

Auftraggeber

Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT)
Rötihof / Werkhofstr. 65
4509 Solothurn

Amt für Raumplanung (ARP)
Rötihof / Werkhofstr. 59
4509 Solothurn

repla espaceSolothurn
Langefeldstr. 28
4528 Zuchwil

sowie die Regionsgemeinden Biberist, Derendingen, Gerlafingen, Kriegstetten und Zuchwil.

Verfasser

BSB + Partner Ingenieure und Planer AG
Thomas Schneitter / Marc Hostettler
Von Roll-Strasse 29, 4702 Oensingen
Tel. 062 388 38 38
E-Mail: thomas.schneitter@bsb-partner.ch / marc.hostettler@bsb-partner.ch

Dokumentinfo

Dokument	Projektnummer	Anzahl Seiten
Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.	22015.00	35
Koreferat	Datum	Kürzel
Thomas Ledermann	30.01.2023	tle
Ablageort		
K:\Umweltplanung\Wasseramt\22015 Mobilitätsquintett Wasseramt\06 Produkte\01 Berichte\Massnahmen\230525_Massnahmenblätter_Gesamt.docx		
Gedruckt	01.06.2023	

Änderungsverzeichnis

Version	Status, Änderung	Autor	Datum
001	z. H. Projektsteuerung	Ths / mah	31.01.2023
002	z.H. Vernehmlassung	ths / mah	06.03.2023
003	Schlussbericht Vernehmlassung	ths / mah	07.03.2023
004	Schlussversion	ths / mah	25.05.2023

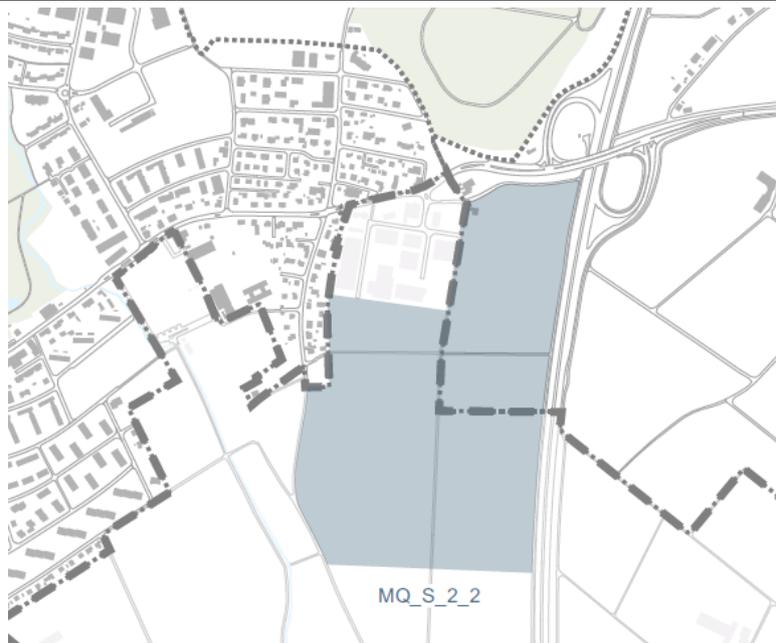
MQ_S_2_2

Umsetzungshorizont
Kurzfristig (< 5 Jahre)

Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten – Bolacker, Machbarkeitsabklärung

Gemeinden: Kriegstetten

Kategorie: Siedlung

**Massnahmenbeschrieb und Auswirkungen****Ausgangslage / Zielsetzung**

Aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Autobahnanschluss Kriegstetten könnte sich das Entwicklungsgebiet Bolacker für verkehrsentensive Betriebe (insbesondere Logistik) eignen. Für eine entsprechende Entwicklung ist eine Einzonung nötig. Das Gebiet ist heute in der Landwirtschaftszone, von der Grundwasserschutzzone überlagert und wird im Inventar der Fruchtfolgeflächen aufgeführt.

Beschrieb der Massnahme

Es ist eine Machbarkeitsstudie unter Beachtung der aktuellen Rahmenbedingungen zu erstellen (mögliches Nutzerprofil, Abklärungen Grundwasserschutzzone, Abklärungen Umgang mit Fruchtfolgeflächen, Verkehrsanalyse und –konzeption inkl. Autobahnanschluss). Anschliessend ist über eine Aufnahme in den Richtplan als kantonales Entwicklungsgebiet Arbeiten (S-3.1) oder als verkehrsentensive Anlage (S.3.3) zu entscheiden.

Auswirkungen / Potenzial / Wirkung

Durch die Nähe des Entwicklungsgebietes Bolacker zum Autobahnanschluss Kriegstetten kann der generierte Verkehr rasch auf das Nationalstrassennetz gelenkt werden. Heisst im Umkehrschluss, dass zusätzliche verkehrstechnische heikle Situationen, wie z.B. Ortsdurchfahrten in Gerlafingen oder andernorts vermieden werden können. Dies hat einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit und die Lärm- und Luftbelastung sowie schlussendlich auf die Aufenthaltsqualität. Diese Auswirkungen werden zusätzlich, durch die Konzentration der Arbeitsplätze im Bolacker und der damit einhergehenden Koordination der Verkehrssysteme gestärkt.

Negative Auswirkung hätte die Massnahme sicherlich auf die Landwirtschaftsfläche, durch den Verlust von wertvollen Ackerflächen (Fruchtfolgeflächen).

Zweckmässigkeit

Bezug zu Vision / Leitsätzen / Zukunftsbild Mobilitätsquintett	Leitsatz - Nr. 5 Die Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung bis ins Jahr 2040 schafft die Voraussetzungen damit «kurze Wege» entstehen. - Zukunftsbild: Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten
Bezug zur Strategie	- V-1.1 Massvolle Verkehrserzeugung zulassen - V-1.2 Siedlungsentwicklung nach Innen anstreben - V-1.7 Smarte Logistik thematisieren - V-3.1 Verkehr bewusst lenken - V-3.2 Kapazitäten auf den Hauptachsen sicherstellen - V-3.8 Nachhaltige und umweltverträgliche Mobilität fördern
Bezug / Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	- MQ_V_1_2: Sichere Autobahnanschlüsse
Weitere Bezüge und Abhängigkeiten	- Arbeitszonenbewirtschaftung, S-1.1.21 kantonalen Richtplan - Entwicklungsgebiet Arbeiten, S-3.1 kantonalen Richtplan - verkehrsintensive Anlagen, S.3.3 kantonalen Richtplan

Nächste Schritte

- Standortanalyse
- Festlegung mögliches Nutzerprofil
- Verkehrsanalyse und –konzeption inkl. Autobahnanschluss, mögliche Verkehrsbelastung
- Klärung / Interessenabwägung mit Grundwasserschutzzone, Fruchtfolgefleichen, Auswirkungen Verkehr
- Berichterstattung
- allenfalls Aufnahme im Richtplan als Vorranggebiet oder Verwerfen der Absicht

Zuständigkeiten

Federführung

Repla espaceSolothurn

Beteiligte Stellen

Kriegstetten, Obergerlafingen, Rechterswil, Amt für Raumplanung, Amt für Verkehr, Amt für Umwelt, Amt für Landwirtschaft, Grundeigentümer

Kosten

gering (< CHF 2 Mio. CHF)

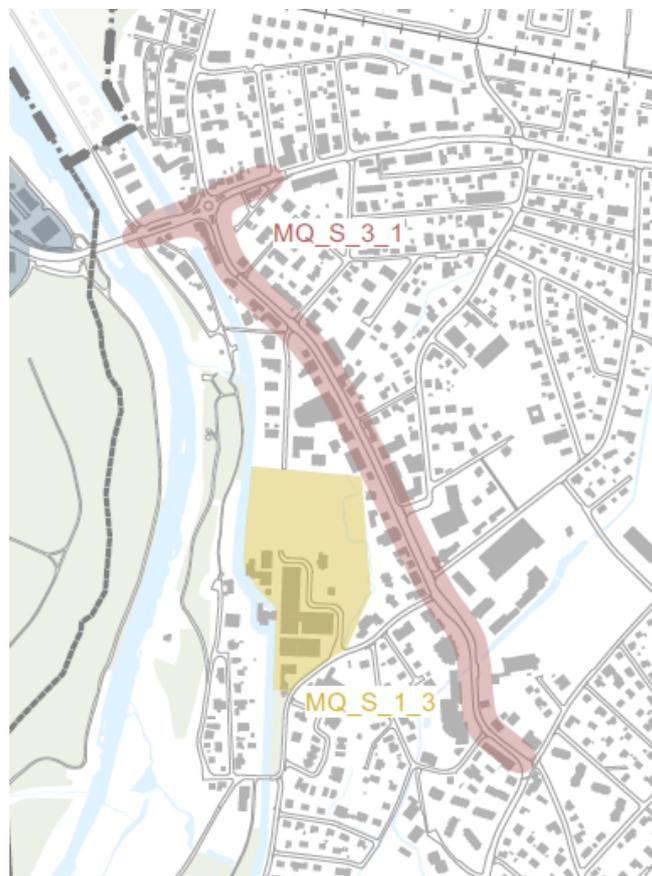
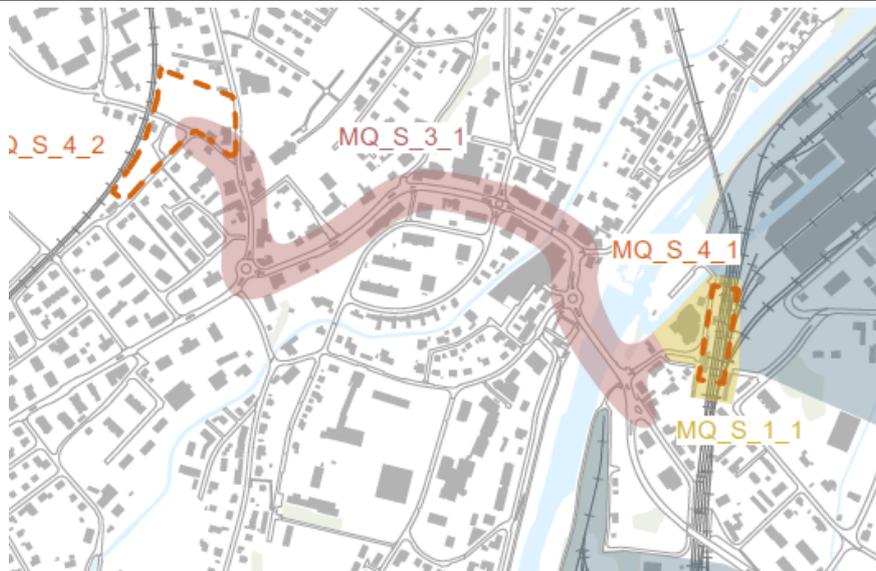
MQ_S_3_1

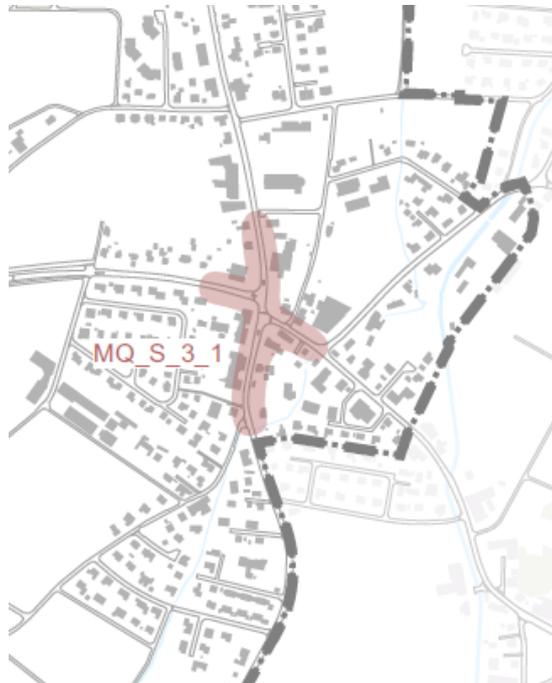
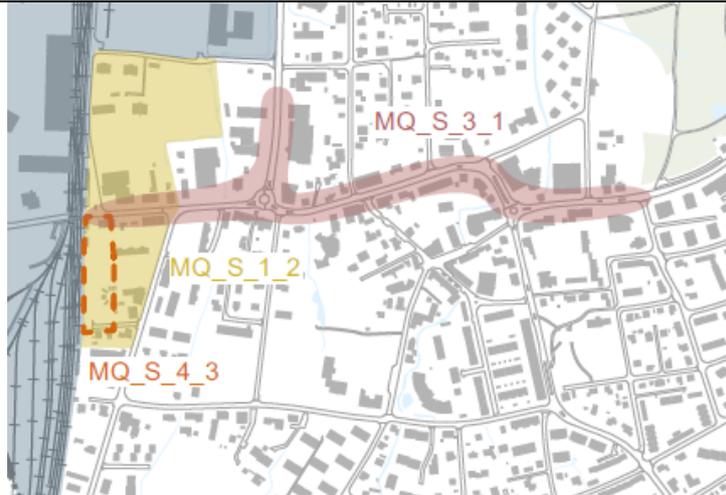
Umsetzungshorizont
Mittelfristig (5 – 10 Jahre)

Aufwertung Zentrumsachsen

Gemeinden: Biberist, Derendingen, Gerlafingen, Kriegstetten, Zuchwil

Kategorie: Siedlung





Massnahmenbeschrieb und Auswirkungen

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Achsen mit Verbindungsfunktion zwischen den Gemeinden weisen naturgemäss ein hohes Verkehrsaufkommen auf. Speziell an der Situation im Wasseramt ist, dass diese Achsen mitten durch die Gemeinden verlaufen, entlang der Achsen Geschäfte und Wohnungen liegen und aufgrund der radialen Siedlungsstruktur viel Durchgangsverkehr vorhanden ist. Zudem dienen dieselben Strassen auch der Erschliessung der gemeindeinternen Verkehrsströme.

Aufgrund dieser Ausgangslage stossen entlang der Dorfzentrumsachsen eine Vielzahl an Nutzungsansprüchen aufeinander. Im Zuge der geforderten Innenentwicklung werden sich bei gleichbleibender Entwicklung die Konflikte vermehrt zuspitzen (mit zunehmender Abnahme der Wohn- und Aufenthaltsqualität).

Um die Koexistenz der unterschiedlichen Nutzungen zu gewährleisten und das Potenzial der räumlichen Qualitäten der Zentrumsachsen besser ausschöpfen zu können, ist eine umsichtige Planung anzustreben.

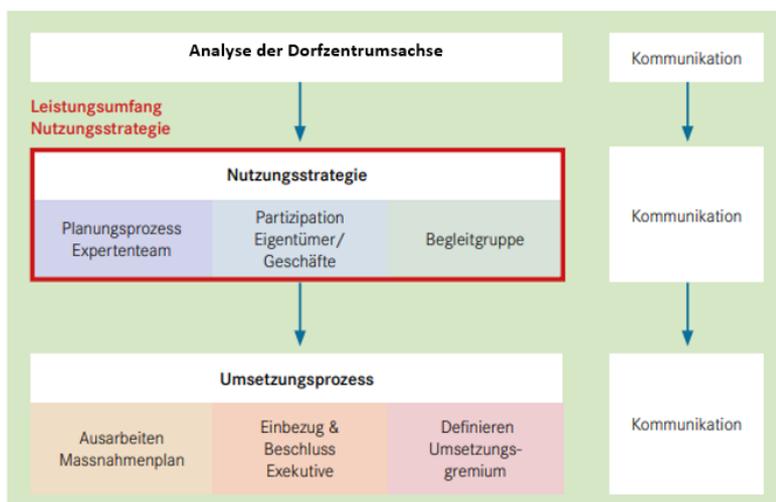
Beschrieb der Massnahme

Eine Planung zur Aufwertung der Strassenachse geht über die Planung der Organisation und Gestaltung des Strassenkörpers hinaus. Planungen über Dorfzentren bzw. Zentrumsachsen bedürfen das «Denken» von Fassade bis Fassade inkl. Nutzung der ersten Bautiefe und machen Aussagen zur Funktion, Nutzung, Struktur und Gestaltung der Dorfzentrumsachsen in Abstimmung mit Funktion und Gestaltung der Strassenräume / Vorplätze usw. Priorität hat die Festlegung einer Gesamtstrategie und letztlich die Einigung auf eine Strategie je Strassenabschnitt. Verkehrliche Massnahmen sind integraler Bestandteil dieser Planung.

Nachfolgende Ausführungen stellen eine Vielzahl an möglichen Analysemöglichkeiten und Massnahmen für eine gesamtheitliche Entwicklungsplanung dar. Je nach Gemeinde sind entsprechende Planungen bereits am Laufen oder es sind Aufwertungen des Strassenkörpers bereits umgesetzt. Entsprechend bedarf es je nach Gemeinde und Abschnitt eines unterschiedlichen Fokus und eines unterschiedlichen Settings.

Der Prozess bezieht Verwaltung / Politik (top-down) wie auch betroffene Grundeigentümer / Liegenschaftseigentümern (bottom-up) mit ein. Getragen wird die Planung durch eine Interessensgruppe (Eigentümer, Gewerbe- und Dienstleistungsnutzern, Behörde, Velofahrer und Fussgänger).

Bestandteile einer gesamtheitlichen Entwicklungsplanung sind u.a.:



Quelle: Ortskerne beleben (EspaceSuisse 2016)

- Ortsanalyse; Zentrumsachse im Wandel
 - Ortsbild und Nutzung; ortsbauliche Struktur, Nutzungsstruktur, Aussenraumgestaltung
 - Verkehr; Netzhierarchie, Verkehrsbelastung, Verkehrssicherheit etc.
 - Markt- und Gewerbeanalyse (Struktur, Angebotsbreite und -tiefe, Lage, Preise etc.)
- Strategie; Zentrumsachse wohin?
 - Festlegung Zielsetzungen für Gesamtachse und Abschnitt
 - Nutzung (Wohnen, Arbeiten, Aufenthalts- / Begegnungsflächen)

- Ortsbild, Gestaltung und Identifikation
- Mobilität und Begegnung
- Interventionen; Zentrumsachse attraktiveren, aber wie?
(Festlegung Umsetzungsmassnahmen auf Ebene Gemeinde / Kanton)
 - Bodenpolitik (aktiver Erwerb / Veräusserung von Boden)
 - Betriebs- und Gestaltungskonzepte
 - Verkehrsregime
 - Qualitätsverfahren (Bauten und öffentlichen Plätzen)
 - Festlegung spez. Strassenbaulinien
 - Festlegung der Nutzungen / nicht zulässigen Nutzungen
 - Inventarisierung von Gebäuden
 - Parkierungskonzept/-reglement
 - Etc.

Auswirkungen / Potenzial / Wirkung

Durch die Aufwertung der Zentrumsachsen verkehren die Fahrzeuge tendenziell mit weniger Tempo, jedoch stetiger, der Stau reduziert sich, die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs erhöht sich, die Zugänge zu den Bushaltestellen werden verbessert und der Langsamverkehr verfügt über sichere Routen und Querungsmöglichkeiten. Die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsträger wird merklich erhöht. Weiter trägt die Aufwertung der Dorfsachsen dazu bei, dass der Strassen- und Siedlungsraum sowie der angrenzende öffentliche Raum aufgewertet und somit als Wohn- und Dienstleistungsstandort attraktiviert wird. Eine bedeutende Wirkung hat die Aufwertung der Zentrumsachse auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit – insbesondere der subjektiven Sicherheit (Wohlbefinden). Positiv wirkt sich die Massnahme auch auf die Luftqualität und die Lärmbelastung aus, was sich schlussendlich positiv auf die Wohn- und Siedlungsqualität in den Ortszentren auswirkt.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Vision / Leitsätzen / Zukunftsbild Mobilitätsquintett	Leitsatz - Nr. 1 Das heutige Gesamtverkehrssystem wird optimiert und zum Nutzen der Gesamtregion gemeinsam nachhaltig weiterentwickelt. - Nr. 5 Die Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung bis ins Jahr 2040 schafft die Voraussetzungen damit «kurze Wege» entstehen. - Zukunftsbild: Dorfsachsen
Bezug zur Strategie	- V-1.1 Massvolle Verkehrserzeugung zulassen - V-1.2 Siedlungsentwicklung nach Innen anstreben - V-1.3 Ort(e) der kurzen Wege schaffen - V-2.3 Zugang zum ÖV erleichtern - V-2.4 Preisstruktur in der Mobilität nivellieren - V-2.6 Dem Fuss- und Veloverkehr Raum und Platz geben - V-3.1 Verkehr bewusst lenken - V-3.2 Kapazitäten auf den Hauptachsen sicherstellen - V-3.3 Zur Verfügung stehenden Strassenraum fair zwischen den Verkehrsmitteln aufteilen - V-3.6 Luft- und Lärmemissionen des Strassenverkehrs mindern - V-3.7 Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden erhöhen - V-3.8 Nachhaltige und umweltverträgliche Mobilität fördern - V-4.2 Intelligente Gesamtverkehrssysteme entwickeln

<p>Bezug / Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - MQ_S_1_1 Entwicklungsschwerpunkt Biberena / Bahnhof BLS - MQ_S_1_2 Entwicklungsschwerpunkt Bahnhofsgbiet Gerlafingen - MQ_S_2_1 Entwicklungsschwerpunkt Papieri Areal - MQ_S_4_1 Attraktivierung Bahnhof Biberist BLS - MQ_S_4_2 Attraktivierung Bahnhof Biberist RBS - MQ_S_4_3 Attraktivierung Bahnhof Gerlafingen BLS - MQ_V_2_1 Veloverkehrssicherheit Kriegstetten – Derendingen - MQ_V_3_1 Direkte Fuss- und Veloverbindung Gerlafingen – Biberist - MQ_V_3_5 Bahnhöfe mit dem Zentrum besser verbinden - MQ_V_4_1 Abstellplätze Zweiradverkehr - MQ_V_4_2 Reduktion der Wartezeiten - MQ_V_4_3 Bessere Anbindungen - MQ_V_5_1 Sharing Angebote - MQ_V_5_2 Bewirtschaftung der Parkplätze - MQ_V_5_3 Mobilitätskommission Wasseramt
<p>Weitere Bezüge und Abhängigkeiten</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Ortsbildschutz, S-2.1 kantonaler Richtplan (Derendingen, Gerlafingen und Kriegstetten: Ortsbild von reg. Bedeutung) - V-ÖV 404 Elektrifizierung Buslinien BSU - V-LV 404.1 Alternative Veloführung Kreuzplatz Querung Emme

Nächste Schritte

Siehe Massnahmenbeschreibung je Abschnitt auf Seite 10 bis 12.

Zuständigkeiten

Federführung

Amt für Verkehr und Tiefbau, Gemeinden

Beteiligte Stellen

angrenzende Eigentümer, Amt für Raumplanung, BSU, Repla espaceSolethurn, Interessensgruppen (Gewerbe- und Dienstleistungsnutzer, Velofahrer und Fussgänger etc.)

Kosten

hoch (> 4 Mio. CHF)

Die Kosten hängen stark von den zu ergreifenden Massnahmen ab.

Einzelmassnahmen

Biberist: Umgestaltung von Bahnhof RBS bis zum Bahnhof BLS (insbesondere im Bereich der Hauptstrasse)

Ausgangslage:

Die Zentrumsachse – heute zwischen den Kreiseln Coop und St. Urs gelegen – beheimatet zahlreiche Dienstleistungsfunktionen sowie dichte Wohnstrukturen. Die Bebauungsstruktur unterscheidet sich in einen oberen Bereich mit mehr repräsentativen, ortsbildprägenden Bauten und einen unteren Bereich mit moderneren Bauten. Der Gestaltungsbedarf für diese Achse ist hoch, insbesondere hinsichtlich der Aufenthaltsqualität sowie der Verkehrsverträglichkeit der einzelnen Verkehrsteilnehmer. Ein verbindender, innerörtlicher Strassenraum mit hohem Bezug zu den angrenzenden Nutzungen auf diesem überschaubaren Raum, würde eine wesentliche Aufwertung bewirken. Infolge geplanter Entwicklungen im Gebiet Biberena/Papieri sowie dem Entwicklungspotenzial rund um den Bahnhof RBS soll sich die heutige Zentrumsachse zukünftig vom Bahnhof Biberist RBS bis zum Bahnhof BLS erstrecken. In diesen Verlängerungsachsen gilt es primär betriebliche und gestalterische Anpassungen am Strassenraum zu vollziehen, eine darauf abgestimmte angrenzende Nutzung erscheint zweitrangig.

Massnahme(n):

Es wurde noch keine spezifische Planung lanciert.

Entsprechende Möglichkeiten zur Prozessgestaltung und ein Massnahmensetting sind im allgemeinen Massnahmenbeschrieb zu finden.

Derendingen: Umgestaltung Hauptstrasse im Abschnitt zwischen Kreuzplatz und Benediktusplatz

Ausgangslage:

Die Hauptstrasse vom Kreuzplatz durch den Ortskern Richtung Biberist und Richtung Kriegstetten ist eine stark belastete regionale Hauptverkehrsstrasse in der Agglomeration Solothurn. Beidseits der Strasse befinden sich zahlreiche Dienstleistungsfunktionen sowie zunehmend dichte Wohnstrukturen, die sich vom restlichen Siedlungsraum abheben.

Mit der kürzlich umgesetzten verkehrstechnischen Sanierung des Kreuzplatzes sowie der Umgestaltung und Sanierung der Hauptstrasse wurde der Verkehrsfluss verstetigt, die Verkehrssicherheit erhöht und die Rahmenbedingungen für eine adäquate qualitätsvolle und lebendige Zentrumsentwicklung geschaffen. Der Mangel an öffentlichen Räumen mit Begegnungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten entlang der Achse bleibt dennoch.

Massnahme(n):

Die aufgewertete Hauptstrasse gilt es zukünftig vermehrt als Chance für die angrenzenden Grundstücke zur Erhöhung der Siedlungs- und Aufenthaltsqualität zu nutzen und ihre Entwicklung darauf auszurichten. Der Nutzung und der Gestaltung am Übergang privat-öffentlich ist erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken. Anhand abschnittsweiser oder gebietspezifischer Vorgaben kann zielgerichtet auf die Bedürfnisse der Eigentümer und der Gemeinde / Kanton zur qualitätsvollen Entwicklung eingegangen werden.

Hierfür sind die Bedürfnisse der einzelnen Stakeholder abzuholen und abschnitts- oder gebietsweise eine Vorstellung der strassenangrenzenden Nutzung und Gestaltung zu entwickeln. Die Ergebnisse können beispielsweise in planerischen Vorgaben gesichert werden oder die Gemeinde zu aktivem Handeln veranlassen.

Entsprechende Möglichkeiten zur Prozessgestaltung und ein Massnahmensetting sind im allgemeinen Massnahmenbeschrieb zu finden.

Gerlafingen: Umgestaltung im Abschnitt Bahnhof Gerlafingen bis SackelmooswaldAusgangslage:

Der Achse im Abschnitt zwischen Bahnhof – Bahnhofstrasse – (Biberiststrasse Süd) – Hauptstrasse – Kriegstettenstrasse West kommt als Zentrum, als Verdichtungsraum und als Bewegungsraum für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden eine wichtige Bedeutung zu. Die Achse besitzt einen hohen Siedlungsbezug und grenzt an etliche öffentliche Räume. Der Gestaltungsbedarf ist hoch, insbesondere hinsichtlich der Querung und Koexistenz von Fuss-, Velo- und motorisiertem Verkehr.

Massnahme(n):

Mit diversen planerischen Interventionen wurden über die Ortsplanungsrevision die Rahmenbedingungen für abschnittsweise geschlossene Fluchten sowie aufgelockerte Strukturen (mittels kleinerer Bauvolumen, Grünstrukturen und platzartigen Ausweitungen des Strassenraums) an Knoten und / oder bei Bachläuft geschaffen.

In der Folge gilt es, die Bedürfnisse an die Strassenraumgestaltung selbst sowie die Bedürfnisse der einzelnen Stakeholder abzuholen damit eine attraktive Gestaltung der Achse möglich ist.

Entsprechende Möglichkeiten zur Prozessgestaltung und ein Massnahmensetting sind im allgemeinen Massnahmenbeschrieb zu finden.

Kriegstetten: Dorfzentrum, Einfallsachsen Kreisel Rest. KreuzAusgangslage:

Der Dorfkern von Kriegstetten erstreckt sich nicht linear entlang einer Achse, sondern weist mehrere Achsen auf, welche im Bereich Kreisel / Dorfplatz aufeinandertreffen. Kriegstetten weist ein weniger ausgeprägtes funktionales, jedoch stark ortsbildgeprägtes Zentrum bzw. Zentrumsachsen auf. Der Dorfkern hat sich in den letzten Jahren baulich stark verändert.

Der Strassenquerschnitt ist unter Beachtung der Verkehrsbelastung knapp. Die Koexistenz der Verkehrsteilnehmer (insbesondere für Velo- und Fussverkehr) und somit die Verkehrssicherheit ist verbesserungswürdig. Die Achsen besitzen einen vergleichsweise hohen Siedlungsbezug und etliche öffentliche Räume grenzen direkt an die Strasse. Die Gestaltung dieser Räume ist trotz gestalterischer Elemente (wie Kopfsteinpflaster) stark betrieblich geprägt.

Massnahme(n):

Es wurde noch keine spezifische Planung lanciert.

Entsprechende Möglichkeiten zur Prozessgestaltung und ein Massnahmensetting sind im allgemeinen Massnahmenbeschrieb zu finden.

Zuchwil: Umgestaltung Hauptstrasse im Abschnitt zwischen Einmündung Rainstrasse und MartinshofplatzAusgangslage:

Das funktionale und ortsbauliche Zentrum Zuchwils wird entlang der aufgewerteten Hauptstrasse ab Einmündung Rainstrasse bis zum Kreis St. Martinshof geortet. Die belebte Zentrumsachse mit vielfältigen Einkaufsgelegenheiten, Dienstleistungsangeboten und Begegnungsmöglichkeiten weist eher grobkörnigere Strukturen auf. Der Strassenquerschnitt (Fassade bis Fassade) ist mehrheitlich durch einen grosszügigen Fussgängerbereich und strassenraumbegrenzende Grünflächen charakterisiert. Der Verkehrssicherheit für Velofahrende und der Koexistenz von Velo- und motorisiertem Verkehr im Strassenraum ist Beachtung zu schenken. Das Führen der regionalen Veloroute Wasseramt entlang der weniger befahrenen Parallelstrasse anstatt entlang der Zentrumsachse ist ein Indiz dafür.

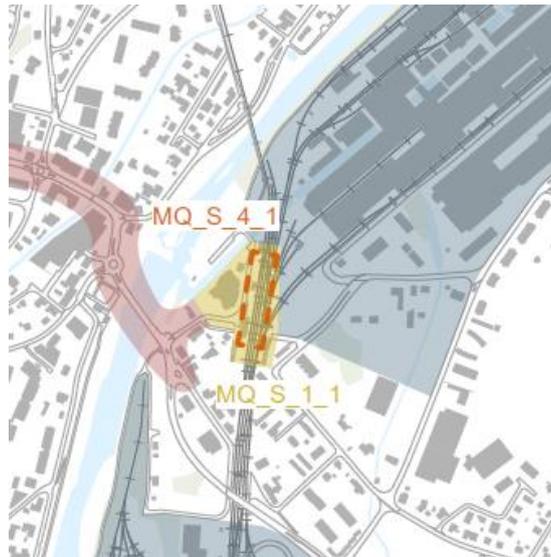
Massnahme(n):

Die aufgewertete Hauptstrasse gilt es zukünftig vermehrt als Chance für die angrenzenden Grundstücke zur Erhöhung der Siedlungs- und Aufenthaltsqualität zu nutzen. Die Verkehrssicherheit – insbesondere der Velofahrer aufgrund der Kreisel und der engen Platzverhältnisse – ist zu erhöhen.

Der Nutzung und der Gestaltung am Übergang privat-öffentlich ist erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken. Anhand abschnittsweiser oder gebietspezifischer Vorgaben kann zielgerichtet auf die Bedürfnisse der Eigentümer und der Gemeinde / Kanton zur qualitätsvollen Entwicklung eingegangen werden.

Hierfür sind die Bedürfnisse der einzelnen Stakeholder abzuholen und abschnitts- oder gebietsweise eine Vorstellung der strassenangrenzenden Nutzung und Gestaltung zu entwickeln. Die Ergebnisse können beispielsweise in planerischen Vorgaben gesichert werden oder die Gemeinde zu aktivem Handeln veranlassen. Entsprechende Möglichkeiten zur Prozessgestaltung und ein Massnahmensetting sind oben beschrieben.

MQ_S_4_1	Umsetzungshorizont Mittelfristig (5-10 Jahre)
Attraktivierung Bahnhof Biberist BLS	
Gemeinde: Biberist	
Kategorie: Siedlung	



Massnahmenbeschrieb und Auswirkungen

Ausgangslage / Zielsetzung

Durch die Emme vom eigentlichen Dorf abgetrennt, ist der Bahnhof Biberist BLS heute ein unscheinbarer Ort. Durch die direkte Zugverbindung nach Bern/Solothurn, der Einführung der Buslinie 17 sowie dem neuen Perron sind letzthin wesentliche Attraktivitätssteigerung als öV-Knoten getätigt worden. Mit den Entwicklungen in unmittelbarer Nähe (Biberena, Papieri) wird dem Bahnhof Biberist BLS zukünftig eine wichtige Bedeutung als Umsteige- und Ankunftsart und als Scharnier zwischen West (Papieri-Areal) und Ost (Biberena / Dorfsachse) zukommen.

Ausgelöst durch die Arealentwicklung im Gebiet Biberena, wurde das Bahnhofgebiet nordwestlich der Gleise mit dem Ziel der Aufwertung und Schaffung eines städtebaulichen Zeichens mit in die Planungen aufgenommen. Zwischen den neuen Gebäuden entlang der Emme und dem Bahnhof BLS soll ein gestalteter Platz («Bahnhofplatz») aufgespannt werden auf dem ein kleineres Gebäude, mit der Möglichkeit für öffentliche Nutzungen, vorgesehen ist.

Beschrieb der Massnahme

Ausgehend von der Arealplanung Biberena sowie der Entwicklung auf dem Papieri-Areal soll die Chance wahrgenommen werden, das Bahnhofgebiet gestalterisch und funktional aufzuwerten. Für den Bahnhof Biberist BLS sind folgende Aufwertungsmassnahmen zu prüfen bzw. Planungen zu initiieren:

- Verbesserung Zugänglichkeit zum Papieri-Areal (im Zusammenhang mit Arealentwicklung Papieri)
- Neugestaltung Bahnhofplatz mit Begegnungszone (im Zusammenhang mit Arealentwicklung Biberena)
- Verbesserung der Anbindung des Fuss- und Veloverkehrs an die Dorfsachse
- Verbesserung der Anbindung ans Busnetz
- Mantelnutzung (u.a. mit Dienstleistungsangeboten) im Bahnhofsgebäude oder im Gebiet Biberena
- Sharing (Car / Velo / Cargo-Velo) und Verleihangebote
- Zeitlich, räumlich und funktionale Abstimmung der Umsteigebeziehungen Bahn, Bus, Velo, zu Fuss
- Parkraumbewirtschaftung und Abstellplätze Zweiradverkehr

Die Entwicklung hat zwingend in Abstimmung mit der Entwicklung des Areals der Biberena, dem Papieri-Areal und der Dorfzentrumsachse zu erfolgen.

Auswirkungen / Potenzial / Wirkung

Die Attraktivierung des Bahnhof Biberist BLS erzielt zum einen erhöhte Benutzerfreundlichkeit, dadurch wird das Image des ÖV's gestärkt, und zum anderen wird auch eine höhere Verkehrssicherheit gewährleistet. Die erhöhte Benutzerfreundlichkeit spiegelt sich in der Verbesserung des ÖV-Zugangs und den intermodalen Umsteigebeziehungen wieder. Die Qualitätssteigerung betrifft nicht nur den Bahnhof, sondern auch den öffentlichen Raum und die direkte Umgebung

Zweckmässigkeit

Bezug zu Vision / Leitsätzen / Zukunftsbild Mobilitätsquintett	Leitsätze: - Nr. 2 Die Wahl des Verkehrsmittels erfolgt situationsspezifisch und das Velo, der Fussverkehr sowie der öffentliche Verkehr gewinnen an Bedeutung. - Nr. 3 Die Verkehrsträger sind in der Region Wasseramt stärker vernetzt und aufeinander abgestimmt. - Nr. 5 Die Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung bis ins Jahr 2040 schafft die Voraussetzungen damit «kurze Wege» entstehen. - Zukunftsbild: Multimodaler Verkehr
Bezug zur Strategie	- V-1.1 Massvolle Verkehrserzeugung zulassen - V-1.2 Siedlungsentwicklung nach Innen anstreben - V-1.3 Ort(e) der kurzen Wege schaffen - V-1.4 Regional abgestimmte Parkraumpolitik anstreben - V-1.5 Belegungsgrad im Individualverkehr erhöhen - V-2.1 Konkurrenzfähiges und schnelles ÖV-System schaffen - V-2.2 Planbarkeit und Zuverlässigkeit im ÖV sicherstellen - V.2.3 Zugang zum ÖV erleichtern und attraktiv gestalten - V-2.5 Attraktive und sichere Fussweg- und Veloverbindungen schaffen - V-2.6 Dem Fuss- und Veloverkehr Raum und Platz geben - V-3.4 Erreichbarkeit der Orte für alle Verkehrsteilnehmende - V-3.8 Nachhaltige und umweltverträgliche Mobilität fördern - V-4.1 Regional abgestimmte, attraktive Umsteigeorte fördern
Bezug / Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	- MQ_S_1_1: Entwicklungsschwerpunkt Wohnen – Biberena / Bahnhof BLS - MQ_S_2_1: Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten – Papieri-Areal - MQ_S_3_1: Aufwertung Zentrumsachse - MQ_V_4_1: Abstellplätze Zweiradverkehr - MQ_V_2_2: Direkte Fuss- und Veloverbindung - MQ_V_2_7: Bahnhöfe mit Zentrum verbinden - MQ_V_2_13: Schnellbuslinie Wasseramt Süd - MQ_V_4_8: Park + Ride Angebote - MQ_V_5_1: Sharing Angebote
Weitere Bezüge und Abhängigkeiten	- Bahnhofsgebiete, S.3.2 kantonaler Richtplan - S 403.1 Biberena / Bahnhof BLS, Agglomerationsprogramm 4. Generation - S 403.2: Papierfabrik, Agglomerationsprogramm 4. Generation - V-ÖV 406.1: Bushaltestellen innere Tangentiallinie

Nächste Schritte

- Je nach Massnahme unterschiedlich.

Zuständigkeiten

Federführung

BLS (Bahnanlage), Gemeinde Biberist (Platz, Anbindung)

Beteiligte Stellen

angrenzende Eigentümer, Amt für Raumplanung, BSU

Kosten

hoch (> 4 Mio. CHF)

MQ_S_4_3	Umsetzungshorizont Mittelfristig (5-10 Jahre)
Attraktivierung Bahnhof Gerlafingen BLS	
Gemeinden: Gerlafingen	
Kategorie: Siedlung	



Massnahmenbeschrieb und Auswirkungen

Ausgangslage / Zielsetzung

Der Bahnhof BLS in Gerlafingen ist heute ein unscheinbarer Ort. Auf Grund seiner Lage zwischen dem Gelände der Stahl Gerlafingen AG und dem Zentrum der Gemeinde Gerlafingen weist er jedoch eine gute Standortgunst auf. Durch verschiedene Entwicklungen (direkte Zugverbindung nach Bern/Solothurn, Einführung Buslinie 17, ESP Wohnen, Aufwertung Dorfzentrumsachse) wird der Bahnhof als Ankunftsort und Umsteigepunkt aufgewertet. Eine qualitativ hochstehende Entwicklung der öffentlich zugänglichen Flächen (insbesondere des Bahnhofs und des Bahnhofplatzes) ist von hohem öffentlichem Interesse.

Mittels Studienauftrag werden für das Gebiet östlich des Bahnhofs bis zur Wilerstrasse sinnvolle Teilareale ausgeschieden sowie jeweilige Entwicklungsperspektiven entworfen. Das Gebiet inkl. Bahnhof soll künftig als prägendes Aushängeschild von Gerlafingen wahrgenommen werden. Es soll eine regionale Ausstrahlungskraft aufweisen und als Ankunftsort für die Bevölkerung und für Besuchende dienen.

Beschrieb der Massnahme

Ausgehend von der angestossenen Entwicklungsplanung soll die Chance wahrgenommen werden, den Bahnhof inkl. Vorbereich gestalterisch und funktional aufzuwerten. Für den Bahnhof Gerlafingen BLS sind folgende Aufwertungsmassnahmen zu prüfen bzw. Planungen zu initiieren:

- Neugestaltung Bahnhofplatz mit Begegnungszone (im Zusammenhang mit Entwicklung des Bahnhofsgebiets)
- Städtebauliches Potential der südlichen Parkplatzfläche prüfen
- Verbesserung der Anbindung des Fuss- und Veloverkehrs an die Dorfzentrumsachse
- Mantelnutzung (u.a. mit Dienstleistungsangeboten) prüfen.
- Sharing- (Car / Velo / Cargo-Velo) und Verleiheangebote
- Zeitlich, räumlich und funktionale Abstimmung Umsteigebeziehungen Bahn, Bus, Velo, zu Fuss)
- Parkraumbewirtschaftung und Abstellplätze Zweiradverkehr

Die Entwicklung hat zwingend in Abstimmung mit der Entwicklung des Bahnhofsgebiets und der Dorfzentrumsachse zu erfolgen.

Auswirkungen / Potenzial / Wirkung

Die Attraktivierung des Bahnhof Gerlafingen BLS erzielt zum einen erhöhte Benutzerfreundlichkeit, dadurch wird das Image des ÖV's gestärkt, und zum anderen wird auch eine höhere Verkehrssicherheit gewährleistet. Die erhöhte Benutzerfreundlichkeit spiegelt sich in der Verbesserung des ÖV-Zugangs und den intermodalen Umsteigebeziehungen wieder. Die Qualitätssteigerung betrifft nicht nur den Bahnhof, sondern auch den öffentlichen Raum und die direkte Umgebung.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Vision / Leitsätzen / Zukunftsbild Mobilitätsquintett	Leitsätze - Nr. 2 Die Wahl des Verkehrsmittels erfolgt situationsspezifisch und das Velo, der Fussverkehr sowie der öffentliche Verkehr gewinnen an Bedeutung. - Nr. 3 Die Verkehrsträger sind in der Region Wasseramt stärker vernetzt und aufeinander abgestimmt. - Nr. 5 Die Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung bis ins Jahr 2040 schafft die Voraussetzungen damit «kurze Wege» entstehen. - Zukunftsbild: Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten, multimodaler Verkehr
Bezug zur Strategie	- V-1.1 Massvolle Verkehrserzeugung zulassen - V-1.2 Siedlungsentwicklung nach Innen anstreben - V-1.3 Ort(e) der kurzen Wege schaffen - V-1.4 Regional abgestimmte Parkraumpolitik anstreben - V-1.5 Belegungsgrad im Individualverkehr erhöhen - V-2.1 Konkurrenzfähiges und schnelles ÖV-System schaffen - V-2.2 Planbarkeit und Zuverlässigkeit im ÖV sicherstellen - V-2.3 Zugang zum ÖV erleichtern und attraktiv gestalten - V-2.5 Attraktive und sichere Fussweg- und Veloverbindungen schaffen - V-2.6 Dem Fuss- und Veloverkehr Raum und Platz geben - V-3.4 Erreichbarkeit der Orte für alle Verkehrsteilnehmende - V-3.8 Nachhaltige und umweltverträgliche Mobilität fördern - V-4.1 Regional abgestimmte, attraktive Umsteigeorte fördern
Bezug / Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	- MQ_S_1_2: Entwicklungsschwerpunkt Wohnen – Bahnhofsgelände Gerlafingen - MQ_S_2_3: Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten – Eisenwerk (von Roll-Areal) - MQ_S_3_1: Aufwertung Zentrumsachse - MQ_V_4_1: Abstellplätze Zweiradverkehr - MQ_V_2_2: Direkte Fuss- und Veloverbindung - MQ_V_2_7: Bahnhöfe mit dem Zentrum besser verbinden - MQ_V_2_13: Schnellbuslinie Wasseramt Süd - MQ_V_4_8: Park + Ride Angebote - MQ_V_5_1: Sharing Angebote
Weitere Bezüge und Abhängigkeiten	- Bahnhofsgelände, S.3.2 kantonaler Richtplan - S 403.4 Gerlafingen Bahnhofsgelände, Agglomerationsprogramm 4. Generation

Nächste Schritte

- Je nach Massnahme unterschiedlich.

Zuständigkeiten

Federführung

BLS (Bahnanlage), Gemeinde Gerlafingen (Platz, Anbindung)

Beteiligte Stellen

angrenzende Eigentümer, Amt für Verkehr und Tiefbau, Amt für Raumplanung, BSU

Kosten

hoch (> 4 Mio. CHF)

MQ_S_5_3	Umsetzungshorizont Daueraufgabe
Mobilitätskonzepte	
Ganzer Perimeter Mobilitätsquintett Wasseramt	
Kategorie: Siedlung	

Massnahmenbeschrieb und Auswirkungen

Ausgangslage / Zielsetzung

- Die angestrebte bauliche Verdichtung bringt zusätzlichen Verkehr und verkehrsbedingte Umweltbelastungen mit sich. Die Mobilitätsnachfrage wird steigen, und die heutigen Verkehrsbelastungen auf den Strassen und im öffentlichen Verkehr werden weiter zu nehmen. Damit die zunehmende Mobilität abgewickelt werden kann, sind seitens der Grundeigentümer und der Behörden Massnahmen zu ergreifen. Die Koordination und Abstimmung dieser Massnahmen bedarf der Erarbeitung eines Konzepts.

Beschrieb der Massnahme

In einem Mobilitätskonzept soll ein Bündel von abgestimmten Angeboten und Massnahmen beschrieben werden, die es erlauben, den durch eine Arealentwicklung oder Bauvorhaben erzeugten Verkehr im Sinne der 4V-Strategie auf die bestehenden und künftigen Kapazitäten des übergeordneten Strassennetzes, der Parkplätze, des ÖV sowie des Angebots für den Fuss- und Veloverkehr so abzustimmen, dass die Kapazitäten optimal genutzt werden und/oder Umweltbelastungen (Luft, Lärm) reduziert werden.

Mobilitätskonzepte sind von den Gemeinden als Planungsinstrumente in der Nutzungsplanung via Ortsplanungen und/oder bei Gestaltungsplänen einzufordern. Dies bedingt:

- Konkretisierung im Zonenreglement bzgl. der Auslösung eines Mobilitätskonzepts, dessen Inhalt sowie das Vorgehen.
- Räumliche Verortung für Gebiete mit Pflicht für die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts.
- Gebietspezifische Vorgaben im Zonenreglement oder in den Sonderbauvorschriften zum Gestaltungsplan.

Mobilitätskonzepte können aber auch freiwillige i.S. eines Mobilitätsmanagements von Unternehmungen ergriffen werden.

Bei konkreten Bauvorhaben / Arealentwicklungen ist die Prüfung der Mobilitätskonzepte idealerweise vorgängig oder parallel zum Nutzungsplanverfahren zu erarbeiten und von der Planungsbehörde auf ihre Zielsetzung und Wirkung zu prüfen.

Sofern ein Mobilitätskonzept im Baubewilligungsverfahren eingefordert wird, ist es von der Baubehörde in Abstimmung mit der Planungsbehörde auf ihre Zielsetzung und Wirkung zu prüfen.

Auswirkungen / Potenzial / Wirkung

Durch die Erstellung eines Mobilitätskonzepts kann ein Massnahmensetting gewährleistet werden, dass die angestrebte Areal- oder Gebietsentwicklung ermöglicht und unterstützt. Die einzelnen Teilmassnahmen können besser koordiniert und aufeinander abgestimmt werden. Dadurch kann die Effizienz der Verkehrsträger sowie die Wirtschaftlichkeit bzw. Sozialverträglichkeit besser gesichert und die Erreichbarkeit der Areale bzw. Gebiete spezifisch verbessert werden. Mobilitätskonzepte tragen dazu bei, den Verkehr nachhaltig und ressourcenschonend zu organisieren. Die verkehrlichen Auswirkungen werden reduziert, was wiederum die Lebens- und Aufenthaltsqualität in den Gebieten und Arealen sowie in der Umgebung steigert. Mittels nachhaltiger Mobilitätskonzepte wird der Energieverbrauch reduziert und ein Beitrag zum Klimaschutz erbracht. Damit ist auch ein wichtiger Beitrag zur Erfüllung eines Labels oder Zertifizierung (z.B. SNBS, SIA Effizienzpfad Energie, 2000-Watt Areale) im Sinne der Nachhaltigkeit möglich.

Zweckmässigkeit	
<p>Bezug zu Vision / Leitsätzen / Zukunftsbild Mobilitätsquintett</p>	<p>Leitsätze</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nr. 2 Die Wahl des Verkehrsmittels erfolgt situationsspezifisch und das Velo, der Fussverkehr sowie der öffentliche Verkehr gewinnen an Bedeutung. - Nr. 3 Die Verkehrsträger sind in der Region Wasseramt stärker vernetzt und aufeinander abgestimmt. - Nr. 4 die Gesellschaft und Wirtschaft setzt im Jahr 2040 auf nachhaltige Mobilitätskonzepte und –formen. - Nr. 5 Die Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung bis ins Jahr 2040 schafft die Voraussetzungen damit «kurze Wege» entstehen. - Nr. 6 Im Jahr 2040 fliesst der Verkehr stetig und sicher in und durch die lebenswerten Dorfsachsen. <p>Zukunftsbild: Dorfsachsen, Entwicklungsschwerpunkt Wohnen/Mischnutzung, Arbeiten und Freizeit, Änderungen Modal Split, multimodaler Verkehr</p>
<p>Bezug zur Strategie</p>	<ul style="list-style-type: none"> - V-1.1 Massvolle Verkehrserzeugung zulassen - V-1.2 Siedlungsentwicklung nach Innen anstreben - V-1.3 Ort(e) der kurzen Wege schaffen - V-1.4 Regional abgestimmte Parkraumpolitik anstreben - V-1.6 Ortsunabhängiges Arbeiten fördern - V-2.3 Zugang zum ÖV erleichtern und attraktiv gestalten - V-2.4 Preisstruktur in der Mobilität nivellieren - V-2.5 Attraktive und sichere Fussweg- und Veloverbindungen schaffen - V-2.6 Dem Fuss- und Veloverkehr Raum und Platz geben - V-3.8 Nachhaltige und umweltverträgliche Mobilität fördern - V-4.1 Regional abgestimmte, attraktive Umsteigeorte fördern - V-4.3 Einfacher Zugang zur Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen schaffen - V-4.4 Neue Mobilitätsformen fördern und zugänglich machen
<p>Bezug / Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - MQ_S_1_1 bis MQ_S_1_4: alle Entwicklungsschwerpunkte Wohnen - MQ_S_2_1 bis MQ_S_2_5: alle Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten - MQ_S_3_1: Aufwertung Zentrumsachsen - MQ_S_4_1 bis MQ_S_4_3: alle Bahnhofsgebiete - MQ_V_4_1: Abstellplätze Zweiradverkehr - MQ_V_4_5: Park + Ride Angebote - MQ_V_5_1: Sharing Angebote - MQ_V_5_2: Bewirtschaftung der Parkplätze - MQ_V_5_3: Mobilitätskommission Wasseramt
<p>Weitere Bezüge und Abhängigkeiten</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Entwicklungsgebiete Arbeiten, S-3.1 kantonalen Richtplan - Bahnhofgebiete, S-3.2 Bahnhofgebiete - Einkaufs- und Dienstleistungszentren von reg. Bedeutung, S-3.4 kant. Richtplan - Umstrukturierungsgebiete, S-3.5 kantonalen Richtplan - Kombierter Verkehr, V-5 kantonalen Richtplan

Nächste Schritte	
<p>- Konkretisierung bzgl. der Auslösung eines Mobilitätskonzepts, dessen Inhalt sowie das Vorgehen.</p>	

- Räumliche Verortung für Gebiete mit Pflicht für die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts.
- Gebietsspezifische Vorgaben im Zonenreglement oder in den Sonderbauvorschriften zum Gestaltungsplan verankern.
- Beratende Unterstützung der Behörden bei Erstellung und Umsetzung eines Mobilitätskonzepts
- Erstellung Leitfaden als Guideline

Zuständigkeiten

Federführung

Gemeinden

Beteiligte Stellen

Bauherrschaft, Amt für Verkehr und Tiefbau, Amt für Raumplanung, BSU, BLS

Kosten

gering (< 2 Mio. CHF)

MQ_V_1_2	Umsetzungshorizont Mittelfristig (5-10 Jahre)
Sichere Autobahnanschlüsse	
Gemeinden: Biberist, Kriegstetten / Gerlafingen	
Kategorie: Verkehr (MIV)	



Massnahmenbeschrieb und Auswirkungen

Ausgangslage / Zielsetzung
 Die Autobahnanschlüsse weisen Verkehrssicherheitsmängel auf, welche es zu beheben gilt. Zudem kann der Verkehr bereits bei den Autobahnausfahrten gelenkt bzw. gesteuert werden.

Beschrieb der Massnahme
 Optimierung bzw. Anpassung des Verkehrsregimes bei den Autobahnzufahrten (z.B. Steuerung mit einer LSA oder Umbau zu einem Kreisverkehr).
 Der Verkehr kann bei den Autobahnanschlüssen besser gesteuert werden. So ist eine ÖV-Bevorzugung möglich, sowie eine bessere Kontrolle des Verkehrs bei Stausituationen auf der Autobahn. Insbesondere beim Autobahnanschluss Enge ist die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr nicht gegeben und soll mit der Massnahme erhöht werden.

Auswirkungen / Potenzial / Wirkung
 Die Optimierung bzw. Anpassung des Verkehrsregimes bei Autobahnzufahrten kann eine positive Wirkung auf die Verkehrssicherheit und die Verkehrsflussrate haben. Verkehrsleitsysteme können den öffentlichen Verkehr bevorzugen, indem sie die Ampelschaltungen entsprechend anpassen und so einen flüssigeren Betrieb des öffentlichen Verkehrs gewährleisten. Der Umbau zu einem Kreisverkehr kann zur Vermeidung von Kreuzungskonflikten und Reduzierung von Wartezeiten führen. Im Vergleich zu T-Kreuzungen mit vortrittsbelasteten Strassen können Kreisverkehre dazu beitragen, Verkehrsstaus und Wartezeiten zu reduzieren. Weniger Wartezeiten können dazu beitragen, die Frustration von Autofahrenden zu verringern und die Wahrscheinlichkeit von riskanten Manövern zu reduzieren, welche zu Unfällen führen können.

Zweckmässigkeit

Bezug zur Vision / Leitsätzen Zukunftsbild Mobilitätsquintett	Leitsätze: - Nr. 1 Das heutige Gesamtverkehrssystem wird optimiert und zum Nutzen der Gesamtregion gemeinsam nachhaltig weiterentwickelt. - Nr. 2 Die Wahl des Verkehrsmittels erfolgt situationsspezifisch und das Velo, der Fussverkehr sowie der öffentliche Verkehr gewinnen an Bedeutung. - Nr. 3 Die Verkehrsträger sind in der Region Wasseramt stärker vernetzt und aufeinander abgestimmt.
Bezug zur Strategie	- V-2.2 Planbarkeit und Zuverlässigkeit im ÖV sicherstellen - V-2.5 Attraktive und sichere Fuss-weg- und Veloverbindungen - V-3.7 Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden erhöhen
Bezug / Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	- MQ_V_1_3 Knotenumgestaltung - MQ_V_3_1 Direkte Fuss- und Veloverbindung
Weitere Bezüge und Abhängigkeiten	-

Nächste Schritte

- Einstieg in Planungsprozess mit Vorprojekt, Variantenstudium

Zuständigkeiten

Federführung Amt für Verkehr und Tiefbau, Bundesamt für Strassen (ASTRA)	Beteiligte Stellen Standortgemeinden Biberist, Gerlafingen und Kriegstetten,
---	--

Kosten

Gering (< 2 Mio. CHF) bis mittel (>2 Mio. CHF)

MQ_V_2_3	Umsetzungshorizont Kurzfristig (< 5 Jahre)
Schnellbuslinie	
Wasseramt Süd, Schnellbuslinie Kriegstetten – Gerlafingen – Biberist – Solothurn Bahnhof Süd	
Kategorie: Verkehr (ÖV)	

→ siehe Plan Nr. 22015 / 02, Mobilitätsquintett Wasseramt - Massnahmen Verkehr, Situation 1:10'000

Massnahmenbeschrieb und Auswirkungen

Ausgangslage / Zielsetzung
Die Fahrzeit des öffentlichen Verkehrs zwischen Kriegstetten und dem Bahnhof Solothurn ist im Gegensatz zum motorisierten Individualverkehr zu lang. Um die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs in dem Gebiet zu erhöhen, wird die Überprüfung neuer Schnellbuslinien vorgeschlagen.

Beschrieb der Massnahme
Zwischen Kriegstetten und dem Bahnhof Solothurn Süd soll die Machbarkeit und Umsetzbarkeit einer Schnellbusverbindung geprüft werden, welche nur wenige, hoch frequentierte Haltestellen in den Zentren von Gerlafingen und Biberist bedient.

Auswirkungen / Potenzial / Wirkung
Schnellbuslinien haben ähnliche Auswirkungen wie herkömmliche Buslinien, jedoch mit einigen zusätzlichen Vorteilen aufgrund der kürzeren Fahrzeiten und der reduzierten Stopps. Schnellbuslinien können die Mobilität von Menschen verbessern, indem sie schnellere und direktere Transportmöglichkeiten bieten. Schnellere Verbindungen mit weniger Stopps werden die Pendlerzeit verkürzen.

Zweckmässigkeit

Bezug zur Vision / Leitsätzen Zukunftsbild Mobilitätsquintett	<p>Leitsätze:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nr. 1 Das heutige Gesamtverkehrssystem wird optimiert und zum Nutzen der Gesamtregion gemeinsam nachhaltig weiterentwickelt. - Nr. 2 Die Wahl des Verkehrsmittels erfolgt situationsspezifisch und das Velo, der Fussverkehr sowie der öffentliche Verkehr gewinnen an Bedeutung. - Nr. 3 Die Verkehrsträger sind in der Region Wasseramt stärker vernetzt und aufeinander abgestimmt. - Nr. 4 Die Gesellschaft und die Wirtschaft setzt im Jahr 2040 auf nachhaltige Mobilitätskonzepte und -formen.
Bezug zur Strategie	<ul style="list-style-type: none"> - V-2.1 Konkurrenzfähiges und schnelles ÖV-System schaffen - V-2.3 Zugang zum ÖV erleichtern und attraktiv gestalten - V-3.1 Verkehr bewusst lenken - V-4.1 Regional abgestimmte, attraktive Umsteigeorte fördern
Bezug / Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none"> - MQ_V_2_4 Ausbau Busspur - MQ_V_4_3 Bessere Anbindungen
Weitere Bezüge und Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> -

Nächste Schritte

- Machbarkeit prüfen

Zuständigkeiten

Federführung

Amt für Verkehr und Tiefbau

Beteiligte Stellen

Standortgemeinden Kriegstetten, Gerlafingen, Biberist und Solothurn, Busbetreiber (BSU)

Kosten

Gering (< 2 Mio. CHF)

MQ_V_3_1	Umsetzungshorizont mittelfristig (5-10 Jahre)
Direkte Fuss- und Veloverbindung	
Gemeinden: Gerlafingen, Biberist	
Kategorie: Verkehr (FVV)	

→ siehe Plan Nr. 22015 / 02, Mobilitätsquintett Wasseramt - Massnahmen Verkehr, Situation 1:10'000

Massnahmenbeschrieb und Auswirkungen

Ausgangslage / Zielsetzung

Zwischen Gerlafingen und Solothurn fehlen sichere, attraktive und schnelle Velowegverbindungen.

Auf dem Gemeindegebiet von Gerlafingen und Biberist soll Richtung Solothurn eine attraktive, direkte und sichere Fuss- und Veloverbindung entstehen. Diese soll auch den Anschluss zum äusseren Wasseramt (Obergerlafingen, Recherswil, Kriegstetten) sicherstellen.

Die Linienführung ist unter Berücksichtigung der übergeordneten kantonalen Planungsinstrumente zu planen. Dabei sind die bestehenden Fuss- und Velowegverbindungen zu berücksichtigen. Ebenso sind gute Anbindungen an die Zentren der Gemeinden und an die Bahnhöfe zu schaffen.

Beschrieb der Massnahme

Die Massnahme sieht vor eine möglichst direkte Route zwischen Gerlafingen und Solothurn zu finden. Die durchgehende, regionale Verbindung dient vor allem dem Radverkehr, für den Fussverkehr ist die Massnahme aufgrund der Distanzen vor allem von lokaler Bedeutung. Zu prüfen ist wie bestehende Velorouten berücksichtigt werden. Die Anbindung der Wegverbindung an die Zentren der Gemeinden Gerlafingen und Biberist, an die Bahnhöfe BLS und RBS, sowie an bestehende Wegverbindungen (z.B. von/nach Lohn-Ammannsegg) ist im Projektierungsprozess als zentrale Aufgabe zu berücksichtigen.

Wenn möglich soll die neue Verbindung über bestehende Wege und Strassen führen, welche insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit punktuell auszubauen sind. Neue Verkehrsanlagen sollen nur wo zwingend notwendig zur Schliessung von Netzlücken und hinsichtlich Direktheit der Verbindung entstehen.

Der Querschnitt der neuen Verbindung ist genügend gross zu wählen, damit eine attraktive Route entstehen kann. Einschränkungen im Querschnitt sind möglichst gering zu halten.

Auswirkungen / Potenzial / Wirkung

Unter Berücksichtigung der oben aufgeführten Bedingungen kann eine schnelle, kurze und attraktive Wegbeziehung für den Fuss- und Veloverkehr zwischen den südlichen Gemeinden im Wasseramt und der Stadt Solothurn entstehen. Mit den nötigen Anbindungen an die Zentren der Gemeinden und an die Bahnhöfe dient die neue Route auch als attraktive Verbindung zwischen den Gemeinden und schafft ideale Voraussetzungen für die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel und somit für den multimodalen Verkehr. Die Massnahme führt zu einer Reduktion der Fahrzeit und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr und macht das Velo/E-Bike als Verkehrsmittel im Wasseramt attraktiver. Dies soll zu einer Veränderung des Modalsplits beitragen.

Zweckmässigkeit	
<p>Bezug zu Vision / Leitsätzen / Zukunftsbild Mobilitätsquintett</p>	<p>Leitsätze:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nr. 1 Das heutige Gesamtverkehrssystem wird optimiert und zum Nutzen der Gesamtregion gemeinsam nachhaltig weiterentwickelt. - Nr. 2 Die Wahl des Verkehrsmittels erfolgt situationsspezifisch und das Velo, der Fussverkehr sowie der öffentliche Verkehr gewinnen an Bedeutung. - Nr. 3 Die Verkehrsträger sind in der Region Wasseramt stärker vernetzt und aufeinander abgestimmt. - Nr. 4 Die Gesellschaft und die Wirtschaft setzt im Jahr 2040 auf nachhaltige Mobilitätskonzepte und -formen. - Nr. 5 Die Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung bis ins Jahr 2040 schafft die Voraussetzungen damit «kurze Wege» entstehen. <p>Zukunftsbild: Attraktive Veloverbindungen, sehr kurze Wege ins Zentrum</p>
<p>Bezug zur Strategie</p>	<ul style="list-style-type: none"> - V-1.3 Ort(e) der kurzen Wege schaffen - V-2.5 Attraktive und sichere Fussweg- und Veloverbindungen schaffen - V-2.6 Dem Fuss- und Veloverkehr Raum und Platz geben - V-2.7 Trend der E-Bikes nutzen - V-3.4 Erreichbarkeit der Orte für alle Verkehrsteilnehmende - V-3.7 Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden erhöhen - V-3.8 Nachhaltige und umweltverträgliche Mobilität fördern - V-4.2 Intelligente Gesamtverkehrssysteme entwickeln
<p>Bezug / Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - MQ_S_1_1 Entwicklungsschwerpunkt Wohnen – Biberena / Bahnhof BLS - MQ_S_1_2 Entwicklungsschwerpunkt Wohnen – Bahnhofsgelände Gerlafingen - MQ_V_3_2 Direkte Fuss- und Veloverbindung Lohn – Bf RBS Biberist - Solothurn
<p>Weitere Bezüge und Abhängigkeiten</p>	<ul style="list-style-type: none"> - kantonaler Velonetzplan

Nächste Schritte
<ul style="list-style-type: none"> - Machbarkeitsstudie, Variantenstudium

Zuständigkeiten	
<p>Federführung</p> <p>Kanton, Amt für Verkehr und Tiefbau, Standortgemeinden Biberist und Gerlafingen</p>	<p>Beteiligte Stellen</p> <p>Amt für Raumplanung, Amt für Umwelt, Amt für Landwirtschaft, Solothurn, Obergerlafingen, Kriegstetten, Derendingen, Rechterswil, Bahnbetreiber (BLS, RBS)</p>

Kosten
<p>Mittel (>2 Mio. CHF) bis hoch (> 4 Mio CHF)</p> <p>Die Kosten hängen stark vom Ausbaustandard und der Linienführung ab und sind zum heutigen Zeitpunkt schwer zu beziffern.</p>

MQ_V_4_1	Umsetzungshorizont Kurzfristig (< 5 Jahre)
Abstellplätze Zweiradverkehr	
Ganzer Perimeter Mobilitätsquintett Wasseramt	
Kategorie: Verkehr (FVV)	

Massnahmenbeschrieb und Auswirkungen

Ausgangslage / Zielsetzung

Das Angebot an Abstellplätzen für den Veloverkehr bei den Umsteige- bzw. Anschlusspunkten des öffentlichen Verkehrs, sowie bei wichtigen öffentlichen Gebäuden und in den Ortszentren ist mangelhaft oder nicht vorhanden. Daher sind die Verknüpfungen zwischen dem Veloverkehr und dem öffentlichen Verkehr teilweise schwierig und es ist wenig attraktiv das Velo in den Dorfzentren abzustellen. Auch in Bezug auf die Sicherheit (Verkehrssicherheit und Sicherheit gegen Diebstahl oder Vandalismus) bestehen Defizite. Zudem fehlen ergänzende Angebote (Ladestationen, Velopumpen, Servicestationen).

Die Abstellplätze für den Zweiradverkehr sind zukünftig attraktiv, sicher und gut erschlossen.

Beschrieb der Massnahme

Im ganzen Perimeter des Mobilitätsquintetts Wasseramt sind an neuralgischen Stellen (Bahnhöfe, öffentliche Gebäude, Dorfzentren, Einkaufsmöglichkeiten, Restaurants) attraktive Abstellplätze für Velos und E-Bikes, sowie für Trendfahrzeuge (z.B. E-Scooter) oder neuartige Elektro-(Kleinst-)Fahrzeuge zu realisieren. Die Abstellplätze sollen sicher (evtl. abschliessbar, überwacht) sein und die nötige Infrastruktur (Ladestationen, Velopumpen, abschliessbare Gepäckfächer, Servicestationen, etc.) bieten. Dabei soll ein flächendeckendes Netz an attraktiven Abstellplätzen entstehen. Die Abstellplätze sollen einfach und sicher zu erreichen und gut erkennbar sein.

Die geeigneten Standorte sind zu evaluieren und die Machbarkeit ist zu prüfen.

Auswirkungen / Potenzial / Wirkung

Die Abstellplätze steigern die Attraktivität des Velos, der E-Bikes und fahrzeugähnlicher Geräte in den Ortschaften als Verkehrsmittel für kurze und mittlere Distanzen. Durch die bessere Infrastruktur an Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs wird zudem der multimodale Verkehr gefördert. Diese Massnahme soll zu einer Veränderung des Modalsplits beitragen.

Zweckmässigkeit

<p>Bezug zur Vision / Leitsätzen Zukunftsbild Mobilitätsquintett</p>	<p>Leitsätze:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nr. 2 Die Wahl des Verkehrsmittels erfolgt situationsspezifisch und das Velo, der Fussverkehr sowie der öffentliche Verkehr gewinnen an Bedeutung. - Nr. 3 Die Verkehrsträger sind in der Region Wasseramt stärker vernetzt und aufeinander abgestimmt. - Nr. 4 Die Gesellschaft und die Wirtschaft setzt im Jahr 2040 auf nachhaltige Mobilitätskonzepte und -formen. - Nr. 5 Die Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung bis ins Jahr 2040 schafft die Voraussetzungen damit «kurze Wege» entstehen.
<p>Bezug zur Strategie</p>	<ul style="list-style-type: none"> - V-1.3 Ort(e) der kurzen Wege schaffen - V-2.3 Zugang zum ÖV erleichtern und attraktiv gestalten - V-2.6 Dem Fuss- und Veloverkehr Raum und Platz geben - V-2.7 Trend der E-Bikes nutzen - V-3.8 Nachhaltige und umweltverträgliche Mobilität fördern - V-4.1 Regional abgestimmte, attraktive Umsteigeorte fördern - V-4.3 Einfacher Zugang zur Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen schaffen
<p>Bezug / Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - MQ_S_3_1 Aufwertung Zentrumsachsen - MQ_S_4_1 Attraktivierung Bahnhof Biberist BLS - MQ_S_4_2 Attraktivierung Bahnhof Biberist RBS - MQ_S_4_3 Attraktivierung Bahnhof Gerlafingen BLS
<p>Weitere Bezüge und Abhängigkeiten</p>	<ul style="list-style-type: none"> -

Nächste Schritte

- Machbarkeit prüfen, Standortevaluation

Zuständigkeiten

Federführung

Standortgemeinden Biberist, Derendingen, Gerlafingen, Kriegstetten und Zuchwil

Beteiligte Stellen

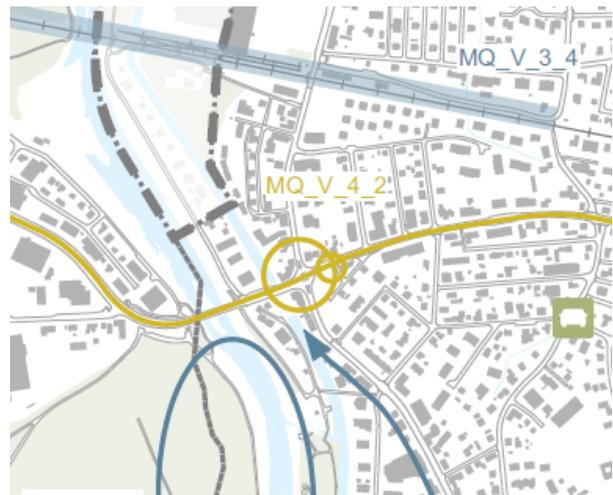
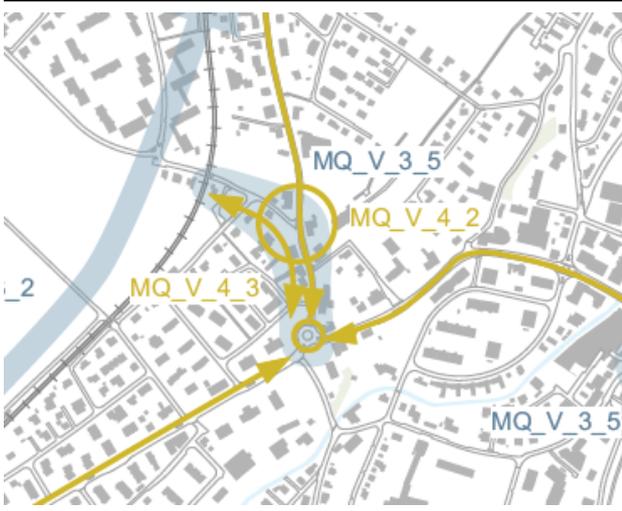
Kanton Solothurn (AVT, ARP), Bahnbetreiber (BLS, RBS)

Kosten

Gering (< 2 Mio. CHF) bis mittel (>2 Mio. CHF)

Die Kosten hängen stark vom Ausbaustandard und vom Angebot zusätzlicher Leistungen ab und sind zum heutigen Zeitpunkt schwer zu beziffern.

MQ_V_4_2	Umsetzungshorizont Kurzfristig (< 5 Jahre)
Reduktion der Wartezeiten	
Gemeinde Biberist: Reduktion der Wartezeiten zwischen den Buslinien (BHS St. Urs).	
Gemeinde Derendingen: Reduktion der Wartezeiten zwischen den Buslinien beim Kreuzplatz	
Kategorie: Verkehr (ÖV)	



Massnahmenbeschrieb und Auswirkungen

Ausgangslage / Zielsetzung
 Die Verbindungen bzw. Umsteigezeiten an den beiden genannten Punkten sind aktuell nicht optimal und sollen verbessert/optimiert werden. Die Massnahme soll zu einer Stärkung des öffentlichen Verkehrs durch kurze Umsteigezeiten führen.

Beschrieb der Massnahme
 Die bestehenden Wartezeiten sind zu verringern und die Fahrpläne, soweit möglich, zu optimieren. Durch schnelle Umsteigemöglichkeiten wird die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs gesteigert.

Auswirkungen / Potenzial / Wirkung
 Durch die Reduzierung der Wartezeiten beim öffentlichen Verkehr wird die Effektivität des Reisens und damit auch die Attraktivität für die Bevölkerung erhöht.

Zweckmässigkeit

<p>Bezug zur Vision / Leitsätzen Zukunftsbild Mobilitätsquintett</p>	<p>Leitsätze:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nr. 1 Das heutige Gesamtverkehrssystem wird optimiert und zum Nutzen der Gesamtregion gemeinsam nachhaltig weiterentwickelt. - Nr. 2 Die Wahl des Verkehrsmittels erfolgt situationsspezifisch und das Velo, der Fussverkehr sowie der öffentliche Verkehr gewinnen an Bedeutung. - Nr. 3 Die Verkehrsträger sind in der Region Wasseramt stärker vernetzt und aufeinander abgestimmt. - Nr. 4 Die Gesellschaft und die Wirtschaft setzt im Jahr 2040 auf nachhaltige Mobilitätskonzepte und -formen.
<p>Bezug zur Strategie</p>	<ul style="list-style-type: none"> - V-2.1 Konkurrenzfähiges und schnelles ÖV-System schaffen
<p>Bezug / Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - MQ_S_3_1 Aufwertung Zentrumsachsen - MQ_V_2_2 Schnellbuslinie - MQ_V_2_3 Schnellbuslinie - MQ_V_4_3 Bessere Anbindungen
<p>Weitere Bezüge und Abhängigkeiten</p>	<ul style="list-style-type: none"> -

Nächste Schritte

- Machbarkeit prüfen

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Amt für Verkehr und Tiefbau	Busbetreiber (BSU)

Kosten

Gering (< 2 Mio. CHF)

MQ_V_5_2	Umsetzungshorizont Kurzfristig (< 5 Jahre)
Bewirtschaftung der Parkplätze	
Ganzer Perimeter Mobilitätsquintett Wasseramt	
Kategorie: Verkehr (MIV)	

Massnahmenbeschrieb und Auswirkungen

Ausgangslage / Zielsetzung

Innerhalb des Perimeters des Mobilitätsquintetts besteht keine einheitliche Regelung zur Bewirtschaftung der Parkplätze. Grösstenteils ist die Benutzung von Parkplätzen für den MIV sogar kostenlos und zeitlich unbegrenzt möglich, insbesondere auch auf privaten Grundstücken (Dienstleistungsbetriebe, Einkaufen).

Zukünftig soll die Bewirtschaftung der Parkplätze aufeinander abgestimmt und einheitlich sein.

Beschrieb der Massnahme

Die öffentlichen Parkplätze sind gemeinsam zu bewirtschaften und es ist ein gemeinsames Konzept über die Anzahl, die Anordnung und die zu erhebenden Gebühren zu erarbeiten.

In die Überlegungen sind auch private Parkplätze, z. B. bei Einkaufsläden einzubeziehen. Diese sind ebenfalls zu bewirtschaften.

Mit den Einnahmen können andere Massnahmen im Sinne des Mobilitätsquintetts unterstützt werden.

Auswirkungen / Potenzial / Wirkung

Die Bewirtschaftung der Parkfelder führt dazu, dass für kurze und mittlere Distanzen der ÖV und der FVV interessanter werden. An Bahnhöfen soll das Umsteigen vom MIV auf den öffentlichen Verkehr gefördert werden. Diese Massnahme soll zu einer Veränderung des Modalsplits beitragen.

Zweckmässigkeit

Bezug zur Vision / Leitsätzen Zukunftsbild Mobilitätsquintett	<p>Leitsätze:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nr. 2 Die Wahl des Verkehrsmittels erfolgt situationsspezifisch und das Velo, der Fussverkehr sowie der öffentliche Verkehr gewinnen an Bedeutung. - Nr. 3 Die Verkehrsträger sind in der Region Wasseramt stärker vernetzt und aufeinander abgestimmt. - Nr. 4 Die Gesellschaft und die Wirtschaft setzt im Jahr 2040 auf nachhaltige Mobilitätskonzepte und -formen.
Bezug zur Strategie	<ul style="list-style-type: none"> - V-1.4 Regional abgestimmte Parkraumpolitik anstreben - V-2.3 Zugang zum ÖV erleichtern und attraktiv gestalten - V-2.4 Preisstruktur in der Mobilität nivellieren
Bezug / Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none"> - MQ_S_5_3 Mobilitätskonzept - MQ_V_4_5 Park + Ride Angebote
Weitere Bezüge und Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> -

Nächste Schritte

- Umsetzungskonzept erarbeiten

Zuständigkeiten

Federführung

Standortgemeinden Biberist, Derendingen, Gerlafingen,
Kriegstetten und Zuchwil

Beteiligte Stellen

Kosten

Gering (< 2 Mio. CHF)

MQ_V_5_3	Umsetzungshorizont Kurzfristig (< 5 Jahre)
Mobilitätskommission Wasseramt	
Gemeinden: Biberist, Derendingen, Gerlafingen, Kriegstetten und Zuchwil	
Kategorie: Verkehr und Siedlung	

Massnahmenbeschrieb und Auswirkungen

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Erarbeitung des Mobilitätsquintetts Wasseramt hat gezeigt, dass die Mobilitätsplanung im Wasseramt zwischen den Gemeinden, der Region und dem Kanton insgesamt zu wenig koordiniert erfolgt. Der Dialog und die partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen den Behörden ist für den Erfolg bei der Massnahmenumsetzung wichtig.

Durch die Einsetzung einer ständigen Mobilitätskommission werden die Anliegen der Mitglieder koordiniert und die Mobilitätsentwicklung gemeinsam zum Nutzen der einzelnen Gemeinden aber auch für die ganze Region weitergeführt. Die Kommission soll auch die Abstimmung zwischen der Verkehrs- und der Siedlungsentwicklung sicherstellen.

- Beschrieb der Massnahme**
- Die erarbeitete Strategie des Mobilitätsquintetts Wasseramt soll in einer geeigneten Form durch die Gemeinden, den Kanton und die Repla espace Solothurn weiter begleitet und die Umsetzung gemeinsam vorangetrieben werden. Dabei dient der Inhalt des Mobilitätsquintetts als Leitfaden für die Arbeit der Kommission. Diese soll den Inhalt des Mobilitätsquintetts weiterentwickeln.
 - Die übergeordnete Verkehrsplanung soll dabei in Abstimmung mit der Raum- bzw. Siedlungsplanung laufend mit den kommunalen Planungen und Bedürfnissen abgeglichen werden können. Differenzen werden so rasch erkannt und geeignete Lösungen können gefunden werden.

- Auswirkungen / Potenzial / Wirkung**
- Die Kommission fördert den ständigen Austausch zwischen den Gemeinden, der Region und dem Kanton und führt zu einer gemeinsamen Haltung in Mobilitätsfragen. Die Massnahmen des Mobilitätsquintetts werden koordiniert und gemeinsam umgesetzt und weiterentwickelt. Die Kommission sorgt dafür, dass im Wasseramt das Thema Mobilität zukünftig stetig behandelt wird und konkrete Massnahmen nicht nur lokal, sondern aus einer Gesamtperspektive heraus ergriffen werden. Die Abstimmung zwischen der Verkehrsplanung und der Siedlungsplanung wird sichergestellt.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Vision / Leitsätzen / Zukunftsbild Mobilitätsquintett	-	Bezug zu sämtlichen Leitsätze und zur gesamten Vision des Mobilitätsquintetts
Bezug zur Strategie	-	Bezug zu sämtlichen Handlungsansätzen der Strategie des Mobilitätsquintetts
Bezug / Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	-	Bezug zu sämtlichen Massnahmen des Mobilitätsquintetts
Weitere Bezüge und Abhängigkeiten	-	Kantonale Planungen / Richtpläne
	-	Agglomerationsprogramme
	-	Kommunale Planungen

Nächste Schritte

- Organisation der Kommission

Zuständigkeiten

Federführung

Repla espace Solothurn,
 Standortgemeinden Biberist, Derendingen, Gerlafingen,
 Kriegstetten und Zuchwil

Beteiligte Stellen

Amt für Verkehr und Tiefbau, Amt für Raumplanung
 weitere Gemeinden des Wasseramts,
 Transportunternehmen

Kosten

Gering (< 2 Mio. CHF)