherheit

Das Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) hat für die Behebung der Unfallschwerpunkte und Verbesserung der Verkehrssicherheit ein flächendeckendes Verkehrssicherheitsprogramm definiert. Dieses Programm wird unter Federführung des Sicherheitsbeauftragten beim AVT umgesetzt. Angewendet werden u.a. die vom ASTRA entwickelten Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI). Das Kantonsstrassennetz wurde hinsichtlich Sicherheit flächendeckend mit dem Planungsinstrument NSM (Network Safety Management) beurteilt. Bei den lokalisierten Knoten und Strecken mit grossem Verkehrssicherheitspotential wurden weitere Untersuchungen durchgeführt. Beispielsweise beim Jumbokreisel in Solothurn erfolgte eine sicherheitstechnische Beurteilung mit dem Instrument RSI (Road Safety Inspection). Beim Knoten Hinterriedholz (Riedholz), welcher aktuell saniert und umgestaltet wird, wurde als Grundlage ein RSA (Road Safety Audit) durchgeführt. Beim unfallträchtigen und aktuell im Umbau befindlichen Kreuzplatz in Derendingen wurden die besten Projektvarianten mit dem Instrument RIA (Road Safety Impact Assessment) beurteilt und die Bestvarianten ermittelt. Verschiedenen weiteren Kantonsstrassenabschnitten und -knoten wurden mit den jeweils geeignetsten Infrastruktur-Sicherheitsinstrumenten untersucht. Dazu wurden jeweils Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit definiert. Es wurden auch alle Fussgängerstreifen auf den Kantonsstrassen sicherheitstechnisch untersucht und bei vorhandenen Sicherheitsdefiziten entsprechend Sanierungsmassnahmen definiert. Die Umsetzung dieser Massnahmen ist im Gange.

Unfallzahlen

### Entwicklungstrend Verkehrssicherheit

Gemäss dem MOCA-Indikator 2 sind die relativen Unfallzahlen zwischen 2014 und 2017 stark gesunken. Dies kann auf die in Kap. 2.3 benannten Gründe zurückgeführt werden. In Kap. 4.6 werden Zielwerte für den MOCA-Indikator 2 im Jahr 2040 festgelegt und begründet.

Intermodale Angebote

### 3.4.6 Kombinierte Mobilität

Aus einer eigens durchgeführten Erhebung zu den intermodalen Angeboten in der Agglomeration Solothurn lassen sich folgende Erkenntnisse ableiten:

- Konzentration der intermodalen Angebote auf den urbanen Raum, wobei Angebote im Umfeld des Hauptbahnhofs Solothurn viel dazu beitragen

- Grosse Unterschiede zwischen Bahnhöfen von Gemeinden mit vergleichbarer Bevölkerungszahl, Erschliessung und Lage (z.B. Bahnhof Lohn-Ammansegg mit einem verhältnismässig sehr guten Angebot)
- Tendenziell besteht bei einem guten Park + Ride-Angebot auch ein grösseres Angebot an Bike + Ride
- Insgesamt ist der Ausbaubedarf von Bike + Ride grösser als jener von Park + Ride
- Carsharing-Angebote gibt es nur an den bedeutendsten ÖV-Haltestellen

Angebot Park-/  
 Bike and Ride

Eine 2019/20 stichprobenmässig durchgeführte Bestandesaufnahme hat ergeben, dass 460 von insgesamt 646 Park + Ride Plätzen belegt waren, was eine Belegung von 71 % ergibt. Zum Zeitpunkt der Stichprobe war beispielsweise das Park + Ride am Hauptbahnhof Solothurn vollständig belegt. Bei Bike+Ride waren 1'392 von insgesamt 1'847 Plätzen belegt (Belegung von 75 %). In der näheren Umgebung des Hauptbahnhofs Solothurn (RBS) wurden 629 Velos gezählt, welche auf B+R-Plätzen standen. Eigentlich gibt es dort nur 550 B+R-Plätze.

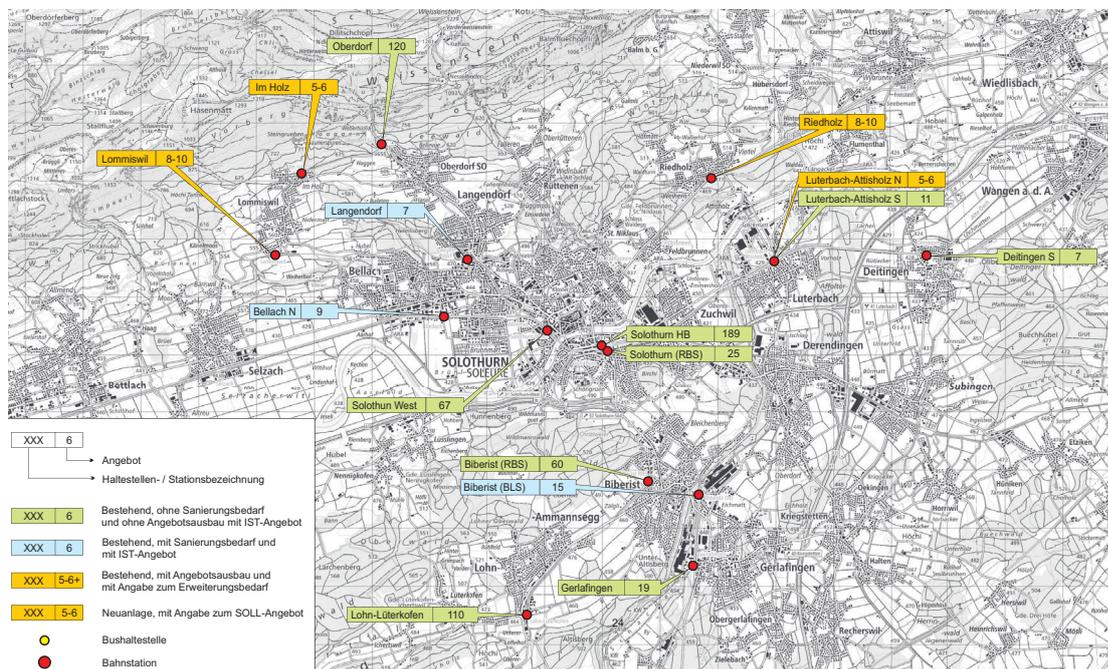


Abb. 41 Verfügbarkeit Park + Ride (Quelle: Bahn+Bus 3B AG / AVT Kanton Solothurn, basierend auf Erhebung 2019/20).

### 3.4.7 Mobilitätsmanagement

so!mobil

Als Plattform für Aktivitäten im Bereich Mobilitätsmanagement besteht s!mobil bereits seit 2008. Getragen wird die Plattform vom Kanton Solothurn, den Energiestädten Grenchen, Oensingen, Olten, Solothurn und Zuchwil sowie von PostAuto. Mit dem Ziel einer nachhaltigen Mobilität bietet die Plattform unter anderem folgende Angebote:

- Information von Bevölkerung, Unternehmen, Schulen und Gemeinden über diverse Kanäle, z.B. den dreimal jährlich erscheinenden Newsletter

- Promotion von bike to work
- Mobilitätsdialoge mit Unternehmen
- Anlaufstelle für Mobilitätsfragen im schulischen Kontext
- Lösungsorientierter Umgang mit der Problematik der Elterntaxi
- Beratung von Gemeinden bei Schulwegfragen
- Organisation weiterer Veranstaltungen zur Promotion und Netzwerkpfege

smart!city Das Projekt smart!city ist im Rahmen des Programms so!mobil entstanden und wird vom Bundesamt für Energie unterstützt. Dabei soll das clevere Kombinieren und Teilen von Mobilitätsangeboten gefördert werden. Vorgehen sind:

- Sharing-Oasen
- Sharing-Märkte
- Mitfahrplattform
- Smart Parking
- Förderung von Lastenvelos

Rahmenplan Mobilität Die Stadt Solothurn hat als Grundlage für die laufende Ortsplanungsrevision und weitere Planungen den Rahmenplan Mobilität erarbeitet. Darin werden auf Grundlage einer Analyse Entwicklungsabsichten und -ziele definiert sowie Handlungsfelder und Umsetzungsinstrumente abgeleitet.

Parkraumkonzept Über ein umfassendes Parkraumkonzept verfügen die fünf Gemeinden Biberist, Bellach, Solothurn, Gerlafingen und Zuchwil sowie die agglomerationsgeprägte Gemeinde Feldbrunnen-St. Niklaus. Die Gemeinden Derendingen und Riedholz planen die Einführung eines solchen Konzepts, welches auch die Parkraumbewirtschaftung thematisiert. Die Stadt Solothurn beabsichtigt, das Parkraumkonzept aus dem Jahr 2006 in naher Zukunft zu überarbeiten.

Parkraumbewirtschaftung Die Gemeinden Solothurn, Zuchwil und Biberist kennen eine Bewirtschaftung sowohl auf öffentlichen, wie auch auf privaten Parkplätzen. Die Gemeinden Deitingen, Gerlafingen, Halten und Subingen bewirtschaften nur öffentliche Parkplätze und die Gemeinden Riedholz und Derendingen planen eine öffentliche Bewirtschaftung. Eine Parkplatzbewirtschaftung rund um den Dorfplatz haben Feldbrunnen-St. Niklaus und Langendorf. Keine Parkplatzbewirtschaftung kennen die Gemeinden Balm bei Günsberg, Bellach, Horriwil, Kriegsstetten, Lommiswil, Luterbach, Obergerlafingen, Oekingen, Recherswil und Selzach. Für die restlichen sechs Gemeinden können keine Aussagen getroffen werden.

Die Parkraumbewirtschaftung hilft dabei, die externen Kosten des MIV auszugleichen, welche durch die Nutzung des MIV anfallen. Zudem droht bei grösserer Parkplatznachfrage als -angebot der Suchverkehr nach freien Parkplätzen, welcher vermeidbare Luft- und Lärmimmissionen generiert. Weil aber viele Gemeinden Gratisparkplätze zur Belebung ihrer Ortskerne erhalten möchten, verzichten sie auf die Parkplatzbewirtschaftung.

### 3.4.8 Fazit Analyse Verkehr

Die Analyse der verkehrlichen Entwicklung lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Wichtigster Knotenpunkt des ÖV-Netzes der Agglomeration ist der Hauptbahnhof Solothurn, der auch den Anschluss ans übergeordnete Netz sicherstellt und für kurze Reisezeiten in zahlreiche nationale Zentren sorgt. Tendenziell nimmt die Erschliessungsqualität per ÖV mit zunehmender Entfernung vom Hauptbahnhof Solothurn ab. Während die grosse Mehrheit der Siedlungsgebiete gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist bestehen vereinzelte Siedlungsgebiete in der Agglomeration, welche schlecht oder nicht per ÖV erschlossen sind.
- Im Rahmen des Ausbaus schritt 2035 der nationalen Bahninfrastruktur wird die Verbindung nach Olten, Oensingen und Biel gestärkt.
- In der Agglomeration Solothurn werden im Vergleich mit ähnlich grossen Agglomerationen überdurchschnittlich viele Etappen per MIV bewältigt.
- Zusammen mit den Autobahnen A1 und A5 bildet ein gut ausgebautes Kantonsstrassennetz den Rückgrat der Strasseninfrastruktur. Die Agglomeration ist per MIV grundsätzlich sehr gut erreichbar. Die Autobahn A1 sowie einige Kantonsstrassen sind am stärksten ausgelastet. Bis 2040 erhöht sich die Gesamtauslastung des Strassennetzes weiter. Besonders unter Druck stehen die Knoten, welche häufig zuerst überlastet sind. Wo die Kapazitätsgrenze erreicht ist, droht Ausweichverkehr durch Wohnquartiere.
- Für den Fuss- und Veloverkehr besteht ein sehr attraktives Alltags- und Freizeitnetz, das stark genutzt und laufend weiterentwickelt wird. Eine Schlüsselrolle nimmt die «Langsamverkehrs-Offensive Solothurn – und Region LOS!» ein. Sie vermittelt unter anderem das Fuss- und Veloverkehrsangebot über diverse Kommunikationskanäle an bestehende und potenzielle Nutzer.
- Die künftige Entwicklung und Verbreitung des Fuss- und Veloverkehrs wird durch E-Velos begünstigt. Die Agglomeration Solothurn bringt dazu beste Voraussetzungen mit.
- Die Unfallschwerpunkte liegen in der Regel an Knoten oder entlang dicht befahrener Strassenzüge. Insbesondere Konfliktsituationen zwischen dem MIV und dem LV und Gestaltungsdefizite führen zu gefährlichen Situationen. Die Anzahl Unfälle insgesamt und die Unfallschwerpunkte mit grösserer Anzahl Unfällen konnten in den letzten Jahren reduziert werden.
- Park+Ride- sowie Bike+Ride-Angebote werden oft genutzt. Noch sind nicht an allen bedeutenden ÖV-Haltestellen ausreichende Angebote vorhanden, aber an den meisten Standorten ist der Angebotsausbau, insbesondere von neuen Bike+Ride-Anlagen, bereits aufgegleist.
- Unter dem Programm „so!mobil“ wird das Mobilitätsmanagement in der Agglomeration Solothurn aktiv gestaltet. Die Plattform so!mobil fördert eine nachhaltige Mobilität durch zahlreiche Initiativen. Dabei entstand auch das Projekt smart!city, welches das Kombinieren und Teilen von Mobilitätsangeboten unterstützt.

### 3.5 Zusammenfassung und Abstimmung Analyse Siedlung, Landschaft und Verkehr

Die wichtigsten Feststellungen aus der Analyse werden in nachfolgender Tabelle themenweise den Raumtypen gegenübergestellt:

Raumtyp	Analyse Siedlung	Analyse Landschaft/Umwelt	Analyse Verkehr
Innerer Kernraum	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Rund 10 % der Bevölkerung der Agglomeration Solothurn und 12 % der unbebauten Bauzonen (WMZ)</li> <li>– Hohe Dichte</li> <li>– Relativ grosses Einwohner- und Arbeitsplatzpotenzial in Entwicklungsgebieten</li> <li>– Starkes Bevölkerungswachstum von 35 % bis 2040 erwartet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Hohe Bedeutung des Freiraumnetzes (Pärke usw.)</li> <li>– Aareraum als wichtiger Naherholungsraum</li> <li>– Weitere Frei-, Grün- und Naherholungsräume in unmittelbarer Nähe</li> <li>– Bedeutende Naturwerte/ Schutzgebiete in unmittelbarer Nähe</li> <li>– An Hauptverkehrsachsen hohe Emissionen (Lärm, Luftschadstoffe)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Mehrheitlich sehr gut ÖV-erschlossen</li> <li>– Sehr gute ÖV- und MIV-Anbindung an das schweizerische Städtennetz (weitere Verbesserung durch STEP AS 2035)</li> <li>– Hauptverkehrsachsen um Stadt Solothurn punktuell überlastet</li> <li>– Ohne Gegenmassnahmen weitere Überlastung bis 2040</li> <li>– Sehr gute Erreichbarkeit Zentrum / HB Solothurn zu Fuss und mit dem Velo</li> <li>– Hohe Auslastung der Angebote der kombinierten Mobilität um den Hauptbahnhof Solothurn</li> </ul>
Äusserer Kernraum	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Rund 30 % der Bevölkerung der Agglomeration Solothurn und 30 % der unbebauten Bauzonen (WMZ)</li> <li>– Mittlere Dichte, relativ hohes Verdichtungspotenzial</li> <li>– Relativ grosses Einwohner- und Arbeitsplatzpotenzial in Entwicklungsgebieten</li> <li>– Mittleres Bevölkerungswachstum von 25 % bis 2040 erwartet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Aare- und Emmeraum als wichtige Naherholungsräume</li> <li>– Wiederkehrende Grünzäsuren zwischen den Siedlungen, dadurch Frei-, Grün- und Naherholungsräume oft unmittelbare angrenzend</li> <li>– An Hauptverkehrsachsen oft hohe Emissionen (Lärm, Luftschadstoffe)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wichtige Pendelbeziehungen in den inneren Kernraum mit hohem Pendleraufkommen</li> <li>– In der Regel gut ÖV-erschlossen</li> <li>– Tagsüber in der Regel schnelle ÖV-Verbindung in den inneren Kernraum</li> <li>– Über Hauptverkehrsachsen gut MIV-erschlossen; punktuelle Überlastungen einiger Einfallstrassen</li> <li>– Verkehrsberuhigungen meist umgesetzt oder in Umsetzung</li> <li>– Grosse Unterschiede beim P+R-Angebot an Bahnhaltestellen</li> </ul>

Raumtyp	Analyse Siedlung	Analyse Landschaft/Umwelt	Analyse Verkehr
Gebiete ausserhalb Kernräume	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Rund 55 % der Bevölkerung und 60 % der unbebauten Bauzonen (WMZ) der Agglomeration Solothurn</li> <li>– Relativ geringe Dichte, punktuelle Verdichtungspotenziale</li> <li>– Eher geringes Einwohner- und Arbeitsplatzpotenzial in Entwicklungsgebieten</li> <li>– Mässiges Bevölkerungswachstum von 12 % bis 2040 erwartet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Grosse Teile der Siedlungen an Ausläufern des und Hanglagen des Jurasüdfusses</li> <li>– Siedlungen eingebettet in Kulturlandschaft, Natur- und Naherholungsräume</li> <li>– In der Vergangenheit teilweise grosser Siedlungsdruck auf die Landschaft</li> <li>– Trendumkehr eingeleitet: Siedlungsdruck auf Landschaft durch Siedlungsentwicklung nach innen abnehmend</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wichtige Pendelbeziehungen in den inneren Kernraum</li> <li>– Schnelle radiale Veloverbindungen im Aufbau; teilweise fehlende Tangentialverbindungen</li> <li>– wenige und eher peripher gelegene Siedlungsgebiete mit keiner oder marginaler ÖV-Erschliessung</li> </ul>
Arbeitsgebiete von regionaler Bedeutung	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Kaum Einwohnerrelevant</li> <li>– Massgebender Anteil am Beschäftigtenwachstum bis 2040 erwartet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Arbeitsgebiete oft am Siedlungsrand und damit angrenzend an Landschaftsraum</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– teilweise unzureichende ÖV-Erschliessung (insb. bei hoher Entwicklungsdynamik)</li> <li>– Anschluss ans Velo-Alltagsnetz nicht immer gewährleistet</li> </ul>

## 4. Zukunftsbild

Generationen-  
kohärenz

Die Agglomeration Solothurn hat ihr Zukunftsbild im Agglomerationsprogramm der 2. Generation erarbeitet und in der 3. Generation an die neuen Rahmenbedingungen des kantonalen Richtplans angepasst. Die Agglomeration Solothurn setzt deshalb im Rahmen der 4. Generation einen Schwerpunkt auf die grundlegende Überarbeitung des Zukunftsbildes. Wie bereits in den vorherigen Generationen wird die Gemeinde Selzach in die Erarbeitung einbezogen.

Das Zukunftsbild stellt den anzustrebenden Zielzustand 2040 in der Agglomeration dar und zeigt die Zielsetzungen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr. Es konkretisiert die Inhalte und Zielsetzungen des kantonalen Richtplans auf Stufe Agglomeration. Mit dem neuen Zukunftsbild wird die Grundlage geschaffen, auf die bestehenden und künftigen Herausforderungen zu reagieren und die Agglomeration hin zum definierten Zielzustand zu entwickeln. Es zeigt insbesondere auf, welche Qualitäten mit der Siedlungsentwicklung nach innen in den verschiedenen Siedlungsräumen erreicht werden müssen, und wo der Abstimmung zwischen Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung besondere Beachtung geschenkt werden muss.

Gliederung

Das Kapitel 4 gliedert sich in die zwei Ebenen:

- Leitprinzipien: In einem ersten Schritt wurden ausgehend von der übergeordneten Vision des «savoir vivre» sechs richtungsweisende Leitprinzipien für die langfristige Entwicklung der Agglomeration erarbeitet.
- Zukunftsbild: Das Zukunftsbild konkretisiert die Leitprinzipien und illustriert die Vorstellung des Zielzustands im Jahr 2040. In diesem Kapitel wird daher bewusst eine bildliche Sprache (z.B. Grüne Zäsuren) verwendet.

### 4.1 Die sechs Leitprinzipien des «savoir vivre»

Gestützt auf das Motto des espaceSOLOTHURN, «savoir vivre», sollen sechs Leitprinzipien die Grundlage für die zukünftige Entwicklung der Agglomeration Solothurn bilden:

1. **savoir vivre – in qualitätsvollen Siedlungsräumen**  
**«Kompakte und klar differenzierte Siedlungsräume entlang der Hauptverkehrsachsen»**

Die Agglomeration Solothurn zeichnet sich durch eine attraktive, perlenkettenartige Abfolge von Siedlungs- und Grünräumen aus. Das Siedlungsgebiet ist in die vier Siedlungsräume (Raumtypen: innerer und äusserer Kernraum, Gebiete ausserhalb der Kernräume, Arbeitsschwerpunkte) differenziert, welche verschiedene Funktionen erfüllen und spezifische Qualitäten, Strukturen und Entwicklungsziele aufweisen. Die heute bereits vorhandenen Qualitäten sind bewahrt und gestärkt. Die Siedlungsentwicklung erfolgt differenziert nach Raumtyp: Der innere Kernraum wird durch

qualitätsvolle Innenentwicklung als dicht bebauter und genutzter Stadt-  
raum weiterentwickelt. Der äussere Kernraum wird entlang der wichtigs-  
ten Hauptverkehrsachsen des öffentlichen Verkehrs kompakt verdichtet  
und städtebaulich aufgewertet. In den Gebieten ausserhalb der Kernräu-  
me findet eine behutsame Weiterentwicklung der dörflichen Strukturen  
statt. Die Arbeitsschwerpunkte tragen massgeblich zur wirtschaftlichen  
Entwicklung bei.

2. **savoir vivre – in lebendigen Zentren:**  
**«Kernstadt Solothurn, transformiertes Areal Attisholz sowie le-  
bendige Ortszentren als dynamische Treiber der Agglomeration»**

Die Kernstadt Solothurn und das transformierte Areal Attisholz ergänzen  
sich und bilden das wirtschaftliche und kulturelle Zentrum der Agglome-  
ration, indem sie vielfältige Wohnformen, Arbeitsplätze, Versorgungs- und  
Bildungsangebote, Dienstleistungen, Sport- und Freizeitnutzungen sowie  
Kunst- und Kulturangebote anbieten. Die Kernstadt Solothurn und das  
ehemalige Industrieareal Attisholz haben innerhalb des Agglomerations-  
raums und darüber hinaus dank ihren spezifischen urbanen Charakte-  
ren hohe Anziehungskraft. Die lebendigen Ortszentren Bellach, Biberist,  
Derendingen, Gerlafingen, Langendorf, und Zuchwil stärken die Agglome-  
ration und schöpfen ihr Entwicklungspotenzial aus. Die Gemeinden bieten  
neben attraktivem Wohnraum und vielfältigem Arbeitsplatzangebot ver-  
schiedene Versorgungsangebote und Dienstleistungen. In den Hügeln und  
Ebenen befinden sich kleinere Dörfer (z.B. Halten) und Weiler.

3. **savoir vivre – zwischen Fluss und Hügellandschaft:**  
**«Attraktive und qualitätsvolle Fluss- und Hügellandschaft als Ver-  
bindungs- und Identifikationsfaktor»**

Die Agglomeration Solothurn ist am Fuss des Weissensteins gelegen und  
in die Flusslandschaft der Aare und Emme eingebettet. Diese einmaligen  
landschaftlichen Gegebenheiten – zum einen die Hügel- und Bergland-  
schaft des Faltenjura und zum anderen die acker- und futterbaugeprägte  
Hügellandschaft und Ebene des Mittellandes – prägen das Erscheinungs-  
bild. Die gliedernde und gut wahrnehmbare Topografie mit ihren typischen  
Landschaftsräumen sind zentrale Elemente für die Identifikation der lo-  
kalen Bevölkerung mit der Region. Die Flussräume, der Weissenstein, der  
Balmberg und die urbanen Pärke sind wichtige Naherholungsgebiete für  
die lokale Bevölkerung und gleichzeitig wichtige Vernetzungsachsen der  
Biodiversität. Durch ihre überregionale Bekanntheit sind sie zudem Desti-  
nationen des sanften Tourismus. Ihre optimale Erreichbarkeit ist mit dem  
öffentlichen Verkehr sowie mit dem Fuss- und Veloverkehr sichergestellt.

**4. savoir vivre – in Naherholungsgebieten und der Natur:  
«Vernetzte Grünräume als gliederndes Element und Lebensraum  
für Fauna und Flora»**

Der Wald und die Landwirtschaftsgebiete umgeben und begrenzen die Siedlungsgebiete der Agglomeration. Grüne Bänder (Frei- und Grünräume) in und um die Stadt Solothurn und die anschliessenden Siedlungsgebiete sind wichtige Freizeit- und Naherholungsgebiete für die im Umfeld wohnende und arbeitende Bevölkerung. Zusammen mit den Fliessgewässern sichern sie wertvolle Lebensräume für Fauna und Flora und gewährleisten die Vernetzung der Naturräume in der Agglomeration.

**5. savoir vivre – durch eine gute Erreichbarkeit:  
«Direkte Radial- und Tangentialverkehrsverbindungen als Rückgrat  
der Agglomeration»**

Die Siedlungsentwicklung ist auf die verschiedenen Verkehrsträger und -mittel abgestimmt. Insbesondere ist die Vernetzung und Erreichbarkeit aller Siedlungsräume sichergestellt. MIV und ÖV sind siedlungsverträglich gestaltet und gezielt auf die bestehenden Hauptverkehrsachsen gelenkt. Dort wo sinnvoll wird der öffentliche Verkehr gegenüber dem MIV priorisiert und der Veloverkehr auf separaten Wegnetzen geführt. Somit stellen die Hauptverkehrsachsen das Rückgrat der Agglomeration dar. Das Verkehrsnetz besteht aus Radial- und Tangentialverkehrsverbindungen. Während die Radialverbindungen die Gemeinden mit der Stadt Solothurn und den umliegenden Zentren Biel/Bienne, Bern und Olten verknüpfen, verbinden die Tangentialverbindungen die Agglomerationsgemeinden ohne Umweg über das Zentrum untereinander.

**6. savoir vivre – durch eine vernetzte und attraktive Mobilität:  
«Attraktive Umsteigeorte für die kombinierte Mobilität»**

Die optimale Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs mit dem Fuss- und Veloverkehr und dem Individualverkehr ist eine unabdingbare Voraussetzung für eine effektive Verschiebung des Modalsplits zugunsten einer ressourcensparenden Mobilität. Dabei sind die Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln von zentraler Bedeutung. Attraktive Umsteigeorte mit einer funktionierenden Infrastruktur (z.B. Car- und Bike-Sharing, Taxi) und einer guten Abstimmung der Fahrpläne unterstützen diese Entwicklung.

## 4.2 Zukunftsbild der Agglomeration Solothurn

Das Zukunftsbild der Agglomeration Solothurn baut auf den sechs Leitprinzipien auf und präzisiert diese. Es zeigt sie insbesondere die zukünftige Abstimmung der Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung auf.

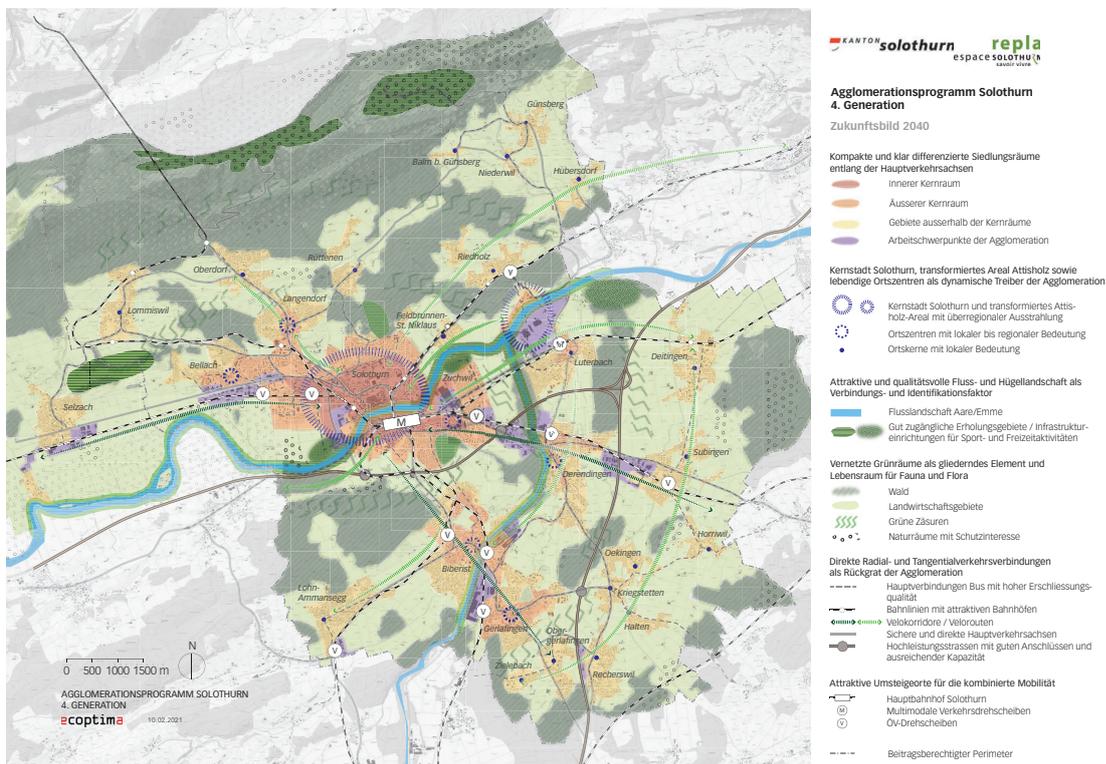


Abb. 42 Das Zukunftsbild 2040 der Agglomeration Solothurn

### 4.2.1 Elemente Siedlung

#### 1. «Kompakte und klar differenzierte Siedlungsräume entlang der Hauptverkehrsachsen»

Das Siedlungsgebiet weist lageabhängig unterschiedliche Qualitäten auf und erfüllt verschiedene Funktionen. Entsprechend ist das Siedlungsgebiet in vier verschiedenen Siedlungsräume mit spezifischen Entwicklungszielen differenziert.



#### Innerer Kernraum

- Qualitätsvolle und urbane Siedlungen hoher Dichte mit sehr guten ÖV-, Fuss- und Velo-Verbindungen sowie stadtverträglichem Verkehr.
- Der innere Kernraum umfasst die Kernstadt Solothurn und Teile der angrenzenden Gemeinde Zuchwil.
- Der innere Kernraum ist charakterisiert von einer hohen Nutzungsdichte und -durchmischung (Wohnen, Arbeiten, Freizeit)

- Dichtes Netz an Frei- und Grünräumen (Pärke, Plätze, Strassenräume, Begleiträume, Stadt-/Siedlungsränder), welche wichtige Aussenräume für die Bevölkerung darstellen und diverse Nutzerinteressen wie Nächsterholung, Bewegung und Begegnung ermöglichen.
- Die Frei- und Grünräume sind über Grünkorridore vernetzt, erfüllen ihre Aufgaben als Trittsteine der Biodiversität und verbessern die klimatischen Verhältnisse.

#### Hauptnutzungen:

- Wohnen
- Breites Spektrum an Arbeitsplätzen (v.a. Dienstleistungen)
- Versorgung für den täglichen, periodischen und aperiodischen Bedarf
- Kultur und Freizeit

#### Bebauungsformen und Dichte:

- Städtebaulich qualitätsvolle Bebauungsstrukturen
- Hohe bis sehr hohe Dichte
- In Entwicklungsgebieten überdurchschnittlich hohe städtebauliche Qualität und Dichte

#### Äusserer Kernraum

- Qualitätsvolle und in den Ortszentren städtisch geprägte Siedlungen mittlerer Dichte mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr und die Fuss- und Veloverkehrsnetze sowie siedlungsverträglichem und flüssigem (Durchgangs)Verkehr.
- Im äusseren Kernraum liegen die Orte Bellach, Biberist, Derendingen, Gerlafingen, Langendorf, Zuchwil und das städtische Areal Attisholz entlang der Hauptverkehrsachsen. Entlang dieser und im Umfeld der Ortskerne führt die gezielte Innenentwicklung zu Siedlungsgebieten mit hoher Siedlungs- und Freiraumqualität.
- Frei- und Grünraumnetz (Pärke, Plätze, Strassenräume, Begleiträume, Stadt-/Siedlungsränder), welche diverse Funktionen wie Erholung, Bewegung und Begegnung ermöglichen, aber auch einen positiven Beitrag zu Biodiversität und Stadtklima leisten.
- Der äussere Kernraum ist charakterisiert von durchmischten Siedlungsstrukturen mit dörflichem bis (klein-)städtischem Charakter, die kurze Wege ermöglichen. Die Entwicklungsschwerpunkte (z.B. Attisholz) berücksichtigen und bewahren ihre kulturhistorische Identität.
- Die Ortskerne und Hauptverkehrsachsen sind städtebaulich aufgewertet und bieten attraktive öffentliche Frei- und Grünräume.

#### Hauptnutzungen:

- Wohnen
- Breites Spektrum an Arbeitsplätzen (v.a. Gewerbe/Dienstleistungen)
- Versorgung für den täglichen Bedarf
- Kultur und Freizeit

#### Bebauungsformen und Dichte:

- Qualitätsvoller Geschosswohnungsbau
- Mittlere, punktuell hohe Dichte
- Nachverdichtete Einzel- und Reihenhausquartiere
- In Entwicklungsgebieten dem Ort angepasste, überdurchschnittlich hohe städtebauliche Qualität und Dichte

#### Gebiete ausserhalb der Kernräume

- Wohngebiete mit funktionierenden Infrastrukturen, ortsverträglichem Durchgangsverkehr, durchgrüntem Aussenräumen und attraktiven Siedlungsrändern.
- Zu den Gebieten ausserhalb der Kernräume gehören Gemeinden im ländlichen Raum (abseits der Hauptverkehrsachsen) und Wohngebiete ausserhalb der Ortszentren
- Die Siedlungen ausserhalb der Kernräume weisen intakte Strukturen auf und haben sich im Rahmen der Siedlungs- und Ortskernerneuerung sorgsam weiterentwickelt.

#### Hauptnutzungen:

- Hauptsächlich Wohnen
- Hauptsächlich lokales Gewerbe

#### Bebauungsformen und Dichte:

- Hauptsächlich Einzel- und Reihenhäuser
- Ortsverträgliche Dichte
- Dorfstruktur
- Nachverdichtete Einzel- und Reihenhausquartiere

#### Arbeitsschwerpunkte der Agglomeration

- An Hauptverkehrsachsen gelegene, dichte Arbeitsgebiete mit direkten MIV- und ÖV-Verbindungen.
- Breites Spektrum an Arbeitsplätzen in den Bereichen Industrie, Gewerbe und Dienstleistung
- Das in den Gebieten Attisholz Süd (Luterbach), Sultex/Riverside (Zuchwil) und Papierfabrik (Biberist) und im Industrie- und Gewerbegebiet von Bellach brach liegende Entwicklungspotenzial ist ausgeschöpft. Die Arbeitsschwerpunkte sind Standorte von Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen von regionaler bis überregionaler Bedeutung.

#### Hauptnutzung:

- Arbeiten (v.a. Industrie, Gewerbe, teilweise Dienstleistungen)
- In den Übergangsbereichen zu anderen Raumtypen auch gemischte Nutzungen

#### Bebauungsformen und Dichte:

- Verstärkt dichte Bebauungsformen
- Flächeneffiziente Entwicklung

## 2. «Kernstadt Solothurn, transformiertes Areal Attisholz sowie lebendige Ortszentren als dynamische Treiber der Agglomeration»

Die zentralen Orte der Siedlungen erfüllen oft spezifischere Funktionen als die umliegenden Siedlungsgebiete. Entsprechend sind sie nach Zentrumsfunktionen differenziert und bestimmten Zielsetzungen zugeordnet.



### Kernstadt Solothurn und transformiertes Attisholz-Areal als Orte mit überregionaler Ausstrahlung

Die Kernstadt Solothurn und der Ortsteil Attisholz bereichern sich durch ihre Angebote gegenseitig, sind eng miteinander verbunden und werden als wirtschaftliche und kulturelle Zentren der Agglomeration wahrgenommen. Die Synergien haben die Wohn- und Lebensqualität sowie die wirtschaftliche Attraktivität des Kernraums gestärkt und tragen zur überregionalen Ausstrahlung der Agglomeration bei. Ihnen sind folgende Zielsetzungen zugeordnet<sup>13</sup>:

- Verkehrsknotenpunkt der Agglomeration: hohe Erreichbarkeit mit dem ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehr innerhalb der Agglomeration (Gemeinden der Agglomeration Solothurn) und von ausserhalb (Kanton, Espace Mittelland, weitere Städte und Regionen)
- Versorgung und Dienstleistungen: Breites Spektrum an Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen des täglichen, periodischen und aperiodischen Bedarfs
- Bildung: Breites Spektrum an regionalen bis kantonalen Ausbildungs- und Berufsbildungsmöglichkeiten (z.B. Kantonsschule)
- Gesundheit: Breites Netzwerk an Gesundheitszentren (Apotheken, Ärztezentren), Kantonsspital
- Kultur, Freizeit und Tourismus: Breites und attraktives Angebot im Bereich Kultur, Freizeit und Tourismus (z.B. Gastronomie, Nachtleben, Events, Sportanlässe) für die ganze Region.
- Gesellschaft: Bereitstellung von qualitativ hochwertigen Begegnungszonen und Aufenthaltsorten (u.a. Frei- und Grünräume, Gastronomie- meile), welche zur Identitätsförderung der Agglomeration und zum sozialen Zusammenhalt beitragen.



### Ortszentren mit lokaler bis regionaler Bedeutung

Die lebendigen Ortszentren Bellach, Biberist, Derendingen, Gerlafingen, Langendorf und Zuchwil übernehmen mit ihren Angeboten und Dienstleistungen des (alltäglichen) Bedarfs wichtige Funktionen für die umliegenden

<sup>13</sup> Die jeweiligen Zielsetzungen müssen nicht alle in Solothurn und dem Ortsteil Attisholz erfüllt sein (z.B. Kantonsspital und Kantonsschule sind nicht in Attisholz anzutreffen). Wichtig ist jedoch, dass alle Zielsetzungen entweder in Solothurn oder Attisholz erfüllt sind.

Siedlungen und unterstützen Siedlungsstrukturen mit kurzen Wegen. Sie spielen daher eine wichtige Rolle innerhalb der Agglomeration. Es werden ihnen folgende Zielsetzungen zugeordnet:

- Verkehrsknotenpunkt der Gemeinde: hohe Erreichbarkeit mit dem ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehr von innen (Quartiere) und aussen (Agglomeration Solothurn)
- Versorgung und Dienstleistungen: Auswahl an Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen des täglichen und periodischen Bedarfs
- Bildung: Basisangebot an Ausbildungsmöglichkeiten
- Gesundheit: Basisangebot an Gesundheitseinrichtungen (Apotheken, Ärzte, weitere)
- Kultur, Freizeit und Tourismus: Basisangebot im Bereich Kultur und Freizeit (z.B. Gastronomie, Sportplätze)
- Gesellschaft: Bereitstellung von qualitativ hochwertigen öffentlichen Räumen (Begegnungs-, Bewegungs- und Aufenthaltsorte) auf Gemeindeebene, welcher zur Identitätsförderung und zum sozialen Zusammenhalt beitragen.



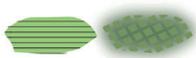
#### Ortskerne mit lokaler Bedeutung

Ausserhalb der inneren und äusseren Kernräume konzentrieren die Ortskerne wichtige Zentrumsfunktionen auf lokaler Ebene. Ihnen sind folgende Zielsetzungen zugeordnet:

- Versorgungs- und Dienstleistungen: Basisangebot an Einkaufsmöglichkeiten des täglichen Bedarfs
- Bildung: Basisangebot an Ausbildungsangebot (Primarschule)
- (Arbeitsmarkt: Räumliche Konzentration von Unternehmen auf Gemeindeebene, vor allem kleine und mittlere Unternehmen (KMU))
- Gesellschaft: einladende, angenehme Begegnungszonen und Aufenthaltsorte auf Gemeindeebene, welcher zur Identitätsförderung und zum sozialen Zusammenhalt beitragen.

#### 4.2.2 Elemente Landschaft

##### 3. «Attraktive und qualitätsvolle Fluss- und Berglandschaft als Naherholungsgebiet und Identifikationsfaktor»



##### Gut zugängliche (siedlungsnah) Erholungsgebiete und Infrastruktureinrichtungen für Sport- und Freizeitaktivitäten

- Dem Siedlungsgebiet direkt angrenzende Erholungsgebiete (z.B. Verenaschlucht, Bellacher Weiher, stadtnahe Wälder, Aarepark) und Freizeitanlagen für infrastrukturintensive Aktivitäten (z.B. Sportzentrum, Bootshafen, Campingplatz, Golfplatz)
- Die bewaldeten Hügel- und Berglandschaften (Weissenstein, Balmberg) sind überregional bekannte Naherholungsgebiete für naturbezogene Freizeitaktivitäten und sanften Tourismus

- Sichere, gute bis sehr gute Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete mit dem ÖV und dem Fuss- und Veloverkehrsnetz
- Klar definierte Funktionen (Erholung/Freizeit/Naturschutz) und entsprechende Besucherlenkung

#### Flusslandschaft Aare und Emme

- Die abwechslungsreiche Flusslandschaft ist wichtiges Identifikationsmerkmal der Agglomeration und Region
- Die Fliessgewässer und Seen (z.B. Bellacher Weiher) sind wertvolle, schützenswerte Wasserlebensräume mit hoher Artenvielfalt und wichtigen Funktionen (z.B. Biodiversität, Stadtklima). Ihr langfristiger Erhalt ist mit naturnaher Gewässerpflege und Aufwertung gesichert.
- Die Flussläufe und ihre Uferbereiche sind freigehalten und als wichtige Erholungsräume in und ausserhalb der Siedlungen erlebbar und zugänglich.
- Die Anbindung an das Siedlungsgebiet ist mittels Fuss- und Velowegen sichergestellt. Die Zugänglichkeit der Flussräume ist insbesondere in den Kernräumen hoch.
- Mögliche Nutzungskonflikte (Erholung/Naturschutz/Landwirtschaft) sind ausgeräumt.

#### 4. «Vernetzte Grünräume als gliederndes Element und Lebensraum für Fauna und Flora»



##### Naturräume mit Schutzinteresse

- Die weitläufigen Naturräume auf dem Weissenstein, in der Witi und dem Pfaffenweiher bilden Rückzugsgebiete für die regionaltypische Fauna und Flora.
- Der Schutz sichert die Vielfalt der Landschaftsräume und ihrer charakteristischen Landschaftsstrukturen, -elemente (z.B. Heumatten) und Lebensgemeinschaften.
- In den Naturschutzgebieten gilt für die erholungssuchende Bevölkerung eine klare Besucherlenkung, um Störungseinflüsse zu reduzieren und Ruhe sicherzustellen.

##### Landschaftsraum und Landwirtschaftsgebiete

- Die Abfolge von intensiv und extensiv genutzte Wiesen, Weiden und offenen Ackerflächen in der Talebene und Hügellandschaft des Mittellandes ist erhalten.
- Die Landwirtschaftsgebiete sind gesichert und werden nachhaltig bewirtschaftet.
- Im Landschaftsraum, insbesondere in Siedlungsnähe besteht eine abgestimmte Mischnutzung von Produktion, extensiver Naherholung und Lebensraum für Fauna und Flora/ökologischer Vernetzung. Der Nutzungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume ist durch gezielte Massnahmen und Lenkung reduziert.



### Grüne Zäsuren

- Die grünen Zäsuren gewährleisten die grossräumige Begrenzung der Siedlungsgebiete.
- Die wichtigen Landschaftsräume zwischen den Siedlungen und Verkehrsinfrastrukturen sind mindestens in ihrer heutigen Qualität erhalten.
- Die Zäsuren tragen zur ökologischen Vernetzung der Naturräume, Sicherung von möglichst barrierefreien Vernetzungsachsen (z.B. Wildtierkorridore) und Wahrung der Ortsbilder und ihrer kulturellen Identität bei.
- In Siedlungsnähe sind sie als naturnahe Naherholungsgebiete für die lokale Bevölkerung gut zugänglich.

### 4.2.3 Elemente Verkehr

#### 5. «Direkte Radial- und Tangentialverkehrsverbindungen als Rückgrat der Agglomeration»



#### Hauptverbindungen Bus mit hoher Erschliessungsqualität

- Ein Netz aus Haupt- und Nebenverbindungen verbindet Siedlungsgebiete und ÖV-Knotenpunkte.
- Je nach Nachfrage verkehrt der strassengebundene ÖV in einem dichteren Takt (stündlich bis viertelstündlich). Zu Hauptverkehrszeiten werden gegebenenfalls Verdichtungskurse angeboten.
- An Bushaltestellen wird ein zweckmässiges und bedarfsorientiertes Bike+Ride-Angebot zur Bewältigung der letzten Meile bereitgestellt.
- Eine hohe Zuverlässigkeit stellt das Erreichen von Anschlüssen (Bahn oder Bus) sicher.
- Weitere Faktoren, welche den strassengebundenen ÖV in der Agglomeration attraktiv machen, sind kurze Reisezeiten in Zentren und ein hoher Fahrkomfort.



#### Bahnlinien mit attraktiven Bahnhöfen

- Bahnlinien verbinden wichtige Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs innerhalb der Agglomeration untereinander und mit Regionalzentren benachbarter Regionen.
- Durch die der Nachfrage angepasste Taktdichte wird sichergestellt, dass auch während der Stosszeiten ausreichende Kapazitäten verfügbar sind.
- Die Bahnhöfe fügen sich so ins Siedlungsgefüge ein, dass eine Willkommensatmosphäre entsteht und dass sichere Wege für Ein-, Um-, und Aussteigende geschaffen werden.



#### Velokorridore

- Velokorridore sind für den Alltags-/Pendelverkehr optimiert. Sie vernetzen grössere Siedlungsräume und Arbeitsplatzgebiete und bilden den Anschluss ans Zentrum der Agglomeration. Das Ziel sind Velokorridore jeweils aus dem und in das Stadtzentrum Solothurn auf den Achsen Bellach - Selzach, Derendingen - Subingen und Biberist - Gerlafingen.

Im westlichen Korridor führen attraktive und sichere Veloverbindungen bis nach Grenchen und im östlichen Korridor via dem äusseren Wasseramt bis nach Herzogenbuchsee.

- Durch eine besonders direkte, sichere und schnelle Wegführung stellen die Velokorridore eine echte Alternative zum MIV und ÖV auf kurzen und mittleren Pendeldistanzen dar.
- Direkt sind sie wegen der wenigen Unterbrüche, Führungsprinzipwechsel und Steigungen.
- Schnell sind sie durch ihren Ausbaustandard mit Asphaltbelag und möglichst wenigen signifikanten Steigungen.



### Velorouten

- Ein engmaschiges Netz sorgt für sichere und möglichst direkte Verbindungen zwischen den Siedlungsräumen in der Agglomeration.
- Obwohl die Velorouten mehrheitlich entlang bestehender Strassenachsen geführt werden, sollen möglichst wenige Führungsprinzipwechsel ein sicheres und schnelles Fahren ermöglichen.
- Priorität hat der Zweck als Verbindung für den Alltagsverkehr. Bei Velorouten für den Freizeitverkehr sind neben Faktoren wie der Direktheit auch Faktoren wie die Umfeldqualität wichtig.



### Sichere und direkte Hauptverkehrsachsen

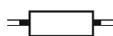
- Die Hauptverkehrsachsen nehmen primär die verkehrsplanerische Funktion «Verbinden» (Solothurnstrasse in Biberist u.v.m.) sowie sekundär die Funktion «Durchleiten» (Luzernstrasse in Zuchwil) ein.
- Die Hauptverkehrsachsen sind leistungsfähig und zugleich attraktiv und sicher.
- Durch gestalterische Massnahmen, dem Ort angepassten Temporegimes und sicheren Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr sind die Hauptverkehrsachsen siedlungsverträglich.



### Hochleistungsstrassen mit guten Anschlüssen und ausreichender Kapazität

- Ausreichende Kapazitäten auf dem übergeordneten Netz verhindern Stausituationen, sodass das nachgelagerte Netz nicht durch Ausweichverkehr belastet wird.
- Die Schnittstellen zwischen dem übergeordneten und nachgelagerten Netz (wie z. B. der Autobahnanschluss Solothurn-West) zeichnen sich durch eine funktionierende, flüssige Verkehrsabwicklung aus.

## 6. «Attraktive Umsteigeorte für die kombinierte Mobilität»



### Hauptbahnhof Solothurn

- Der Knotenpunkt Hauptbahnhof Solothurn sichert den Anschluss ans Fernverkehrsnetz in Richtung Bern, Lausanne und Zürich.
- Der Hauptbahnhof nimmt als zentraler Mobilitäts-Hub der Agglomeration die Funktionen einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe ein und bietet deshalb den Besuchenden auch Parkplätze für Park+Ride und Bike+Ride in ausreichender Zahl.

- Ein-, Um- und Aussteigende werden intuitiv über sichere Fusswege an ihren Zielort geführt.
- Zielorte sind gerade für Umsteigende nicht nur Anschlusszüge oder Linienbusse sondern auch gut erreichbare Sharingangebote (Auto/Velo), mit deren Hilfe die letzte Teiletappe zurückgelegt wird.

**M**

**Multimodale Verkehrsdrehscheiben**

- Im Jahr 2040 bildet der Bahnhof Luterbach-Attisholz eine zweite multimodale Verkehrsdrehscheibe zum Hauptbahnhof Solothurn.
- Der Umsteigeort zwischen Bahn, Bus, LV und MIV verfügt über eine Regionalverkehrsanbindungen sowie einer Infrastruktur, welche eine multimodale Mobilität ermöglicht (Park+Ride, Bike+Ride).
- An der multimodalen Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Luterbach-Attisholz stehen gut erreichbare Sharing-Angebote zur Verfügung.

**V**

**ÖV-Drehscheiben**

- Bedeutende Bahnhöfe der Agglomeration verfügen als ÖV-Drehscheiben über ideale Voraussetzungen für den Umstieg zwischen Bahn, Bus und dem LV.
- An diesen Bahnhöfen stehen Angebote für Bike+Ride und Park+Ride zur Verfügung.
- Sichere und direkte Fussverbindungen vereinfachen den Zugang zum Bahnhof sowie Umsteigebeziehungen.

### 4.3 Abstimmung Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung

Die Umsetzung der Leitprinzipien erfordert eine gute Abstimmung der Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung. Im Folgenden sind zur besseren Nachvollziehbarkeit des konkreten Abstimmungsbedarfs den verschiedenen Siedlungsräumen spezifische Zielsetzungen in den Bereichen Landschaft und Verkehr zugeordnet:

#### 4.3.1 Abstimmung Siedlung und Landschaft

	Freiräume	Siedlungsnaher Erholungsgebiete
Innerer Kernraum	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verkehrsarme/-beruhigte Stadt-/Ortskerne</li> <li>– Strassenräume mit hoher Aufenthaltsqualität</li> <li>– Hochwertig gestaltete, vielfältig nutzbare, grössere öffentlich zugängliche Freiräume (z.B. Parkanlagen)</li> <li>– Durchgrünte Zwischenräume (z.B. vertikale Gärten, Umgebung von städtischen Bächen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Dem Siedlungsgebiet direkt angrenzende und möglichst naturnahe Naherholungsgebiete mit hohem ökologischem Wert (z.B. Flusslandschaft Aare/Emme; Verenaschlucht; Waldgebiet Birchi)</li> <li>– Direkte und sichere Erreichbarkeit durch ÖV und Fuss- und Veloverkehr</li> <li>– Klar definierte Funktionen (Erholung/Freizeit/Naturschutz) mit entsprechender Besucherlenkung</li> </ul>
Äusserer Kernraum	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Zentrums-/Quartierplätze und Strassenräume mit hoher Aufenthaltsqualität</li> <li>– Hochwertig gestaltete Freiräume in den Wohnsiedlungen</li> </ul>	
Gebiete ausserhalb der Kernräume	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Dorf-/Quartierplätze mit hoher Aufenthaltsqualität</li> <li>– Attraktive Siedlungsränder</li> <li>– Durchgrünte Aussenräume (z.B. private Gärten)</li> </ul>	
Arbeitsschwerpunkte der Agglomeration	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Begrenzte versiegelte Flächen, Mindestanteile an Grünflächen</li> </ul>	
	Naherholungsgebiete in der Landschaft	Infrastruktureinrichtungen für Sport- und Freizeitaktivitäten
Alle Siedlungsräume	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Möglichst naturnahe Naherholungsgebiete mit hohem ökologischem Wert (z.B. Weissenstein)</li> <li>– Direkte und sichere Erreichbarkeit durch ÖV, Fuss- und Veloverkehr</li> <li>– Klar definierte Funktionen (Erholung/Freizeit/Naturschutz) mit entsprechender Besucherlenkung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Freizeitanlagen für infrastrukturintensive Aktivitäten (z.B. Sportzentrum, Bootshafen, Campingplatz, Golfplatz)</li> <li>– Direkte und sichere Erreichbarkeit durch ÖV, Fuss- und Veloverkehr</li> </ul>

### 4.3.2 Abstimmung Siedlung und Verkehr

	Öffentlicher Verkehr	Motorisierter Individualverkehr
Innerer Kernraum	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sehr dichter Takt (mind. 1/4h) auf den Haupt- und Nebenverbindungen</li> <li>- Attraktive Umsteigebeziehungen an ÖV-Knotenpunkten (multimodale Verkehrs- / ÖV-Drehscheiben)</li> <li>- Zuverlässiger strassengebundener ÖV</li> <li>- Benutzerfreundliche ÖV-Drehscheiben mit Fernverkehrsanschlüssen (in Richtung Bern, Biel-Lausanne und Olten-Zürich)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stadtverträglicher Verkehr</li> <li>- Verkehrslenkung und -dosierung</li> <li>- Verkehrsberuhigte Ortskerne und Wohngebiete</li> <li>- Parkierung (Parkleitsystem, zentrale Parkierung, reduzierte Parkierung)</li> </ul>
Äusserer Kernraum	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dichter Takt (mind. 1/2h) auf den Hauptverbindungen</li> <li>- Attraktive Umsteigebeziehungen an ÖV-Knotenpunkten (multimodale Verkehrs- / ÖV-Drehscheiben)</li> <li>- Zuverlässiger strassengebundener ÖV</li> <li>- Gute Vernetzung mit dem Zentrum der Agglomeration und den weiteren Ortschaften innerhalb des äusseren Kernraums</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Siedlungsorientierter und flüssiger Durchgangsverkehr</li> <li>- Kanalisierung auf Hauptverkehrsachsen</li> <li>- Aufgewertete Ortsdurchfahrten</li> <li>- Verkehrsberuhigte Wohngebiete</li> </ul>
Gebiete ausserhalb der Kernräume	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Regelmässiger Takt (mind. 1h)</li> <li>- Anbindung an das Zentrum der Agglomeration und zu weiteren Ortschaften</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ortsverträglicher Verkehr</li> <li>- Aufgewerteter Strassenraum in Dorfkernen</li> <li>- Verkehrsberuhigte Wohngebiete</li> <li>- Sehr gute Anbindung an den multimodalen Verkehrsdrehscheiben</li> </ul>
Arbeitsschwerpunkte der Agglomeration	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dichter Takt (mind. 1/2h)</li> <li>- Regelmässige Anbindung an das Zentrum der Agglomeration und die angrenzenden Siedlungsgebiete</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Direkte Anbindung an Autobahnanschlüssen durch Kantonsstrassen mit Schonung von Siedlungsgebieten</li> </ul>

	Veloverkehr	Fussverkehr
Innerer Kernraum	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Dichtes Netz von direkten, sicheren und komfortablen Verbindungen für den Velo-Alltagsverkehr (Velokorridore)</li> <li>– Gut zugängliche und genügende Veloabstellplätze insbesondere an Bahnhofstestellen sowie an Anlagen mit Publikumsverkehr</li> <li>– Sichere und direkte Erschliessung der Naherholungsgebiete</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Dichtes, zusammenhängendes, umweg- und hindernisfreies Fusswegnetz</li> <li>– Hohe Aufenthaltsqualität (qualitätsvolle Aufenthalts- und Begegnungsorte)</li> <li>– Verbindet die wichtigsten Achsen, Plätze sowie Frei- und Grünräume und sichert die Wegbeziehungen zwischen und innerhalb der Quartiere</li> <li>– Sichere und direkte Haltestellenerschliessung</li> <li>– Sichere und direkte Erschliessung der Naherholungsgebiete</li> </ul>
Äusserer Kernraum	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Dichtes Netz von direkten, sicheren und schnellen Verbindungen zum Zentrum der Agglomeration für den Velo-Alltagsverkehr (Velokorridore)</li> <li>– Sichere und möglichst von den Hauptstrassen abgesetzte Verbindungen zu den Ortschaften im äusseren Kernraum und im agglomerationsgeprägten Raum</li> <li>– Gut zugängliche und genügend Veloabstellplätze an Bahn- und Bushaltestellen</li> <li>– Sichere und direkte Erschliessung der Naherholungsgebiete</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Dichtes, zusammenhängendes, umweg- und hindernisfreies Fusswegnetz</li> <li>– Verbindet die wichtigsten Achsen, Plätze sowie Frei- und Grünräume und sichert die Wegbeziehungen zwischen und innerhalb der Quartiere und Ortschaften</li> <li>– Sichere und direkte Haltestellenerschliessung</li> <li>– Sichere und direkte Erschliessung der Naherholungsgebiete</li> </ul>
Gebiete ausserhalb der Kernräume	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Direkte, sichere und schnelle Verbindungen zum Zentrum der Agglomeration für den Velo-Alltagsverkehr (Velo-Schnellrouten)</li> <li>– Sichere und möglichst von den Hauptstrassen abgesetzte Verbindungen zu den Ortschaften im äusseren Kernraum und ausserhalb</li> <li>– Gut zugängliche und genügend Veloabstellplätze an Bahn- und Bushaltestellen</li> <li>– Sichere und direkte Erschliessung der Naherholungsgebiete</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Dichtes, zusammenhängendes, umweg- und hindernisfreies Fusswegnetz</li> <li>– Verbindet die wichtigsten Quartiere untereinander und mit den Dorfkerne und sichert die Wegbeziehungen innerhalb der Ortschaften</li> <li>– Sichere Haltestellenerschliessung</li> <li>– Sichere und direkte Erschliessung der Naherholungsgebiete</li> </ul>
Arbeitsschwerpunkte der Agglomeration	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Direkte, sichere und komfortable Verbindungen für den Velo-Alltagsverkehr (Velo-Schnellrouten)</li> <li>– Gut zugängliche und genügende Veloabstellplätze an Bahn-/Bushaltestellen und am Arbeitsort</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Dichtes, zusammenhängendes, umweg- und hindernisfreies Fusswegnetz</li> <li>– Verbindet die Arbeitsschwerpunkte mit den angrenzenden Siedlungsgebieten</li> <li>– Sichere und direkte Verbindung zu den Freiräumen</li> <li>– Sichere Haltestellenerschliessung</li> </ul>

#### 4.4 Zielwerte MOCA-Indikatoren

Für die MOCA-Indikatoren sind sowohl qualitative Aussagen zur Zielrichtung als auch quantitative Aussagen über das Ausmass der angestrebten Veränderungen im Zeitverlauf zu machen. Die im AP 3 eingeführten Zielvorstellungen für 2030 werden mit dem AP 4 auf den Zeithorizont 2040 ausgerichtet und angepasst.

In den folgenden Abschnitten werden die Zielwerte der einzelnen Indikatoren dargestellt.

##### MOCA 1: Modal Split

Zielsetzung  
 MOCA 1

Mit dem Agglomerationsprogramm Solothurn werden im Bereich Verkehr bis 2040 zum einen verschiedene Verbesserungen auf MIV-Seite angestrebt (z.B. Kanalisierung des Verkehrs auf Hauptverkehrsachsen). Daneben sollen verschiedene Ausbauten und Optimierungen im Bereich ÖV vorgenommen werden (Attraktivierung der Bahnhöfe und Umsteigeorte, Netzverbesserungen, Busbevorzugung). Für den Fuss- und Veloverkehr soll zudem ein dichteres und sichereres Netz und genügend Abstellplätze angeboten werden. Im Bereich Siedlung soll die Entwicklung insbesondere innerhalb der bestehenden Siedlungsgebiete und an zentrumsnahen, gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen erfolgen. Gestützt auf diese Grundsätze wird bis 2040 eine Reduktion des MIV-Anteils avisiert.

Perimeter	MIV-Anteil an Tagesdistanz Ist-Wert (2015)	MIV-Anteil an Tagesdistanz Zielwert 2040	Differenz Zielwert – Ist-Wert
Agglomeration Solothurn	67.7 %	61 %	- 6.7 %

Tab. 29 Zielwert 2040 für den Anteil des motorisierten Individualverkehrs, gemessen an der Tagesdistanz, der Agglomeration Solothurn (Quelle Daten 2015: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015)

Externe Einflüsse

Für die Zielwertdefinition gilt zu beachten, dass der Modal-Split ein relativ träger Wert ist und zu einem grossen Teil durch Faktoren bestimmt wird, die mit dem Agglomerationsprogramm nicht oder nur beschränkt beeinflusst werden können (u.a. Treibstoffkosten, Fahrpreise). Der quantitative Zielwert kann dementsprechend nur grob und der Beitrag des AP kaum abgeschätzt werden.

##### MOCA 2: Unfälle

Zielsetzung  
 MOCA 2

Mit der steigenden Mobilität und der einhergehenden Zunahme der Verkehrsmenge ist auch mit einer steigenden Anzahl an Unfällen zu rechnen. Eine der Zielsetzungen des Agglomerationsprogramms ist es, die bekannten Unfallschwerpunkte konsequent zu entschärfen und die Sicherheit für den LV zu erhöhen. Aus diesem Grund muss das Ziel lauten, dass sich die Tendenz einer Abnahme von Unfällen, welche in den letzten Jahren festzustellen war (vgl. Kap. 2.3), in Zukunft fortsetzen wird. Bis 2040 wird eine weitere Reduktion der Unfälle gegenüber dem Stand 2017 avisiert.

Perimeter	Verunfallte/1'000 EW Ist-Wert (2017)	Verunfallte/1'000 EW Ziel-Wert (2040)	Differenz Zielwert – Ist-Wert
Agglomeration Solothurn	1,7	1,2	0,5

Tab. 30 Zielwert 2040 für die Anzahl Verunfallte pro 1000 Personen der Präsenzbevölkerung (d.h. der Summe der Einwohner und der Hälfte der Beschäftigten) in der Agglomeration Solothurn (ausser Nationalstrassennetz) (Quelle Daten 2017: ASTRA, Unfallstatistik 2017; BFS, STATPOP 2016; BFS, STATENT 2016).

Zielsetzung  
 MOCA 3

### MOCA 3: Anteil Einwohnende nach ÖV-Güteklassen

Die meisten unbebauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen weisen momentan eine ÖV-Güteklassen C oder D auf. Aufgrund der angestrebten Verbesserung des ÖV-Angebots und der gleichzeitigen Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen und an zentrumsnahen, gut erschlossenen Lagen ist grundsätzlich eine leichte Verbesserung der Erschliessung für die Einwohnenden zu erwarten. Zudem gilt es beim MOCA-Indikator 3 eine Lücke zu den anderen Agglomerationen zu schliessen (vgl. Kap. 2.3). Aus diesen Gründen wird bis 2040 eine Erhöhung des Anteils der Einwohnenden in den ÖV-Güteklassen A, B und C avisiert.

ÖV-Güteklasse	2017	2040	Differenz Zielwert – Ist-Wert
A	7.0 %	8.0 %	+ 1.0 %
B	7.9 %	12.0 %	+ 4.1 %
C	32.5 %	38.0 %	+ 5.5 %
D	36.2 %	28.0 %	– 8.2 %
Keine	16.4 %	13.0 %	– 3.4 %

Tab. 31 Zielwerte 2040 für den Anteil der Einwohnerinnen und Einwohner nach den ÖV-Güteklassen des Bundes in der Agglomeration Solothurn (Quelle Daten 2017: BFS, STATPOP 2016; HAFAS-Fahrplan 2016/2017).

Zielsetzung  
 MOCA 4

### MOCA 4: Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen

Die unüberbauten Bauzonen für Mischnutzungen liegen vorwiegend in der Güteklasse C. Hingegen ist die Mehrheit der unüberbauten Bauzonen für Industrie und Gewerbe momentan nicht sehr gut erschlossen (D und weniger). Die künftige Entwicklung der Beschäftigten soll vorwiegend im inneren und äusseren Kernraum erfolgen. Zum Beispiel sollen die gut erschlossenen Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete in den nächsten Jahren entwickelt werden. Nach Möglichkeit soll – mindestens für dienstleistungsorientierte Standorte – die ÖV-Erschliessung verbessert werden. An MIV-orientierten Standorten ist der Fokus (auch) auf eine gute und direkte Anbindung an das übergeordnete Strassennetz zu richten.

Bis 2040 wird eine leichte Erhöhung des Anteils Beschäftigte in den ÖV-Güteklassen A, B und C und eine Verringerung der Beschäftigten in der ÖV-Güteklasse D und ausserhalb der ÖV-Güteklassen angestrebt:

ÖV-Güteklasse	2017	2040	Differenz Zielwert – Ist-Wert
A	25.7 %	28.0 %	+ 2.3 %
B	17.3 %	20.0 %	+ 2.7 %
C	24.0 %	27.0 %	+ 3.0 %
D	19.4 %	15.0 %	– 4.4 %
Keine	13.7 %	10.0 %	– 3.7 %

Tab. 32 Zielwerte 2040 für den Anteil der Beschäftigten nach den ÖV-Güteklassen des Bundes in der Agglomeration Solothurn (Quelle Daten 2017: BFS, STATENT 2016; HAFAS-Fahrplan 2016/2017).

### MOCA 5: Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen

Die vorhandenen Nutzungsreserven an zentrumsnahen, gut erschlossenen Lagen sollen in den kommenden Jahren mobilisiert werden. Insbesondere die vorgesehenen Umstrukturierungen und Verdichtungen werden wesentlich zu einer dichteren Nutzung und folglich höheren Raumnutzerdichte, insbesondere in den inneren und äusseren Kernräumen, beitragen.

Quantitative Zielsetzung kantonale Berechnung

Bis 2040 wird eine Erhöhung der Raumnutzerdichte (Einwohnende/Beschäftigte pro ha) um ca. 15 Prozent angestrebt.

Perimeter	Ist-Wert (2020)	Ziel-Wert (2040)	Differenz Zielwert – Ist-Wert
Innerer Kernraum	121	130	+ 9
Äusserer Kernraum	69	80	+ 11
Gebiete ausserhalb Kernräume	44	50	+ 6

Tab. 33 Zielwert 2040 für die Anzahl Einwohnende und Beschäftigte (VZÄ) pro ha überbaute Bauzonen (entspricht der Raumnutzerdichte) (Quelle Daten 2020: ARP).

Zielsetzung MOCA 5

Für den MOCA-Indikator 5 strebt die Agglomeration Solothurn ein ambitioniertes Ziel von 70 EW/AP pro ha Wohn-, Misch- und Zentrumszone im Jahr 2040 an.

	Ist-Wert (2017)	Ziel-Wert (2040)	Differenz Zielwert – Ist-Wert
Agglomeration Solothurn	60.5	70.0	+ 9.5

Tab. 34 Zielwert 2040 für die Anzahl Einwohner/-innen und Beschäftigten (in VZÄ) pro Hektare der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen in der Agglomeration Solothurn (Quelle Daten 2017: Bauzonenstatistik Schweiz 2017; BFS, STATPOP 2016; BFS, STATENT 2016).

## 5. Handlungsbedarf

Im folgenden Kapitel werden die Stärken sowie die festgestellten Schwachstellen aus der Ist-/Trend-Analyse erläutert und der daraus abgeleitete Handlungsbedarf zusammengefasst. Am Schluss jedes Unterkapitels werden die Schwächen und der Handlungsbedarf in einer Tabelle nochmals übersichtlich dargestellt und den Zielen des Zukunftsbilds gegenübergestellt.

Generationen-  
kohärenz

Infolge der Überarbeitung des Zukunftsbilds im AP 4 wird der Beschrieb des Handlungsbedarfs umfassend erneuert. Verschiedene festgestellte Schwachstellen aus der 3. Generation verbleiben, da diese sich noch in der Umsetzung befinden und die Wirkung sich noch nicht entfalten konnte. Dieser planerisch bereits «erledigte» Handlungsbedarf wurde im Folgenden vom noch nicht gelösten, also noch «offenen» Handlungsbedarf textlich und kartografisch abgegrenzt.

### 5.1 Siedlung

#### 5.1.1 Stärken

Lage und An-  
bindung ins  
Städtenetz

Die Agglomeration Solothurn liegt eingebettet am Jurasüdfuss an der Schnittstelle zwischen Jura und Mittelland. Die Agglomeration befindet sich an sehr zentraler Lage im Schweizer Mittelland und verfügt über eine gute Anbindung an das Schienen- und Strassennetz, welches Solothurn mit den Städten entlang des Jurasüdfusses und mit den Ballungszentren des Mittellandes verbindet.

Arbeits-, Bil-  
dungs-, Sport- und  
Kulturangebot

Aus regionaler Sicht besteht ein breites Dienstleistungs- und Arbeitsangebot. Eine starke Rolle nimmt der Dienstleistungssektor ein, wobei auch die industrielle Produktion weiterhin eine bedeutende Rolle innehat und in den letzten Jahren teilweise nach längerem Rückgang auch wieder gestärkt werden konnte (z.B. Biogen Attisholz Süd, Ypsomed). Weitere wichtige Branchen sind Handel und Gewerbe.

Als Hauptort des Kantons verfügt die Stadt Solothurn mit ihren Nachbargemeinden über ein breites Angebot an zentralen Funktionen für ihr Umfeld. Darunter fallen ein breites Aus- und Weiterbildungsangebot (Berufsschulen, Pädagogische Hochschule, Bildungszentrum Gesundheit und Soziales), diverse öffentlichen Dienste (öffentliche Verwaltung, Gesundheits- und Sozialwesen) und ein weitreichendes Freizeit-, Sport- und Kulturangebot mit verschiedenen Institutionen (Stadttheater, Kulturfabrik Kofmehl, Schloss Waldegg, Kunstmuseum Solothurn) und regional und überregional bekannten Veranstaltungen wie beispielsweise die Solothurner Filmtage.

Trotz grundsätzlich breitem Angebot besteht in der Region teilweise ein Defizit an Sportinfrastrukturen. Auf regionaler Ebene ist deshalb unter der Federführung der espaceSOLOTHURN derzeit ein Sportanlagenkonzept in Entwicklung, um das Defizit mittels gemeindeübergreifender Infrastrukturplanung zu beheben.

Vielfältige Siedlungsstruktur

Die historische Altstadt Solothurn stellt mit ihren kulturhistorisch und städtebaulich wertvollen Bauten ein Anziehungspunkt von überregionaler Bedeutung dar. Die gesamte Altstadt inklusive Landhausquai wird seit 2006 als attraktive Begegnungszone ausgewiesen. Neben den urbanen Siedlungsstrukturen in der Altstadt und den angrenzenden Quartieren sind die äusseren Quartiere Solothurns und grosse Teile der umliegenden Agglomerationsgemeinden lockerer bebaut. Dörfliche und stark durchgrünte Siedlungsstrukturen prägen die gesamte Agglomeration und bieten attraktiven Wohnraum mit nahegelegenen Naherholungsgebieten. Die städtischen und ländlichen Siedlungsstrukturen mit ihren verschiedenen Bebauungs- oder Siedlungstypologien decken somit vielfältige Bedürfnisse bezüglich Wohnen und Arbeiten ab. Um die Siedlungsqualität und -struktur in den Ortszentren und an verkehrsgünstigen Lagen noch attraktiver zu gestalten, ergeben sich für die Agglomeration Solothurn vor allem durch die Umstrukturierung und Verdichtung von Arealen einzigartige Chancen. Die beiden Industriebrachen in Attisholz Nord und Biberist Papieri-Areal können als Chance verstanden werden, zu hochwertigem Wohn-, Arbeits- und Erholungsraum bei gleichzeitiger Wahrung der klaren Identität entwickelt zu werden.

Gebiete mit Entwicklungspotenzial

Die Agglomeration Solothurn verfügt über relativ grosse unbebaute Bauzonen und Potenziale zur Verdichtung und Umstrukturierung. Ein grosser Teil dieser Areale liegt in den Kernräumen der Agglomeration an verkehrsgünstigen Standorten. Obschon die Siedlungsgebiete ausserhalb der Kernräume ebenfalls über bedeutende Flächen an unbebauten Bauzonen verfügen, besteht kein zwingender Handlungsbedarf zur Umverteilung dieser Bauzonen. Die Gemeinden im Kernraum verfügen über ausreichend grosse unbebaute, unternutzte oder brach liegende Areale, mit denen das prognostizierte Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum der nächsten 20 Jahre aufgefangen werden kann.

### 5.1.2 Schwächen und Handlungsbedarf

Siedlungsentwicklung in die Fläche

Die Agglomeration verfügt, insbesondere auch in den eher peripher gelegenen und weniger gut ÖV-erschlossenen Gebieten ausserhalb der Kernräume, über relativ umfangreiche Flächen an unbebauten Bauzonen. Ohne Gegenmassnahmen, also ohne eine Lenkung und konsequente Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr kann davon ausgegangen werden, dass sich negative Trends der Siedlungsentwicklung wie das Wachstum in die Fläche und somit die Ausdehnung des Siedlungsgebiets fortsetzen. Da gemäss kantonalem Richtplan keine weitere Ausdehnung der Bauzonenfläche vorgesehen war und die Entwicklung an gut erschlossenen Lagen gefördert wird, ist zuletzt eine Abschwächung dieser Trends zu beobachten. Die teilweise mangelnde Verfügbarkeit von

Wohnbauflächen an zentraler Lage steht dem Ziel einer Entwicklung «am richtigen Ort» entgegen. Angesichts der Trends gilt es, den Wohn- und Arbeitsflächenbedarf möglichst platzsparend und insbesondere an den richtigen Orten zu befriedigen. Deshalb soll der im kantonalen Richtplan, der kantonalen Siedlungsstrategie und in den AP 2 und AP 3 festgehaltene Planungsgrundsatz, Innenentwicklung im bestehenden Siedlungsgebiet vor einer Siedlungserweiterung zu fördern, weiterhin konsequent umgesetzt werden: So sind in den noch anstehenden Ortsplanungsrevisionen der Gemeinden mit bedeutenden Bauzonenreserven grössere unbebaute Bauzonen zu überprüfen und bei fehlendem Bedarf zu verlegen oder aus-zuzonen. Die bestehenden Reservezonen sind zudem auf ihre Lage und Grösse zu prüfen und allenfalls der Landwirtschaftszone zuzuweisen. Des Weiteren sind in Gemeinden mit unterdurchschnittlicher Dichte Massnahmen zur dichteren Nutzung der Bauzonen zu prüfen. Diese bereits in die Wege geleiteten Massnahmen sollen mit Massnahmen im AP 4 zusätzlich unterstützt werden.

Entwicklung an weniger geeigneten Lagen

Ein zu grosses Angebot an ungünstig gelegenen (Wohnbau)Flächen an peripheren Lagen ausserhalb der Kernräume und an Siedlungsrändern hat in der Vergangenheit dazu geführt, dass das Bevölkerungswachstum teilweise an verkehrsun günstigen Lagen stattfand. Um auf diese Herausforderung zu reagieren, sind Flächen mit guter Anbindung an das ÖV-, Fuss- und Velovekehrsnetz zu identifizieren, planerisch zu sichern und zu mobilisieren. Es ist eine gemeindeüberschreitende Entwicklung zu fördern und die verschiedenen Entwicklungsschwerpunkte sind ihrem Potenzial entsprechend und in Abstimmung mit der Verkehrsentwicklung zu priorisieren. Für eine Entwicklung prinzipiell geeignete, aber derzeit noch mangelhaft erschlossene Areale (z.B. Attisholz) Nord sind unter gleichzeitiger Verbesserung der Erschliessung für den ÖV und LV zu entwickeln.

Risiken in Gebieten mit hohem Entwicklungspotenzial

Neben den im kantonalen Richtplan bezeichneten wirtschaftlichen Entwicklungsgebieten weisen weitere Gebiete der Agglomeration grosse Entwicklungspotenziale auf. Dazu gehören beispielsweise die eher zu grossen unbebauten oder brach liegenden Arbeitszonen in den Kernräumen. Ohne Lenkung und das Ergreifen von gemeindeübergreifenden Massnahmen besteht das Risiko von unerwünschten Entwicklungen und unerwünschten verkehrlichen Auswirkungen. Es sind Strategien auszuarbeiten, welche die Entwicklung dieser Areale in die gewünschte Richtung lenken und die gesamtverkehrliche Wirkung im Raum der Agglomeration Solothurn betrachten.

ungenügende Dichte an gut erschlossenen Lagen

Teile der in der Regel gut erschlossenen, zentrumsnahen inneren und äusseren Kernräume weisen zu geringe Raumnutzerdichten auf. Gebiete mit eher zu tiefen Dichten befinden sich zum Beispiel rund um die Ortszentren von Biberist und Zuchwil, aber auch entlang von Hauptverkehrsachsen wie in Derendingen. Die Agglomeration Solothurn verfügt zudem über brach liegende oder teilweise leer stehende Fabrikareale an gut erschlos-

senen Lagen. Mit der etappenweisen Umnutzung und der Festlegung von Mindestmassen wird die Dichte auf solchen Flächen signifikant erhöht und ein Beitrag an die Siedlungsentwicklung nach innen geleistet.

teilweise mangelhafte Siedlungsqualität

Im Siedlungsgebiet weist gerade das Westbahnhofquartier eine derzeit noch unterdurchschnittliche Siedlungsqualität und Anbindung an die umliegenden Quartiere und das Stadtzentrum auf. Auch Gebiete rund um den Hauptbahnhof Solothurn (städtebauliche Struktur des Südseite des Hauptbahnhofs und deren Fuss- und Veloverkehrsverbindungen) oder um die Ortskerne und entlang der Hauptverkehrsachsen in Gemeinden des äusseren Kernraums (z.B. Biberist, Derendingen und Bellach) verfügen über Optimierungspotenzial bezüglich Siedlungs- und Aufenthaltsqualität. Das Schaffen von erkennbaren Ortszentren, spürbarer Identität und einem Bevölkerungs- und Nutzungsmix bleibt eine Herausforderung. Aufgrund der im AP 3 definierten Massnahme zur Siedlungsqualität wurde bei der Umsetzung von Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebieten auf kommunaler Ebene besonders auf die Verbesserung der Siedlungsqualität fokussiert. Auch weiterhin ist bei der zukünftigen Entwicklung von grösseren Gebieten und Arealen die Siedlungsqualität sowohl in den neu entwickelten als auch bestehenden Siedlungsgebieten zu erhöhen. Entlang stark belasteter Hauptverkehrsachsen ist eine Verbesserung der (Wohn-)Umfeldqualität anzustreben.

teilweise mangelhafte Aufenthaltsqualität

Als Teil der Siedlungsqualität kommt der Aufenthaltsqualität eine wichtige Bedeutung zu. Ausreichende und attraktive Aussen-, Frei- und Grünräume für Bewegung und Begegnung sind wichtig für die Qualität der Siedlung. Eine teilweise mangelhafte Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum lässt sich im Westen von Solothurn Richtung Bellach, aber auch stellenweise in Naherholungsgebieten wie Parks oder Grünräumen (Aare ausserhalb Solothurn, Emme in Biberist und in Langendorf) feststellen. Gerade ältere Quartiere und Überbauungen in diversen Gemeinden weisen mangelhaft gestaltete Aussen- und Strassenräume auf.

Die Agglomeration besitzt eine Vielzahl an bestehenden oder potenziellen Frei- und Grünräumen mit teilweise ungenutztem Entwicklungspotenzial im Bereich der Gestaltung und Freizeit- und Naherholungsmöglichkeiten. Es gilt, dieses Potenzial zu aktivieren. Bei der Sanierung und Nachverdichtung bestehender Überbauungen und bei neuen Überbauungen ist ein besonderes Augenmerk auf die Aussenraumgestaltung zu richten. Ein gelungenes Beispiel dafür ist der erst kürzlich fertiggestellte Uferpark in Attisholz.

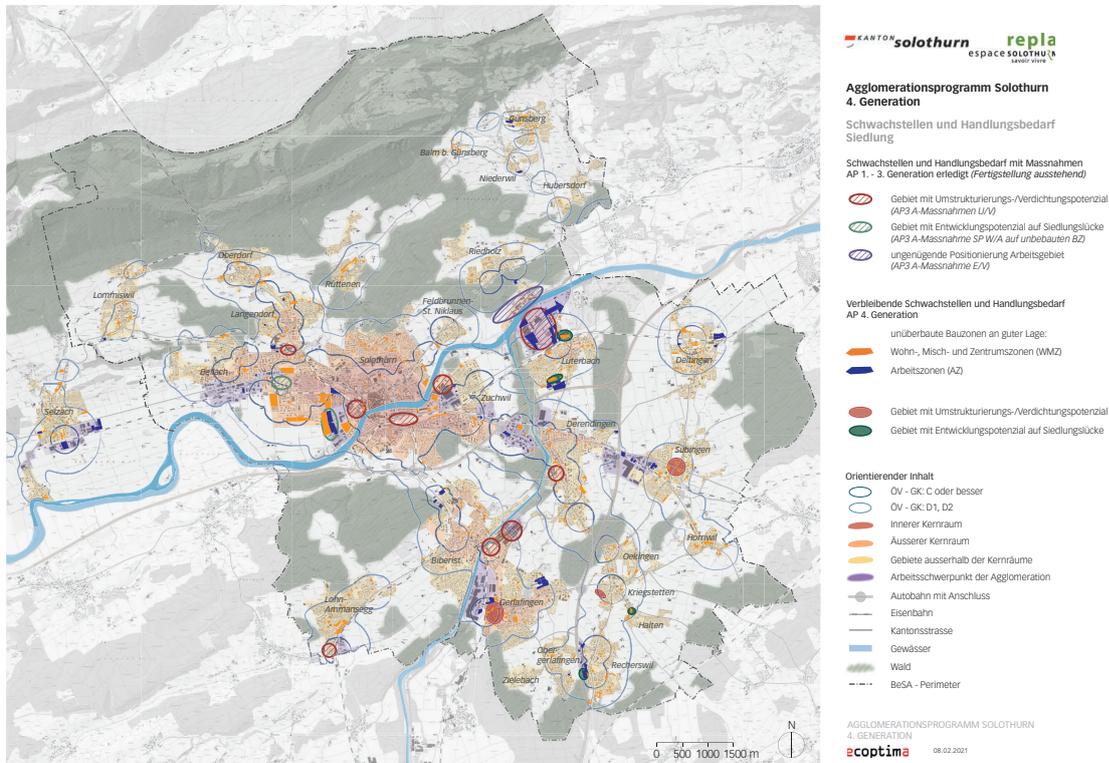


Abb. 43 Mit Massnahmen der AP 1 bis 3 erledigte sowie verbleibende Schwachstellen und Handlungsbedarf Siedlung der Agglomeration Solothurn

Schwäche	Zukunftsbild	erledigter Handlungsbedarf	verbleibender Handlungsbedarf
Siedlungsentwicklung in die Fläche	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Kompakte urbane Siedlungskörper mit hoher Dichte im inneren Kernraum</li> <li>– Kompakte städtische Siedlungen mittlerer Dichte im äusseren Kernraum</li> <li>– Dichte Arbeitsgebiete mit direkten MIV- und ÖV-Verbindungen in der Agglomeration</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Siedlungsentwicklung nach innen im Rahmen von OP-Revisionen (Bellach, Deitingen), des SOBAT-Tools und der Broschüre «SEin – Leitfaden für die Gemeinden» gefördert</li> <li>– Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete im Kernraum der Agglomeration bezeichnet (AP 1-3)</li> <li>– Realisierung der Entwicklungsgebiete Wohnen (Riverside, Schöngrün) und Arbeiten (Areal Schölller, Wissensteinfeld/Fadacker) gefördert</li> <li>– Bei OP-Revisionen bestehenden Reservezonen auf Lage und Grösse, ggf. Verlegung oder Auszonung geprüft</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Siedlungsentwicklung nach innen statt aussen lenken</li> <li>– Aufhebung Reservezonen, SEin mittels OP-Revisionen</li> <li>– An geeigneten Lagen weitere Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete bezeichnen und aktiv unterstützen</li> <li>– Entwicklungsschwerpunkte mit hohem (Arbeitsplatz-) Potenzial bezeichnen</li> </ul>

Schwäche	Zukunftsbild	erledigter Handlungsbedarf	verbleibender Handlungsbedarf
starke Bevölkerungsentwicklung an ungeeigneten Lagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Qualitätsvolle, urbane bis städtische Siedlungen mit hoher bis mittlerer Dichte entlang der Hauptverkehrsachsen mit guten ÖV- und LV-Verbindungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete bezeichnet (z.B. Attisholz Nord, Hauptbahnhof / Westbahnhof Solothurn), realisiert (z.B. Schöngrün) und deren Entwicklung priorisiert</li> <li>– Aktive Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete im Prozess unterstützt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Siedlungsentwicklung nach innen statt aussen lenken</li> <li>– Unüberbaute Bauzonen der Bebauung zuführen</li> <li>– Ortsbauliche / Siedlungsqualität erhöhen / sichern</li> </ul>
Ungenügende Dichte an gut erschlossenen Lagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Differenzierung von Raumtypen</li> <li>– Qualitätsvolle und urbane Siedlungen mittlerer bis hoher Dichte in den Kernräumen</li> <li>– Nutzungsdurchmischte Stadtteile und Quartiere</li> <li>– Durchmischte Bebauungstypologien und qualitätsvolle Bebauungsstrukturen</li> <li>– Punktuell verdichtete, behutsam weiterentwickelte Ortskerne</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Leitfaden «Siedlungsentwicklung nach innen» publiziert</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– An geeigneten Lagen Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete bezeichnen</li> <li>– Siedlungsentwicklung auf Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete konzentrieren</li> <li>– Nutzungsdichte weiter erhöhen</li> </ul>
Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume teilweise mangelhaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Gut erreichbares Angebot an qualitativ hochwertigen öffentlichen Räumen</li> <li>– Dichtes Netz an vielseitig gestalteten Frei-, Grün- und Begegnungsräumen im urbanen Raum</li> <li>– Gut zugängliche siedlungsnaher Erholungsgebiete</li> <li>– Breites Spektrum an Versorgungs- und Dienstleistungsangeboten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Aufwertungsmassnahmen für Frei- und Strassenräume umgesetzt (z.B. flächendeckend Tempo 30 in div. Gemeinden, Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf Ortsdurchfahrten in Biberist, Derendingen)</li> <li>– Qualitätsvolle Ortskernerneuerung im Rahmen der OP-Revisionen vorangetrieben</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Frei-, Grün- und Begegnungsräume im inneren und äusseren Kernraum bereitstellen</li> <li>– Ortskernerneuerung mit hoher Nutzungs- und Gestaltungsqualität vorantreiben</li> <li>– Frei- und Strassenräume aufwerten</li> <li>– Ortsdurchfahrten siedlungsverträglicher gestalten</li> </ul>

Schwäche	Zukunftsbild	erledigter Handlungsbedarf	verbleibender Handlungsbedarf
Teilweise ungenügende Siedlungsqualität	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Qualitätsvolle, urbane bis städtische Siedlungen mit hoher bis mittlerer Dichte entlang der Hauptverkehrsachsen mit guten ÖV- und LV-Verbindungen</li> <li>– Nutzungsdurchmischte Orts- und Quartierzentren mit siedlungsverträglichem Verkehr</li> <li>– Attraktive Wohngebiete mit Ausrichtung auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr</li> <li>– Verkehrsberuhigte Wohngebiete mit Ausrichtung auf ÖV und LV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Leitfaden «Siedlungsentwicklung nach innen»</li> <li>– Räumliche Leitbilder als Element von OP-Revisionen eingefordert</li> <li>– Diverse Areale mit Sondernutzungsplanpflicht auf Stufe Nutzungsplanung belegt</li> <li>– Kulturelles Erbe wie historische Industriegebäude mit hohem Identifikationspotenzial in Entwicklungsgebieten Schöngrün, Attisholz Nord/Süd und Biberist in Wert gesetzt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Weitere Massnahmen zur Erhöhung und besseren Verständnis der Siedlungsqualität ergreifen</li> <li>– Ortsbauliche / Siedlungsqualität erhöhen</li> <li>– Schützenswerte Ortsbildern und identitätsstiftenden Einzelobjekten erhalten</li> </ul>

Tab. 35 Handlungsbedarf Siedlung, hergeleitet aus dem Zukunftsbild und den festgestellten Schwächen

## 5.2 Landschaft

### 5.2.1 Stärken

Engmaschig verbundene Landschaften

Die Agglomeration Solothurn liegt eingebettet in die vielfältigen Landschaftsräume der Hügel- und Berglandschaft des Jurabogens im Norden bis hin zur Flusslandschaft der Aare und Emme und der sanften acker- und futterbaugeprägten Hügel des Mittellandes. Die beiden grossen Fließgewässer Aare und Emme mit ihren Uferbestockungen prägen als wichtige Landschaftselemente das grüne Erscheinungsbild der Agglomeration im Kernraum. Die Flusslandschaft verbindet über verschiedene Wälder, Grüninseln und -korridore die charakteristische Kulturlandschaft mit den Jurahöhen und der typischen Juravegetation auf dem Weissenstein. Die Vielfältigkeit der Naturräume und Kulturlandschaft wird als Standortvorteil wahrgenommen, fördert die Verbundenheit mit der Agglomeration Solothurn und erfüllen unterschiedliche Erholungsbedürfnisse. Die Sicherung der wertvollen Landschaftselemente in ihrer heutigen Qualität und deren Aufwertung trägt zur ökologischen Vernetzung und Förderung der regionaltypischen Artenvielfalt bei.

Attraktive Frei- und Grünräume für Naherholung und Freizeit

Eine wichtige Bedeutung nehmen die siedlungsprägenden Frei- und Grünräume für das Wohlbefinden der Bevölkerung ein. Die Aare in der Stadt Solothurn und Attisholz sowie in die Emme in Biberist und Derendingen bilden neben den siedlungsnahen Wäldern attraktive Naherholungsgebiete. Der Weissenstein, Balmberg, Aareuferpark und die Verenaschlucht sind neben den regional bedeutenden Sport- und Freizeitanlagen (Golfplatz Wylihof Luterbach, Bootshafen/Campingplatz/Freibad Solothurn und Sportzentrum Zuchwil) bekannte, beliebte und gut besuchte Freizeit- und Naherholungsräume.

Landwirtschafts- und Schutzzonen

Weiter sind die Landwirtschafts- und Schutzzone Witi entlang der Aare zwischen Grenchen und Solothurn, der Bellacher Weiher sowie die Verenaschlucht einmalige Kultur- und Naturlandschaften, die der Bevölkerung als naturverträgliche Naherholungsgebiete dienen. Diesen Gebieten ist auch im Zusammenhang mit der Entwicklung Sorge zu tragen.

### 5.2.2 Schwächen und Handlungsbedarf

Druck auf Kulturland, mangelnde Qualität der Landschaftsräume

Das über die Jahre fortschreitende Siedlungswachstum in die Fläche hat den Druck auf das Kulturland, den Wald und die ökologisch wertvollen Lebensräume immer stärker erhöht und zusammen mit dem Verkehrswachstum die Qualität der Landschaftsräume belastet. Mancherorts fragmentierte Frei- und Grünräume können die Funktion der Vernetzung, aber auch der Naherholung in der Agglomeration nicht erfüllen. Die Einschränkungen gründen auf unterschiedlichen Ursachen wie Verkehrsinfrastrukturen, Siedlungen, fehlende Zugänge oder Verbauungen entlang der Gewässer. Dazu zählen vielerorts die Natur- und Kulturlandschaften generell, aber auch vereinzelt Uferabschnitte der Gewässer in Zuchwil, Luterbach/Attisholz oder Biberist. Das Bevölkerungswachstum konnte in den letzten Jahren vermehrt über eine Siedlungsentwicklung nach innen aufgefangen werden, womit auch der Druck auf die wertvollen Landwirtschaftsflächen etwas abnahm. Im Rahmen der Raum- und Verkehrsplanung gilt es, diese Bemühungen fortzusetzen. Mit geeigneten Instrumenten und Programmen sollen die wertvollen Natur- und Kulturlandschaften gesichert, ihr ökologisches Potenzial gefördert und mögliche Nutzungskonflikte zwischen Landwirtschaft und Naturschutz (z.B. Bellacher Weiher, Aareufer zw. Solothurn und Attisholz) reduziert werden.

Gefährdete ökologische Vielfalt

Grossräumig sind es die intensiv landwirtschaftlich genutzten Gebiete des Mittellands, kleinräumig die Natur resp. die Frei- und Grünflächen der Siedlungsgebiete, welche zum Teil strukturarme Räume und somit ökologische Defizite aufweisen. Fehlende naturnah belassene resp. gestaltete Gärten und Flächen mit vielfältigen Kleinstrukturen für Fauna und Flora verhindern jedoch eine ökologische Vernetzung der Lebensräume untereinander. Die Herausforderung besteht darin, die Frei- und Grünflächen im Siedlungsgebiet sowie extensiv bewirtschaftete Gebiete mit ungenutztem ökologischen Potenzial zu bezeichnen und als für die Biodiversität wertvolle Grünkorridore aufzuwerten. Die bisherigen Anstrengungen mit Vernetzungsprojekten sollen weitergeführt und verstärkt werden. Es gilt, Flussabschnitte und Bäche durch die Freihaltung und Renaturierung zu sichern und im Idealfall mit der Schaffung von naturnahen Erholungsräumen zu verbinden. Die Herausforderung besteht darin, die verschiedenen Einzelmassnahmen mit überkommunal abgestimmten Konzepten zu koordinieren und verbindlich umzusetzen.

Nutzungskonflikte Freizeit-/Naherholungsgebiete vs. Naturschutz

Mit zunehmendem Bevölkerungswachstum und Erholungs- und Freizeitbedürfnissen steigt der Nutzungsdruck auf die Natur, den Wald und Landschaft. Dies führt zu Konflikten zwischen Naturschutz und Freizeitbedürfnissen. Ein solcher Brennpunkt besteht entlang des Aareufers zwischen Solothurn und Attisholz im Herzen der Agglomeration. Seit den Revitalisie-

rungen an der Emme ist auch hier der Nutzungsdruck gestiegen und infolge dessen beispielsweise Littering verstärkt ein Problem. Die Herausforderung besteht darin, die unterschiedlichen Funktionen der Landschaft in den Planungen zu berücksichtigen und bei Bedarf Lenkungsmassnahmen zu ergreifen. Um die Problematik zu entschärfen, hat der Kanton in Zusammenarbeit mit der Stadt Solothurn, Zuchwil, Luterbach und Riedholz entlang der Aare bereits Landschafts- und Freiraumkonzepte ausgearbeitet und erste Massnahmen wie der Aareuferpark erfolgreich umgesetzt.

Ungenügender Zugang zu Freizeit- und Naherholungsgebieten

In der Agglomeration Solothurn fehlt es stellenweise an direkten und attraktiven Zugangswegen für den Fuss- und Veloverkehr zu den Natur- und Naherholungsräumen. Insbesondere entlang der Flussufer sind die Netze noch lückenhaft und weisen Handlungsbedarf auf. Zu den Schwachstellen zählt die unzureichende Verbindung über die Aare zwischen Solothurn West und dem Hunnenberg im Süden. Im Osten der Agglomeration verhindert die fehlende sichere und direkte Flussquerung über die Emme noch eine lückenlose Anbindung des Aareuferparks in Attisholz mit der Gemeinde Zuchwil und der Stadt Solothurn.

Isoliert liegende Frei- und Grünräume

Die Agglomeration verfügt über eine Vielzahl an Parks sowie Frei- und Grünräumen inner- und ausserhalb des Siedlungsgebiets. Die bestehenden siedlungsprägenden Frei- und Grünräume sind zu sichern, aus stadtkologischen und stadtklimatischen Gründen aufzuwerten und untereinander zu verknüpfen. Wo nötig sind neue Frei- und Grünräume zu schaffen.

Beeinträchtigungen durch verkehrliche Emissionen/Immissionen

Im Bereich Luft- und Lärmbelastung bestehen in unmittelbarer Nähe zu den Hauptverkehrsachsen Schwachstellen. Diese Beeinträchtigungen können insbesondere auf die Lufthygiene durch die Zunahme des Verkehrs während Stosszeiten noch verschärft werden. Eine hohe Immissionsbelastung steht der Absicht zur Siedlungsentwicklung nach innen bei gleichzeitiger Gewährleistung einer hohen Wohn-, Arbeits- und Aufenthaltsqualität gegenüber. Ein aus Sicht der Umwelt nachhaltiges Verkehrssystem minimiert die Belastungen von Mensch und Natur (Luft- und Lärmbelastung, aber auch Flächenverbrauch). Siedlungs- und Verkehrsplanung sind so abzustimmen, dass kurze Wege und flächensparende und energieeffiziente Mobilitätsformen ermöglicht werden. Gleichzeitig muss darauf geachtet werden, dass genügend Frei- und Grünräume sowie Durchlüftungskorridore erhalten bleiben oder geschaffen werden.

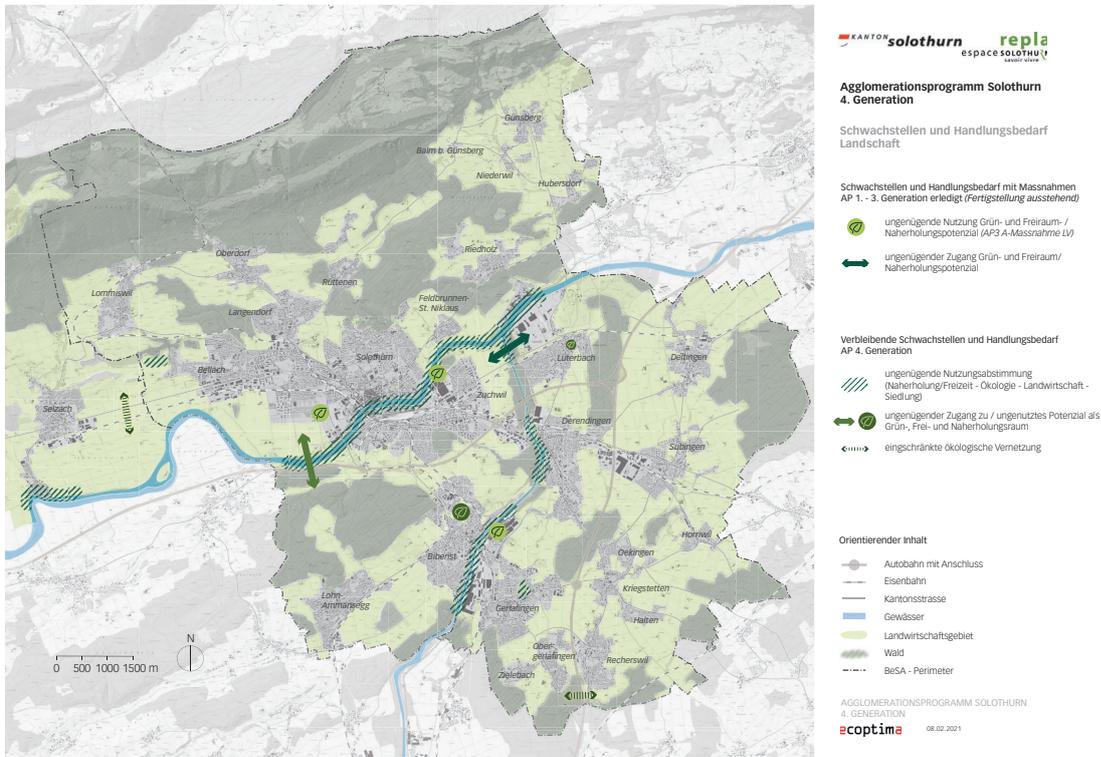


Abb. 44 Mit Massnahmen der AP 1 bis 3 erledigte sowie verbleibende Schwachstellen und Handlungsbedarfe Landschaft der Agglomeration Solothurn

Schwäche	Zukunftsbild	erledigter Handlungsbedarf	verbleibender Handlungsbedarf
Druck auf Kulturland / ökologisch wertvolle Lebensräume, mangelnde Qualität der Landschaftsräume	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Klar begrenzte Siedlungsgebiete mit hochwertig gestalteten Siedlungsrändern</li> <li>– direkt angrenzende und möglichst naturnahe Naherholungsgebiete mit hohem ökologischen Wert</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Siedlungstrenngürtel im kant. Richtplan festgelegt</li> <li>– Siedlungsausdehnung durch Ausrichtung auf die Siedlungsentwicklung nach innen begrenzt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Siedlungsentwicklung nach innen weiterhin konsequent umsetzen</li> <li>– Naherholung und Naturschutz von sensiblen Landschaften an der Aare/Emme mit geeigneten Instrumenten abstimmen</li> </ul>
Gefährdete ökologische Vielfalt	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Vielfältige, strukturreiche Landschaftsräume mit regionaltypischer Artenvielfalt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Förderung der Biodiversität und ökologischen Vernetzung durch Vernetzungsprojekte vorangetrieben (z.B. Leitfaden zur Förderung der Biodiversität im Siedlungsraum der Gemeinde Langendorf)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ökologisches Potenzial der Natur- und Kulturlandschaft, Frei- und Grünräume sichern und aufwerten</li> <li>– Ökologische Vernetzung und Biodiversität (z.B. Aare-/Emmeufer) weiter verbessern</li> </ul>

Schwäche	Zukunftsbild	erledigter Handlungsbedarf	verbleibender Handlungsbedarf
Nutzungskonflikte Freizeit-/Naherholungsgebiete vs. Naturschutz	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Gut aufeinander abgestimmte Festlegung der definierten primären Funktionen (Erholung/Freizeit/Naturschutz) mit entsprechender Besucherlenkung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Naherholungssuchende bei beliebten Freizeit- und Naherholungsgebieten mithilfe von Signalisation und Parkplätzen gelenkt (Schutzzone Witi, Weissenstein, Balmberg, Bellacher Weiher)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Überkommunale Abstimmung zw. Naherholung und Naturschutz mit Besucherlenkung und Signalisation weiter ausbauen (z.B. Aareufer Attisholz Nord, Emmenspitz)</li> </ul>
Ungenügender Zugang zu Freizeit- und Naherholungsgebieten	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Gut zugängliche und attraktive Freizeit- und Naherholungsgebiete</li> <li>– Direkte und sichere Erreichbarkeit durch ÖV, Fuss- und Veloverkehr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Prüfung, Ausbau und Schliessen von Netzlücken im Fuss- und Veloverkehrsnetz (Bellach - Solothurn) umgesetzt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Zugänge und Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr zu Freizeit- und Naherholungsgebieten, inbs. entlang der Aare und Emme, verbessern</li> </ul>
Isoliert liegende Frei- und Grünräume	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Gut vernetztes, dichtes städtisches und stadtnahes Frei- und Grünraumnetz</li> <li>– Hochwertig gestaltete, vielfältig nutzbare, grössere öffentlich zugängliche Grün- und Freiräume</li> <li>– Durchgängiges Freiraumnetz mit durchgrüntem Zwischenräumen und Durchlüftungskorridoren zur Eindämmung der Hitzebelastung der Bevölkerung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Siedlungsprägende Frei- und Grünräume bei Entwicklungsschwerpunkten gesichert (Solothurn Schöngrün, Weitblick; Attisholz; Zuchwil; Biberist)</li> <li>– Gestalterische Aufwertung der Aufenthaltsqualität von Strassenräumen und Ortsdurchfahrten umgesetzt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Integration und Vernetzung der Frei- und Grünräume aus ökologischer und stadtklimatischer Sicht verbessern, Lüftungskorridore erhalten oder erschaffen</li> <li>– Ansprüche an Gestaltung und Funktion der Frei- und Grünräume im Siedlungsraum definieren</li> </ul>
Beeinträchtigungen durch verkehrliche Emissionen/Immissionen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Kompakte Siedlungsentwicklung nach innen an Lagen mit guten Verkehrsinfrastrukturen und -anbindung an den ÖV</li> <li>– Nachhaltiges Verkehrssystem mit reduzierten mobilitätsbedingten Belastungen (kurze Wege, geringer Flächenverbrauch, Energieeffizienz)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– In Umsetzung befindliche T30-Zonen (siehe Kap. 2 und 3), Lärmsanierungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Flächensparende, emissionsarme und energieeffiziente Verkehrsmittel wie ÖV oder LV fördern</li> <li>– Strassenraum im Siedlungsgebiet attraktiv gestalten</li> <li>– Siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung gewährleisten</li> </ul>

Tab. 36 Handlungsbedarf Landschaft, hergeleitet aus dem Zukunftsbild und den festgestellten Schwächen

## 5.3 Verkehr

### 5.3.1 Stärken

Generelle Anbindung der Agglomeration	Die Agglomeration Solothurn verfügt über eine gute Einbettung ins Gesamtverkehrsnetz der Schweiz. Mit dem IC5 bestehen schnelle Bahnverbindungen nach Neuenburg, Lausanne und Genf, aber auch nach Zürich und St. Gallen. Nahegelegene Zentren wie Bern, Olten und Biel sind ohne Umzusteigen erreichbar. Per Strasse sind die Zentren Bern, Basel, Zürich und Luzern via Nationalstrassen A1 und A5 innerhalb einer Stunde erreichbar. Die Dichte attraktiver Veloverbindungen wird kontinuierlich erhöht, als Beispiel dafür kann die Wasseramtroute genannt werden. Die verkehrsgünstige Lage der Agglomeration ist ein zentraler Standortfaktor.
Öffentlicher Verkehr	Innerhalb der Agglomeration sorgt ein dichtes ÖV-Netz mit diversen Bahn-, Bus- und Postautolinien für kurze Wege. Kern des ÖV-Netzes bildet der Bahnhof Solothurn mit der Umsteigemöglichkeit auf das Fernverkehrsnetz. Weitere bedeutende Umsteigepunkte zwischen Bahn und Bus sind die Bahnhöfe Biberist RBS, Langendorf, Lohn, Solothurn Allmend und Solothurn Baseltor.
Motorisierter Individualverkehr	Durch die Nationalstrassen A1 und A5 ist die Agglomeration Solothurn mit dem übergeordneten Strassennetz erschlossen. Als Zubringer zu den Autobahnanschlüssen dienen Hauptverkehrsachsen, welche dadurch als Scharnier zwischen dem über- und dem nachgeordneten Strassennetz dienen. Mit der Westtangente besteht im Westen Solothurns eine Hauptverkehrsachse mit der Funktion als Autobahnzubringer, die mit der Eröffnung im Jahr 2008 das Zentrum Solothurns spürbar entlastet hat. Ein hierarchisches Strassennetz – Hauptverbindungs- bis zu Quartierstrassen – sorgt für die übergeordnete Erschliessung des Siedlungsgebiets.
Fuss- und Veloverkehr	Das Veloverkehrsnetz wurde in den letzten Jahren stark ausgebaut. Dank den Massnahmen sind die meisten Anziehungspunkte per Velo sicher und direkt erreichbar. Mit der Realisierung der Wasseramtsroute wurde auf der Achse Solothurn - Zuchwil - Derendingen - Subingen - Herzogenbuchsee eine attraktive Alternative zu MIV und ÖV geschaffen.
Kombinierte Mobilität	An den meisten der bedeutenden Umsteigepunkten des öffentlichen Verkehrs bestehen Angebote für Park + Ride sowie Bike + Ride mit hoher Nachfrage, d.h. guter Auslastung. Weitere Abstellplätze sind geplant, sei es als Ergänzung oder als moderne Neuanlage.
nachfrageseitige Mobilität	In mehreren Gemeinden wurde in den letzten Jahren eine Parkplatzbewirtschaftung eingeführt (Biberist, Deitingen, Feldbrunnen-St. Niklaus, Gerlafingen, Halten, Langendorf und Subingen). Damit werden die Mobilitätskosten verursachungsgerecht getragen. In der Stadt Solothurn wurde der Gemeindeversammlung im August 2020 ein neues Parkplatzreglement unterbreitet. Die Versammlung ist auf den Vorschlag nicht eingetreten.

Somit gilt bis auf weiteres weiterhin das Reglement aus dem Jahr 1984. An Standorten, an welchen der Parkplatzbedarf nicht bedarfsgerecht ausgeschieden wurde, wird eine Korrektur zu prüfen sein.

so!mobil und  
smart!city

Die Plattform so!mobil unterstützt die Sensibilisierung im Bereich Mobilitätsmanagement, etwa durch Veranstaltungen zur Information, des Austauschs oder der Promotion. Vor kurzem konnte das Projekt smart!city gestartet werden, das etwa Sharing-Angebote oder Smart Parking fördert. An diversen Standorten bestehen heute Sharing-Angebote, beispielsweise von Mobility.

### 5.3.2 Schwächen und Handlungsbedarf

Die Schwächen und der Handlungsbedarf des Verkehrs sind nach den Verkehrsmitteln ÖV, MIV und LV sowie der kombinierten Mobilität und der nachfrageseitigen Mobilität gegliedert. Die Inhalte sind analog zu den Kapiteln Siedlung und Landschaft jeweils tabellarisch zusammengefasst.

#### Öffentlicher Verkehr

Ungenügende ÖV-Erschliessung von Arbeitsschwerpunkten

Nicht alle Arbeitsschwerpunkte weisen eine adäquate Erschliessungsqualität auf. Dank Massnahmen zur Verdichtung und Erweiterung des ÖV-Netzes konnte die Erschliessung in einigen Arbeitsschwerpunkten verbessert werden oder es ist eine Verbesserung geplant. In den Gebieten Attisholz Nord/Süd in Riedholz resp. Luterbach sowie im Gebiet Wissensteinfeld/Fadacker in Derendingen resp. Subingen besteht situativ Verbesserungspotenzial bezüglich ÖV-Erschliessung. Zu beachten ist, dass einige Arbeitsschwerpunkte einen hohen Anteil an MIV-orientiertem Gewerbe wie Autogaragen, Möbelhäuser, Distribution aufweisen und eine ÖV-Verbesserung wegen des schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses an seine Grenzen stösst.

Bus-Behinderung, insb. während HVZ

Während der Hauptverkehrszeiten können Busse auf dicht befahrenen Strassen teilweise nicht zuverlässig verkehren und den Fahrplan einhalten. Deshalb wurden an verschiedenen Orten Buseigentrossierungen vorgenommen, so auf den Strassenabschnitten zwischen Solothurn und Derendingen (Luzernstrasse) sowie zwischen Solothurn und Biberist (Solothurnstrasse). Weiterer Bedarf für eine Eigentrossierung Bus besteht auf den Strassenabschnitten zwischen Gerlafingen und Biberist (Gerlafingenstrasse), im Zentrum von Zuchwil (Nord-Süd-Strasse) sowie zwischen Subingen und Derendingen (Luzernstrasse). Die Umsetzung erfolgt in den kommenden Jahren im Rahmen des Agglomerationsprogramms.

Kapazitätsengpässe ÖV bei stark ausgelasteten Linien

Zunehmende Pendlerströme sorgen für teilweise stark ausgelastete Bahn- und Buslinien (vgl. Kap. 3.4.2). Unter anderem aus diesem Grund wurden und werden auf der RBS-Strecke Solothurn-Bern verschiedene Doppelspurabschnitte gebaut und die ÖV-Takte während der Hauptverkehrszeit verdichtet. Handlungsbedarf besteht insbesondere auf der Linie 1 / Ast Recherswil, insbesondere im Abschnitt Solothurn – Derendingen, und auf der Linie 2 / Ast Gerlafingen.

Netzlücken Bus

Einige Teile des Siedlungsgebiets sind per ÖV mangelhaft erschlossen. Das Busnetz wurde und wird laufend erweitert und verbessert (z. B. Attisholz-express). Folgende Siedlungsgebiete sind mangelhaft per ÖV erschlossen:

- Biberist, Geisschachen
- Deitingen Süd
- Riedholz, Attisholz Nord
- Rüttenen, Oberrüttenen
- Derendingen/Subingen, Gebiet Wissensteinacker/Fadacker,
- Halten

Die Analyseergebnisse zeigen den grössten Handlungsbedarf in der Kernagglomeration Solothurn-Zuchwil, im Wasseramt (südöstlicher Sektor) und im Korridor Unterleberberg – Wasseramt – Gerlafingen. Um schnelle Busverbindungen in der tangentialen Erschliessung in der Agglomeration zu ermöglichen, wird demnächst die innere Tangentiallinie Wasseramt Attisholzstrasse – Luterbach – Derendingen – Biberist – Gerlafingen eingeführt. Dadurch soll die Vernetzung mit dem öffentlichen Verkehr gefördert werden.

ÖV-Haltepunkte genügen Ansprüchen nicht mehr (Gestaltung, Unterstand, BehiG)

Zahlreiche ÖV-Haltepunkte genügen den Anforderungen an die Gestaltung nicht mehr. Die Anforderungen sind nicht zuletzt durch das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) gestiegen (Barrierefreiheit). Verschiedenen Bahnhöfen (u.A. Lohn-Lüterkofen) und diverse Bushaltestellen wurden vor kurzem oder werden aktuell behindertengerecht gestaltet und aufgewertet. Die Umsetzungsfrist für die Realisierung der Anforderungen durch das BehiG dauert bis Ende 2023. Die Gestaltungsdefizite sollen in den nächsten Jahren sukzessiv behoben werden.

ungenügende Verknüpfung Bahn - Bus (Umsteigebeziehung)

Die Umsteigebeziehung Bahn-Bus soll an wichtigen ÖV-Haltepunkten verbessert werden. Mit neuen Verknüpfungen Bahn-Bus werden verschiedene Bahnstationen in der Agglomeration zu ÖV-Drehscheiben. Kurze, einfach erkennbare und direkte Wege bestehen zum Beispiel an den vor kurzem neu gebauten Bahnhöfen Biberist RBS, Solothurn Allmend und Bellach. Entwicklungspotential besteht zum Beispiel an den Bahnhöfen Solothurn Süd/RBS, Solothurn West, Gerlafingen, Biberist, Luterbach-Attisholz, Langendorf, Lohn-Lüterkofen, insbesondere was die Länge und die Lesbarkeit der Wegführung anbelangt.

Unfallrisiko bei Zugängen zu den ÖV-Haltepunkten

An ÖV-Haltepunkten, welche direkt an dicht befahrenen Strassen liegen, besteht zum Teil ein Unfallrisiko bei den Zugangswegen. Sicherer gestaltet wurden die Zugänge zu den ÖV-Haltepunkten beispielsweise an den Bahnhöfen Oberdorf BLS oder Lommiswil BLS. An weiteren Bahnstationen und gewissen Bushaltestellen besteht nach wie vor ein Sicherheitsdefizit, etwa durch eingeschränkte Sicht oder Hindernisse im Umfeld der Haltepunkte mit zum Teil kritischen Begegnungsfällen von Velofahrenden und zu Fuss Gehenden. Diese Mängel sollen in den kommenden Jahren behoben werden.

Schwäche	Zukunftsbild	erledigter Handlungsbedarf	verbleibender Handlungsbedarf
Ungenügende ÖV-Erschliessung von prioritären Entwicklungsgebieten	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Bahnlinien mit Haltestellen</li> <li>– Hauptverbindungen Bus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ausbau Bahnlinie Solothurn – Bern (auf Solothurner Streckenabschnitt grösstenteils erfolgt)</li> <li>– Verlängerung Bahnlinie asm Solothurn – Niederbipp nach Oensingen</li> <li>– Neuer Haltepunkt Solothurn Brühl Ost und Bellach</li> <li>– Expressverbindung Bahnhof Luterbach - Areal Attisholz Süd (Inbetriebnahme August 2020)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbesserung Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte Attisholz Nord (Riedholz) und Attisholz Süd (Luterbach) sowie Wissensteinfeld/Fadacker (Derendingen, Subingen)</li> </ul>
Bus-Behinderung, insb. während HVZ	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Hauptverbindungen Bus</li> <li>– Zuverlässiger strassengebundener ÖV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Eigentrassierungen Bus umgesetzt (Luzernstrasse in Zuchwil und Solothurnstrasse in Biberist)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Weitere Strecken mit Eigentrassierung in Gerlafingen und Subingen vorgesehen</li> <li>– Erhöhung Fahrplanstabilität Bus auf dicht befahrenen Strassenabschnitten</li> </ul>
Kapazitätsengpässe ÖV bei stark ausgelasteten Linien	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Bahnlinien mit Haltestellen</li> <li>– Hauptverbindungen Bus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ausbau RBS Solothurn - Bern</li> <li>– Verdichtung ÖV-Takte während HVZ (z. B. Linie 1)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verdichtung Linie 1 / Ast Recherswil und Linie 2 / Ast Gerlafingen</li> </ul>
Netzlücke Bus	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Gute Vernetzung mit dem Agglomerationszentrum Solothurn und weiteren Zentren</li> <li>– Hauptverbindungen Bus</li> <li>– Zuverlässiger strassengebundener ÖV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ausbau Busnetz (z. B. Attisholzexpress zur Erschliessung ESP Attisholz Süd)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbesserung der Erschliessung von Siedlungsgebieten mit marginaler oder keiner ÖV-Erschliessung</li> </ul>
ÖV-Haltepunkte genügen Ansprüchen nicht mehr (Gestaltung, Unterstand, BehiG)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Attraktive Umsteigebeziehungen an ÖV-Knotenpunkten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Aufwertung Bahnhöfe/Bus-haltestellen umgesetzt (Bhf. Lohn-Lüterkofen, div. Bushaltestellen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Gestaltungsdefizit bei Bus-haltestellen beheben (z. B. neue Tangentiallinie Riedholz-Gerlafingen)</li> </ul>
Aufwertung Bahnhöfe, ungenügende Verknüpfung Bahn - Bus (Umsteigebeziehung)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– ÖV-Drehscheiben ausbauen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Optimierte Umsteigebeziehungen (z. B. Biberist RBS, Solothurn Allmend, Bellach)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Gestaltungsdefizit aufgrund zu langer, zu wenig direkten oder schlecht lesbaren Umsteigebeziehungen beheben (z. B. HB Solothurn, Solothurn Westbahnhof, Luterbach-Attisholz, Langendorf)</li> </ul>
Unfallrisiko bei Zugängen zu den ÖV-Haltepunkten	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Sichere Haltestellenerschliessung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbesserungen der Zugänge zu den ÖV-Haltepunkten für Fussverkehr (z. B. Lommiswil BLS, Oberdorf BLS)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Sicherheitsdefizit bei Zugängen zu Haltepunkten beheben (z. B. Bahnhof Luterbach-Attisholz)</li> </ul>

### Motorisierter Individualverkehr

Strassenabschnitte mit Kapazitätsengpass	Gemäss Gesamtverkehrsmodell (GVM) Kanton SO werden diverse heute bereits stark belastete Strassen 2040 an ihre Kapazitätsgrenzen stossen (vgl. Kap. 3.4.3). Einige der Kapazitätsengpässe beziehen sich vor allem auf die Hauptverkehrszeit (vgl. Abb. 38). Die Westtangente in Solothurn sorgt seit ihrer Eröffnung im Jahre 2008 für partielle Entlastung des Stadtzentrums, weist aber in jüngerer Zeit bereits wieder eine sehr hohe Auslastung auf und ist deshalb heute ein Kapazitätsengpass. Der Kapazitätsengpass führt zu negativen Auswirkungen in Bellach (z. B. Ausweichverkehr oder Rückstau im Industrie- und Gewerbegebiet). Auf weiteren Kantonsstrassen besteht ein hohes Verkehrsaufkommen mit Kapazitätsengpässen, beispielsweise auf der Luzernstrasse im Bereich des Autobahnanschlusses Solothurn Ost in Zuchwil.
Knoten mit Kapazitätsengpass	Diverse Knoten sind sehr gut ausgelastet und stossen teilweise bereits heute oder in absehbarer Zukunft an ihre Kapazitätsgrenzen. Eine Lösung bieten Knotenoptimierungen, wie sie beispielsweise an der Bürenstrasse/Westtangente realisiert wurden oder mit der Umgestaltung des Kreuzplatzes in Derendingen zur Zeit realisiert werden. Weitere Knotenüberlastungen drohen an den Einfallsachsen nach Solothurn (z. B. Kreisel Bielstrasse/Grenchenstrasse in Solothurn).
Gestaltungsdefizit Ortsdurchfahrt	Für Gestaltungsdefizite von Ortsdurchfahrten (vgl. Abb. 45) können mehrere Gründe vorliegen. Einerseits belasten dicht befahrene Strassen Siedlungsgebiete (v. A. Wohn-, Misch- und Zentrumszonen) durch Lärm- und Luftimmissionen. Andererseits entstehen Konflikte um den verfügbaren Strassenraum zwischen dem MIV und Bussen sowie dem Fuss- und Veloverkehr. Mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten (u. A. Untere Steingrubenstrasse in Solothurn), Anpassung des Geschwindigkeitsregimes und Führung des Veloverkehrs auf sicheren Wegen abseits der Hauptstrassen wurde die Problematik bereits teilweise entschärft. Auf einigen Strassenabschnitten besteht die Problematik noch immer – gerade wenn Arbeitsplatzgebiete durch Wohn-, Misch- und Zentrumszonen erschlossen werden (z.B. in Bellach, Deitingen und Selzach).
Begegnungsfälle MIV / FVV mit Unfallrisiko	Bei der Minimierung der Anzahl im Strassenverkehr verunfallter Personen gilt im AP Solothurn ein Fokus den Begegnungsfällen MIV / LV (vgl. Abb. 45). Auf ausgewählten Kantonsstrassenabschnitten wurden bereits Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umgesetzt (z. B. Weissensteinstrasse in Langendorf, Luterbachstrasse in Zuchwil). Wirkungsvoll ist auch die Einführung einer flächendeckenden Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren. Diese haben bereits viele Gemeinden in der Agglomeration Solothurn eingeführt. Dennoch bleibt das Unfallrisiko an unübersichtlichen Stellen noch immer erhöht. Handlungsbedarf besteht insbesondere auf Strassenabschnitten mit Mischführung und signifikantem Geschwindigkeitsunterschied (ab Tempo 50) und bei Querungsmöglichkeiten für Fussgänger/-innen (z. B. im Zentrum von Bellach oder entlang der Bielstrasse in Solothurn). Viele Gemeinden in der Agglomeration Solothurn

haben die Einführung einer flächendeckenden Verkehrsberuhigung bereits vorgenommen, in einigen Gemeinden ist die Einführung von T30 in Quartieren noch ausstehend (vgl. Kap. 3.4.3).

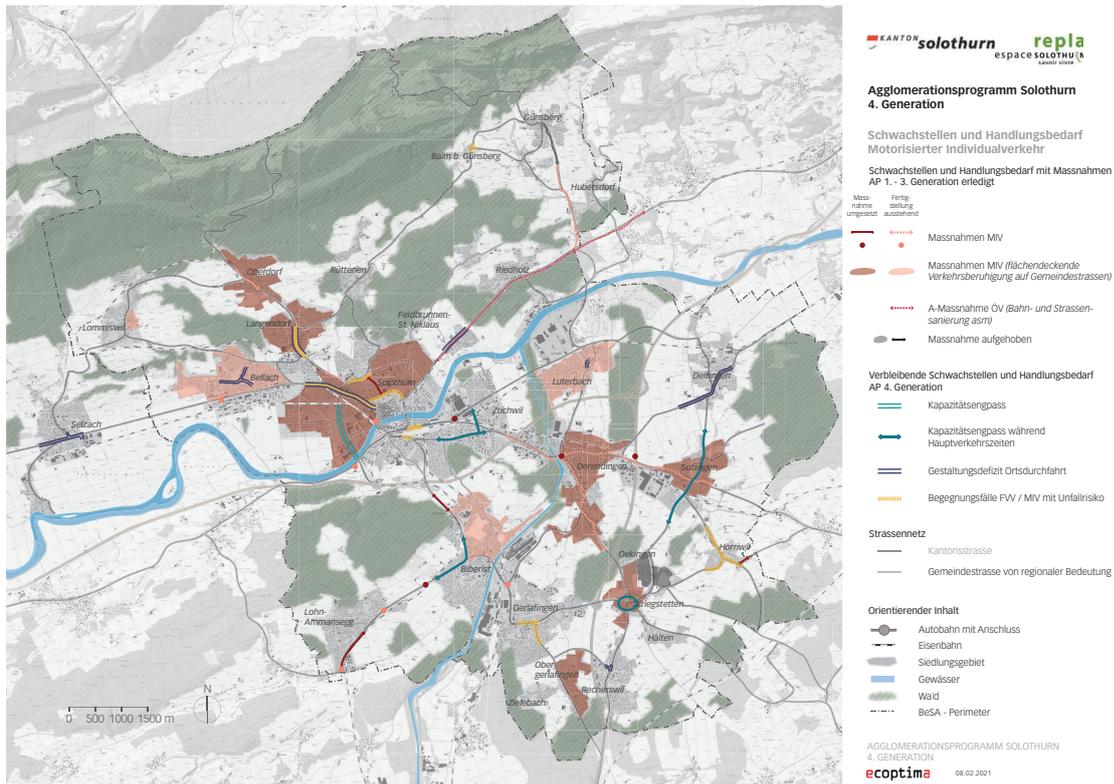


Abb. 45 Mit Massnahmen der AP 1 bis 3 erledigte sowie verbleibende Schwachstellen und Handlungsbedarf MIV (Eigene Darstellung, basierend auf Gemeindeumfrage vom Dezember 2019 und dem Umsetzungsreport des Agglomerationsprogramms).

Schwäche	Zukunftsbild	erledigter Handlungsbedarf	verbleibender Handlungsbedarf
Kapazitätsengpass Strassenabschnitte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hochleistungsstrassen mit guten Anschlüssen und ausreichender Kapazität</li> <li>- Verkehrslenkung und Dosierung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einführung Verkehrsmanagement (Verkehrsdosierung) beim Autobahnanschluss Solothurn Süd und der Luzernstrasse, Derendingen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entlastung von Strassenabschnitten mit bereits sehr hoher Auslastung (u. a. Luzernstrasse in Zuchwil), Kapazitätssteigerung Westtangente Solothurn</li> </ul>
Kapazitätsengpass Knoten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hochleistungsstrassen mit guten Anschlüssen und ausreichender Kapazität</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Knotenoptimierungen (z. B. Biberist Bürenstrasse/Zufahrt Westtangente, Sanierung Kreuzplatz Derendingen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entlastung überlasteter Knoten an Einfallsachsen nach Solothurn (Verbesserung Verkehrsqualität auf Westtangente Solothurn)</li> </ul>
Gestaltungsdefizit Ortsdurchfahrt	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aufgewertete Ortsdurchfahrten</li> <li>- Stadtverträglicher Verkehr</li> <li>- Verkehrsberuhigte Ortskerne und Wohngebiete</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf Ortsdurchfahrten (z. B. untere Steingrubenstrasse in Solothurn, Umgestaltung Hauptstrasse Derendingen)</li> <li>- Anpassungen Geschwindigkeitsregime und Aufenthaltsqualität (z. B. Berntorstrasse, Solothurn)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Immissionen durch Hauptverkehrsachsen mit hoher MIV-Belastung reduzieren</li> <li>- Erschliessung von grösseren Arbeitsplatzgebiete durch Wohn-, Misch oder Zentrumszonen</li> <li>- Aufwertung Ortsdurchfahrten Biberist und Oberdorf</li> </ul>
Begegnungsfälle mit Unfallrisiko MIV / LV	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sichere Hauptverkehrsachsen</li> <li>- Velokorridore / Velorouten</li> <li>- Verkehrsberuhigte Ortskerne und Wohngebiete</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhöhte Sicherheit auf Kantonsstrassen (z. B. in Langendorf entlang der Weissensteinstrasse, in Zuchwil entlang der Luterbachstrasse)</li> <li>- Flächendeckende Verkehrsberuhigung (z. B. Biberist, Derendingen, Obergerlafingen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhöhung der Verkehrssicherheit bei Quermöglichkeiten für Fussgänger/-innen (Obergerlafingenstr. / Schulhaus Oberfeld, Gerlafingen)</li> <li>- Einführung flächendeckender oder partieller Verkehrsberuhigung (noch ausstehend z. B. Bellach, Luterbach)</li> <li>- Entflechtung von Abschnitten mit Mischführung MIV - Veloverkehr und signifikantem Geschwindigkeitsunterschied (Sanierung Baselstrasse, Solothurn)</li> </ul>

Netzlücken Velo	<b>Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)</b> Damit das Velowegnetz einladend für eine breite Benutzergruppe ist, muss es durchgängig aus attraktiven und sicheren Wegen bestehen. Aus diesem Grund wurden auf Strassen mit geringer Belastung Ergänzungsrouten geschaffen (u. A. Ergänzungsroute bei Kriegsstettenstrasse in Gerlafingen). Ein Problem stellen Netzlücken dar, welche mangels Möglichkeiten zur Routenführung bestehen (z. B. Querung Nord-Süd bei Bahnhof Solothurn). Weitere bestehende Netzlücken sind der Abb. 46 zu entnehmen. Mit der erfolgten Anpassung des kantonalen Strassengesetzes wird ab 2021 die Grundlage geschaffen, dass Velowege von kantonalen Bedeutung auf Gemeindestrassen durch den Kanton geplant, gebaut und finanziert werden können. Damit wird der Ausbau wichtiger Achsen in der Agglomeration schneller erfolgen. Die entsprechenden Wege sind durch den Kanton zu bezeichnen.
Gestaltungsdefizit Velowege	Ein Gestaltungsdefizit besteht auf einem Veloweg, wenn er den gestalterischen Anforderungen an einen Veloweg nicht genügt (u. A. Sicherheit, Direktheit, keine Unterbrüche). In der Agglomeration wurden zur Behebung von Gestaltungsdefiziten Radstreifen, Velofurten oder Einfahrtbremsen umgesetzt (z. B. Weierrainstrasse in Riedholz oder Lerchenfeldstrasse in Gerlafingen). Dennoch bestehen auf Strassen entlang der Wunschlinien noch immer Gestaltungsdefizite (z. B. entlang der Deitingenstrasse zwischen Derendingen und Deitingen).
Gestaltungsdefizit Fusswege	Um den Zugang zum ÖV physisch zu erleichtern, sind sichere, hindernisfreie und direkte Zugänge zu Fuss notwendig. An gewissen Bushaltestellen in Gerlafingen wurden beispielsweise die Zugänge bereits verbessert (z. B. Haltestelle Fluryhof in Gerlafingen). An weiteren ÖV-Haltestellen besteht nach wie vor Handlungsbedarf (z.B. auf dem Abschnitt der Baselstrasse in Feldbrunnen - St. Niklaus).
Begegnungsfälle LV / MIV mit Unfallrisiko	In der Agglomeration Solothurn bestehen nach wie vor Unfallschwerpunkte (vgl. Kap. 3.4.4). Ergänzend zu den Ausführungen beim Handlungsbedarf MIV bilden von Seiten LV alternative Routenführungen entlang von Strassen mit geringem MIV eine Lösungsmöglichkeit, welche teilweise bereits umgesetzt wurde (z. B. Radweg parallel Bernstrasse zwischen Lohn-Ammannsegg und Biberist, neue Veloroute Nr. 802 Solothurn – äusseres Wasseramt) oder die Umsetzung geplant ist (z.B. Alternativroute nördlich Bielstrasse zwischen Bellach und Solothurn). Handlungsbedarf besteht weiterhin (vgl. Abschnitt Begegnungsfälle MIV/LV unter Handlungsbedarf MIV).

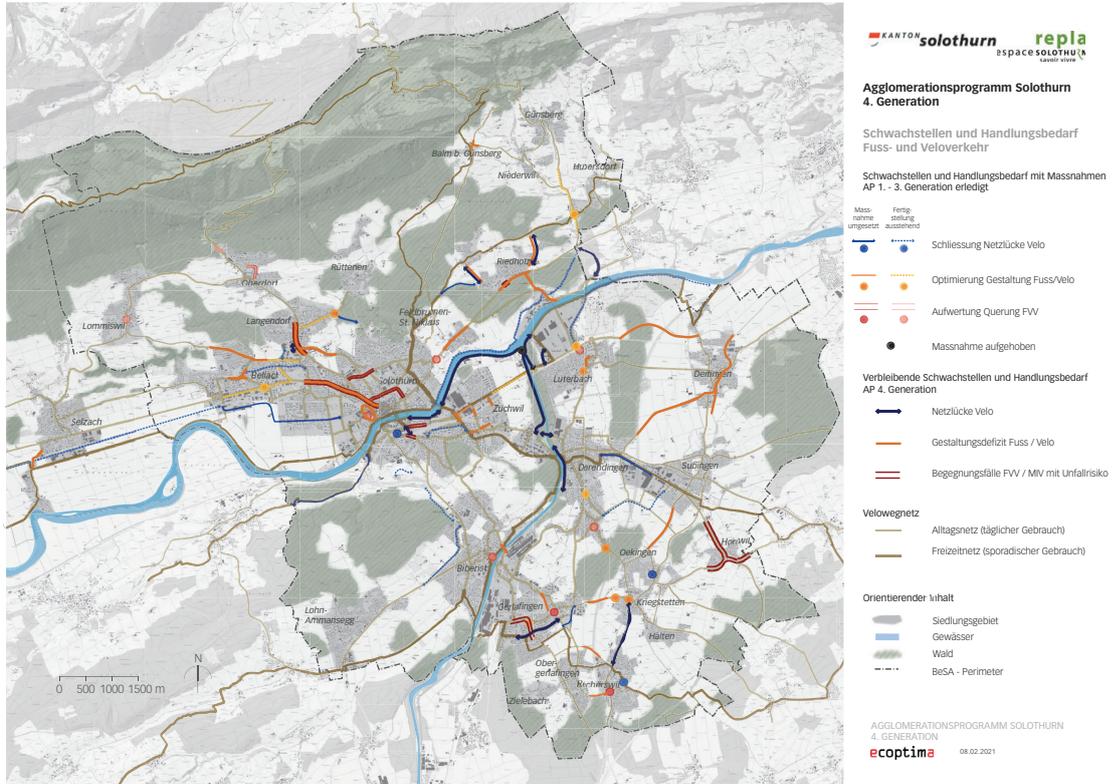


Abb. 46 Mit Massnahmen der AP 1 bis 3 erledigte sowie verbleibende Schwachstellen und Handlungsbedarf LV (Eigene Darstellung, basierend auf Gemeindeumfrage vom Dezember 2019 und dem Umsetzungsreport des Agglomerationsprogramms).

Schwäche	Zukunftsbild	erledigter Handlungsbedarf	verbleibender Handlungsbedarf
Netzlücken Velo	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Velokorridore / Velorouten</li> <li>– Dichtes Netz von direkten, sicheren und komfortablen Verbindungen für den Velo-Alltagsverkehr (Velokorridore)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ergänzungsrouten Velo auf Strassen mit geringer Belastung (u. a. Kriegsstettenstrasse in Gerlafingen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Alternative Wegführung zur Schliessung bestehender Netzlücken, welche mangels Möglichkeiten zur Routenführung bestehen (Nord-Süd-Querung HB Solothurn, Velokorridor Solothurn-Grenchen)</li> </ul>
Gestaltungsdefizit Velo	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Velokorridore / Velorouten</li> <li>– Sichere und möglichst von den Hauptstrassen abgesetzte Veloverbindungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Gestaltungsmaßnahmen Velo wie Radstreifen, Velofurt und Einfahrtbremsen entlang ausgewählter Routen umgesetzt (z. B. Weierrainstrasse in Riedholz)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Gestaltungsdefizite auf Strassen entlang Wunschlinien der Velonetzplanung beheben, wie z. B. entlang der Deitingenstrasse zwischen Derendingen und Deitingen</li> </ul>
Gestaltungsdefizit Fussverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Sichere und direkte Haltestellenschliessung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbesserte Zugänge zu den ÖV-Haltepunkten (u. a. in Gerlafingen beim Fluryhof)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbesserung der Übersichtlichkeit von Situationen</li> <li>– Sicherstellen der Hinderungsfreiheit wie z. B. auf dem Abschnitt der Baselstrasse in Feldbrunnen - St. Niklaus</li> </ul>
Begegnungsfälle MIV / LV mit Unfallrisiko	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Sichere und direkte Hauptverbindungsachsen</li> <li>– Sichere und möglichst von den Hauptstrassen abgesetzte Veloverbindungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <i>vgl. aktuelles Kap. 5.3.2, Handlungsbedarf MIV</i></li> <li>– Veloroutenführung entlang Strassen mit geringem MIV-Anteil</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <i>vgl. aktuelles Kap. 5.3.2, Handlungsbedarf MIV</i></li> </ul>

### Kombinierte Mobilität

- ungenügende Schnittstelle MIV / Bahn  
 Die Schnittstelle MIV / Bahn – sprich Park + Ride und Umstieg vom Auto auf die Bahn – funktioniert nur, wenn ausreichend Parkplätze vorhanden sind (vgl. Kap. 3.4.6) und die Perrons einfach und schnell erreichbar sind. Dies ist in der Agglomeration an den Bahnhöfen Lohn-Lüterkofen oder Solothurn HB beispielsweise der Fall. An den übrigen Bahnhöfen ist das P+R-Angebot geringer, da eine geringere Nachfrage besteht.
- ungenügende Schnittstelle FVV / Bahn  
 Im Gegensatz zum MIV benötigen Veloparkplätze deutlich weniger Platz. Nicht nur aus diesem Grund soll aus Sicht des Mobilitätsmanagements der Veloverkehr, gerade in Kombination mit dem Bahnverkehr, gefördert werden. Noch besteht aber an verschiedenen Bahnhöfen ein Mangel an Veloparkplätzen. Mehr Veloparkplätze sind u. A. an den Bahnhöfen Lohn-Lüterkofen oder Luterbach-Attisholz geplant.

Schwäche	Zukunftsbild	erledigter Handlungsbedarf	verbleibender Handlungsbedarf
ungenügende Schnittstelle MIV / Bahn	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Sehr gute Anbindung an multimodale Verkehrsdrehscheiben</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Punktueller Ausbau von Park+Ride an einzelnen Bahnhöfen erfolgt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Unzureichend dimensioniertes Park+Ride an einzelnen Bahnhöfen resp. ÖV-Drehscheiben</li> <li>– Erreichbarkeit der Bahnperrens erhöhen</li> </ul>
ungenügende Schnittstelle LV / Bahn	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Gut zugängliche und genügende Veloabstellplätze an Bahnhöfen und Bushaltestellen</li> <li>– Sehr gute Anbindung an multimodale Verkehrsdrehscheiben</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ausbauten von Bike+Ride-Anlagen an verschiedenen Bahnhöfen (u. a. Deitingen, Gerlafingen) bereits erfolgt</li> <li>– Überwachte Velostation Bahnhof Solothurn</li> <li>– Projekt smart!city zur Förderung von Sharing-Angeboten lanciert</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Anzahl Veloparkplätzen (u. a. Lohn-Lüterkofen, Luterbach) an ÖV-Haltestellen ausbauen</li> <li>– Veloparkplätze nach Möglichkeit in Perronnähe anordnen</li> <li>– Gestaltungsdefizit bei Veloparkplätzen beheben</li> </ul>

### Nachfrageseitige Mobilität

Ungleichgewicht zwischen Mobilitätskosten und externen Kosten resp. Folgekosten

Die durch die Mobilität anfallenden Kosten entsprechen nicht den externen Kosten, welche durch die Nutzung verursacht werden (u. A. Unfälle, Flächenbedarf, Luft- und Lärmemissionen). Ein Element zum Ausgleich dieses Ungleichgewichts kann an geeigneten Lagen eine Parkplatzbewirtschaftung bilden, welche in einigen Gemeinden bereits umgesetzt wurde (u. A. Halten, Solothurn, Subingen).

Routenwahl führt zu punktueller Überlastung von Teilen des Verkehrssystems

Die nach Fahrzeit optimierte Routenwahl ist dann problematisch, wenn sie Teile des Verkehrssystems überproportional belastet. Dieser Effekt lässt sich durch Pförtnerungen beeinflussen, wie sie auf der Weissensteinstrasse in Solothurn/Langendorf umgesetzt wird (vgl. A-Massnahmenliste AP 3). Durch die stark belasteten Einfallsachsen (vgl. Handlungsbedarf MIV) nach Solothurn droht Ausweichverkehr auf die Quartierstrassen.

Schwäche	Zukunftsbild	erledigter Handlungsbedarf	verbleibender Handlungsbedarf
Ungleichgewicht zwischen Mobilitätskosten und externen Kosten resp. Folgekosten		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung in einigen Gemeinden (z. B. Solothurn, Subingen, Halten)</li> <li>- In der Regel Einfordern von Mobilitätskonzepten bei Gestaltungsplänen</li> <li>- Plattform smart!mobil fördert das Mobilitätsverständnis</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Koordination der PP-Bewirtschaftung zwischen Gemeinden erhöhen</li> <li>- Wo Parkplatzbewirtschaftung in den Kernräumen fehlt, soll diese eingeführt werden</li> </ul>
Routenwahl führt zu punktueller Überlastung von Teilen des Verkehrssystems	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrsberuhigte Ortskerne und Wohngebiete</li> <li>- Direkte Anbindung an Autobahnanschlüssen durch Kantonsstrassen mit Schonung von Siedlungsgebieten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beeinflussung der Routenwahl etwa durch Pfortnerung oder Verkehrsmanagement Solothurn West mit Optimierung Verkehrsdosierung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Verkehrsmanagement/ Verkehrsdosierung wird weiter optimiert (Solothurn/Langendorf inkl. Busspurverlängerung)</li> <li>- Ausweichverkehr auf Quartierstrassen bei überlasteten Hauptverbindungsstrecken vermeiden</li> </ul>

## 5.4 Zusammenfassung und Abstimmung Handlungsbedarf Siedlung, Landschaft und Verkehr

Bezogen auf die definierten Raumtypen lässt sich der wichtigste Handlungsbedarf themenweise wie folgt zusammenfassen:

Raumtyp	Handlungsbedarf Siedlung	Handlungsbedarf Landschaft	Handlungsbedarf Verkehr
Innerer Kernraum	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nachverdichtungen anstreben, insbesondere an zentralen Lagen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vernetzung Grün- und Freiräume verbessern</li> <li>Pärke aufwerten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gestaltungsdefizite Veloverkehr (insb. Querungen stark belasteter Strassen) beheben</li> <li>Konfliktsituationen zwischen MIV und LV entschärfen sowie Hindernisfreiheit schaffen</li> </ul>
Äusserer Kernraum	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potenziale an guten Lagen nutzen</li> <li>Nachverdichtungen anstreben</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vernetzung Grün- und Freiräume verbessern</li> <li>Zugang Naherholungsgebiete, insbes. Aare/Emme verbessern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Überbelastung von Hauptverkehrsstrassen (drohender Ausweichverkehr durch Wohnquartiere) vermeiden</li> <li>Bahnhöfe mit entsprechend der Nachfrage dimensioniertem Park+Ride-Angebot ausstatten</li> <li>fehlende Tangentialverbindungen Velo beseitigen</li> </ul>
Gebiete ausserhalb Kernräume	<ul style="list-style-type: none"> <li>Weiteres Wachstum in die Fläche vermeiden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Siedlungsdruck auf Kulturland weiter reduzieren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erschliessung einzelner Siedlungsgebiete mit marginaler oder geringer ÖV-Abdeckung verbessern</li> </ul>
Arbeitsgebiete von regionaler Bedeutung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umsetzung von Entwicklungsschwerpunkten fördern</li> <li>Nutzungen flächensparender anordnen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>–</li> <li>–</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reduzierung MIV-Anteil beim Arbeitspendlerverkehr durch verbesserte Erreichbarkeit per ÖV sowie schnelle und sichere Veloverbindungen</li> <li>Erschliessung einzelner Arbeitsgebiete sicherstellen</li> </ul>

Die Auswertung des Handlungsbedarfs ergibt, dass aktuell in den folgenden Gebieten der grösste Handlungsbedarf besteht:

- Solothurn West/Bellach Ost: Grössere Entwicklungsreserven an zentrumsnaher Lage nutzen; Optimierungsbedarf insbesondere bezüglich städtebaulicher Anbindung an die Stadt Solothurn und MIV-Lenkung; ungenügende schnelle Veloverbindung Solothurn-Grenchen (sowie an den Westbahnhof) verbessern; Taktfrequenz ÖV
- Solothurn Hauptbahnhof und Zuchwil Nord: Grössere Entwicklungsreserven an sehr zentralen und gut erschlossenen Lagen nutzen; ungenügende Aufenthaltsqualität um den HB Solothurn und die Aare verbessern und das Potenzial für eine bessere Aufenthaltsqualität und Adressbildung nutzen; Erneuerungsbedarf am HB Solothurn umsetzen

- Attisholz: Grosses Umstrukturierungsgebiet in Attisholz Nord und Entwicklungsgebiet Arbeiten in Attisholz Süd als Potenziale nutzen; teilweise noch ungenügende ÖV-Erschliessung dieser Areale verbessern
- Derendingen: Diverse unternutzte Areale an gut erschlossenen Lagen nachverdichten, teilweise ungenügende Aufenthaltsqualität verbessern, ÖV-Verbindung nach Solothurn verbessern
- Biberist/Gerlafingen: Grösseres Umstrukturierungspotenzial mit Papieri-Areal nutzen; Zugänglichkeit zum Emmeraum verbessern; teilweise ungenügende Dichten und Aufenthaltsqualitäten verbessern.

Die genannten Gebiete werden im AP 4 als so genannte **Fokusräume** vertieft betrachtet (vgl. Kap. 7) und entsprechende Massnahmen prioritär weiterverfolgt.

## 6. Strategien

Die in diesem Kapitel aufgezeigten Teilstrategien Siedlung, Landschaft und Mobilität zeigen die geplanten Handlungsfelder, um die Agglomeration Solothurn auf das definierte Zukunftsbild 2040 auszurichten. Sie leiten sich aus der Gegenüberstellung von Zukunftsbild und Situations- / Trendanalyse und dem dabei festgestellten Handlungsbedarf ab.

Generationen-  
kohärenz

Die Strategien zum AP Solothurn wurden unter Berücksichtigung der kantonalen Vorgaben wie Richtplan und verkehrspolitischem Leitbild im Rahmen des AP 1 formuliert und bei den Folgeprogrammen weiterentwickelt. Hauptzielsetzung der Überarbeitung für das AP 4 war eine Präzisierung der strategischen Inhalte sowohl textlich als auch kartografisch. Dem entsprechend wurden die Strategiekarten vollständig neu aufgebaut. Die formulierten Teilstrategien wurden stärker differenziert und wo möglich verortet. Die Teilstrategien Siedlung und Landschaft werden – im Sinne einer kongruenten Kapitelstruktur im gesamten Bericht – neu in getrennten Unterkapiteln abgehandelt.

### Siedlung

Bei einer Betrachtung des neuen Zukunftsbilds 2040 und des festgestellten verbleibenden Handlungsbedarfs wird ersichtlich, dass sich die Situation im Bereich Siedlung ähnlich präsentiert wie im AP 3; die vor vier Jahren definierten Teilstrategien Siedlung sind zu einem grossen Teil weiterhin zielführend. Folgende Neuerungen sind im Vergleich zum AP 3 vorgenommen worden:

- Neu werden die einleitenden, generellen strategischen Grundsätze, welche für gesamte Agglomeration gelten, ausführlicher erläutert.
- Für die verschiedenen Raumtypen, Zentralitäten und Entwicklungsgebiete werden spezifische strategische Stossrichtungen formuliert.
- Strategien mit Bezug zu Siedlungserweiterungen oder Einzonungen werden weggelassen. Damit wird der Grundsatz «Innenentwicklung vor Siedlungserweiterung» unterstützt.

### Landschaft

Im Unterschied zum Thema Siedlung wurden Zukunftsbild und Teilstrategien zur Landschaft mit dem AP 3 neu entwickelt. Es besteht daher kein umfassender Überarbeitungsbedarf. Die weiterhin gültigen Inhalte wurden übernommen und im Rahmen der Überarbeitung wo erforderlich vertieft.

### Verkehr

Die Teilstrategie Verkehr orientiert sich am Fachbericht Mobilitätsplanung Region Solothurn, welche parallel zum Agglomerationsprogramm erarbeitet wurde. Weil dessen Aussagen losgelöst vom aktuell zu erledigenden Handlungsbedarf festgelegt wurden, haben sie einen generationenübergreifenden Charakter. Eingang in die Teilstrategie Verkehr finden dabei insbesondere die Elemente, welche in der aktuellen Generation mit Priorität verfolgt werden. Die Teilstrategie Verkehr des AP 3 wird mit dem Übertrag der 3V- in die 4V-Strategie in die neue Teilstrategie Verkehr überführt.

## 6.1 Teilstrategie Siedlung

### 6.1.1 Generelle Strategien zur Siedlungsentwicklung

Raumordnungs-  
politische Hand-  
lungsstrategien

Aus der übergeordneten Strategie im kantonalen Raumkonzept und Richtplan wurden zehn raumordnungspolitische Handlungsstrategien definiert. Diese haben die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zum Ziel:

- Siedlungsentwicklung nach innen lenken
- Siedlungsqualität erhöhen
- Siedlung und Verkehr konsequent aufeinander abstimmen
- Wirtschaftliche Entwicklungsgebiete festlegen
- Bestehende Verkehrsinfrastruktur optimal nutzen
- Kulturland erhalten
- Unverbaute Landschaften erhalten und naturnahe Lebensräume schützen
- Ressourcen nachhaltig nutzen/Naturgefahren berücksichtigen
- Energie effizient nutzen und erneuerbare Energien fördern
- Funktionale Teilräume stärken

Lenkung der Sied-  
lungsentwicklung

Ein Grossteil des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum soll im inneren und äusseren Kernraum und an den Arbeitsschwerpunkten erfolgen. Die Siedlungsentwicklung wird damit an verkehrsgünstige Lagen mit guter ÖV-Anbindung gelenkt. Es gilt eine zweckmässige Anordnung der Nutzungen sicherzustellen, indem u.a.:

- der Boden haushälterisch genutzt wird, insbesondere durch eine Konzentration der Arbeits- und Versorgungsnutzungen;
- frei werdende Siedlungsflächen umgenutzt statt neue erschlossen werden und damit zur Verringerung der Zersiedlung beitragen;
- eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr stattfindet, insbesondere die Konzentration der Nutzungen an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs;
- verkehrsentensive Nutzungen (Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen inkl. Parkplatzbewirtschaftung) begrenzt und wo zweckmässig in die Siedlungszentren integriert sowie gut an den ÖV angebunden werden.

Umsetzung Siedlungsentwicklung nach innen

Um der Zersiedelung Einhalt zu gebieten, müssen noch nicht überbaute oder schlecht genutzte Parzellen in den Bauzonen besser für Wohnraum und Arbeitsflächen genutzt werden. Mit einer zweckmässigen Siedlungsentwicklung nach innen kann Verkehr vermieden («kurze Wege») werden, womit die Umwelt entlastet und die Infrastrukturkosten (Strassen, Ver-/Entsorgung, Schulen, u.a.) reduziert werden können.

- Nutzungen werden auf jene Orte konzentriert, wo sie aufgrund ihrer Verkehrsauswirkungen langfristig tragbar sind und zur Erreichung der Zielsetzungen beitragen.
- Die Siedlungsentwicklung nach innen sowie Nutzungsverdichtungen werden zur Vermeidung des Flächenverbrauchs mit wirkungsvollen Mitteln (z.B. Erhöhung der Dichteziffern) an gut mit dem öffentlichen Verkehr oder für den Fuss- und Veloverkehr erschlossenen Lagen gefördert.
- Innere Reserven von regionaler Bedeutung und ihre Verdichtungspotenziale sind identifiziert. Es sind Instrumente zur Verfügung zu stellen, um diese Reserven aktivieren zu können.
- Bestehende Siedlungsstrukturen in den Orts- und Quartierzentren werden angemessen und mit hoher ortsbaulicher Qualität verdichtet.

Verbesserung Siedlungs- und Landschaftsqualität

Mit der Siedlungsentwicklung nach innen und Verdichtung muss gleichzeitig auch die Siedlungs- und Landschaftsqualität in den Fokus rücken. Ziel ist es, mit der Stärkung der Siedlungs- und Landschaftsqualität die Agglomeration und ihre Siedlungen und Frei- und Grünräume widerstandsfähiger und multifunktionaler zu gestalten.

- Bei baulichen Massnahmen in den Zentrums- und Entwicklungsgebieten wird eine hohe ortsbauliche Qualität eingefordert.
- Entlang von Ortsdurchfahrten wird der Strassenraum aufgewertet.
- Die öffentlichen Räume werden mit geeigneten Instrumenten (z.B. Dorfkernkonzept) zu attraktiven, divers nutzbaren Aufenthalts-, Bewegungs- und Begegnungsorten ausgestaltet.
- Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr, damit Luft- und Lärmbelastung gesenkt werden können.
- Zur Attraktivierung des Wohnumfelds gezielt die Verhältnisse für den Fuss- und Veloverkehr in den Wohngebieten und die Wohnumfeldqualität verbessern (z.B. Temporeduktion in den Wohnquartieren, autoarme und -freie Siedlungen).
- Die verstärkt ökologisch ausgerichtete Landschaftsentwicklung soll sowohl kommunal als auch gemeindeübergreifend aktiv vorangetrieben werden. Die Zugänge für Naherholungssuchende werden verbessert.
- Die Frei- und Grünflächen (z.B. Parks, Plätze, Strassen- und Begleiträume) werden dauerhaft gesichert, in den Siedlungsraum integriert und nach ökologischen und ökonomischen Kriterien vielfältig gestaltet.

In den nachfolgenden Unterkapiteln werden die in der strategischen Stossrichtungen näher erläutert und soweit möglich auf der Strategiekarte Siedlung abgebildet.

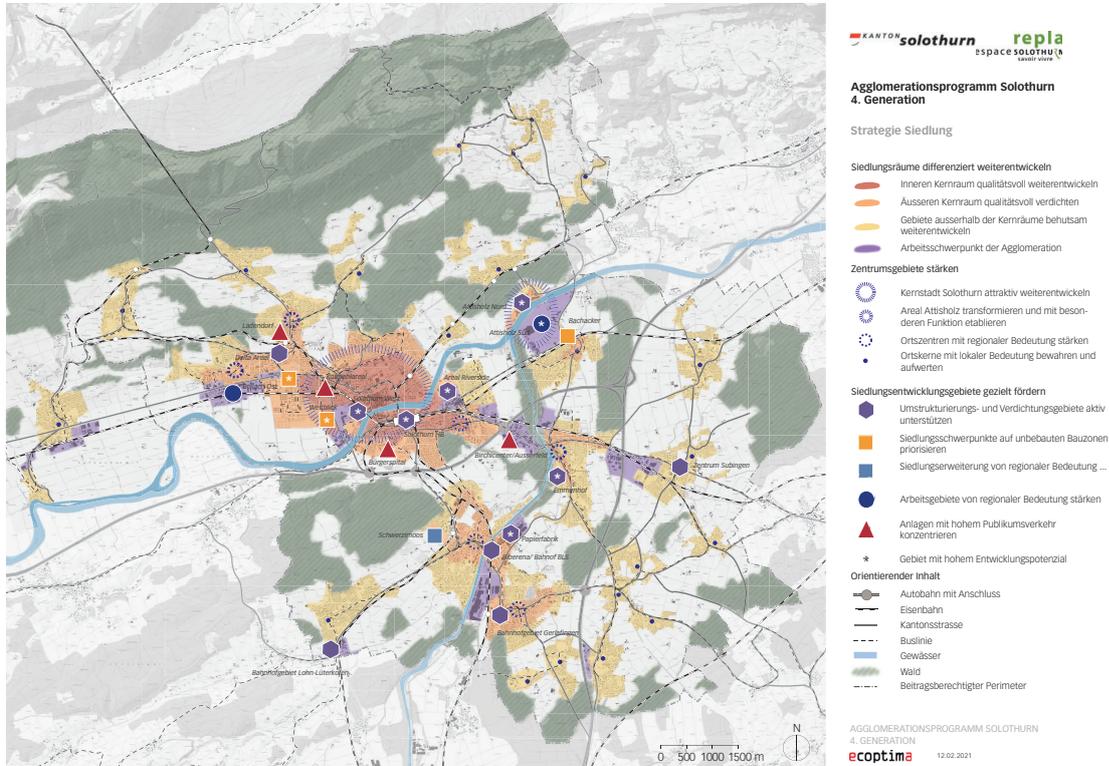


Abb. 47 Die Strategiekarte Siedlung der Agglomeration Solothurn

### 6.1.2 Strategische Stossrichtungen bezogen auf einzelne Raumtypen

Innerer Kernraum *«Den inneren Kernraum durch gezielte Nachverdichtung und hochwertige Aufwertung der Siedlungs- und Naherholungsqualität stärken»*

- Städtische Quartiere werden grundsätzlich dicht, urban und städtebaulich qualitativ hochwertig weiterentwickelt.
- Gut (nutzungs-)durchmischte Siedlungsstrukturen werden gefördert.
- Öffentliche Räume werden gesichert und gestalterisch aufgewertet.
- Grün- und Freiräume innerhalb der Siedlungen und am Siedlungsrand werden als vielfältige Räume für Freizeit und Naherholung weiterentwickelt und an das Fuss- und Veloverkehrsnetz angebunden.

Äusserer Kernraum *«Im äusseren Kernraum die Entwicklungspotenziale entlang der leistungsfähigen Verkehrsachsen nutzen und die Siedlungsqualität verbessern»*

- Die Siedlungsstruktur wird an gut erschlossenen Lagen an den Hauptlinien von Bahn und Bus dicht und urban weiterentwickelt.
- Der Fokus der Entwicklung wird auf gut erschlossene Gebiete entlang der Achsen, in Zentrumsgebieten und insbesondere im Umfeld von Bahnhaltstellen gerichtet.
- Die Verdichtung erfolgt qualitativ hochwertig mit besonderem Augenmerk auf die Verbesserung der Siedlungsqualität.

- Die besondere Qualität der rasch zugänglichen Naherholungsgebiete wird in Wert gesetzt.
- Zur Sicherung der siedlungsprägenden und landschaftlich wertvollen Grünräume und Grünzäsuren ist der Siedlungsrandgestaltung hohe Beachtung zu schenken.

Gebiete ausserhalb der Kernräume

*«Die Gebiete ausserhalb der Kernräume behutsam weiterentwickeln und Ortskerne aufwerten/Siedlungserneuerung ermöglichen»*

- Es wird eine auf den lokalen Bedarf ausgerichtete Entwicklung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten ermöglicht.
- Neben der Entwicklung der unbebauten Bauzonen an gut ÖV-erschlossenen Lagen werden punktuelle, ortsverträgliche Nachverdichtungen ermöglicht.
- Die Entwicklungen erfolgen unter Rücksichtnahme auf die Qualitäten des Ortsbilds und der regionaltypischen Kulturlandschaft.
- Wertvolle durchgrünte Strukturen im siedlungsinernen werden erhalten und die Siedlungsränder nach Möglichkeit aufgewertet.

### **6.1.3 Strategische Stossrichtungen bezogen auf die Zentralitäten**

Kernstadt Solothurn

*«Die Kernstadt Solothurn weiter als Wohn-, Arbeits-, Einkaufs- und Kulturort mit überregionaler Ausstrahlung stärken»*

- Die Stadt Solothurn wird als Hauptort des Kantons gestärkt.
- Dienstleistungs-, Versorgungs- und Bildungseinrichtungen von regionaler und überregionaler Bedeutung werden weiterentwickelt und gestärkt.
- Im Stadtraum werden die Gebiete um den Hauptbahnhof Solothurn, den Westbahnhof sowie in Richtung Bellach und Zuchwil zu zentralen und attraktiven Wohn-, Arbeits- und Begegnungsorten ausgebaut.
- Die Altstadt wird als wertvolles Kulturgut bewahrt, gepflegt und für Aktivitäten wie Einkaufen und Erlebnis erhalten und weiterentwickelt.

Urbanes Areal Attisholz

*«Das Attisholz-Areal in einen urbanen Wohn-, Arbeits- und Kulturort mit überregionaler Ausstrahlung transformieren»*

- Das Areal Attisholz wird als attraktiver, lebendiger und urbaner Ort mit Wohn-, Arbeits- und Kulturangeboten entwickelt.
- Mit der Ansiedlung von hochwertigen Arbeitsnutzungen und Einrichtungen für Bildung und Forschung wird das Areal weiter gestärkt.
- Das Potenzial der historisch wertvollen Gebäude und Aussenräume wird in Anbetracht ihres identitätsstiftenden Bezugs bewahrt und in die städtebaulichen Konzepte integriert.

Ortszentren mit regionaler Bedeutung

*«Die Ortszentren in ihrer regionalen Bedeutung und als zentrale Orte der Versorgung für die nähere und mittlere Umgebung stärken»*

- Die regionalen Zentren erfüllen ihre Funktion als einen vielfältigen Arbeitsplatz-, Dienstleistungs- und Versorgungsstandort für das Umland.
- Sie sind bei strategischen Planungen und bei der Ansiedlung von überregionalen und überkommunalen Nutzungen – entsprechend ihrer Zentrumsfunktion – zu bevorzugen.
- Sie werden gut in die ÖV- und Fuss- und Velo-Netze der Agglomeration ein- und angebunden.

Ortskerne mit lokaler Bedeutung

*«Die weiteren Ortskerne in ihrer Bedeutung zur Sicherung der Grundversorgung für die nähere Umgebung und ihrer identitätsstiftenden Funktion erhalten»*

- Die Ortskerne bewahren und erfüllen soweit möglich ihre zentralen Funktionen (z.B. Versorgungsangebote für den täglichen Bedarf) auf kommunaler Ebene.
- Besonderes Augenmerk liegt auf der Entwicklung und ortsbaulichen Aufwertung der Ortskerne, der attraktiven Gestaltung des öffentlichen Raums und dem sorgsamem Umgang mit historischem Erbe.

#### **6.1.4 Strategische Stossrichtungen bezogen auf die bezeichneten Entwicklungsgebiete**

Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete

*«Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete aktiv unterstützen»*

- Die Gemeinden fördern aktiv und prioritär die Umnutzung der gut ÖV-erschlossenen und zentral gelegenen Areale mit grossem Entwicklungspotenzial.
- Die Gemeinden treiben die Verfügbarkeit dieser Areale voran.
- Die Gemeinden achten bei baulichen Massnahmen auf eine angemessene Dichte, die Durchführung von qualitätssichernden Verfahren und Partizipation.

Siedlungsschwerpunkte auf unbebauten Bauzonen

*«Siedlungsschwerpunkte auf unbebauten Bauzonen priorisieren»*

- Areale und grössere Siedlungslücken im Umfeld von Bahnhaltstellen und Zentrumsgebieten werden in erster Priorität bebaut.
- Die Entwicklung der Gebiete von regionaler Bedeutung werden mit hoher Priorität vorangetrieben.
- Die Gemeinden achten auf eine angemessene Dichte, wo sinnvoll auf eine Durchmischung der Nutzungen, die Durchführung von qualitätssichernden Verfahren und Partizipation.

Vorranggebiete Siedlungser- weiterung	<p>«Gebiete für die regionale Siedlungserweiterung sichern»</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Siedlungserweiterungen erfolgen nur an den bezeichneten Standorten in Bahnhofnähe oder zentralen Lagen im Kernraum der Agglomeration.</li><li>– Die Gemeinden nehmen über die politische Ebene und geeignete planerischen Instrumenten (Leitbilder, Konzepte, qualitätssichernden Verfahren) Einfluss auf die Entwicklung der Siedlungserweiterungen.</li><li>– Langfristig wird das unmittelbar an die RBS-Haltestelle Biberist angrenzende Gebiet Schwerzimoos eingezont und als dichtes Wohn- und Arbeitsquartier zukunftsweisend und nachhaltig entwickelt.</li></ul>
Arbeitsschwer- punkte	<p>«Arbeitsgebiete von regionaler Bedeutung stärken»</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Mit der Arbeitszonenbewirtschaftung wird auf überkommunaler Ebene die Verteilung der Arbeitsgebiete geregelt und die Zusammenarbeit der Gemeinden gefördert und optimiert.</li><li>– Neue Betriebe (v.a. industrielle und gewerbliche Nutzungen) werden in Arbeitsgebieten von regionaler Bedeutung mit grossen Flächenangeboten und guter MIV- und/oder ÖV-Anbindung angesiedelt.</li><li>– Die Gemeinden achten auf die flächenschonende Nutzung, eine angemessene Dichte und die Ausschöpfung der Nutzungspotenziale in den Arbeitszonen.</li></ul>
Verkehrsintensive Vorhaben	<p>«Anlagen mit hohem Publikumsverkehr konzentrieren»</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– (Verkehrsintensive) Vorhaben werden nur an den bezeichneten Orten, gestützt auf Untersuchungen zur Auswirkung bezüglich Siedlungsstruktur, verkehrlichen Kapazitäten und Infrastrukturen, angesiedelt.</li></ul>

## 6.2 Teilstrategie Landschaft

Die Teilstrategie Landschaft fokussiert auf die Erhaltung, Aufwertung und Vernetzung der Landschaft und Naturwerte in der Agglomeration. Mittels qualitativ hochwertigen Grün- und Freiräumen innerhalb der Siedlungen, gut erreichbaren und attraktiven Naherholungsgebieten in siedlungsnähe und vernetzten, ökologisch wertvollen Kultur- und Naturlandschaften wird die Landschafts- und Siedlungsqualität in ihrer heutigen Qualität gesichert. Damit wird insbesondere die hohe Lebens- und Standortqualität der Agglomeration Solothurn erhalten und mittel- und langfristig verbessert.

Nachfolgend werden die strategischen Grundsätze im Bereich Landschaft erläutert und wo möglich in der Strategiekarte Landschaft in Abb. 48 verortet. Die Grundsätze zur Teilstrategie Landschaft werden bei der Umsetzung von Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr berücksichtigt.

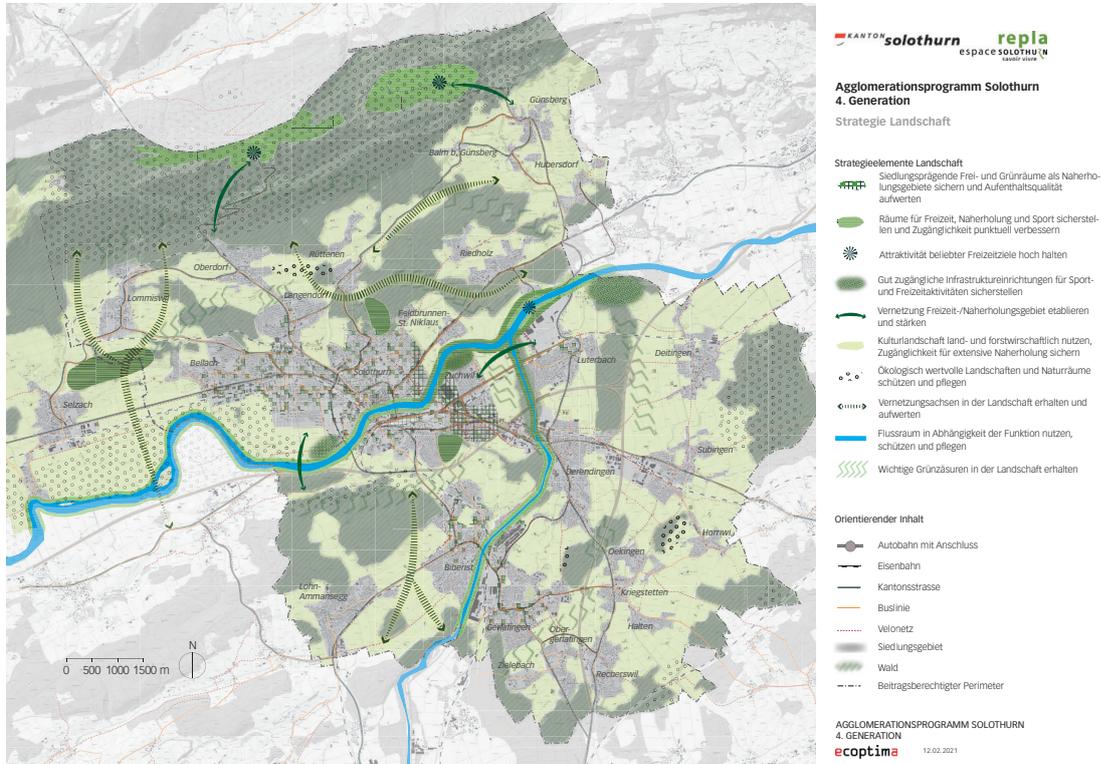


Abb. 48 Die Teilstrategie Landschaft der Agglomeration Solothurn

Siedlungsprägende Frei- und Grünräume

«Siedlungsprägende Frei- und Grünräume als Naherholungsgebiete sichern und Aufenthaltsqualität verbessern»

- Die (städtischen) Frei- und Grünräume sind in den Siedlungsraum integriert und werden als wichtige Standortqualitäten der Agglomeration Solothurn gesichert und weiterentwickelt.
- In der Planung und Weiterentwicklung werden die Frei- und Grünräume als multifunktionale Orte, die vielfältige Funktionen für Bevölkerung, Natur/Biodiversität und Klima erfüllen, ausgestaltet.
- Das Angebot der Frei- und Grünräume innerhalb der Siedlungen und an den Siedlungsrändern wird ausgebaut. Verbesserungen in der Erreichbarkeit konzentrieren sich auf den ÖV und Fuss- und Veloverkehr um die Entstehung neuer Verkehrsengpässe zu vermeiden.
- Die Potenziale für die multifunktionale Nutzung und Ökologie der quartiers- und stadtteilbezogenen Frei- und Grünräume, denjenigen an den Siedlungsrändern und der Aare, unbestimmten Freiflächen wie Brachen sowie Begleiträume (z.B. Bahnböschungen) werden erkannt und umgesetzt.
- Der positive Beitrag zu Stadtökologie und einem ausgeglichenen Stadtklima (z.B. Beschattung, Abkühlung) wird durch die verstärkte Vernetzung der Frei- und Grünräume weiter erhöht.
- In den bezeichneten Entwicklungsgebieten werden sowohl private als auch öffentlich zugängliche, gut erreichbare und vielfältig nutzbare Frei- und Grünflächen geschaffen.

- Freizeit- und Naherholungsräumen *«Räume für Freizeit, Naherholung und Sport sicherstellen und Zugänglichkeit punktuell verbessern; Attraktivität beliebter Freizeitziele hoch halten.»*
- Die Naherholungsräume und Standorte für Freizeit- und Sportaktivitäten von regionaler Bedeutung wie der Weissenstein, Balmberg und Flussuferpark in Attisholz werden als solche erhalten.
  - Die Zugänglichkeit der Freizeit- und Naherholungsräume wird prioritär durch die bessere Anbindung an den ÖV und Fuss- und Veloverkehr sichergestellt.
  - Die Zugänge werden gezielt gesetzt, attraktiver gestaltet und die Besucher werden mit Hilfe von Signalisationen gelenkt.
- Vernetzung Freizeit- und Naherholungsgebiete *«Die Vernetzung der Freizeit- und Naherholungsgebiete etablieren und stärken»*
- Die Vernetzung der wichtigen Freizeit- und Naherholungsgebiete innerhalb der Agglomeration wird gefördert, indem die Wegverbindungen für den Fuss- und Veloverkehr attraktiviert oder ausgebaut werden.
- Kulturlandschaft *«Kulturlandschaft land- und forstwirtschaftlich nutzen und Zugänglichkeit für extensive Naherholung sichern.»*
- Die vielfältigen, für die Region typischen Kulturlandschaften werden erhalten und vor dem Nutzungsdruck durch Siedlungs- und Verkehrsflächen geschützt.
  - Durch die Bewirtschaftung werden die besonderen kulturellen Eigenheiten und Charakteristiken gepflegt.
  - Der Zugang zu den Kulturlandschaften für die extensive Naherholung wird gewährleistet. Die vorwiegend landwirtschaftliche Nutzung wird mit den Interessen der Erholung (Durchwegung Wandern/Velo) abgestimmt.
- Ökologie *«Ökologisch wertvolle Landschaften und Naturräume schützen und pflegen»*
- Hinsichtlich ihrer ökologischen, landschaftlichen, kulturellen und ästhetischen Werte besondere Natur- und Landschaftsgebiete werden erhalten und vor dem Nutzungsdruck durch Siedlungs- und Verkehrsflächen sowie vor Beeinträchtigungen geschützt.
  - Die land- und forstwirtschaftliche Nutzung wird geregelt. Naturobjekte wie Gewässer, Hecken, Feldgehölze und dergleichen sind zu pflegen.
  - Die Nutzung als Naherholungs-, Erlebnis- und Wohlfühlorte wird mit den Schutzinteressen abgestimmt. Wo eine Nutzung stattfinden soll, wird diese so gelenkt, dass die Schutzinteressen möglichst wenig beeinträchtigt werden.

Vernetzungssachsen Ökologie	<p>«<i>Vernetzungssachsen in der Landschaft erhalten und aufwerten</i>»</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Ökologisch wertvolle Landwirtschaftsflächen werden zum Erhalt und der Förderung der lokalen Artenvielfalt aufgewertet und wo vernetzt.</li></ul>
Flussraum Aare und Emme	<p>«<i>Flussraum in Abhängigkeit der Funktion nutzen, schützen und pflegen</i>»</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Die Flussräume und ihre Uferbereiche werden je nach ihren vorwiegen- den Funktionen genutzt und gepflegt, geschützt und/oder für Freizeit und Naherholung (z.B. Pärke, öffentliche Freiflächen/Anlagen) gestaltet und aufgewertet.</li><li>– <i>Hinweis: Verweis auf Projekt Natur und Naherholung folgt</i></li><li>– Entlang der Flussräume werden Revitalisierungs- und Aufwertungs- massnahmen zur Förderung der ökologischen Vernetzung umgesetzt.</li><li>– Die Zugänglichkeit der Flussufer, insbesondere im Bereich der Kernräu- me, wird verbessert.</li></ul>
Grünzäsuren	<p>«<i>Wichtige Grünzäsuren in der Landschaft erhalten</i>»</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Wichtige, die Landschaft und Agglomeration prägende Grünzäsuren werden erhalten und land- und forstwirtschaftlich genutzt.</li><li>– Die teils sensiblen Übergänge zwischen Siedlung und Landschaft sind sorgfältig, landschaftsverträglich und unter Berücksichtigung der ökolo- gischen Vernetzung zu gestalten.</li></ul>
Koordination	<p>«<i>Die vielfältigen Ansprüche an die Landschaft koordinieren.</i>»</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Kanton und Gemeinden räumen bei Bedarf Nutzungskonflikte zwischen Natur-/Landschaftsräumen und Freizeitanlagen aus, indem sie zwischen den Anspruchsgruppen eine vermittelnde Rolle übernehmen.</li><li>– Situativ wird eine gemeindeübergreifende Koordination der wichtigen Frei-, Grün und Naherholungsräume mit geeigneten Instrumenten und Programmen etabliert, um Nutzungskonflikten vorzubeugen.</li></ul>

### 6.3 Teilstrategie Verkehr

Fachbericht Mobilitätsplanung Region Solothurn als Orientierungs- rahmen	<p>Die Teilstrategie Verkehr stützt auf den Fachbericht Mobilitätsplanung Re- gion Solothurn des Amtes für Verkehr und Tiefbau, welche als Grundlage für die Teilstrategie Verkehr im Agglomerationsprgramm erarbeitet wurde. Die generationenübergreifend gültigen strategischen Ansätze leiten sich aus der 4V-Strategie (Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern, Verkehr gestal- ten und Mobilitätsangebote vernetzen) ab: Aus der 4V-Strategie werden Handlungsansätze hergeleitet, welche das Rückgrat der Teilstrategien ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehr (LV) und KM bilden. Handlungsansätze, welche in dieser Generation aufgrund des erkannten Handlungsbedarfs prioritär bearbeitet werden, werden hervorgehoben.</p>
--	--

Inhalt der Teilstrategie Verkehr

Räumliche Stossrichtungen (vgl. nachfolgendes Kapitel 6.3.1) konkretisieren die strategischen Ansätze und Strategien räumlich – mit der Funktion, die Siedlungsräume und Raumtypen verkehrlich zu verbinden. Die Teilstrategien werden in einzelnen Unterkapiteln (Kap. 6.3.2-6.3.5) vorgestellt.

### 6.3.1 Gesamtverkehr

Die unterschiedlichen Strategien und Handlungsansätze werden in unterschiedlichen Teilräumen gezielt priorisiert. Zentrales Instrument zur Verankerung der Strategien im Raum ist die nachfolgende Abbildung 49. Die darin festgehaltenen räumlichen Stossrichtungen bilden die Leitlinien für die Massnahmen.

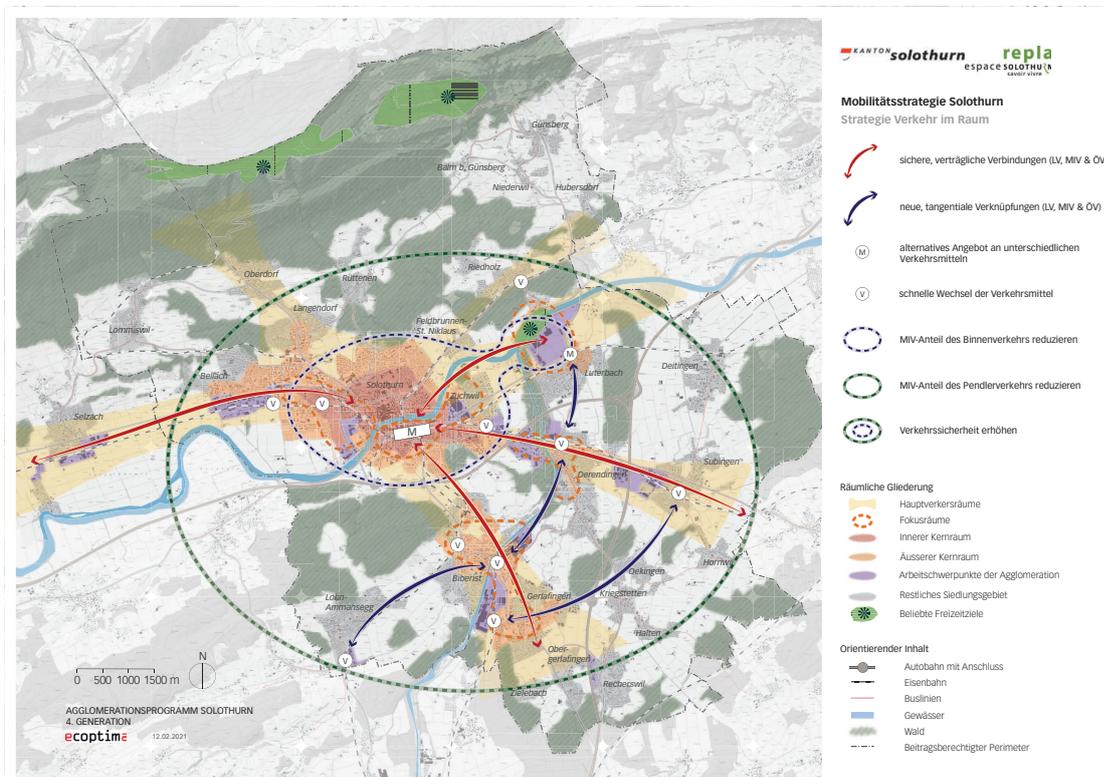


Abb. 49 Strategie Verkehr im Raum (eigene Darstellung, Datengrundlage: Kanton Solothurn).

Die strategischen Ansätze der Teilstrategie Verkehr kommen in der Regel als Verbindungselement zwischen den Raumtypen und Teilräumen der Agglomeration zum Tragen. Mit Hilfe räumlicher Stossrichtungen lassen sich die Strategien dennoch räumlich konkretisieren – als Ebene, welche die Verbindung der Siedlungsräume und Raumtypen ausgestaltet.

Sichere, verträgliche Verbindungen

Die radialen Einfallsachsen ins Zentrum Solothurn werden für alle Verkehrsmodi sicher und verträglich gestaltet. Mit dieser räumlichen Stossrichtung wird u. a. das Ziel von sicheren und direkten Hauptverkehrsachsen gemäss Zukunftsbild in die Mobilitätsstrategie aufgenommen. In folgenden Handlungsansätzen spiegelt sich diese räumliche Stossrichtung:

- Leistungsfähige übergeordnete Verkehrsachsen sicherstellen

- Strassenraum attraktiv und passend gestalten
- MIV-Dominanz bei Ortsdurchfahrten mindern
- Verkehrsinfrastruktur sicher(er) planen (ISSI-Instrumente)
- Neue und direkte Netzverbindungen schaffen
- ÖV an neuralgischen Punkten priorisieren
- Lückenloses Fuss- und Velowegnetz anbieten
- Übergeordnetes regionales Radwegnetz sicherstellen
- Vorrang für den Fuss- und Veloverkehr anstreben

Neue, tangentielle  
Verknüpfungen

Wie die Analyse ergab, ist das Verkehrssystem der Agglomeration stark auf Solothurn ausgerichtet. Mit tangentialen Verknüpfungen aller Verkehrsmodi wird die Verbindung zwischen den Teilräumen ausserhalb des Zentrums gestärkt. Gemäss Zukunftsbild sollen die tangentialen Verbindungen u. a. mit Velorouten und Hauptverbindungen Bus geschaffen werden. Die folgenden Handlungsansätze nehmen das Thema auf:

- Attraktives und rasches Umsteigen ermöglichen
- Neue und direkte Netzverbindungen schaffen
- Trennende Elemente überwinden
- Schnelles und direktes Velofahren aus der Region ermöglichen
- Veloverkehr für mittellange Distanzen (10–15 km) etablieren
- Ausreichend Stellplätze in B+R- sowie P+R-Anlagen anbieten

Schnelle Wechsel  
der Verkehrsmittel

An bedeutenden Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs werden schnelle Wechsel der Verkehrsmittel angestrebt. Die im Zukunftsbild als ÖV-Drehscheibe benannten Haltepunkte sollen attraktive Umsteigeorte für ÖV-ÖV-Beziehungen sowie für den Wechsel auf andere Verkehrsmittel bilden. Folgende Handlungsansätze unterstützen dies:

- Attraktives und rasches Umsteigen ermöglichen
- Fahr- und Reisezeit optimieren/reduzieren
- Ausreichend Velostellplätze an zentralen Stellen anbieten
- Ausreichend Stellplätze in B+R- sowie P+R-Anlagen anbieten
- Verfügbarkeit von Echtzeitdaten unterstützen

Alternatives  
Angebot an un-  
terschiedlichen  
Verkehrsmitteln

An den Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs Solothurn Hauptbahnhof und Bahnhof Luterbach-Attisholz mit besonderer Bedeutung für die räumliche Entwicklung der Agglomeration sollen alternative Angebote den Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln ermöglichen. Im Zukunftsbild als multimodale Drehscheiben festgelegt, sollen auch diese Haltepunkte über attraktive Angebote der kombinierten Mobilität verfügen. Dazu dienen folgende Handlungsansätze:

- Attraktives und rasches Umsteigen ermöglichen
- Haltestellen ansprechend und sicher gestalten
- Mobilitätsdrehscheiben anbieten
- Ausreichend Stellplätze in B+R- sowie P+R-Anlagen anbieten
- Ausreichend Velostellplätze an zentralen Stellen anbieten
- Mehrwert durch vielfältige Angebote an Mobilitätshubs schaffen
- Neue Mobilitätsformen testen, zulassen und publik machen

MIV-Anteil des Binnverkehrs reduzieren	<p>Die Strategie, den MIV-Anteil am Binnverkehr zu reduzieren bezieht sich auf die Zentren Solothurn und Attisholz. Als bedeutende Anziehungspunkte des Binnverkehrs bestehen in diesen Räumen besonders günstige Erfolgsaussichten, den MIV-Anteil zu reduzieren. Damit wird zwar an keine Zielformulierung des Zukunftsbilds direkt angeknüpft, aber die Entwicklung der ÖV- und LV-Elemente (u. a. Bahnlinien oder Velorouten) unterstützt. Diese Handlungsansätze sollen für eine Reduzierung des MIV-Anteils am Binnverkehr sorgen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Verkehr aktiv steuern und lenken</li><li>– Parkraumbewirtschaftung einführen/abstimmen</li><li>– Siedlungsentwicklung an gut erschlossenen/zentralen Lagen fördern</li><li>– Autoarmes Wohnen fördern</li><li>– Durchmischte Nutzungsstrukturen schaffen</li><li>– Verfügbarkeit des ÖV erhöhen</li><li>– Fahr- und Reisezeit optimieren/reduzieren</li><li>– Attraktives und rasches Umsteigen ermöglichen</li><li>– Lückenloses Fuss- und Velowegnetz anbieten</li><li>– Dem Fuss- und Veloverkehr einen sicheren Raum entlang Strassen geben</li><li>– Trennende Elemente überwinden</li></ul>
MIV-Anteil des Pendlerverkehrs reduzieren	<p>Wie in der Analyse (vgl. Kapitel 3.4.1) aufgezeigt, gibt es in der Agglomeration grosse Pendlerströme. Der MIV-Anteil des Pendlerverkehrs wird einerseits durch die Entwicklung von Bus-/Bahnlinien und Velokorridore sowie andererseits durch attraktive Umsteigeorte reduziert. Folgendermassen werden diese Zukunftsbild-Elemente in die Teilstrategie Mobilität aufgenommen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Verfügbarkeit des ÖV erhöhen</li><li>– Fahr- und Reisezeit optimieren/reduzieren</li><li>– Attraktives und rasches Umsteigen ermöglichen</li><li>– Neue und direkte Netzverbindungen schaffen</li><li>– Parkraumbewirtschaftung einführen/abstimmen</li><li>– Übergeordnetes regionales Radwegnetz sicherstellen</li><li>– Veloverkehr für mittellange Distanzen (10–15 km) etablieren</li><li>– Mobilitätsdrehscheiben anbieten</li></ul>
Verkehrssicherheit erhöhen	<p>Die Verkehrssicherheit soll im ganzen Agglomerationsraum erhöht werden. Im Zukunftsbild besteht mit den sicheren Hauptverbindungsachsen ein Zielbild zur Verkehrssicherheit. Folgende Handlungsansätze werden zur Erhöhung der Verkehrssicherheit festgelegt und sind in die ISSI-Elemente des Kantons eingebettet (vgl. Kap. 3.4.5):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– T30-Zonen/Begegnungszonen in Wohnquartieren einführen</li><li>– Wohnquartiere vor Schleichverkehr schützen</li><li>– Strassenraum attraktiv und passend gestalten</li><li>– MIV-Dominanz bei Ortsdurchfahrten mindern</li><li>– Unfallschwerpunkte systematisch analysieren und beheben</li><li>– Dem LV einen sicheren Raum entlang Strassen geben</li><li>– Sichere Querungsmöglichkeiten für den LV schaffen</li><li>– Trennende Elemente überwinden</li></ul>

### 6.3.2 Teilstrategie öffentlicher Individualverkehr

Generationen  
 übergreifende  
 Handlungsansätze

Die Handlungsansätze im Bereich öffentlicher Verkehr orientieren sich vor allem an den beiden 4V-Strategien «Verkehr verlagern» und «Mobilitätsangebote vernetzen». Sie lassen sich den Themen Angebot, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, Erreichbarkeit / Zugang zum ÖV, Kundenbeziehung sowie Umwelt / Technik zuordnen.

ÖV	Öffentlicher Verkehr
	<b>Angebot</b>
	Verfügbarkeit des ÖV erhöhen
	Fahr- und Reisezeit optimieren / reduzieren
	Attraktives und rasches Umsteigen ermöglichen
	Neue und direkte Netzverbindungen schaffen
	<b>Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit</b>
	Fahrplanstabilität sichern
	Strassengebundenen ÖV entflechten
	ÖV an neuralgischen Punkten priorisieren
	Busbevorzugung über Leitsysteme / Verkehrsrechner prüfen
	<b>Erreichbarkeit / Zugang zum ÖV</b>
	ÖV-Zugang für alle Bevölkerungsgruppen gewährleisten
	Haltestellen in naher Distanz vorfinden
	Haltestellen ansprechend und sicher gestalten
	<b>Kundenbeziehung</b>
	Gut verständliche Kundeninformationen im ÖV anbieten
	<b>Umwelt / Technik</b>
	Umstellung des ÖV's auf alternative Antriebsformen prüfen

Abb. 50 Handlungsansätze Teilstrategie öffentlicher Verkehr.

Erläuterungen

Mit der Teilstrategie ÖV soll das Angebot auf den bestehenden Bus- und Bahnlinien optimiert werden. Die Attraktivität von zentralen Umsteigeorten soll mit Angeboten unterschiedlicher Verkehrsmittel gesteigert und das schnelle Wechseln der Verkehrsmittel an einzelnen Haltestellen verbessert werden, um den ÖV als Alternative gegenüber dem MIV zu fördern und die Erschliessung des Siedlungsgebiets entlang dieser Achsen zu gewährleisten. Neue Technologien sollen die Zugänglichkeit und Vernetzung der Angebote erhöhen sowie den ÖV nachhaltiger machen.

Strategisches Ziel	Ansatz
Konkurrenzfähiges und schnelles ÖV-System schaffen	Die Reisezeiten des ÖV in Wegketten sind gegenüber den MIV-Reisezeiten zu verbessern, damit ein grösserer Umsteigeeffekt erreicht werden kann.
Planbarer und zuverlässiger ÖV	Die Fahrplanstabilität während den Hauptverkehrszeiten ist mit Busbevorzugung und separaten Busspuren erreicht.

Zugang zum ÖV erleichtern und attraktiver gestalten	Attraktive Umsteigeorte (Aufwertung und Gestaltung Bahnhöfe, Park + Ride, Bike + Ride) werden gefördert. Bei Bedarf werden an geeigneten Orten neue Haltestellen geschaffen.
Verträgliche Verkehrsabwicklung auf den Strassen erreichen	Wo möglich wird der strassengebundene ÖV gegenüber dem MIV mit separaten Spuren und Busbevorzugung an Lichtsignalanlagen priorisiert.

Strategien mit  
 Priorität in der 4.  
 Generation

Im Sinn der Schwerpunktlegung werden in jeder Generation spezifische Handlungsansätze prioritär bearbeitet. In dieser Generation sind dies in der Teilstrategie öffentlicher Verkehr:

- Attraktives und rasches Umsteigen ermöglichen
- Haltestellen in naher Distanz vorfinden
- Haltestellen ansprechen und sicher gestalten

### 6.3.3 Teilstrategie motorisierter Individualverkehr

Generationen  
 übergreifende  
 Handlungsansätze

Die Handlungsansätze im Bereich motorisierter Individualverkehr orientieren sich vor allem an den beiden 4V-Strategien «Verkehr vermeiden» und «Verkehr verträglich gestalten». Sie lassen sich den Themen Strassennetz / -infrastruktur, Verkehrslenkung, Strassenraumgestaltung, Verkehrsnachfrage, ruhender Verkehr / Parkierung sowie Auswirkungen Verkehr / Verkehrstechnik / Technik zuordnen.

<b>MIV Motorisierter Individualverkehr</b>	
<b>Strassennetz / -infrastruktur</b>	
	Strassennetzfunktion definieren und beherrschen
	Leistungsfähige übergeordnete Verkehrsachsen sicherstellen
	Mit Grenzen der Strassenkapazität umgehen
	Gute Erschliessung für Gewerbe sicherstellen
<b>Verkehrslenkung</b>	
	Verkehr aktiv steuern und lenken
	Motorisierten Individualverkehr innerorts verflüssigen
	T30- Zonen / Begegnungszonen in Wohnquartieren einführen
	Siedlungsverträgliche Abwicklung des Güterverkehrs anstreben
	Wohnquartiere vor Schleichverkehr schützen
<b>Strassenraumgestaltung</b>	
	Strassenraum attraktiv und passend gestalten
	Städte- und Ortsbauliche Qualitäten höher gewichten
	MIV-Dominanz bei Ortsdurchfahrten mindern
	Trennwirkung von Strassen überwinden
<b>Verkehrsnachfrage</b>	
	Verkehrsspitzen brechen
	Abstimmung von S+V in Umstrukturierungsgebieten klären
<b>Ruhender Verkehr - Parkierung</b>	
	Erstellung der Parkplätze differenziert reglementieren
	Ausgewogenes öffentliches Parkierungsangebot bereitstellen
	Parkraumbewirtschaftung einführen / abstimmen
<b>Auswirkungen Verkehr / Verkehrssicherheit / Technik</b>	
	Belagstechniken wirksam zur Lärmreduktion einsetzen
	Unfallschwerpunkte systematisch analysieren und beheben
	Verkehrsinfrastruktur sicher(er) planen (ISSI- Instrumente)

Abb. 51 Handlungsansätze Teilstrategie motorisierter Individualverkehr.

Erläuterungen

Die Teilstrategie MIV soll mit einem sicheren und verträglichen Strassennetz einen aktiven Beitrag zu einer attraktiven Agglomeration der kurzen Wege leisten. Mit wenigen gezielten Ausbauten der heutigen Strasseninfrastruktur soll das zukünftige Verkehrsaufkommen beim MIV bewältigt werden. Damit dies gelingt, sind aber auch Massnahmen zur Verkehrsverlagerung notwendig.

Strategisches Ziel	Ansatz
Dämpfung der Verkehrsnachfrage MIV durch Verlagerung	Eine Verlagerung des MIV auf andere Verkehrsträger wird angestrebt
Verträgliches Strassennetz schaffen	Alle Verkehrsteilnehmenden profitieren von einem funktionalen Strassennetz, welches sich an der Belastbarkeit der einzelnen Strassen orientiert.

Verträgliche Verkehrsabwicklung auf den Strassen erreichen	Durch Verkehrsmanagement und den Einsatz von Verkehrstelematik soll ein funktionales Strassennetz für alle Verkehrsteilnehmer geschaffen sowie ein dosierter, jedoch flüssiger Verkehr auf den Strassen erreicht werden (Bevorzugen des strassengebundenen ÖV).
Quartierverträgliche Verkehrslösungen	Der Durchgangsverkehr wird von Wohngebieten ferngehalten, Arbeitsplatzgebiete für Industrie und Gewerbe werden möglichst direkt ab den Autobahnen erschlossen und frühere Eingriffe im Siedlungsgebiet (z.B. Zerschneidung von Quartieren) gegebenenfalls repariert.
Erreichbarkeit der Orte für alle Verkehrsteilnehmer	Der MIV soll möglichst auf Autobahnen und Hauptverkehrsachsen des Kantonsstrassennetzes kanalisiert werden. Das Verkehrsnetz wird gesamtheitlich optimiert und, wo notwendig, punktuell ausgebaut.
Umweltverträglichere Mobilität fördern	Der MIV soll in Zukunft durch den Einsatz neuer Technologien ressourcenschonender werden

Strategien mit  
 Priorität in der 4.  
 Generation

Im Sinn der Schwerpunktlegung werden in jeder Generation spezifische Handlungsansätze prioritär bearbeitet. In dieser Generation sind dies in der Teilstrategie motorisierter Individualverkehr:

- Leistungsfähige übergeordnete Verkehrsachsen sicherstellen
- Strassenraum attraktiv und passend gestalten
- Städte- und ortsbauliche Qualitäten höher gewichten

#### 6.3.4 Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr

Generationen  
 übergreifende  
 Handlungsansätze

Die Handlungsansätze im Bereich Fuss- und Veloverkehr orientieren sich vor allem an der 4V-Strategie «Verkehr verlagern». Sie lassen sich den Themen Fuss- und Velonetz, Strassenraumgestaltung / Verkehrssicherheit, Veloparkierung sowie E-Mobilität beim Veloverkehr zuordnen.

<b>FVV</b>	<b>Fuss- und Veloverkehr</b>
	<b>Fuss- und Velonetz</b>
	Lückenloses Fuss- und Velowegnetz anbieten
	Direkte Fuss- und Veloverbindungen ermöglichen
	Übergeordnetes regionales Radwegnetz sicherstellen
	Trennende Elemente überwinden
	<b>Strassenraumgestaltung / Verkehrssicherheit</b>
	Dem FVV einen sicheren Raum entlang Strassen geben
	Sichere Querungsmöglichkeiten für den FVV schaffen
	Vorrang für den Fuss- und Veloverkehr anstreben
	Möglichst uneingeschränktes Velofahren erlauben
	Sichere Schulwege zu Fuss wie mit dem Velo gewährleisten
	<b>Veloparkierung</b>
	Ausreichend Velostellplätze an zentralen Stellen anbieten
	Flächendeckend nahe gelegene Velostellplätze vorfinden
	<b>E-Mobilität beim Veloverkehr</b>
	Schnelles und direktes Velofahren aus der Region ermöglichen
	Veloverkehr für mittellange Distanzen (10-15 km) etablieren

Abb. 52 Handlungsansätze Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr.

Erläuterungen

Mit der Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr sollen attraktive, durchgehende, direkte und sichere Fuss- und Veloverbindungen geschaffen werden. Zu Fuss gehen soll auf der Kurzstrecke, Velofahren auf der Kurz- und Mittelstrecke bei der Planung höher gewichtet und gefördert werden. Dadurch sollen ebenfalls eine Verbesserung der Siedlungs- und Lebensqualität und eine Reduktion des MIV-Anteils am Binnenverkehr erreicht werden.

Strategisches Ziel	Ansatz
Dem Fuss- und Veloverkehr Raum geben	Der LV wird in den inneren und äusseren Kernräumen und in den Entwicklungsräumen gefördert. Entlang der Hauptachsen und zur sicheren und direkten Erschliessung wichtiger Zielpunkte ist ein attraktives Fuss- und Veloverkehrsnetz inkl. den notwendigen Abstellplätzen zur Verfügung zu stellen.
Flexibilität und Bewegungsfreiheit beim LV	Ein lückenloses, möglichst direktes Fuss- und Velonetz sowie ausreichende und sichere Abstellmöglichkeiten erhöhen die Flexibilität bei der Verkehrsmittelwahl.
Trend der E-Bikes nutzen	Das Potenzial von Umsteigern vom Auto aufs E-Bike dank einer gesteigerten Reichweite ist auszuschöpfen.
Quartierverträgliche Verkehrslösungen	Mit attraktiven, dichten Fussverkehrsnetzen wird die Siedlungs- und Lebensqualität erhöht.

Erreichbarkeit der Orte für alle Verkehrsteilnehmer	Zur sicheren und direkten Erschliessung wichtiger Ziel- punkte ist ein attraktives Fuss- und Veloverkehrsnetz inkl. den notwendigen Abstellplätzen zur Verfügung zu stellen. Damit werden durchgehende, schnelle, sichere und attrak- tive Fuss- und Veloverbindungen für den Arbeitsverkehr (Schüler, Pendler) sowie den Einkaufs- und Freizeitverkehr geschaffen.
Umweltverträgliche Mobilität fördern	Der Einsatz von ressourcenschonenden Verkehrsmitteln ist zu erhöhen, damit die Lebensqualität erhöht und ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet wird.

Strategien mit  
 Priorität in der 4.  
 Generation

Im Sinn der Schwerpunktlegung werden in jeder Generation spezifische Handlungsansätze prioritär bearbeitet. In dieser Generation sind dies in der Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr:

- Direkte Fuss- und Veloverbindungen ermöglichen
- Dem Fuss- und Veloverkehr einen sicheren Raum entlang Strassen geben
- Sichere Querungsmöglichkeiten für den LV schaffen
- Möglichst uneingeschränktes Velofahren erlauben
- Trennende Elemente überwinden
- Sichere Schulwege zu Fuss wie mit dem Velo gewährleisten

### 6.3.5 Teilstrategie kombinierte Mobilität

Generationen  
 übergreifende  
 Handlungsansätze

Die Handlungsansätze im Bereich kombinierte Mobilität orientieren sich vor allem an den beiden 4V-Strategien «Verkehr verlagern» und «Mobili- tätsangebote vernetzen».

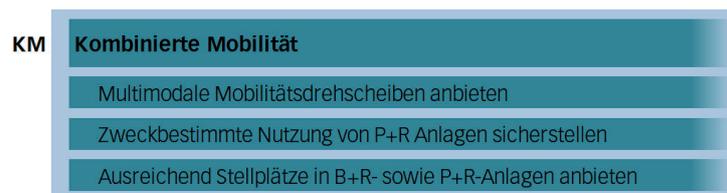


Abb. 53 Handlungsansätze Teilstrategie kombinierte Mobilität.

Erläuterungen

Mit der Teilstrategie Kombinierte Mobilität sollen Wegketten verbessert, das Nutzen und die Wahlmöglichkeit unterschiedlicher Verkehrsarten ge- fördert und damit eine Verlagerung der MIV-Fahrten auf den öffentlichen und auf den Fuss- und Veloverkehr herbeigeführt werden.

Strategisches Ziel	Ansatz
Zusätzlichen MIV ver- meiden	Das Umsteigepotenzial dank optimaler Verknüpfungen (Park & Ride) im äusseren Kernraum erhöhen.
Zugang zum ÖV er- leichtern und attrak- tiv gestalten	Im inneren Kernraum sind direkte und sichere Zugänge aus den Wohn- und Arbeitsquartieren als Standort umzu- setzen.
Regional abgestimm- te, attraktive Um- steigeorte fördern	Mit attraktiven Umsteigeorten (Park + Ride, Bike + Ride- Anlagen) wird der kombinierte Verkehr an den Schnitt- stellen des Individualverkehrs zum öffentlichen Verkehr gefördert. Das bestehende Angebot im äusseren Kern- raum wird weiter ausgebaut.

Strategien mit  
 Priorität in der 4.  
 Generation

Im Sinn der Schwerpunktlegung werden in jeder Generation spezifische Handlungsansätze prioritär bearbeitet. In dieser Generation sind dies in der Teilstrategie kombinierte Mobilität:

- Multimodale Mobilitätsdrehscheiben anbieten
- Ausreichend Bike+Ride sowie Park+Ride Anlagen anbieten

#### 6.4 Zusammenfassung und Abstimmung der Teilstrategien Siedlung, Landschaft und Verkehr

Die strategischen Ansätze und Stossrichtungen der Teilstrategien werden in nachfolgender Tabelle gegenübergestellt. Aus der Teilstrategie Mobilität sind neben den Ansätzen der vier V-Strategie strategische Erfolgspositionen (SEP), welche im Bereich ihres Ansatzes in dieser Generation eine bedeutende Wirkung entfalten sollen. Eine Ausnahme bildet der Ansatz «I Verkehr vermeiden», der in dieser Generation keine Wirkung entfalten soll.

Raumtyp	Strategische Stossrichtungen Siedlung	Strategische Stossrichtungen Landschaft	Mobilität: Strategien und räumliche Stossrichtungen
Innerer Kernraum	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Dichte, urbane Entwicklung fördern</li> <li>– Nutzungsdurchmischung fördern</li> <li>– Öffentliche Räume aufwerten und sichern</li> <li>– Grün- und Freiräume weiterentwickeln</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Städtische Grün- und Freiräume verstärkt in Siedlungsraum integrieren und als multifunktionale Orte weiterentwickeln</li> <li>– Angebot der Frei- und Grünräume ausbauen</li> <li>– Erreichbarkeit der Frei- und Grünräume verbessern</li> <li>– Positiven Beitrag zur Stadtökologie und -klima durch Vernetzung erhöhen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– MIV-Dominanz bei Ortsdurchfahrten mindern</li> <li>– Rasches und effizientes Umsteigen ermöglichen</li> <li>– Ausreichend Velostellplätze an zentralen Stellen schaffen</li> <li>– Neue Mobilitätsangebote fördern und zugänglich machen</li> <li>– Aktive Steuerung und Lenkung des Verkehrs im urbanen Kerngebiet</li> <li>– Attraktive und sichere Strassen in Wohnquartieren anbieten</li> </ul>

Raumtyp	Strategische Stossrichtungen Siedlung	Strategische Stossrichtungen Landschaft	Mobilität: Strategien und räumliche Stossrichtungen
Äusserer Kernraum	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Dichte, urbane Entwicklung an gut erschlossenen Lagen fördern</li> <li>– Vorbereiten der einzigen Siedlungserweiterung der Agglomeration an gut erschlossener Lage in Biberist</li> <li>– Hochwertige Entwicklung, Augenmerk auf Verbesserung der Siedlungsqualität</li> <li>– Besondere Qualität rasch zugänglicher Naherholungsgebiete in Wert setzen</li> <li>– Augenmerk auf Siedlungsrandgestaltung richten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– In Entwicklungsgebieten Frei- und Grünräume schaffen und aktiv gestalten</li> <li>– Naherholungsräume erhalten, Zugänglichkeit sichern und erhöhen</li> <li>– Freizeit- und Naherholungsgebiete vernetzen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Lückenloses Fuss- und Velowegnetz</li> <li>– Übergeordnetes regionales Radwegnetz sicherstellen</li> <li>– Rasches und effizientes Umsteigen ermöglichen</li> <li>– Infrastrukturen und bedarfsgerechtes Angebot (P+R, ÖIV zu ÖV, B+R, Sharing) bereitstellen</li> <li>– Durchgangsverkehr in Wohnquartieren vermeiden</li> </ul>
Gebiete ausserhalb Kernräume	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Entwicklung auf lokalen Bedarf ausrichten</li> <li>– Punktuelle, ortsverträgliche Nachverdichtungen ermöglichen</li> <li>– Qualitäten des Ortsbilds und der Kulturlandschaft erhalten</li> <li>– Durchgrünte Strukturen erhalten, Siedlungsränder aufwerten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Naherholungsräume erhalten, Zugänglichkeit sichern und erhöhen</li> <li>– Kulturlandschaften erhalten und vor Nutzungsdruck schützen</li> <li>– Landwirtschaftliche Nutzung und Interessen der Erholung aufeinander abstimmen</li> <li>– Zugang von Kulturlandschaften für extensive Naherholung gewährleisten</li> <li>– Ökologische Werte pflegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Neue und direkte Netzverbindungen schaffen</li> <li>– Verfügbarkeit des ÖV erhöhen</li> <li>– Fahrzeit optimieren / reduzieren</li> </ul>
Arbeitsgebiete von regionaler Bedeutung			<ul style="list-style-type: none"> <li>– Schnelles und direktes Velofahren aus der Region ermöglichen</li> <li>– Verfügbarkeit des ÖV erhöhen</li> <li>– Kostenpflichtige Parkierung</li> <li>– Gute Anbindung sicherstellen</li> </ul>

Auf den für einige Gebiete der Agglomeration («Fokusräume») festgestellten besonderen Handlungsbedarf kann mit den erläuterten Strategien reagiert werden. Für die jeweiligen Fokusräume werden die Strategien im nachfolgenden Kapitel 7 weiter vertieft.

## 7. Fokusräume

Generationen-  
kohärenz

Während der Bearbeitung des Agglomerationsprogramms sind fünf Räume identifiziert worden, die besonderen Handlungsbedarf aufweisen und deshalb näher erläutert werden. Das neue Kapitel dient als Scharnier zwischen Handlungsbedarf, Strategien und Massnahmen. Das bedeutet aber keineswegs, dass alle Ressourcen bezüglich Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsentwicklung der Agglomeration Solothurn auf die Fokusräume konzentriert werden.

### 7.1 Solothurn West / Bellach Ost

Lage



Abb. 54 Fokusraum Solothurn West und Bellach Ost

Raumtyp

Innerer und äusserer Kernraum, Teil des Zentrums Solothurn

Festgestellte  
Schwächen und  
Handlungsbedarf

Im Fokusraum Solothurn West und Bellach Ost wurde folgender Handlungsbedarf bezeichnet:

- Mangelhafte Anbindung zwischen Altstadt Solothurn und Weststadt
- Noch nicht genutzte Potenziale zur Innententwicklung und auf unbebauten Bauzonen an gut geeigneten Lagen
- Quartiere mit Potenzial zur Verbesserung der Innententwicklung und Siedlungsqualität
- Ungenügende Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume durch Aufwertungsmassnahmen verbessern und die Umsetzung neuer Grün- und Freiräume in den neuen Stadtquartieren vorantreiben
- Reduktion der Luft- und Lärmmissionen entlang der Strassenachsen
- Gestaltungsdefizit an der Werkhofstrasse, die in die Bielstrasse mündet
- Vorhandene Nachfrage und Eignung für eine überkommunale Velokorridor Solothurn - Grenchen
- Nicht mehr zeitgemässes Parkplatzreglement in der Stadt Solothurn

- Unzureichende Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr im Umfeld des Westbahnhofs und an der Bielstrasse sowie Sicherheits- und Netzdefizite der Velorouten im Westbahnhofquartier

#### Strategische Ansätze



Folgende Teilstrategien sind für die Weiterentwicklung des Fokusraums Solothurn West und Bellach Ost bestimmend:

- Realisierung von zentralen Arbeitsplatz- und Wohnangeboten mit guter bis sehr guter ÖV-Anbindung
- Die Entwicklung, Umstrukturierung und Verdichtung der sehr gut erschlossenen Areale in der Nähe des HB Solothurn und der Bahnhöfe Solothurn West, Allmend und Bellach prioritär vorantreiben
- Städtische Quartiere unter Berücksichtigung der gebauten Umgebung mit Vorgaben zu Mindestmassen dicht und urban weiterentwickeln
- Städtebaulich hohe Siedlungsqualität mit qualitätssichernden Verfahren sicherstellen
- Den Siedlungsschwerpunkt Weitblick etappenweise umsetzen
- Öffentliche Räume als Orte der Begegnung sichern und attraktivieren
- Das Kofmehlareal als publikumsintensive Anlage gestützt auf Untersuchungen zur Auswirkung bzgl. Verkehr und Siedlung entwickeln
- Grün- und Freiräume als attraktive Naherholungsräume und Flächen der ökologischen Vernetzung ausgestalten und weiterentwickeln
- Flächendeckende Verkehrsberuhigung in Solothurn (Massnahme in der 3. Generation, Umsetzung steht bevor) zur Reduktion der Luft- und Lärmimmissionen entlang der Strassenachsen
- Funktionaleres Strassennetz für alle Verkehrsteilnehmer
  - MIV-Dominanz bei Ortsdurchfahrten mindern
  - Leistungsfähige übergeordnete Verkehrsachsen sicherstellen
  - Trennwirkung von Strassen überwinden
- Direkte, sichere Fuss- und Veloverbindungen schaffen
  - Dem LV einen sicheren Raum (entlang von Strassen) geben
  - Sichere Querungsmöglichkeiten für den LV schaffen
- Veloverkehr für mittellange Distanzen (30 km) etablieren
  - Schnelles und direktes Velofahren aus der Region ermöglichen



#### Abgeleitete Massnahmen

Verschiedene Massnahmen im Fokusraum Solothurn West und Bellach Ost sind bereits umgesetzt oder in Planung. Folgende Massnahmen werden im AP 4. Generation bezeichnet:

- Siedlungsschwerpunkt Solothurn Weitblick (S 404.1)
- Siedlungsschwerpunkt Bellach Ost (S 404.2)
- UVG Solothurn West (S 403.9)
- Naherholungsgebiete/Pärke Solothurn Stadtpark Segetzhain (L 404.2)
- Übergeordnetes Verkehrsmanagement Autobahnanschluss A5 / Westtangente Solothurn (V-NA-Ü 405)
- Verkehrsmanagement Westtangente Solothurn Knoten Obach, Aarebrücke (V-NA 401.1)
- Solothurn: BGK Werkhofstrasse (V-MIV 402.3)
- Solothurn: Elektrifizierung Buslinien BSU (V-ÖV 404)
- Velokorridor Grenchen – Solothurn, Abschnitt Solothurn - Selzach (V-LV 401)

– Solothurn: Westbahnhof (V-ÖV 403)

Entwicklungspotenzial Siedlung      Nachfolgend aufgeführt ist das voraussichtliche Entwicklungspotenzial der Siedlungsmassnahmen:

Standort	Gemeinde		2019-2022	2024-2027	2028-2031	nach 2031	Gesamt
Weitblick	Solothurn	EW	-	720	727	505	1952
		ArP	-	384	265	833	1482
Solothurn West	Solothurn	EW	99	209	336	-	644
		ArP	42	66	113	-	221
Bellach Ost	Bellach	EW	125	75	100	220	520
		ArP	15	35	0	50	100
Total		EW	224	1'004	1'163	270	3'116
		ArP	57	485	378	883	1'803

Tab. 37 Die voraussichtlichen Entwicklungspotenziale der bedeutenden Entwicklungsgebiete bis 2040 im Fokusraum Solothurn West / Bellach Ost

Verortung der Massnahmen

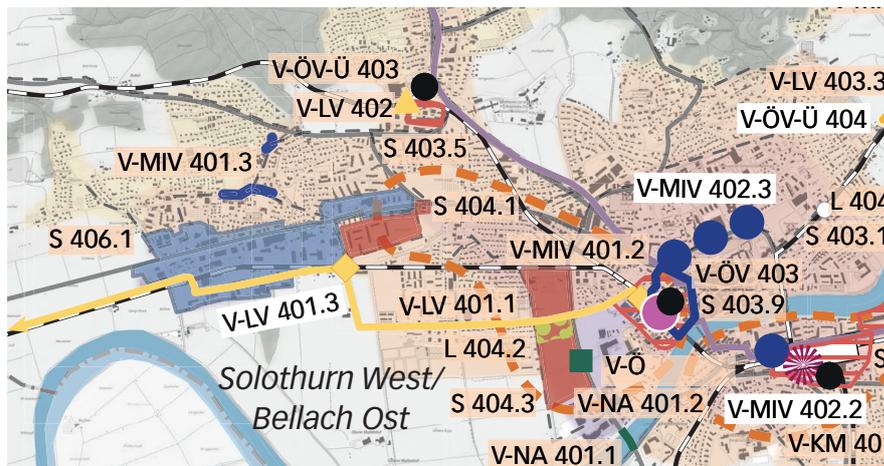


Abb. 55 Die Massnahmen im Bereich Siedlung, Landschaft und Verkehr in und um den Fokusraum Solothurn West / Bellach Ost, aufgeteilt in die Massnahmen vorheriger Generationen (ohne Rahmen) und die Massnahmen des vorliegenden AP 4. Generation (mit Rahmen).

## 7.2 Solothurn Hauptbahnhof und Zuchwil Nord

Lage

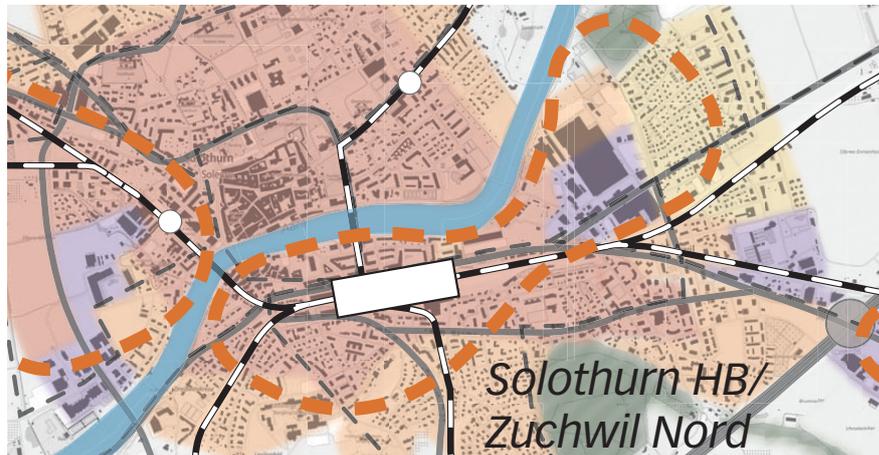


Abb. 56 Solothurn Hauptbahnhof und Zuchwil Nord

Raumtyp

Innerer und äusserer Kernraum, Teil des Zentrums Solothurn

Festgestellte  
Schwächen und  
Handlungsbedarf

- Im Fokusraum Solothurn Hauptbahnhof und Zuchwil Nord besteht folgender Handlungsbedarf:
- Angebote zur Siedlungsentwicklung und Innenentwicklung an zentralen und gut erschlossenen Lagen schaffen
  - Dichte im gut erschlossenen Zentrum der Agglomeration weiter erhöhen;
  - Städtebauliche Defizite / mangelhafte Siedlungsqualität in der Nähe des Hauptbahnhofs beheben
  - Grosse brachliegende Potenziale an gut erschlossenen, oftmals zentralen Lagen aktivieren
  - Ungenügende Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume um den HB Solothurn Süd und entlang der Aare verbessern
  - Entwicklungspotenzial des HB Solothurn Süd/RBS zu mehr und dichteren Umsteigebeziehungen zwischen diversen Verkehrsmittel
  - Gestaltungsdefizite Fuss- und Veloverkehr an diversen Stellen; um den HB Solothurn besteht der Bedarf, die Querungsmöglichkeiten Fuss- und Veloverkehrsfreundlich zu gestalten
  - Reduktion der Trennwirkung der Gleise für den regionalen und lokalen Fuss- und Veloverkehr
  - Sicherheitsdefizite für Velofahrende auf der Zuchwilerstrasse
  - Nicht mehr zeitgemässes Parkplatzreglement in der Stadt Solothurn
  - Gestaltungsdefizit und im Bereich der Berthastrasse mangelnde Sicherheit für den Veloverkehr auf der Dornacherstrasse

Strategische  
Ansätze



- Aus dem Handlungsbedarf im Fokusraum Solothurn HB und Zuchwil Nord lassen sich folgende strategische Stossrichtungen und Ansätze ableiten:
- Förderung der Realisierung von Arbeitsplatz- und Wohnangeboten im Zentrum mit guter bis sehr guter ÖV-Erschliessung
  - Die städtischen Quartiere unter Berücksichtigung der gebauten Umgebung und ihrer Identität dicht und urban entwickeln



- Städtebaulich hohe Siedlungsqualität mit qualitätssichernden Verfahren sicherstellen
- Mindestdichtvorgaben prüfen
- Die Umstrukturierung und Verdichtung der teilweise unternutzen Gebiete um den HB Solothurn und Zuchwil Nord prioritär vorantreiben
- Den öffentlichen Raum um den Hauptbahnhof als Ort der Begegnung sichern und attraktiv gestalten
- Grün- und Freiräume, beispielsweise entlang der Aare, als attraktive, gut zugängliche Naherholungsräume aufwerten, weiterentwickeln und vernetzen; neue öffentliche Grün- und Freiräume (Riversidepark) ergänzen
- Funktionaleres Strassennetz für alle Verkehrsteilnehmer
  - Leistungsfähige übergeordnete Verkehrsachsen sicherstellen
  - Trennwirkung von Strassen überwinden
- Dämpfung MIV innerhalb der Agglomeration
  - Rasches und effizientes Umsteigen ermöglichen
- Direkte, sichere Fuss- und Veloverbindungen schaffen
  - Dem LV einen sicheren Raum (entlang von Strassen) geben
  - Sichere Querungsmöglichkeiten für den LV schaffen
- Bestmögliche lokale und regionale Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel
  - Infrastrukturen und bedarfsgerechtes Angebot (P+R, ÖV zu ÖIV, B+R, Sharing) bereitstellen
  - Mobilitätsdrehscheibe

Abgeleitete Massnahmen

Die Strategien im Fokusraum Solothurn HB / Zuchwil Nord sollen mit folgenden Massnahmen umgesetzt werden:

- UVG Solothurn Hauptbahnhof (S 403.8)
- UVG Zuchwil Areal Riverside (S 403.11)
- Naherholungsgebiete/Pärke Zuchwil Riverside (L 404.1)
- Natur und Naherholung im Herzen der Agglomeration Solothurn  
Teilprojekt 1: Nutzungskonzept Raum Aare (L 403.1)
- Solothurn: Ausbau Hauptbahnhof RBS Solothurn (V-ÖV-Ü 401)
- Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof Süd (V-KM 401)
- Solothurn: Elektrifizierung Buslinien BSU (V-ÖV 404)
- Solothurn: BGK Dornacherstrasse (V-MIV 402.2)
- Solothurn: BGK Werkhofstrasse (V-MIV 402.3)

Entwicklungspotenzial Siedlung

Nachfolgend aufgeführt ist das voraussichtliche Entwicklungspotenzial der Siedlungsmassnahmen:

Standort	Gemeinde		2019-2022	2024-2027	2028-2031	nach 2031	Gesamt
Hauptbahnhof	Solothurn	EW	0	145	145	145	435
		ArP	0	161	161	163	485
Areal Riverside	Zuchwil	EW	141	259	400	310	1110
		ArP	150	25	25	100	300
Total		EW	141	404	545	455	1'545
		ArP	150	186	186	263	785

Tab. 38 Die voraussichtlichen Entwicklungspotenziale der bedeutenden Entwicklungsgebiete bis 2040 im Fokusraum Solothurn Hauptbahnhof/Zuchwil Nord

Verortung der  
 Massnahmen

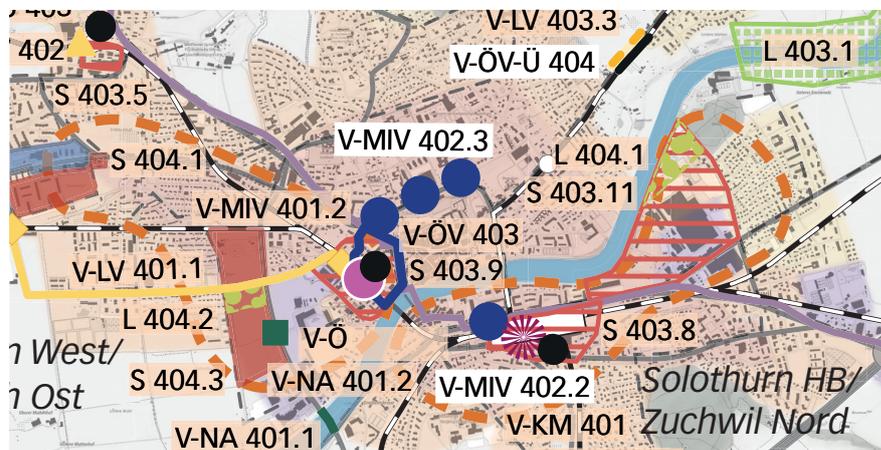


Abb. 57 Die Massnahmen im Bereich Siedlung, Landschaft und Verkehr in und um den Fokusraum Solothurn HB/Zuchwil Nord.

### 7.3 Attisholz Nord / Süd

Lage



Abb. 58 Attisholz Nord (Gemeinde Riedholz) und Attisholz Süd (Gemeinde Luterbach)

Raumtyp

Äusserer Kernraum, Arbeitsschwerpunkte der Agglomeration

Festgestellte  
 Schwächen und  
 Handlungsbedarf

Der Vergleich von Zukunftsbild (SOLL) und Analyse (IST) ergibt für den Fokusraum Attisholz Nord/Süd folgenden Handlungsbedarf:

- Förderung der Innenentwicklung und Konzentration der Siedlungsentwicklung auf unternutzte Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete mit grossem bracheliegenden Potenzial
- Förderung der Realisierung von Arbeitsplatz- und Wohnangeboten in der Agglomeration von überregionaler Bedeutung und Ausstrahlung
- Aufenthaltsqualität der Grün-, Freiräume beidseits der Aare weiter aufwerten und Anbindung an das Zentrum Solothurn weiter verbessern
- Ungenügende ÖV-Erschliessung, da keine ÖV-Verbindung zwischen den Bahnhöfen Riedholz und Luterbach besteht (Gehdistanzen zu den Bahnhöfen betragen bis rund einen Kilometer); somit unzureichende Abstimmung Siedlung und Verkehr

- Schwachstelle Veloverbindung Riedholz - Attisholz Nord, Projekt zur Verbesserung der Veloführung entlang der Zuchwilstrasse in Luterbach (Veloroute Nr. 5/8) in Bearbeitung
- Bedarf für eine integrale Mobilitätsplanung im Teilbereich Attisholz Nord
- Sicherheitsdefizit auf Veloroute entlang Kantonsstrasse Waldaustrasse zwischen Attisholz Nord und Flumenthal

Strategische Ansätze



Im Fokusraum Attisholz Nord/Süd werden folgende Elemente der Teilstrategien Siedlung, Landschaft und Mobilität verfolgt:

- Die Umstrukturierung und Verdichtung der Entwicklungsgebiete in Attisholz Nord und Süd prioritär und etappenweise vorantreiben
- Attisholz Nord unter Berücksichtigung des historischen Erbes dicht und urban entwickeln
- Städtebaulich hohe Siedlungsqualität mit qualitätssichernden Verfahren sicherstellen
- Attisholz Süd als Arbeitsschwerpunkt von überregionaler Bedeutung weiterentwickeln
- Den öffentlichen Raum im Zentrum Attisholz als Ort der Begegnung attraktiv gestalten
- Grün- und Freiräume entlang der Aare als attraktive, gut zugängliche Naherholungsräume und Flächen der ökologischen Vernetzung ausgestalten und weiterentwickeln
- Dämpfung MIV innerhalb der Agglomeration
  - Verfügbarkeit des ÖV erhöhen
  - Rasches und effizientes Umsteigen ermöglichen
  - Neue und direkte Netzverbindungen schaffen
- Direkte, sichere Fuss- und Veloverbindungen schaffen
  - Dem LV einen sicheren Raum (entlang von Strassen) geben
- Bestmögliche lokale und regionale Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel
  - Mobilitätsdrehscheibe



Abgeleitete Massnahmen

Folgende Massnahmen beinhaltet die 4. Generation für den Fokusraum Attisholz Nord/Süd:

- UVG Riedholz Attisholz Nord (S 403.7)
- Arbeitsgebiete von regionaler Bedeutung Luterbach Attisholz Süd (S 406.1)
- Natur und Naherholung im Herzen der Agglomeration Solothurn (L 403)
- Multimodale Drehscheibe Bahnhof Luterbach-Attisholz (V-KM 402)
- Luterbach, Riedholz: Neue Businfrastruktur Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiet Attisholz (V-ÖV 402)

Folgende Mobilitätsmassnahmen befinden sich nicht innerhalb des Fokusraums, stehen aber in engem Zusammenhang mit dem Handlungsbedarf, den Strategien und den Massnahmen in Attisholz Nord/Süd:

- B-Massnahme Umsteigepunkt Haltestelle Riedholz (V-KM 301, Teil P+R und B+R)
- A-Massnahme Erhöhung Sicherheit Veloverkehr auf Kantonsstrassen: Flumenthal, Waldaustrasse (V-LV 403.2)

Entwicklungspotenzial Siedlung      Nachfolgend aufgeführt ist das voraussichtliche Entwicklungspotenzial der Siedlungsmassnahmen:

Standort	Gemeinde		2019-2022	2024-2027	2028-2031	nach 2031	Gesamt
Attisholz Nord	Riedholz	EW	0	200	600	400	1'200
		ArP	30	120	350	280	780
Attisholz Süd	Luterbach	EW	0	0	0	0	0
		ArP	400	200	200	400	1'200
Total		EW	30	200	600	400	1'200
		ArP	400	320	550	680	1'980

Tab. 39 Die voraussichtlichen Entwicklungspotenziale der bedeutenden Entwicklungsgebiete bis 2040 im Fokusraum Attisholz Nord/Süd

Verortung der Massnahmen

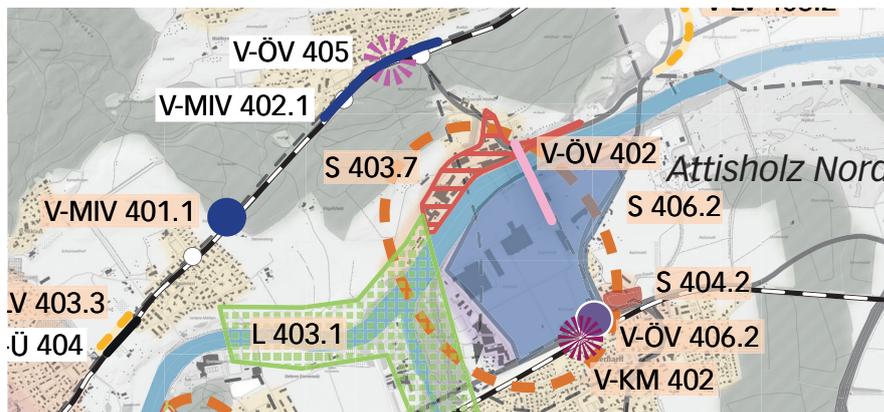


Abb. 59 Die Massnahmen im Bereich Siedlung, Landschaft und Verkehr in und um den Fokusraum Attisholz Nord/Süd.

## 7.4 Biberist / Gerlafingen

Lage

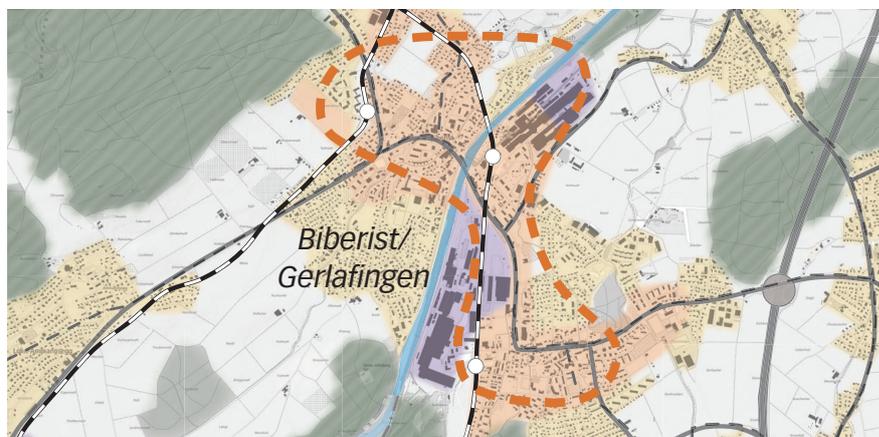


Abb. 60 Fokusraum Biberist

Raumtyp

Äusserer Kernraum, Gebiete ausserhalb der Kernräume, Arbeitsschwerpunkte der Agglomeration

Festgestellte Schwächen und Handlungsbedarf

Im Fokusraum Biberist/Gerlafingen wurde folgender Handlungsbedarf bezeichnet:

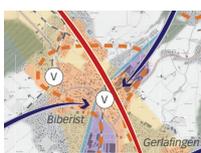
- Förderung der Innenentwicklung im Dorfkern und auf Industriebrachen und unternutzten Arealen/Grundstücken mit guter ÖV- und MIV-Anbindung
- Konzentration der Siedlungsentwicklung auf Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete mit grossem Innenentwicklungspotenzial
- Förderung der Realisierung von Arbeitsplatz- und Wohnangeboten von regionaler Bedeutung in der Agglomeration
- Teilweise ungenügende Siedlungsqualität erhöhen
- Ungenügende Dichte in einzelnen Quartieren erhöhen
- Teilweise ungenügende ÖV-Erschliessung (nur wenige Gebiete mit Güteklasse C, mittelmässige Erschliessung), womit die Abstimmung Siedlung - Verkehr nicht gegeben ist
- Fehlende Umsteigebeziehung Bus-Bus an der Hauptstrasse
- Bedarf für eine interkommunale und integrale Abstimmung in den Bereichen Siedlung und Verkehr
- Erhöhtes Unfallrisiko (insb. subjektive Verkehrssicherheit) entlang Veloroute auf der Bern- resp. Solothurnstrasse, welche insb. zu den HVZ dicht befahren ist.

Strategische Ansätze



Folgende Teilstrategien sind für die Weiterentwicklung des Fokusraums Biberist/Gerlafingen bestimmend:

- Die Siedlungsstruktur an gut erschlossenen Lagen dicht und urban weiterentwickeln
- Den Fokus der Entwicklung durch Umstrukturierung und Verdichtung auf gut erschlossene Gebiete entlang der Achsen und insbesondere im Umfeld der Bahnhöfe Biberist RBS, Biberist Ost und Gerlafingen legen
- Städtebaulich hohe Siedlungsqualität der Areale mittels qualitätssichernden Planungsverfahren erreichen
- Die besondere Qualität der siedlungsprägenden und landschaftlich wertvollen Grün- und Freiräume im Bereich Emme, Biberenbach, Fällimoos, Oberwald und Sackmooswald in Wert setzen
- Die Ortskerne Biberist und Gerlafingen als Arbeitsplatz- und Versorgungsstandorte für das Umland stärken
- Dämpfung MIV innerhalb der Agglomeration
  - Verfügbarkeit des ÖV erhöhen
  - Neue und direkte Netzverbindungen schaffen
- Direkte, sichere Fuss- und Veloverbindungen schaffen
  - Dem LV einen sicheren Raum (entlang von Strassen) geben
- Bestmögliche lokale und regionale Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel
  - Mobilitätsdrehscheibe



Abgeleitete Massnahmen

Um die zukünftige Entwicklung rund um die beiden Bahnhöfe und den Dorfkern von Biberist und Gerlafingen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr optimal aufeinander abzustimmen, sind verschiedene Massnahmen bereits umgesetzt oder in Planung. Folgende Schlüsselmassnahmen werden im AP 4. Generation bezeichnet:

- UVG Biberena / Bahnhof BLS (S 403.1)
- UVG Papierfabrik (S 403.2)
- UVG Bahnhofgebiet Gerlafingen (S 403.4)
- Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung Schwerzimoos (S 405.1)
- Aufwertung siedlungsnaher Erholungsräume Naherholungsgebiet Emme (L 405.1)
- Aufwertung siedlungsnaher Erholungsräume Sackmooswald (L 405.2)
- Mobilitätsquintett Wasseramt - Konkretisierte Mobilitätsstrategie (V-PM 401)
- Biberist: LV-Verbindung Jungfraustrasse / Solothurnstrasse (V-LV 403.1)
- Das Amt für Verkehr und Tiefbau Solothurn prüft in Zusammenhang mit der Realisierung der Agglomerationsmassnahme V-MIV 1.1 Biberist, Aufwertung Hauptstrasse auch eine neue Bushaltestelle im Zentrumsbereich und die Verknüpfung der Buslinien.

Entwicklungspotenzial Siedlung      Nachfolgend aufgeführt ist das voraussichtliche Entwicklungspotenzial der Siedlungsmassnahmen:

Standort	Gemeinde		2019-2022	2024-2027	2028-2031	nach 2031	Gesamt
Biberena / Bahnhof BLS	Biberist	EW	0	0	0	200	200
		ArP	20	0	0	30	50
Papierfabrik	Biberist	EW	0	50	50	300	400
		ArP	75	75	350	800	1300
Schwerzimoos	Biberist	EW	-	-	-	-	o.a.
		ArP					o.a.
Bahnhofgebiet	Gerlafingen	EW	-	-	-	-	o.a.
		ArP					o.a.
Total		EW	0	50	50	500	600
		ArP	95	75	350	830	1'350

Tab. 40 Die voraussichtlichen Entwicklungspotenziale der bedeutenden Entwicklungsgebiete bis 2040 im Fokusraum Biberist/Gerlafingen. Das Potenzial im Bahnhofgebiet Gerlafingen ist noch zu bestimmen.

Verortung der  
 Massnahmen

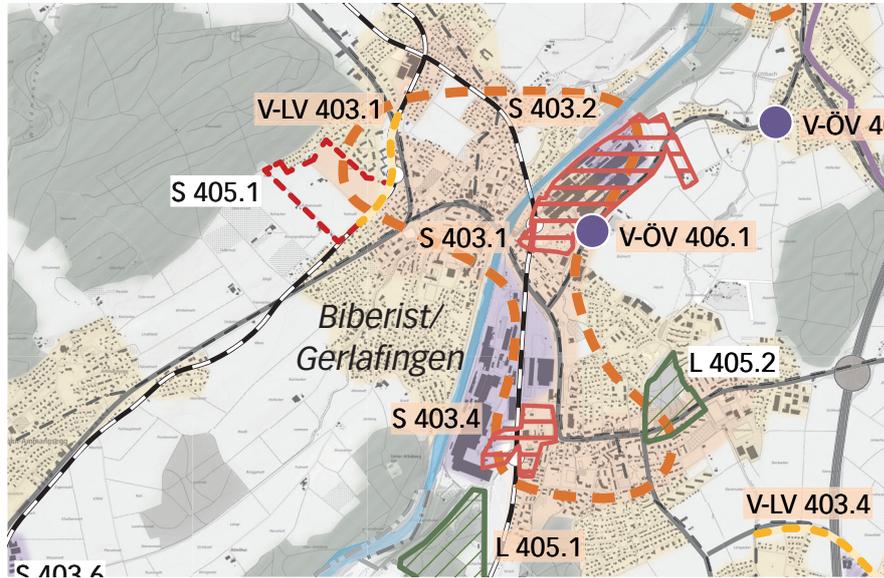


Abb. 61 Die Massnahmen im Bereich Siedlung, Landschaft und Verkehr in und um den Fokusraum Biberist/Gerlafingen.

## 7.5 Derendingen



Lage

Abb. 62 Fokusraum Derendingen mit dem Ortszentrum

Raumtyp

Äusserer Kernraum, Gebiete ausserhalb der Kernräume, Arbeitsschwerpunkte der Agglomeration

Festgestellte  
 Schwächen und  
 Handlungsbedarf

Im Fokusraum Derendingen besteht folgender Handlungsbedarf:

- Teils unternutzte Areale und gut erschlossene Gebiete entlang der Achsen und im Zentrum von Derendingen mit Umstrukturierungs- und Verdichtungspotenzial aktivieren
- Förderung der Realisierung von diversen Arbeitsplatz- und Wohnangeboten mit guter MIV- und ÖV-Anbindung in der Agglomeration
- Unterdurchschnittliche Dichte in einzelnen Quartieren erhöhen
- Teilweise ungenügende Siedlungsqualität erhöhen

- Ungenügende Aufenthaltsqualität und Zugänglichkeit der Grün- und Freiräume entlang der Emme verbessern
- Fehlender Veloweg Derendingen - Zuchwil (Verlängerung Bocciaweg?)
- Ungenügende ÖV-Verbindung Solothurn-Derendingen
- Hohe Belastung der Luzernstrasse zwischen dem Anschluss Solothurn Ost und Derendingen. Mit dem umgesetzten Verkehrsmanagement (V-NA 1.4) konnte der Verkehrsablauf und -fluss sowie die Verkehrssqualität verbessert werden.

#### Strategische Ansätze



Folgende strategische Stossrichtungen und Ansätze werden in Fokusraum Derendingen verfolgt:

- Die Siedlungsstruktur an gut erschlossenen Lagen dicht und urban weiterentwickeln
- Den Fokus der Entwicklung durch Umstrukturierung und Verdichtung auf gut erschlossene Gebiete in bahnhofsnähe, entlang der Achsen und im Zentrum von Derendingen legen
- Vorantreiben der Bebauung der grösseren Bauzonenreserve Emmenhof
- Städtebaulich hohe Siedlungsqualität der Areale mittels qualitätssichernden Planungsverfahren erreichen
- Ungenügende Dichte auf den einzelnen Gebieten mit Vorgaben zur Mindestdichte begegnen;
- Die besondere Qualität der siedlungsprägenden Grün- und Freiräume im Bereich Emme berücksichtigen und aufwerten
- Den Ortskern Derendingen als Arbeitsplatz- und Versorgungsstandort für das Umland stärken
- Direkte, sichere Fuss- und Veloverbindungen schaffen
  - Dem LV einen sicheren Raum (entlang von Strassen) geben
  - Sichere Querungsmöglichkeiten für den LV schaffen
- Dämpfung MIV innerhalb der Agglomeration
  - Verfügbarkeit des ÖV erhöhen
  - Neue und direkte Netzverbindungen schaffen



#### Abgeleitete Massnahmen

Aus den Strategien lassen sich im Fokusraum Derendingen folgende Massnahmen ableiten:

- UVG Derendingen Emmenhof (S 403.3)
- Natur und Naherholung im Herzen der Agglomeration Solothurn Teilprojekt 2: Operationalisierung Besucherinformations- und Führungskonzept Emme (L 403.2)
- Derendingen, Zuchwil: Alternative Veloführung Knoten Kreuzplatz, Querung Emme (V-LV 404.1)
- Studie Verstärkung ÖV-Achse Solothurn - Subingen (V-ÖV 401)

Entwicklungspotenzial Siedlung      Nachfolgend aufgeführt ist das voraussichtliche Entwicklungspotenzial der Siedlungsmassnahmen:

Standort	Gemeinde		2019-2022	2024-2027	2028-2031	nach 2031	Gesamt
Emmenhof	Derendingen	EW	198	182	120	0	500
		ArP	60	20	20	20	120
Total		EW	198	182	120	0	500
		ArP	60	20	20	20	120

Tab. 41 Die voraussichtlichen Entwicklungspotenziale der bedeutenden Entwicklungsgebiete bis 2040 im Fokusraum Derendingen

Verortung der Massnahmen

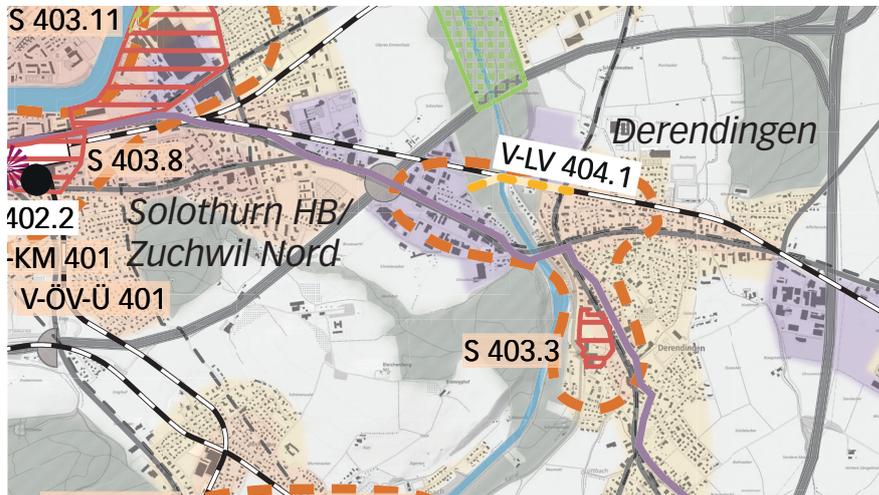


Abb. 63 Die Massnahmen im Bereich Siedlung, Landschaft und Verkehr in und um den Fokusraum Derendingen.

## 8. Massnahmen

Generationen-  
kohärenz

Die A-Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 4. Generation setzen sich zu einem Teil aus B-Massnahmen und Daueraufgaben der vorherigen Generationen<sup>14</sup> zusammen. Diese B-Massnahmen früherer Generationen wurden seinerzeit insbesondere aufgrund der noch ungenügenden Bau- oder Finanzreife entweder von der Trägerschaft selbst oder vom Bund im entsprechenden Prüfprozess zurückgestellt. Im Rahmen der Erarbeitung des AP 4 wurden alle diese Massnahmen von der Trägerschaft erneut überprüft.

Im Bereich Siedlung werden die Massnahmenpakete neu nach den Strategien der SEin-Broschüre (umgesetzte Massnahme AP 3. Generation) organisiert: Bereits bebaute Entwicklungsgebiete für Wohn- und Mischnutzungen werden im Paket «Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete» zusammengefasst, unbebaute Areale für Wohn- und Mischnutzungen werden im Paket «Siedlungsschwerpunkte Wohnen» gebündelt. Das reine Arbeitsgebiet Attisholz Süd wird der Kategorie «Siedlungsschwerpunkte Arbeiten» zugeteilt. Die neue Kategorie «Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung» besteht aus der Massnahme Schwerzimoos in Biberist.

### 8.1 Überblick über die Massnahmen der 4. Generation

Savoir vivre

Gestützt auf die Erkenntnisse aus dem Workshop zum «Zukunftsbild» mit den Gemeinden und das Motto der repla espaceSOLOTHURN bilden die sechs Leitprinzipien die Grundlage für die zukünftige Entwicklung der Agglomeration Solothurn. Zusammen mit den Ergebnissen aus der Analyse, dem festgestellten Handlungsbedarf und den festgelegten Strategien bilden die Leitprinzipien den Ausgangspunkt für die Erarbeitung der Massnahmen für das AP 4. Die Entwicklung des Massnahmenpakets wurde in stetiger Abstimmung mit dem Grundsatz «savoir vivre» und damit in Kohärenz zum Zukunftsbild 2040 vorgenommen.

Massnahmen-  
priorisierung

In Abhängigkeit der Bau- und Finanzreife werden die Massnahmen in eine A-, B- und C-Liste abschliessend priorisiert. Bei positiver Beurteilung und ausreichender Bau- und Finanzreife wurden die Massnahmen als A-Massnahmen der 4. Generation festgelegt. Ergänzt werden diese durch mehrere Daueraufgaben im Bereich Siedlung und Landschaft.

Massnahmenband

Alle Massnahmen werden in den entsprechenden Massnahmenblättern (siehe separaten Massnahmenband) ausführlich beschrieben und kartografisch verortet.

---

<sup>14</sup> Massnahmen aus früheren Generationen, für welche noch keine Leistungsvereinbarung abgeschlossen wurde, werden ins AP 4. Generation übernommen.

### 8.1.1 Siedlung

Im Zuge der Fokussierung auf die Siedlungsentwicklung nach innen und der Bewältigung des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums an zentrumsnahen, gut erschlossenen Lagen stehen die Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete und die Realisierung von Projekten auf gut gelegenen un bebauten Bauzonen im Vordergrund. In der Agglomeration Solothurn sind kurz- bis langfristig grosse Potenziale auf Entwicklungsarealen im inneren und äusseren Kernraum (z.B. Attisholz Nord, Biberist Papierfabrik) vorhanden. Handlungsbedarf besteht in der Mobilisierung der Reserven und in der Realisierung von städtebaulich qualitätsvollem Wohn-, Arbeits- und Lebensraum. Zur Unterstützung und Förderung des Austauschs mit den Gemeinden werden übergeordnete Massnahmen zur Siedlungsqualität und -verdichtung lanciert.

Nummer AP 4	Massnahme	Priorität AP 4
S 401	Siedlungsentwicklung nach innen	Daueraufgabe
S 402	Austauschplattform Siedlung und Mobilität	Daueraufgabe
S 403.1	Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete	
S 403.1	– Biberist: Biberena / Bahnhof BLS	A
S 403.2	– Biberist: Papierfabrik	A
S 403.3	– Derendingen: Emmenhof	A
S 403.4	– Gerlafingen: Bahnhofgebiet	A
S 403.5	– Langendorf: Delta Areal	A
S 403.6	– Lohn-Ammannsegg: Bahnhofgebiet	B
S 403.7	– Riedholz: Attisholz Nord	A
S 403.8	– Solothurn: Solothurn Hauptbahnhof	A
S 403.9	– Solothurn: Solothurn West	A
S 403.10	– Subingen: Subingen Zentrum	A
S 403.11	– Zuchwil: Areal Riverside	A
S 404	Siedlungsschwerpunkte auf un bebauten Bauzonen	
S 404.1	– Solothurn: Weitblick	A
S 404.2	– Bellach: Bellach Ost	A
S 404.3	– Luterbach: Bachacker	A
S 405	Vorranggebiete für die regionale Siedlungserweiterung	
S 405.1	– Biberist: Schwerzimoos	B
S 406	Arbeitsgebiete von regionaler Bedeutung	
S 406.1	– Bellach: Industrie- und Gewerbegebiet Bellach	A
S 406.2	– Luterbach: Attisholz Süd	A

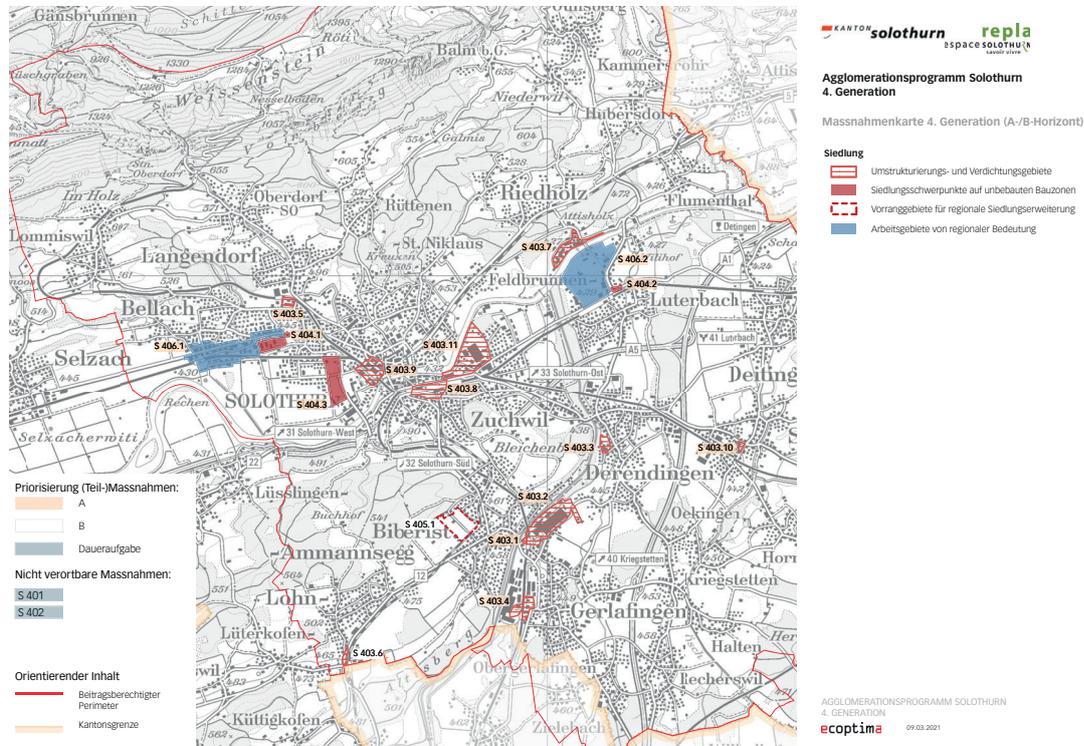


Abb. 64 Die verortbaren Siedlungsmassnahmen des AP Solothurn 4. Generation

### 8.1.2 Landschaft

Die Landschaftsmassnahmen wurden im Hinblick auf die Siedlungsverdichtung und -qualität und den damit zusammenhängenden Funktionen der (siedlungsprägenden) Landschaftsräume entsprechend weiterentwickelt. Als Schlüsselmassnahme wurde das Projekt «Natur und Naherholung im Herzen der Agglomeration Solothurn» vorangetrieben. Neben dem Fokus auf die Weiterentwicklung der Flussräume (Aare und Emme) wird in – Abstimmung mit der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung – weiterhin die Aufwertung siedlungsnaher Erholungsräume angestrebt.

Nummer AP 4	Massnahme	Priorität AP 4
L 401	Aufwertung Flussräume	Daueraufgabe
L 402	Vernetzung und Erhöhung der Erreichbarkeit Freiräume	Daueraufgabe
L 403	Natur und Naherholung im Herzen der Agglomeration Solothurn	
L 403.1	– Teilprojekt 1: Nutzungskonzept Raum Aare	A
L 403.2	– Teilprojekt 2: Operationalisierung Besucherinformations- und Führungskonzept Emme	A
L 404	Naherholungsgebiete / Pärke	
L 404.1	– Riverside	A
L 404.2	– Stadtpark Segetzhain	A
L 405	Aufwertung siedlungsnaher Erholungsräume	
L 405.1	– Naherholungsgebiet Emme	A
L 405.2	– Sackmooswald	B

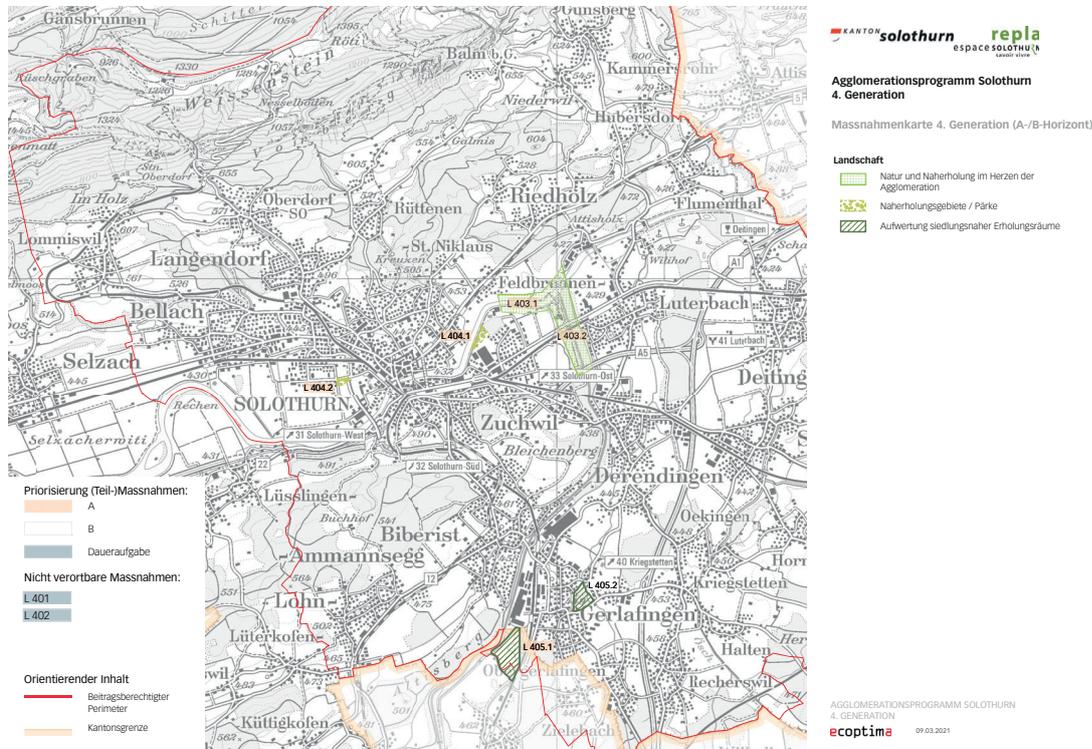


Abb. 65 Die verortbaren Landschaftsmassnahmen des AP Solothurn 4. Generation

### 8.1.3 Verkehr

Die Analyse ergibt, dass der Hauptbahnhof Solothurn sowie der Bahnhof Luterbach-Attisholz bereits Knotenpunkte zahlreicher Routen mit diversen Verkehrsmitteln sind und für die mittelfristige Entwicklung in der Agglomeration Solothurn von strategischer Bedeutung sind. Als multimodale Drehscheiben weisen sie grosses Potenzial auf, die Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsmodi in der Agglomeration Solothurn zu verbessern. Zur Weiterentwicklung der Teilstrategie Mobilität steht mit der Mobilitätsstrategie eine neue, zweckmässige Grundlage zur Verfügung. Die Gemeinden Biberist, Gerlafingen, Derendingen, Kriegstetten und Zuchwil werden die darin festgelegten Strategien und Handlungsanweisungen als sogenanntes „Mobilitätsquintett“ im Raum Wasseramt konkretisieren. Der Veloverkehr kann in der Agglomeration Solothurn einen massgeblichen Anteil am Gesamtverkehr übernehmen. Als Schlüsselmassnahme des AP 4 soll beispielsweise die A-Massnahme Velokorridor Grenchen-Solothurn einen wichtigen Beitrag an die Entwicklung des Veloverkehrs leisten.

#### Massnahmen der nationalen und der weiteren relevanten Planungen im Bereich Verkehr

In Solothurn (und Zuchwil) stärkt der Ausbau beziehungsweise die Aufwertung der Bahnhöfe HB Solothurn und Westbahnhof deren Funktion als wichtige Mobilitätsdrehscheiben und Umsteigeorte für die kombinierte Mobilität in Sinne der Strategie des AP 4. Die Massnahmen an diesen

beiden Bahnhöfen sowie am Bahnhof Langendorf stärken ausserdem die Bahnhofgebiete als Wohn- und Dienstleistungsstandorte im inneren und äusseren Kernraum der Agglomeration.

Die Doppelspurinsel asm St. Katharinen ermöglicht zum einen den 15` Takt Solothurn–Flumenthal im Rahmen des STEP-Horizonts 2030, zum anderen bestehen diverse strassen- und schienenseitige Schnittstellen, unter anderem zur «Sanierung Baselstrasse», einen Projekt des AP 3.

Nummer AP 4	Massnahme	Priorität AP 4
V-ÖV-Ü 401	Solothurn: Ausbau Hauptbahnhof RBS Solothurn	A
V-ÖV-Ü 402	Solothurn: Aufwertung Westbahnhof	A
V-ÖV-Ü 403	Langendorf: Aufwertung Bahnhof BLS Langendorf	A
V-ÖV-Ü 404	Solothurn, Feldbrunnen: Doppelspurinsel asm St. Katharinen	B

#### Prozessmassnahme

Den Gemeinden Biberist, Gerlafingen, Derendingen, Kriegstetten und Zuchwil kommt aufgrund ihrer Agglomerationsentwicklung mit Bezug zur Stadt Solothurn, ihren zahlreichen Schlüsselarealen sowie ihrer Bedeutung für das Umland eine besondere Rolle zu, entsprechend sind sie Teil eines Fokumsraums des AP 4. Die anhaltend hohe Dynamik stellt an die Beteiligten aller Stufen hohe Anforderungen an die grenzüberschreitende Koordination. Zudem haben die Komplexität der Fragestellungen der Abstimmung Mobilität und Siedlung zugenommen und die Entwicklung in den Gemeinden wird massgeblich von Einzelentscheidungen geprägt. Mit dem Mobilitätsquintett Wasseramt soll für diese fünf Gemeinden ein konkretes Vorgehen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr vereinbart werden. Im Fokus steht ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept 2040, welches auf der Grundlage der Mobilitätsstrategie Region Solothurn konkret ausgearbeitet werden soll.

Nummer AP 4	Massnahme	Priorität AP 4
V-PM 401	Mobilitätsquintett Wasseramt – Konkretisierung Mobilitätsstrategie	Ae

#### Kombinierte Mobilität / Multimodale Drehscheiben

Die Aufwertung zweier Bahnhöfe als multimodale Drehscheiben hat in Bezug auf die Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems eine bedeutende Wirkung. Die Aufwertung wirkt sich insbesondere auf die Benutzerfreundlichkeit und das Image des ÖV sowie die Verbesserung des Zugangs und intermodalen Umsteigebeziehungen aus. Dies erhöht die Attraktivität des ÖV insgesamt und fördert nicht zuletzt – dank einer Verlagerung vom MIV zum ÖV – die Entlastung des Strassennetzes. Sie verbessert ausserdem die Zugänglichkeit der um die Bahnhöfe liegenden Entwicklungsschwerpunkte und zu anderen wichtigen Standorten in kurzer Distanz zu den Bahnhöfen und leistet damit einen wichtigen Beitrag an die Siedlungsentwicklung nach innen.

Nummer AP 4	Massnahme	Priorität AP 4
V-KM 401	Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof / RBS mit Langsamverkehrsunterführung	A
V-KM 402	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Luterbach-Attisholz: Aufwertung Bahnhof mit neuer Nord-Süd Unterführung	A

### Verkehrsmanagement / Nachfrageseitige Massnahmen

Das Verkehrsmanagement im Bereich der Westtangente Solothurn bildet eine weitere wichtige Schlüsselmassnahme des AP 4. Die Westtangente bildet das Rückgrat der strassenseitigen Verkehrserschliessung und der Anbindung an die Autobahn A5 sowohl der Regionsgemeinden am Jura-südfuss als auch der westlichen Stadtteile von Solothurn. Die Strassenverbindung übernimmt sowohl eine verbindende als auch erschliessende Funktion. Die Staubelastungen während den Spitzenstunden wirken sich dahingehend aus, dass die mit dem Bau der Westtangente 2008 entlasteten städtischen Verkehrsachsen wieder vermehrt aufgesucht werden. Für die Optimierung der Westtangente wird ein dualer Ansatz angestrebt: Stadtauswärts in Fahrtrichtung Autobahn A5 die Verbesserung der Leistungsfähigkeit und des Verkehrsflusses (nachfrageorientierter Ansatz) sowie stadteinwärts eine stadtverträgliche Verkehrsabwicklung (angebotsorientierter Ansatz). Durch die Abklärung der technischen Machbarkeit sowie einer Selektion verschiedener Lösungsmöglichkeiten ergeben sich für das AP 4 zwei A-Massnahmen. Weitere Massnahmen werden auf übergeordneter Ebene gelöst (siehe oben) respektive erfordern weitere Abklärungen und Planungen.

Nummer AP 4	Massnahme	Priorität AP 4	
V-NA 401 (Massnahmenpaket im Horizont A)	V-NA 401.1	Solothurn: Westtangente, Optimierung Knoten Obach	A
	V-NA 401.2	Solothurn: Stauraummanagement Aarebrücke Westtangente	A

### Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum

Auf verschiedenen Abschnitten werden Strassenabschnitte aufgewertet und damit unter anderem die Sicherheit im Strassenraum verbessert und die betroffenen Quartiere attraktiviert. Die Massnahmen umfassen u.a. das Erstellen und die Gestaltung von Fuss- und Veloweg-Verbindungen, sicheren Querungsmöglichkeiten, von Veloabstellanlagen und dergleichen.

Das kantonale Amt für Verkehr und Tiefbau hat für die Behebung der Unfallschwerpunkte und Verbesserung der Verkehrssicherheit ein flächendeckendes Verkehrssicherheitsprogramm definiert. Das Kantonsstrassennetz wurde dazu flächendeckend beurteilt. Je nach Fragestellung an den so lokalisierten Knoten und Strecken mit grossem Verkehrssicherheitspotenzial kommen gestützt darauf andere Instrumente zum Einsatz. Das Programm wird im AP 4 als Eigenleistung dokumentiert.

Nummer AP 4	Massnahme	Priorität AP 4	
V-MIV 401 (Massnahmenpaket pauschal im Hori- zont A)	V-MIV 401.1	Feldbrunnen: Sicherheit Knoten Vögelisholz	A
	V-MIV 401.2	Solothurn: BGK Post-, Wengi- und West- ringstrasse	A
	V-MIV 401.3	Bellach: BGK Zentrumsachse Dorf-, Tell- und Gärischstrasse	A
V-MIV 402 (Massnahmenpaket im Horizont B)	V-MIV 402.1	Riedholz: Aufwertung Ortsdurchfahrt	B
	V-MIV 402.2	Solothurn: Knoten Dornacherstrasse / Berthastrasse	B
	V-MIV 402.3	Solothurn: Querungen Werkhofstrasse	B
V-MIV 403	Sanierung Unfallschwerpunkte in der Agglomeration Solothurn		Ae

### Bus-/ÖV-Infrastruktur

Die infrastrukturellen Massnahmen im öffentlichen Verkehr umfassen zum einen die Businfrastruktur, zum anderen Massnahmen im Bereich der Bahnhöfe.

Besonders zu erwähnen sind die Massnahmen am Westbahnhof Solothurn und in Luterbach: In Abstimmung mit weiteren Massnahmen des AP 4 und der Vorgängergenerationen werden am Westbahnhof zum einen neue Veloabstellanlagen geschaffen; zum anderen wird zur Verbesserung der Zugänglichkeit aus den Entwicklungsgebieten im Westen und zur Steigerung der Attraktivität als Umsteigebahnhof eine neue Unterführung, ein Personenlift sowie ein verbesserter Zugang auf Seite Dammstrasse errichtet. In Luterbach wird die Businfrastruktur zur optimalen ÖV-erschliessung des wichtigen Entwicklungsgebiets Attisholz geschaffen. Die Bauten für den Lückenschluss der Busverbindung können gleichzeitig auch für den Fuss- und Veloverkehr genutzt werden. Weitere Bushaltestellen werden in Derendingen und Biberist geschaffen.

Als Schlüsselmassnahme des AP 4 kann auch die Elektrifizierung der Buslinien BSU genannt werden. Die Umstellung verschiedener Linien auf Elektrobetrieb mit Beschaffung von mehreren Bussen und dem Bau der Ladeinfrastruktur im Depot und an den Endhaltepunkten der Linie 1 leistet einen wesentlichen Beitrag an einen emissionsarmen Betrieb mit einer Einsparung von mehreren tausend Tonnen CO<sub>2</sub> gegenüber heute.

Nummer AP 4	Massnahme	Priorität AP 4	
V-ÖV 401	Studie Verstärkung ÖV-Achse Solothurn - Subingen	Ae	
V-ÖV 402	Luterbach, Riedholz: Neue Businfrastruktur Entwicklungsge- biete Attisholz	A	
V-ÖV 403	Solothurn: Westbahnhof	A	
V-ÖV 404	Solothurn: Elektrifizierung Buslinien BSU	A	
V-ÖV 405	Riedholz: ÖV-Drehscheibe, Bahn- und Bushaltestelle mit P+R und B+R	B	
V-ÖV 406 (Massnahmenpaket im Horizont A)	V-ÖV 406.1	Luterbach, Derendingen, Biberist: Bushal- testellen innere Tangential-linie	A
	V-ÖV 406.2	Kriegstetten: Neue Buswendeschlaufe	A

### Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)

Der Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr) ist und bleibt ein wichtiger Schwerpunkt im Agglomerationsprogramm Solothurn.

Im Rahmen des AP 4 und der Folgegenerationen soll zwischen Solothurn und Grenchen ein hochwertiger Velokorridor geschaffen werden. Der Velokorridor ist Bestandteil einer zusammenhängenden Planung von direkten Velovorrangrouten entlang des Jurasüdfusses und kann mit der geplanten, bernischen Velovorrangroute Grenchen – Biel/Bienne verknüpft werden. Durch eine Kombination verschiedener Massnahmen in den drei Ebenen (Hanglagen / Hauptstrasse / Jurasüdfuss) soll die Attraktivität für den Veloverkehr im Korridor Solothurn – Grenchen generell erhöht und ein regionales Velonetz geschaffen werden, auf welchem sich die Nutzenden sicher, stressfrei und direkt bewegen können. Die Massnahme baut auf verschiedenen Velomassnahmen des AP 3 auf. Als erste Schlüsselmassnahme der Vorrangroute wird mit dem AP 4 der Abschnitt Solothurn – Bellach eingegeben.

Als weitere A-Massnahme wird am Bahnhof Langendorf eine neue Fussgänger- und Velounterführung inkl. nord- und südseitige Velowegzufahrten zur Sicherstellung einer attraktiven Nord-Süd-Verbindung eingegeben.

Damit werden der Bahnhof als Verkehrsknotenpunkt aufgewertet und die Trennwirkung der Bahnlinie reduziert.

Verschiedene weitere Massnahmen werden als Massnahmenpaket mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge eingegeben. Es handelt sich dabei um Teilmassnahmen für Netzergänzungen, zur Erhöhung der Sicherheit oder für Querungshilfen für den Fuss- und Veloverkehr.

Nummer AP 4	Massnahme	Priorität AP 4	
V-LV 401 (Massnahmenpaket in den Horizonten A und B)	V-LV 401.1	Velokorridor Solothurn – Grenchen: Velovorrangroute Solothurn – Grenchen, Abschnitt Solothurn – Bellach	A
	V-LV 401.2	Velokorridor Solothurn – Grenchen: Velo- vorrangroute Solothurn – Grenchen, Abschnitt Selzach	B
	V-LV 401.3	Velokorridor Solothurn – Grenchen: Velovorrangroute Solothurn – Grenchen, Ergänzungsmassnahmen Region Solothurn	B
V-LV 402	V-LV 402	Langendorf: LV-Verbindung Delta-Areal – Bahnhof BLS – Migros	A
V-LV 403 (Massnahmenpaket pauschal im Hori- zont A)	V-LV 403.1	Biberist: LV-Verbindung Jungfraustrasse / Solothurnstrasse	A
	V-LV 403.2	Flumenthal: Sicherheit LV Waldaustrasse	A
	V-LV 403.3	Solothurn, Feldbrunnen, neue Velo-führung entlang der Kantonsstrasse	A
	V-LV 403.4	Rechterswil: Gerlafingenstrasse, Autobahn- brücke	A
	V-LV 403.5	Rechterswil: Hauptstrasse nach Kriegstet- ten	A

Nummer Ap 4	Massnahme	Priorität Ap 4
V-LV 404 (Massnahmenpaket pauschal im Horizont B)	V-LV 404.1 Derendingen, Luterbach, Zuchwil: Alternative Veloführung Knoten Kreuzplatz, Querung Emme	B

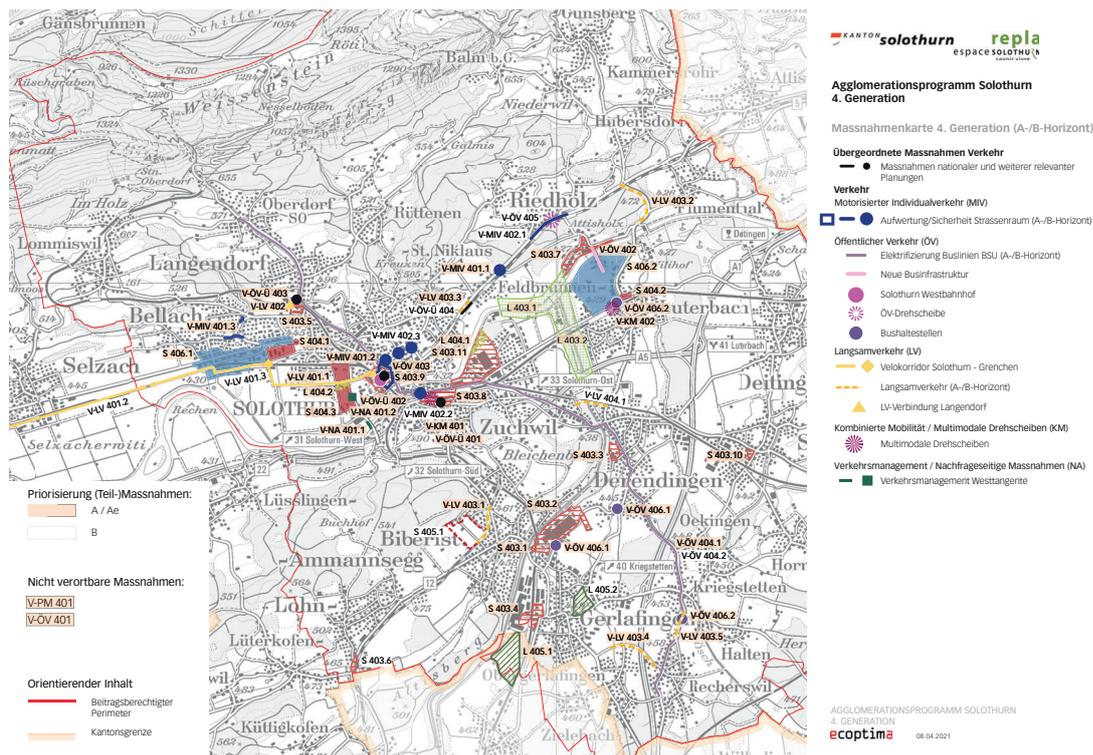


Abb. 66 Die verortbaren Verkehrsmassnahmen des AP Solothurn 4. Generation

## 8.2 Übersicht Kosten

Die nachfolgenden Tabellen fassen die Kosten der A- und B-Massnahmen (ohne nationale Planungen und Eigenleistungen) zusammen:

Kategorie	Horizont A	Horizont B
Kombinierte Mobilität	56.20 Mio.	–
Nachfrageseitige Massnahmen	5.55 Mio.	–
Motorisierter Individualverkehr	10.50 Mio.	16.40 Mio.
Öffentlicher Verkehr	20.89 Mio.	8.54 Mio.
Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)	11.90 Mio.	20.60 Mio.
<b>Total</b>	<b>105.035 Mio.</b>	<b>45.54 Mio.</b>

Tab. 42 Kosten der A- und B-Massnahmen AP 4 (ohne nationale Planungen und Eigenleistungen)

### 8.3 Wirkungsbeurteilung aus Sicht der Trägerschaft

Auswahl und Priorisierung	<p>Die Auswahl und Priorisierung der Massnahmen des AP 4 erfolgte nach einer Beurteilung der Wirksamkeit der einzelnen Massnahmen, aber auch der Massnahmen im gegenseitigen Zusammenspiel. Massgebend dabei war, ob die Massnahmen kohärent aus der Analyse, den Zielsetzungen (Zukunftsbild 2040), den Teilstrategien und dem festgestellten Handlungsbedarf abgeleitet werden können.</p>
Wirkungskriterien	<p>Die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms wird durch den Bund anhand von vier Hauptkriterien beurteilt:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern</li><li>– WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern</li><li>– WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</li><li>– WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern</li></ul> <p>Die Wirkung der einzelnen Massnahmen wird im entsprechenden Massnahmenblatt im Kommentar zu den Aspekten «Zweckmässigkeit» und «Nutzen» erläutert. An dieser Stelle soll deshalb in erster Linie die Gesamtwirkung des AP 4 zusammenfassend gewürdigt werden:</p>
WK 1 Qualität Verkehrssystem	<ul style="list-style-type: none"><li>– Mit der neu erarbeiteten Teilstrategie Verkehr inkl. Fachbericht werden die Kernfragen betreffend der Qualität des Verkehrssystems detailliert abgehandelt. Die 4-V-Strategie des Kantons wird in die Teilstrategien Verkehr im Agglomerationsprogramm übersetzt, im Raum verortet und das Zusammenspiel mit dem Zukunftsbild 2040 aufgezeigt.</li><li>– Siedlung und Verkehr sind abgestimmt: Die Entwicklungsgebiete liegen am richtigen, d.h. gut erschlossenen Ort in den Kernräumen. In Abhängigkeit von der Lage im inneren oder äusseren Kernraum oder ausserhalb der Kernräume werden spezifische Zielsetzungen und Strategien formuliert.</li><li>– Die Verkehrsmassnahmen tragen zur Verbesserung des Modal Splits, aber zur Erhöhung der Erreichbarkeiten wichtiger Entwicklungsgebiete bei.</li><li>– Mit Schlüsselmassnahmen wie dem Ausbau des Hauptbahnhofs Solothurn (V-ÖV-Ü 401 / V-KM 401) und Luterbach (V-KM 402) zu multimodalen Drehscheiben wird die Intermodalität gestützt auf eine entsprechende Strategie verbessert. Gleichzeitig erfolgt damit auch eine Verbesserung des ÖV-Systems und der Anbindung wichtiger Siedlungs-entwicklungsgebiete an den ÖV.</li><li>– Massnahmen zur Steigerung der Kapazitäten im MIV werden nur im Rahmen einer Verkehrsmanagementmassnahme (V-NA 401) im Bereich der Westtangente Solothurn vorgeschlagen. Die Massnahme erfolgt somit dort, wo positive Effekte durch die Entlastung dicht besiedelter Kernräume erzielt werden können.</li><li>– Die gegenseitige Abstimmung der Verkehrsträger untereinander ist ein wichtiges Ziel im Zukunftsbild 2040, wird in den Teilstrategien abgebildet und mit Massnahmen, z.B. an wichtigen Mobilitätsdrehscheiben (V-KM 401, 402, V-ÖV 405) umgesetzt.</li></ul>

WK 2  
Siedlungsentwick-  
lung nach innen

- Die Strategie Siedlung berücksichtigt nur gut erschlossene Lagen als Siedlungsentwicklungsgebiete. Die Schwerpunkte der Entwicklung liegen überwiegend im inneren und äusseren Kernraum der Agglomeration.
- Mit der Strategie Landschaft wird dem Aspekt der Naherholung besonderes Rechnung getragen.
- Mit den auch als Massnahmen bezeichneten Entwicklungsgebieten (S 403-404, S 406) kann ein wesentlicher Teil der zukünftigen Entwicklung aufgenommen und an gut erschlossenen Lagen konzentriert werden. Auch das restliche erwartete Wachstum kann gemäss derzeitigen Prognosen innerhalb der Bauzonen bewältigt werden.
- Die neue Strukturierung der Siedlungsentwicklungsgebiete (S 403-406) im AP 4 trägt zur Klärung im Hinblick auf die Umsetzung bei: Für die einzelnen Areale werden die Umsetzungsschritte und das Vorgehen möglichst zusammengefasst. Wo nötig und möglich werden einzelfallweise konkretere Angaben und vorgehensweisen festgehalten.
- Der Fokus auf die Siedlungsentwicklung wird dadurch betont, dass nur gerade ein (sehr gut erschlossenes) Areal ausserhalb der Bauzone bezeichnet ist (S 405).
- Mit prozessualen Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen (S 401) und zur Siedlungsqualität (S 402) wird ein wichtiger Fokus auf die Zusammenarbeit bei der Entwicklung der bezeichneten Areale gelegt.
- Indem auf die siedlungsverträgliche Gestaltung und kurze Wege ein Augenmerk gelegt wird, unterstützen sich die Strategien und Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr gegenseitig.
- Die Strategie und Massnahmen im Bereich Landschaft unterstützen die Zielsetzungen. Die Massnahmen «Vernetzung und Erhöhung der Erreichbarkeit von Freiräumen» (L 402), «Natur und Naherholung im Herzen der Agglomeration» (L 403), «Naherholungsgebiete und Pärke» (L 404) sowie die «Aufwertung siedlungsnaher Erholungsräume» unterstützen alleamt die Aufwertung der Freiräume im Siedlungsgebiet.

WK 3  
Verkehrssicherheit

- Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind gestützt auf die neue Teilstrategie Verkehr sowohl konkrete bauliche Massnahmen als auch Betriebs- und Gestaltungskonzepte Teil der Massnahmen im AP 4. Letztere können ebenfalls einen Betrag zur Erhöhung der objektiven Sicherheit und Sanierung von Unfallschwerpunkten leisten. Sie dienen aber insbesondere auch dazu, die subjektive Sicherheit zu erhöhen.
- Insbesondere in vorhergehenden AP-Generationen lag ein Fokus auf Massnahmen zur Verkehrsberuhigung, z.B. mittels Einführung von Tempo 30.
- Die Auswertung der MOCA-Indikatoren zeigt, dass die Agglomeration Solothurn in Bezug auf die Verkehrssicherheit bereits relativ gute Werte aufweist. Die Sicherheit war insbesondere in den AP 2 und AP 3 eines der Kernthemen. Verschiedene wichtige Massnahmen dieser Generationen sind derzeit in Umsetzung oder stehen kurz davor. Es ist zu erwarten, dass sich dies verzögert zusätzlich positiv auf die Sicherheitslage auswirkt.

WK 4  
Umweltbelastung  
und Ressourcen-  
verbrauch

- Die Strategie und verschiedenen Massnahmen zur Konzentration auf die Siedlungsentwicklung nach innen im Kernraum sowie zur Verbesserung des Modal Splits sorgen für kürzere und tendenziell eher mit ÖV, dem Velo oder zu Fuss zurückgelegte Wege.
- Die Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen (S 401) inkl. Umnutzung und Verdichtungen an geeigneten Lagen im Kernraum (S 403) minimiert den Ressourcenverbrauch. So verbleibt beispielsweise lediglich eine Siedlungserweiterung ausserhalb der bestehenden Bauzonen als Massnahme (S 405) im AP Solothurn.
- Die Schlüsselmassnahme «Natur und Naherholung im Herzen der Agglomeration» (L 403) leistet einen wichtigen Beitrag an die Aufwertung von Natur- und Grünräumen und unterstützt das Schaffen neuer Kapazitäten sowohl für die Natur als auch die Naherholung.
- Die Schlüsselmassnahme zur Elektrifizierung von Buslinien der BSU (V-ÖV 404) unterstützt eine energieeffizientere und nachhaltigere Mobilität.
- Die Massnahmen zur siedlungsverträglicheren Gestaltung des Verkehrs (V-MIV 401 und V-MIV 402) entfalten ihre Wirkung auch in der Reduktion der Lärmemissionen, u.a. durch Beruhigung, z.B. mittels Tempo 30 (vergleiche vorhergehende AP-Generationen).

Die Trägerschaft ist überzeugt, dass mit der 4. Generation des Agglomerationsprogramms Solothurn ein zukunftsweisendes Instrument zur Abstimmung von Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung im Raum Solothurn vorliegt.

## Anhang

### Anhang 1 Liste Gemeinden Agglomeration Solothurn

Gemeinde	BFS-Nr.
<b>Urbaner Raum</b>	
Bellach	2542
Biberist	2534
Derendingen	2517
Gerlafingen	2519
Langendorf	2550
Oberdorf	2553
Solothurn	2601
Zuchwil	2534
<b>Agglomerationsgeprägter Raum</b>	
Deitingen	2516
Feldbrunnen-St. Niklaus	2544
Günsberg	2547
Halten	2520
Horriwil	2523
Kriegstetten	2525
Lohn-Ammannsegg	2526
Lommiswil	2551
Luterbach	2527
Obergerlafingen	2528
Oekingen	2529
Rechterswil	2530
Riedholz	2554
Rüttenen	2555
Selzach*	2556
Subingen	2532
<b>Ländlicher Raum</b>	
Balm b. Günsberg	2541
Hubersdorf	2548
Zielebach (BE)	556

Tab. 43 Liste der beitragsberechtigten Gemeinden (gemäss BeSA); geordnet nach den Raumtypen des kantonalen Richtplans Solothurn und Bern.

\* Die Gemeinde Selzach ist nicht Teil des BeSA-Perimeters. Da sie im Agglomerationsprogramm Solothurn mitberücksichtigt wird, wird die Gemeinde in die Tabelle aufgenommen.

## Anhang

## Anhang 2 Ist- und Trendanalyse Bevölkerung und Beschäftigte

### Bevölkerungsentwicklung bis 2040

Gemeinde	Bevölkerung		Differenz	
	2018	2040	absolut	in %
<b>Urbaner Raum:</b>	56'712	67'672	10'960	19.3 %
Bellach	5'213	5'343	130	2.5 %
Biberist	8'568	10'181	1'613	18.8 %
Derendingen	6'482	7'654	1'172	18.1 %
Gerlafingen*	5'204	5'011	-193	-3.7 %
Langendorf	3'782	5'062	1'280	33.8 %
Oberdorf	1'724	1'670	-54	-3.1 %
Solothurn	16'777	23'074	6'297	37.5 %
Zuchwil	8'962	9'677	715	8.0 %
<b>Agglomerationsgeprägter Raum:</b>	28'468	32'597	4'129	14.5 %
Deitingen	2'207	2'352	145	6.6 %
Feldbrunnen-St. Niklaus	982	1'109	127	12.9 %
Halten	864	936	72	8.3 %
Horriwil	846	892	46	5.4 %
Kriegstetten	1'293	1'667	374	28.9 %
Lohn-Ammannsegg	2'814	2'901	87	3.1 %
Lommiswil	1'536	1'381	-155	-10.1 %
Luterbach	3'480	3'977	497	14.3 %
Obergerlafingen	1'176	1'103	-73	-6.2 %
Oekingen	839	1'155	316	37.7 %
Rechterswil	2'009	2'072	63	3.1 %
Riedholz	2'310	3'469	1'159	50.2 %
Rüttenen	1'462	1'595	133	9.1 %
Subingen	3'203	4'114	911	28.4 %
Selzach	3'447	3'874	427	12.4 %
<b>Ländlicher Raum</b>	2'404	2'620	172	7.0 %
Balm bei Günsberg	205	146	- 59	-28.8 %
Hubersdorf	747	775	28	3.7 %
Günsberg	1175	1'362	187	15.9 %
Zielebach	321	337	16	4.9 %
<b>Total</b>	<b>87'628</b>	<b>102'889</b>	<b>15'261</b>	<b>17.4 %</b>

Tab. 44 Bevölkerungsentwicklung 2018–2040 (Ständige Wohnbevölkerung am Jahresende, Quelle: Daten per 31.12.18: BFS, STATPOP), Trendanalyse (Bevölkerungsperspektive Kanton Solothurn: Mittleres Szenario, Quelle: Wüest & Partner; Bundesamt für Statistik, Stand 2016)

\* Die Bevölkerungsprognose 2015-2040 ist für Gerlafingen zu tief.

Für den Kanton Solothurn wurde eine Bevölkerungsprognose erstellt, eine Beschäftigtenprognose wird nicht erstellt. Es wird grundsätzlich erwartet, dass die Beschäftigten sich im Gleichschritt zur Bevölkerung entwickeln. Die effektiven Zahlen können auf Gemeindeebene später stark von den Prognosen abweichen. Entscheidend für die Interpretation ist der Trend pro Raumtyp.

Anhang

Beschäftigtenentwicklung bis 2040

Gemeinde	Beschäftigte		Differenz	
	2017	2040	absolut	in %
Urbaner Raum	37'956	47'878	9'922	26.1 %
Bellach	2'342	2'400	58	2.5 %
Biberist	3'229	3'837	608	18.8 %
Derendingen	2'002	2'364	362	18.1 %
Gerlafingen	1'557	1'499	-58	-3.7 %
Langendorf	1'468	1'965	497	33.8 %
Oberdorf	468	453	-15	-3.1 %
Solothurn	21'396	29'427	8'031	37.5 %
Zuchwil	5'494	5'932	438	8 %
<b>Agglomerationsgeprägter Raum</b>		<b>11'921</b>	<b>1'595</b>	<b>15.5 %</b>
Deitingen	834	894	55	12.4 %
Feldbrunnen-St. Niklaus	296	334	38	12.9 %
Halten	120	130	10	8.3 %
Horriwil	209	220	22	5.4 %
Kriegstetten	443	571	128	28.9 %
Lohn-Ammannsegg	1'034	1'066	32	3.1 %
Lommiswil	171	154	-17	-10.1 %
Luterbach	1'140	1'303	163	14.3 %
Obergerlafingen	570	535	-35	-6.2 %
Oekingen	87	120	33	37.7 %
Rechterswil	436	450	14	3.1 %
Riedholz	421	632	211	50.2 %
Rüttenen	324	353	29	9.1 %
Subingen	2'480	3'185	705	28.4 %
Selzach	1'756	1'974	218	12.4 %
<b>Ländlicher Raum</b>	<b>488</b>	<b>502</b>	<b>14</b>	<b>2.82 %</b>
Balm bei Günsberg	96	68	-28	-28.8 %
Hubersdorf	130	135	5	3.75 %
Günsberg	215	249	34	15.9 %
Zielebach	47	49	2	4.9 %
<b>Total</b>	<b>48'770</b>	<b>57'263</b>	<b>11'531</b>	<b>23.6 %</b>

Tab. 45 Beschäftigtenentwicklung in der Agglomeration Solothurn bis 2040 (Quelle Daten 2017: BFS, STATENT, relatives Wachstum gemäss den Annahmen des Bevölkerungswachstums in der Agglomeration Solothurn)

Anhang

### Anhang 3 Grundlagenberichte und -daten

- Bundesamt für Raumentwicklung: Berücksichtigung der Aspekte Landschaft, Freiraum und Natur in den Agglomerationsprogrammen Verkehr und Siedlung; August 2020
- Bundesamt für Raumentwicklung: Gestaltung von Mobilität in Agglomerationen. Initialstudie – Schnittstellen im Übergangsbereich nationaler, regionaler und lokaler Netze in Agglomerationen; April 2020
- Bundesamt für Raumentwicklung: Gestaltung von Mobilität in Agglomerationen. Auswirkungen siedlungsstruktureller Veränderungen auf den Verkehr; Juli 2020
- Bundesamt für Raumentwicklung: Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung. Vergleichende Indikatoren nach Agglomerationen; Dezember 2018
- Bundesamt für Raumentwicklung: Prüfbericht des Bundes, Agglomerationsprogramm Solothurn 3. Generation; September 2018
- Bundesamt für Raumentwicklung: Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV); Februar 2020
- Bundesamt für Raumentwicklung: Weisung Natur und Landschaft in Agglomerationsprogrammen; August 2015
- Bundesamt für Statistik und Bundesamt für Raumentwicklung: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 und 2015; 2017
- Bundesamt für Statistik: Statistik der Unternehmensstruktur, 2011, 2017
- Bundesamt für Statistik: Ständige Wohnbevölkerung 2000-2018
- Bundesamt für Strassen: Unfallstatistik 2017
- Bundesamt für Strassen: VUGIS, Stand November 2019
- Bundesamt für Umwelt: Lärmbelastung durch Strassen- und Eisenbahnverkehr, Stand 2010
- ecoptima ag: Tempo 30 – Strategie der Agglomeration/Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrten, Schlussbericht; Mai 2011
- ecoptima ag: Verträglichkeitskonflikte Verkehr, Grundlagenbericht zum Agglomerationsprogramm Solothurn 3. Generation; März 2016
- Kanton Bern, Regierungsrat: Richtplan Kanton Bern 2030; Stand Januar 2021
- Kanton Solothurn, Amt für Finanzen: Beschäftigte nach Sektoren in den Gemeinden des Kantons Solothurn 2005, 2008 und 2011
- Kanton Solothurn, Amt für Landwirtschaft: Vernetzungsprojekte, Umsetzungsstand 2020
- Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung: Bevölkerung und Wohnen (2000 bis 2018), Bundesamt für Statistik (STATPOP), per Ende 2000, 2010, 2016 und 2018
- Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung: Erhebung der bebauten und unbebauten Bauzonen; Januar 2020
- Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung: Siedlungsentwicklung nach innen SEin – Leitfaden für die Gemeinden; 2018
- Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung: Strategie Natur und Landschaft 2030+ Strategische Schwerpunkte des Natur- und Landschaftschutzes im Kanton Solothurn; 2018
- Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung/Amt für Verkehr und Tiefbau: Verkehrspolitisches Leitbild, Grundlagenbericht; Juli 2004

Anhang

- Kanton Solothurn, Amt für Umwelt: NO<sub>2</sub>- und PM<sub>10</sub>-Immissionen Karten; Dezember 2015
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau: Auswertung Unfalldaten 2015-2018; Januar 2020
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau: Ergebnisse der Strassenverkehrserhebung 2015; 25. November 2015
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau: Fachbericht zur Mobilitätsplanung Region Solothurn; April 2021
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau: Gesamtverkehrsmodell GVM Kanton Solothurn 2015/2040, Amt für Geoinformation (Geoportal) [www.so.ch](http://www.so.ch)
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau: Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» 2020-2021
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau: Klassierung der Kantonsstrassen, Vorgehensbeschrieb; April 2011 sowie aktueller Datensatz auf [www.so.ch](http://www.so.ch) Amt für Geoinformation (Geoportal)
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau: Mehrjahresprogramm Strassenbau 2021-2023
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau: MIV/DTV Auslastung und Belastung Strassennetz 2015, 2040; Amt für Geoinformation (Geoportal) [www.so.ch](http://www.so.ch)
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau: Mobilität im Kanton Solothurn, Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015; 2017
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau: ÖV Nachfrage Bahn und Bus 2015-2019; Januar 2020
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau: Veloverkehrszählungen 2019/2020, Amt für Geoinformation (Geoportal) [www.so.ch](http://www.so.ch)
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau/Kontextplan AG: Netzplan Velo + Routen Schweizmobil, Stand 2019, [www.avt.so.ch](http://www.avt.so.ch)
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau/WAM Planer und Ingenieure AG: Wirkungsanalyse Agglomerationsprogramm Solothurn, Analyse und Bewertung von Verkehrsmassnahmen 1. und 2. Generation; 2021
- Kanton Solothurn, Bau- und Justizdepartement: Kombinierte Mobilität – Strategie und Umsetzung, Schlussbericht; Mai 2012
- Kanton Solothurn, Bau- und Justizdepartement: P+R-/B+R-Anlagen in der Agglomeration Solothurn. Erhebung 2019/2020; Oktober 2020
- Kanton Solothurn: Kantonaler Richtplan 10/2018; Stand Juni 2020
- Kanton Solothurn: Strategische Revitalisierungsplanung; 2014
- Kanton Solothurn: Siedlungsstrategie Kanton Solothurn; Juni 2015
- Kanton Solothurn: Standortstrategie 2030 für den Kanton Solothurn; Januar 2019
- Mobilitätsmanagement im Kanton Solothurn, so!mobil: Jahresprogramme 2015 bis 2022
- repla espaceSOLOTHURN: Jahresbericht 2020; Februar 2021
- Schweizerische Eidgenossenschaft: Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Leistungsvereinbarung Agglomerationsprogramm Solothurn 3. Generation; 28. November 2019
- Sigmoplan: Masterplan verkehrsintensive Anlagen Region Solothurn; Dezember 2006
- Wüest&Partner: Bevölkerungsprognose Kanton Solothurn 2009-2035; 2016

Anhang

## **Anhang 4    Regierungsratsbeschluss**

# Regierungsratsbeschluss

vom 25. Mai 2021

Nr. 2021/722

**Sperrfrist: Mittwoch**

**26. Mai 2021 / 09:45**

## Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation

---

### 1. Ausgangslage

#### 1.1 Agglomerationspolitik des Bundes

Den Städten, Agglomerationen und Metropolitanräumen kommt als Motoren der wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Entwicklung eine steigende Bedeutung zu. Sie erbringen Leistungen, die nicht nur ihnen, sondern auch ihrem Umland und dem ländlichen Raum zu Gute kommen. Gleichzeitig konzentrieren sich viele räumliche Herausforderungen im urbanen Raum. Insbesondere haben Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung eine zunehmende Mobilität mit entsprechender Überlastung der Verkehrssysteme zur Folge.

Der Bundesrat initiierte im Jahr 2001 die Agglomerationspolitik. Ein wesentlicher Anstoss war die Erkenntnis, dass das hohe Verkehrsaufkommen in den Agglomerationen nur bewältigt werden kann, wenn der Bund die Verkehrsvorhaben der Kantone und Gemeinden mitfinanziert. Die entsprechende Verfassungsgrundlage wurde im Rahmen der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenverteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) geschaffen. Mit dem Infrastrukturfonds wurde vorerst eine bis 2027 zeitlich befristete Finanzierung von Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs geschaffen. Er wurde im Jahr 2018 durch den unbefristeten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) abgelöst.

Mit den richtungsweisenden Entscheidungen auf Bundesebene zur unbefristeten Finanzierung gewannen die Agglomerationsprogramme nochmals an Bedeutung. Der Programmgedanke hin zu einer langfristig angelegten, fundierten Entwicklung trat damit noch stärker in den Vordergrund und erhielt eine langfristig planbare finanzielle Basis.

#### 1.2 Agglomerationsstrategie des Kantons Solothurn

Der Kanton Solothurn hat seine Agglomerationsstrategie im Regierungsratsbeschluss (RRB) Nr. 2003/2381 vom 16. Dezember 2003 definiert. Die Agglomerationsstrategie wurde auf dieser Grundlage konkretisiert und ist im kantonalen Richtplan verankert.

Seit 2007 hat der Kanton Solothurn drei Generationen der Agglomerationsprogramme Solothurn, AareLand und Basel erarbeitet. In der ersten Generation beteiligte sich der Bund mit 40% an bestimmten Projekten, in der zweiten und dritten Generation betrug der Bundesanteil jeweils 35-40%.

Seit 2017 erarbeitet der Kanton Solothurn die Agglomerationsprogramme 4. Generation Solothurn, AareLand, Basel und zum ersten Mal Grenchen (zusammen mit dem Kanton Bern). Die Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen der früheren Generationen werden zurzeit umgesetzt.

### 1.3 Anforderungen des Bundes an die Agglomerationsprogramme

Die Vorgehensweise bei der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme des Kantons Solothurn stützt sich auf die Verordnung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) vom 20. Dezember 2019 (SR 725.116.214) sowie die Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) des UVEK über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation vom 30. Januar 2020.

Damit ein Agglomerationsprogramm vom Bund beurteilt wird, sind verschiedene formale Anforderungen zu erfüllen, die im Rahmen einer Eingangsprüfung begutachtet werden:

- Das Agglomerationsprogramm besteht aus mindestens drei Teilen: Hauptteil, Massnahmenteil und, falls in einer Vorgängergeneration bereits Massnahmen vereinbart wurden, Umsetzungstabellen.
- Der Hauptteil besteht mindestens aus den sechs Bausteinen «Situations- und Trendanalyse», «Umsetzungsbericht», «Zukunftsbild», «Handlungsbedarf», «Teilstrategien» und «Massnahmen». Jeder Baustein mit Ausnahme des Handlungsbedarfs ist mit kartografischen Darstellungen zu illustrieren.
- Die zuständige kantonale Behörde (in der Regel der Regierungsrat) hat das Agglomerationsprogramm für die Einreichung beim Bund freigegeben.

Darüber hinaus sind vier Grundanforderungen zu erfüllen. In der Art und Weise sowie im Detaillierungsgrad sind sie den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration entsprechend anzupassen:

- GA1: Trägerschaft und Partizipation
- GA2: Vollständigkeit und roter Faden
- GA3: Herleitung priorisierter Massnahmen
- GA4: Umsetzung und Controlling.

Bei der eigentlichen Beurteilung des Agglomerationsprogramms nimmt der Bund in einem ersten Schritt eine Massnahmenbeurteilung vor. Die Bestimmung der Programmwirkung stützt sich auf die Massnahmenbeurteilung sowie die weiteren Inhalte eines Agglomerationsprogramms. Sie umfasst auch die Umsetzungsbeurteilung. Die Ergebnisse der Beurteilung werden in einem Prüfbericht festgehalten.

### 1.4 Umsetzung Agglomerationsprogramme

Bei der Einreichung der Agglomerationsprogramme beurteilt der Bund neben dem aktuellen Programm auch den Umsetzungsstand der Massnahmen vorheriger Generationen. Fällt diese Beurteilung für die vorletzte Generation (zurzeit die 2. Generation) ungenügend aus, kann der Bundesbeitrag der aktuellen Generation um 5 Prozentpunkte gekürzt werden. Dank gemeinsamen Bemühungen des Kantons und der Gemeinden ist die Umsetzung der Massnahmen grundsätzlich auf Kurs. Bei einigen Massnahmen ergeben sich aufgrund der komplexen Abstimmungen Verzögerungen.

## 2. Erwägungen

### 2.1 Das Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation

#### 2.1.1 Ausgangslage

Die Agglomeration Solothurn mit rund 87'000 Einwohnerinnen und Einwohnern ist eine Agglomeration mittlerer Grösse. Sie ist stark durch den motorisierten Pendlerverkehr geprägt. Das Agglomerationsprogramm verfolgt daher insbesondere die Strategie, Verkehr zu vermeiden, zu verlagern, verträglich zu gestalten und zu vernetzen. Durch die gegenseitige Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung soll besonders auch der Zersiedelung entgegengewirkt werden. Dies erfordert auch die qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen an verkehrstechnisch günstig gelegenen und mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Standorten. Ziel ist es, dass der öffentliche Verkehr, der Fuss- und Veloverkehr sowie die kombinierte Mobilität attraktiver werden. Zudem sollen die negativen Wirkungen des Verkehrs durch verkehrslenkende Massnahmen vermindert werden.

Um die Ziele zu erreichen, beantragt die Agglomeration Solothurn mit dem Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation (AP Solothurn 4G) eine Mitfinanzierung zentraler Verkehrsinfrastrukturmassnahmen durch den Bund für den Umsetzungszeitraum 2024 bis 2027.

#### 2.1.2 Perimeter

Die Agglomeration Solothurn umfasst per 1. Januar 2021 21 Gemeinden, bestehend aus der Kernstadt Solothurn und Gemeinden aus den Bezirken Wasseramt und Lebern. Auf Grundlage der neuen Definition der Agglomerationen des Bundesamts für Statistik (BFS) von 2020 wurde der Perimeter der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen (Anhang 4 der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr, MinVV) in der Agglomeration Solothurn neu um die Gemeinden Deitingen und Günsberg erweitert.

In allen den vorangehenden Generationen wurden neben den Gemeinden im Bearbeitungsperimeter auch Gemeinden im Umfeld in den Prozess und die Arbeiten integriert. Damit wird sowohl das räumliche als auch politische Umfeld der Agglomeration Solothurn miteinbezogen. Der Betrachtungsperimeter umfasst weitere Gemeinden der repla espaceSolothurn. Eine besondere Bedeutung nimmt dabei die Gemeinde Selzach als «Scharniergemeinde» zwischen den Agglomerationen Solothurn und Grenchen mit entsprechend starkem Bezug zu beiden Agglomerationen ein.

#### 2.1.3 Trägerschaft

Die repla espaceSolothurn ist seit der 1. Generation federführend für die Erarbeitung und die nachfolgende Begleitung des Agglomerationsprogramms Solothurn. Das Agglomerationsprogramm wird in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Solothurn und den Gemeinden erstellt und umgesetzt. Region, Kanton und Gemeinden bilden die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms.

#### 2.1.4 Erarbeitungsprozess

Die Arbeiten zum Agglomerationsprogramm der 4. Generation starteten Ende 2018. Im Erarbeitungsprozess kam dem Einbezug der Gemeinden eine grosse Bedeutung zu. Dieser erfolgte mittels des Workshops «Zukunftsbild» (Sommer 2019), einer Umfrage bei den Gemeinden (Herbst 2019), einer Videopräsentation anstelle eines zweiten Workshops (Sommer 2020) und der Vernehmlassung mit einer Informationsveranstaltung (Herbst 2020). Am 30. April 2021 verabschie-

deten die Delegierten der repla espace Solothurn das AP Solothurn 4G einstimmig. Mit der Eingabe des Agglomerationsprogramms werden auch Massnahmen definiert, welche die Zusammenarbeit der Gemeinden stärken und damit auch dazu beitragen, den Prozess zu verstetigen.

#### 2.1.5 Schwerpunktarbeiten

Mit der vorliegenden 4. Generation wurden neben der Partizipation der Gemeinden die Überarbeitung des Zukunftsbildes und die Konkretisierung der Teilstrategien in den Fokus gestellt. Daraus ergeben sich vier inhaltliche Schwerpunkte:

**Neuentwicklung Zukunftsbild 2040:** Die letzte umfassende Überprüfung der regionalen Zielsetzungen («Zukunftsbild») wurde im AP Solothurn 2G vorgenommen und auf den Horizont 2030 ausgerichtet. Für die aktuelle Generation stand daher eine grundlegende Überarbeitung der Inhalte des Zukunftsbildes für den Zeithorizont 2040 an. Gestützt auf die Erkenntnisse des Workshops «Zukunftsbild» mit den Gemeinden und dem Motto «savoir vivre» der repla espace Solothurn bilden sechs Leitprinzipien den Rahmen für die zukünftige Entwicklung der Agglomeration Solothurn. Mit der Neuentwicklung des Zukunftsbildes werden die Raumtypen, welche im kantonalen Richtplan verankert sind, konkretisiert und nach inneren und äusseren Kernräumen sowie Gebieten ausserhalb der Kernräume und Arbeitsschwerpunkte differenziert. Damit wird der heutigen und angestrebten Siedlungsstruktur Rechnung getragen und auf die regionalen und kommunalen Besonderheiten reagiert. Im Bereich Landschaft werden die im AP Solothurn 3G festgelegten Inhalte weitgehend übernommen; eine Ergänzung findet im Bereich der siedlungsnahen Freiräume statt. Der Verkehr bekommt im Zukunftsbild eine höhere Bedeutung und wird mit der neuen Teilstrategie Verkehr abgestimmt.

**Erneuerung Teilstrategie Verkehr im Agglomerationsprogramm 4. Generation:** Im Agglomerationsprogramm Solothurn der 3. Generation fehlte aus Sicht des Bundes gemäss Prüfbericht eine flächendeckende verkehrsträgerübergreifende Gesamtsicht. Die Teilstrategie Verkehr 4. Generation schafft verkehrsübergreifende strategische Ansätze, welche die bisherige 3-V-Strategie (Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern, Verkehr verträglich gestalten) des Richtplans Kanton Solothurn im Raum konkretisiert und mit einem vierten V «vernetzen» ergänzt.

**Schärfung der Strategie «Siedlungsentwicklung nach innen»:** Die Teilstrategie Siedlung wurde gesamthaft überprüft und konkret auf die im Zukunftsbild neu definierten Raum- und Zentralitätstypen abgestimmt. Die erwartete Bevölkerungszunahme bis 2040 soll gemäss Zukunftsbild insbesondere im inneren und äusseren Kernraum stattfinden. Hauptziel der Agglomerationspolitik ist, das Wachstum innerhalb der bestehenden Bauzonen zu bewältigen. In der Agglomeration sind genügend Reserven an un bebauten Bauzonen und Potenziale für die Siedlungsentwicklung nach innen vorhanden. Damit das Wachstum auch am richtigen Ort stattfinden kann, besteht insbesondere bei der Mobilisierung der im AP Solothurn 4G bezeichneten Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiete in den Kernräumen Handlungsbedarf. Im AP Solothurn 4G werden Massnahmen zur Unterstützung der dazu notwendigen Prozesse formuliert.

**Konkretisierung der Strategie «Landschaft»:** Der Themenbereich Landschaft wurde bereits für das AP Solothurn 3G wesentlich vertieft. Die bestehenden Freiräume für die Naherholung sind zu erhalten, aufzuwerten und zu vernetzen. Wo nötig sind neue Freiräume zu schaffen. Für das Agglomerationsprogramm 4. Generation steht daher die gezielte Weiterentwicklung einzelner Themen im Vordergrund. Die Zielsetzungen zum Zukunftsbild, die Strategien und die Massnahmeninhalte werden entsprechend angepasst.

**Identifikation von sogenannten «Fokusräumen» mit besonderem Handlungsbedarf:** In einzelnen, sogenannten «Fokusräumen» der Agglomeration werden in den nächsten Jahren Entwicklungsprozesse erwartet, die spezifische Herausforderungen mit sich bringen und einer verstärkten Abstimmung von Siedlung und Verkehr bedürfen. Identifiziert wurden fünf Fokusräume: Solothurn West / Bellach Ost, Solothurn Hauptbahnhof / Zuchwil Nord, Attisholz Nord /

Süd, Biberist / Gerlafingen und Derendingen. Für diese Räume werden Strategien entwickelt, wie die anstehenden Herausforderungen gemeistert werden können. Abgeleitet vom lokalisierten Handlungsbedarf werden in und zwischen den Fokusräumen Massnahmen definiert, die so priorisiert werden, dass eine koordinierte Umsetzung erfolgen kann.

**Fokusthema Natur und Naherholung im Herzen der Agglomeration:** Für den Landschaftsraum Emme / Aare ist das Projekt Natur und Naherholung im Herzen der Agglomeration zu erarbeiten. Ziel ist es, in einem sensiblen Raum der Agglomeration Solothurn Natur, Naherholung und Verkehr gemeinsam zu betrachten. Mit den beiden Teilprojekten «Nutzungskonzept Raum Aare» und «Operationalisierung Besucherinformations- und Führungskonzept Emme» werden die Themen Natur und Naherholung als gemeinsames Handlungsfeld innerhalb der Agglomeration gestärkt.

#### 2.1.6 Mitwirkung

Der Entwurf des Agglomerationsprogramms lag im Herbst 2020 zur Behördenvernehmlassung und öffentlichen Mitwirkung auf. Im Rahmen der Vernehmlassung / Mitwirkung gingen insgesamt 15 Eingaben ein. Davon stammen 13 von Gemeinden, je eine von einem Verband und einem Transportunternehmen. Die Rückmeldungen aus der Vernehmlassung und Mitwirkung waren insgesamt sehr positiv und konstruktiv.

Das Agglomerationsprogramm der 4. Generation wird im Grundsatz begrüsst und positiv beurteilt. Das überarbeitete Zukunftsbild wurde grossmehrheitlich unterstützt. Gewisse Anpassungsvorschläge der Mitwirkenden zum Zukunftsbild und der Zuteilung der Raumtypen konnten übernommen werden. Die Mehrheit der Mitwirkenden ist mit den vorgeschlagenen Massnahmen des AP Solothurn 4G einverstanden. Die meisten Eingaben betrafen Anpassungs- oder Ergänzungsvorschläge an den Massnahmeninhalten und der Priorisierung. Geäussert wurde zudem der Bedarf, die Konkretisierung der Austauschplattform voranzutreiben und die Schwerverkehrsthematik im Wasseramt zu lösen. Zusätzlich sind wenige Anträge für neue (Teil-)Massnahmen gestellt worden.

Die repla espaceSolothurn beantwortete jede Eingabe der Gemeinde, Verbände und Transportunternehmen einzeln im Bericht zur Behördenvernehmlassung und Mitwirkung. Diverse Präzisierungen und Anpassungen konnten im Bericht übernommen werden.

#### 2.1.7 Übersicht über Massnahmen und Kosten

Die Ermittlung und Priorisierung der relevanten Massnahmen erfolgten in einem mehrmonatigen iterativen Prozess. Basis dazu bildeten die B-Massnahmen und Daueraufgaben aus der 3. Generation, Massnahmenanträge aus der Umfrage bei den Gemeinden und ergänzende Massnahmen, abgeleitet aus den Schwachstellen und dem Handlungsbedarf. Die Entwicklung des Massnahmenpakets wurde in stetiger Abstimmung mit dem Grundsatz «savoir vivre» und damit in Kohärenz zum Zukunftsbild 2040 vorgenommen.

Mit dem AP Solothurn 4G werden Massnahmen im A-Horizont (Realisierung 2024 bis 2027) für insgesamt rund 105 Mio. Franken und Massnahmen im B-Horizont (Realisierung 2028-2031) für insgesamt rund 45,5 Mio. Franken zur Mitfinanzierung eingereicht. Die Massnahme mit dem mit Abstand grössten Investitionsvolumen (52 Mio. Franken) stellt dabei die multimodale Drehscheibe Hauptbahnhof Solothurn dar. Aufgeschlüsselt nach Verkehrsträgern ergibt sich folgendes zur Mitfinanzierung beantragtes Investitionsvolumen:

<b>Übersicht Kosten Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation in Franken</b>		
Kategorie	A-Liste	B-Liste
Aufwertung und Sicherheit Strassenraum / Motorisierter Individualverkehr (MIV)	10,5 Mio.	16,40 Mio.
Bus- und ÖV-Infrastruktur / Öffentlicher Verkehr (ÖV)	20,89 Mio.	8,54 Mio.
Fuss- und Veloverkehr / Langsamverkehr (LV)	11,90 Mio.	20,60 Mio.
Multimodale Drehscheiben/ Kombinierte Mobilität (KM)	56,20 Mio.	-
Massnahmen Verkehrsmanagement / Nachfrageseitige Massnahmen (NA)	5,55 Mio.	-
<b>Total</b>	<b>105,04 Mio.</b>	<b>45,54 Mio.</b>

**Motorisierter Individualverkehr:** Verschiedene Strassenabschnitte in der Agglomeration Solothurn werden aufgewertet und damit werden unter anderem auch die Sicherheit im Strassenraum verbessert und die betroffenen Quartiere attraktiver. Zudem wird im Wasseramt die Prozessmassnahme «Mobilitätsquintett Wasseramt» angestossen. Aufgrund ihrer Entwicklung und ihren zahlenreichen Schlüsselarealen kommen den Gemeinden Biberist, Gerlafingen, Derendingen, Kriegstetten und Zuchwil besondere Rollen zu; entsprechend sind sie Teil eines Fokusraums der 4. Generation. Die anhaltende Dynamik und die grenzüberschreitende Koordination stellen hohe Anforderungen an die Beteiligten. Daher soll ein konkretes Vorgehen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr vereinbart werden.

**Öffentlicher Verkehr:** Die infrastrukturellen Massnahmen im öffentlichen Verkehr umfassen zum einen die Businfrastruktur und zum anderen Massnahmen im Bereich der Bahnhöfe. Besonders zu erwähnen sind die Massnahmen am Westbahnhof Solothurn und in Luterbach: In Abstimmung mit weiteren Massnahmen des AP Solothurn 4G und der Vorgängergenerationen werden am Westbahnhof zum einen neue Veloabstellanlagen geschaffen; zum anderen wird zur Verbesserung der Zugänglichkeit aus den Entwicklungsgebieten im Westen und zur Steigerung der Attraktivität als Umsteigebahnhof eine neue Unterführung, ein Personenlift sowie ein verbesserter Zugang auf Seite Dammstrasse errichtet. In Luterbach wird die Businfrastruktur zur optimalen ÖV-Erschliessung des wichtigen Entwicklungsgebiets Attisholz geschaffen. Die Bauten für den Lückenschluss der Busverbindung können gleichzeitig auch für den Fuss- und Veloverkehr genutzt werden. Weitere Bushaltestellen werden in Derendingen und Biberist geschaffen. Als Schlüsselmassnahme des AP Solothurn 4G ist zudem die Elektrifizierung der Busse des Busbetriebs Solothurn und Umgebung (BSU) zu benennen. Die Umstellung verschiedener Linien auf Elektrobetrieb leistet einen wesentlichen Beitrag an einen emissionsarmen Betrieb mit einer Einsparung von mehreren tausend Tonnen CO<sub>2</sub> gegenüber heute.

**Fuss- und Veloverkehr:** Der Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr) ist und bleibt ein wichtiger Schwerpunkt im Agglomerationsprogramm Solothurn. Mit dem AP Solothurn 4G und den Folgegenerationen soll zwischen Solothurn und Grenchen ein hochwertiger Velokorridor geschaffen werden. Dabei werden verschiedene Massnahmen in den drei Ebenen (Hanglagen /

Hauptstrasse / Jurasüdfuss) kombiniert. Damit wird ein regionales Velonetz geschaffen, auf welchem sich die Nutzenden sicher, stressfrei und direkt bewegen können. Als erste Schlüsselmassnahme wird der Abschnitt Solothurn-Bellach eingegeben. Als weitere A-Massnahme wird am Bahnhof Langendorf eine neue Langsamverkehrsunterführung inkl. nord- und südseitige Velowegzufahrten zur Sicherstellung einer attraktiven Nord-Süd-Verbindung eingegeben. Damit werden der Bahnhof als Verkehrsknotenpunkt aufgewertet und die Trennwirkung der Bahnlinie reduziert. Verschiedene weitere Massnahmen werden als Teilmassnahmen für Netzergänzungen, zur Erhöhung der Sicherheit oder für Querungshilfen für den Fuss- und Veloverkehr eingegeben.

**Kombinierte Mobilität:** Die Aufwertung der Multimodalen Drehscheiben Hauptbahnhof Solothurn und Luterbach-Attisholz sind Schlüsselmassnahmen des AP Solothurn 4G. Diese werten insbesondere die Nutzungsfreundlichkeit und das Image des ÖV auf und die verkehrsübergreifenden Umsteigebeziehungen werden verbessert. Dies erhöht die Attraktivität des ÖV insgesamt und fördert nicht zuletzt - dank einer Verlagerung vom MIV zum ÖV - die Entlastung des Strassennetzes. Damit wird die Zugänglichkeit der Entwicklungsschwerpunkte in Nähe der Bahnhöfe verbessert und ein wichtiger Beitrag an die Siedlungsentwicklung nach innen geleistet.

**Nachfrageseitige Massnahmen:** Das Verkehrsmanagement im Bereich der Westtangente Solothurn ist eine weitere wichtige Schlüsselmassnahme des AP Solothurn 4G. Die Westtangente bildet das Rückgrat der strassenseitigen Verkehrserschliessung und der Anbindung an die Autobahn A5 sowohl der Regionsgemeinden am Jurasüdfuss als auch der westlichen Stadtteile von Solothurn. Die Strassenverbindung übernimmt eine verbindende und erschliessende Funktion. Die Staubelastungen während den Spitzenstunden wirken sich dahingehend aus, dass die mit dem Bau der Westtangente 2008 entlasteten städtischen Verkehrsachsen wieder vermehrt aufgesucht werden. Für die Optimierung der Westtangente wird ein dualer Ansatz angestrebt: Stadtauswärts in Fahrtrichtung Autobahn A5 die Verbesserung der Leistungsfähigkeit und des Verkehrsflusses (nachfrageorientierter Ansatz) sowie stadteinwärts eine stadtverträgliche Verkehrsabwicklung (angebotsorientierter Ansatz). Daraus ergeben sich für das AP Solothurn 4G zwei A-Massnahmen.

**Übergeordnete Massnahmen:** Die Verbesserung der Verkehrsangebote in der Agglomeration Solothurn bedingt neben den Massnahmen des Agglomerationsprogramms vor allem auch die Umsetzung der übergeordneten Massnahmen des Bundes. Diese werden nicht über die Agglomerationsprogramme finanziert, sind jedoch eine wichtige Voraussetzung für die Realisierung vieler Projekte des Agglomerationsprogramms. In Solothurn (und Zuchwil) stärkt der Ausbau beziehungsweise die Aufwertung der Bahnhöfe Solothurn und Solothurn West deren Funktion als wichtige Mobilitätsdrehscheiben und Umsteigeorte für die kombinierte Mobilität. Die Massnahmen an diesen beiden Bahnhöfen sowie am Bahnhof Langendorf stärken ausserdem die Bahnhofgebiete als Wohn- und Dienstleistungsstandorte im inneren und äusseren Kernraum der Agglomeration. Die Doppelspurinsel am St. Katharinen ermöglicht zum einen den 15` Takt Solothurn-Flumenthal im Rahmen des STEP-Horizonts 2030.

**Massnahmen Siedlung:** Mit dem Fokus der Siedlungsentwicklung nach innen ist der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum an zentrumsnahen, gut erschlossenen Lagen zu fördern. Dafür stehen die Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete und die Realisierung von Projekten auf gut gelegenen un bebauten Bauzonen im Vordergrund. In der Agglomeration Solothurn sind kurz- bis langfristig grosse Potenziale auf Entwicklungsarealen im inneren und äusseren Kernraum (z.B. Attisholz Nord, Biberist Papierfabrik) vorhanden. Handlungsbedarf besteht in der Mobilisierung der Reserven und in der Realisierung von städtebaulich qualitätsvollem Wohn-, Arbeits- und Lebensraum. Zur Unterstützung und Förderung des Austauschs mit den Gemeinden werden zusätzliche Massnahmen formuliert (z.B. Austauschplattform Siedlung und Mobilität).

**Massnahmen Landschaft:** Die Landschaftsmassnahmen wurden im Hinblick auf die Siedlungsverdichtung und -qualität und den damit zusammenhängenden Funktionen der (siedlungsprägenden) Landschaftsräume entsprechend weiterentwickelt. Als Schlüsselmassnahme wurde das Projekt «Natur und Naherholung im Herzen der Agglomeration Solothurn» vorangetrieben. Neben dem Fokus auf die Weiterentwicklung der Flussräume (Aare und Emme) wird in - Abstimmung mit der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung - weiterhin die Aufwertung siedlungsnaher Erholungsräume angestrebt.

### 2.1.8 Übersicht der Unterlagen

Das Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation ist nach den Anforderungen des Bundes strukturiert und umfasst folgende Bestandteile:

- Teil 1: Bericht Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation
- Teil 2: Massnahmenband
- Teil 3: Umsetzungstabellen
- Teil 4: Kartenband
- Teil 5: Mitwirkungs- und Behördenvernehmlassungsbericht
- Teil 6: Kurzfassung und Massnahmenübersicht Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation.

**Teil 1: Bericht:** Der Bericht bildet das Kernstück des Agglomerationsprogramms Solothurn der 4. Generation. Die zentralen Inhalte des Agglomerationsprogramms Solothurn werden darin beschrieben.

**Teil 2: Massnahmenband:** Dieser Berichtsteil beinhaltet alle Massnahmenblätter der Projekte in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft.

**Teil 3: Umsetzungstabellen:** Die Tabellen beinhalten die Massnahmen der vorangehenden Generationen mit dem Umsetzungsstand per Ende Dezember 2020.

**Teil 4: Kartenband:** Der Kartenband enthält eine Vielzahl von kartografischen Darstellungen, auf die im Bericht entsprechend verwiesen wird.

**Teil 5: Mitwirkungs- und Behördenvernehmlassungsbericht:** Darin enthalten sind die Eingaben aus der Mitwirkung und Behördenvernehmlassung mit den Stellungnahmen der Trägerschaft.

**Teil 6: Kurzfassung und Massnahmenübersicht:** Mit der Kurzfassung und Massnahmenübersicht sind die wichtigsten Inhalte, Schwerpunkte des Agglomerationsprogramms sowie alle Massnahmen für den eiligen Leser dargestellt.

### 2.1.9 Weiteres Vorgehen

#### 2.1.9.1 Prüfung durch den Bund

Der Bund prüft alle eingereichten Agglomerationsprogramme der 4. Generation nach den Kriterien, die in der Richtlinie zum Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) festgehalten sind. Sie werden in Grundanforderungen und Wirksamkeitskriterien eingeteilt. Sofern die Grundanforderungen erfüllt sind, wird das gesamte Agglomerationsprogramm auf seine Wirkung hin geprüft.

Je höher die zu erwartende Wirkung des gesamten Programms ausfällt, desto höher fällt der Beitragssatz des Bundes aus. Dieser liegt zwischen 30% und 50%.

Das zuständige Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) wird im Rahmen dieses Prüfprozesses gegebenenfalls weitere Informationen z.B. zum Nutzen-Kostenverhältnis von Verkehrsinfrastrukturprojekten einfordern. Das Ergebnis der Prüfung wird für jedes Agglomerationsprogramm bis zum Herbst 2022 in einem Prüfbericht dokumentiert. Hierbei sind Änderungen an den eingereichten Projekten möglich, insbesondere die Verschiebung in einen anderen Realisierungshorizont oder die Bewertung als nicht oder nur teilweise durch den Bund zu finanzieren. Eine Bewertung nimmt das ARE hierbei nur für A- (Realisierung ab 2024) und B-Projekte (Realisierung ab 2028) vor.

Im Vergleich zu den früheren Generationen der Agglomerationsprogramme sind höhere Anforderungen zu erfüllen. Über die Massnahmen aller Agglomerationsprogramme der 4. Generation wird der Bundesrat dem Parlament voraussichtlich im Jahr 2023 eine Botschaft unterbreiten. Auf der Grundlage des entsprechenden Beschlusses werden dann Leistungsvereinbarungen mit den Trägerschaften der Agglomerationen abgeschlossen und die Freigabe der Mittel beim Bundesparlament periodisch beantragt.

#### 2.1.9.2 Umsetzung des Agglomerationsprogramms Solothurn 4. Generation

Kantonale Infrastrukturprojekte der A-Liste sind in den Planungen des Bau- und Justizdepartementes bereits enthalten. Sie werden vorangetrieben, so dass die Realisierung wie geplant im Zeitraum 2024-2027 erfolgen kann. Für kantonale Infrastrukturprojekte der B-Liste gilt das Gleiche für den Zeitraum 2028-2031.

### 3. **Beschluss**

- 3.1 Das Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation wird genehmigt und zur Eingabe an den Bund verabschiedet.
- 3.2 Das Bau- und Justizdepartement wird beauftragt, das Programm bis Mitte Juni 2021 beim Bund einzureichen.
- 3.3 Der Vorsteher des Bau- und Justizdepartementes wird ermächtigt, die Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton Solothurn betreffend das Agglomerationsprogramm Solothurn, 4. Generation und die darauf basierenden Finanzierungsvereinbarungen abzuschliessen.
- 3.4 Projekte der A-Liste werden jeweils von den zuständigen bzw. federführenden Stellen vorangetrieben, so dass sie wie im Agglomerationsprogramm verankert die Finanz- und Baureife im Zeitraum 2024 bis 2027 erreichen.



Andreas Eng  
Staatsschreiber

**Verteiler**

Bau- und Justizdepartement

✗ Amt für Raumplanung (as, SP) (2)

Amt für Verkehr und Tiefbau

Amt für Umwelt

Volkswirtschaftsdepartement

Fachstelle Standortförderung und Aussenkontakte (FAST)

Amt für Gemeinden

Repla espaceSOLOTHURN, c/o Regiomech, Langfeldstrasse 28, 4528 Zuchwil

Bundesamt für Raumentwicklung, 3003 Bern

Medien (elektronischer Versand durch STK Kommunikation / Achtung Sperrfrist)