

Kanton Solothurn

Amt für Verkehr und Tiefbau

Zweckmässigkeitsbeurteilung Nordumfahrung Gerlafingen



Schlussbericht

Auftraggeber

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

Verfasser/in

BSB + Partner Ingenieure und Planer AG
Doris Däpp / Marc Hostettler
Leutholdstrasse 4, 4562 Biberist
Tel. 032 671 22 22
E-Mail: doris.daep@bsb-partner.ch / marc.hostettler@bsb-partner.ch

Dokumentinfo

Dokument Zweckmässigkeitsbeurteilung Nordumfahrung Gerlafingen	Projektnummer 22015.00	Anzahl Seiten 56
Koreferat Marc Hostettler	Datum 13.01.2023	Kürzel mah
Ablageort K:\Tiefbau\Wasseramt\66519 ZMB Nordumfahrung Gerlafingen\9 Workshops\Schlussbericht Workshops\Schlussbericht ZMB NUG 230123.docx		
Gedruckt	25.01.2023	

Änderungsverzeichnis

Version	Status, Änderung	Autor	Datum
001	Entwurf	dda / mah	02.12.2022
002	Überarbeitung Entwurf	dda / mah	13.01.2023
003	Abgabe Bericht	mah	23.01.2023

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	5
1.1	Vertiefungsauftrag zur Zweckmässigkeitsbeurteilung Nordumfahrung Gerlafingen	5
1.2	Kantonale Ausgangslage	6
1.3	Mobilitätsquintett	8
1.3.1.	Kernfragen des Konzepts	8
1.3.2.	Handlungsbedarf Siedlungsentwicklung	8
1.3.3.	Handlungsbedarf Mobilität	9
1.3.4.	Vision «Mobilität 2040»	11
2	Grundlagenanalyse	15
2.1	Verkehrsdaten	15
2.1.1.	Kordonzählung	15
2.1.2.	Gesamtverkehr	16
2.1.3.	Durchgangsverkehr	17
2.1.4.	Schwerverkehrsanteil am Durchgangsverkehr	17
3	Beurteilung	20
3.1	Teilnehmende	21
3.2	Ablauf Workshops	21
3.3	Workshop I – Grundlagen, Ziele	21
3.3.1.	Vorlauf	21
3.3.2.	Ziel	21
3.3.3.	Inhalt	22
3.3.4.	Ergebnisse / Weiterbearbeitung	26
3.4	Workshop II - Szenarien	27
3.4.1.	Vorlauf	27
3.4.2.	Ziel	27
3.4.3.	Inhalt	27
3.4.4.	Ergebnisse / Weiterbearbeitung	33
3.5	Workshop III - Bewertung	34
3.5.1.	Vorlauf	34
3.5.2.	Ziel	34
3.5.3.	Inhalt	35
3.5.4.	Ergebnisse	35
4	Fazit	37
5	Empfehlung / Weiteres Vorgehen	39
	Anhang	41

Anhang

Anhang I	Aus-/Wirkungen Szenario 1 - 5	41
Anhang II	Planausschnitte Szenario 1 – 5	41
Anhang III	Bewertung je Szenario und Gemeinde	41

Abkürzungsverzeichnis

ARP	Amt für Raumplanung, Kt. Solothurn
ASP	Abendspitze (Hauptverkehrsaufkommen)
AVT	Amt für Verkehr und Tiefbau, Kt. Solothurn (Auftraggeber)
Blei-Tu	Bleichenberg Tunnel (Massnahme Richtplan)
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
FFF	Fruchtfolgefläche
FVV	Fuss- und Veloverkehr
HVS	Hauptverkehrsstrassen
LN	Landwirtschaftliche Nutzfläche
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mob-Q	Massnahmen / Ergebnisse aus Projekt Mobilitätsquintett
MSP	Morgenspitze (Hauptverkehrsaufkommen)
NUG	Nordumfahrung Gerlafingen (Massnahme Richtplan)
öV	öffentlicher Verkehr
VA Enge	Vollanschluss Enge

1 Ausgangslage

Im Projekt Mobilitätsquintett Wasseramt wurden für die Gemeinden Biberist, Derendingen, Gerlafingen, Kriegstetten und Zuchwil umfassende Abklärungen getätigt, um die regionale Verkehrssituation zu erfassen und gemeinsam geeignete Massnahmen zu entwickeln für ein langfristig robustes Gesamtmobilitätskonzept. Als Ausgangslage dienten der kantonale Richtplan, sowie bestehende Konzepte und Planungen, welche in der Entwicklung mitberücksichtigt wurden. Im Rahmen der Bearbeitung dieser Massnahmen zeigte sich, dass die im Richtplan definierten, grösseren Infrastrukturmassnahmen wie insbesondere die Nordumfahrung Gerlafingen oder der Bleichenbergtunnel sehr umfangreich sind und bislang noch zu wenig beurteilt wurde, ob die übergeordneten Ziele damit erfolgreich erfüllt werden können.

1.1 Vertiefungsauftrag zur Zweckmässigkeitsbeurteilung Nordumfahrung Gerlafingen

Die im Rahmen vom Mobilitätsquintett gemachten Abklärungen und Untersuchungen zu diesem Thema waren zu wenig tiefgreifend, vor allem fehlten Analyse und Einbezug von künftigen Szenarien, von aktuellen Verkehrsmessungen, sowie insbesondere auch die Berücksichtigung des Schwerverkehrs.

Entsprechend entschied das AVT eine Zweckmässigkeitsbeurteilung der Infrastrukturmassnahme Nordumfahrung Gerlafingen in Auftrag zu geben und eine breit abgestützte Beurteilung im Rahmen von drei Workshops durchzuführen. Dabei sollte auch der Bleichenbergtunnel mitberücksichtigt werden. Das Projekt Mobilitätsquintett Wasseramt dient als Grundlage hierfür. Im Rahmen des Verfahrens soll geklärt werden, ob sich die fachlichen Beurteilungen und Einschätzungen mit den politischen und regionalen Bedürfnissen und Einschätzungen der betroffenen Gemeinden decken. Zum Schluss soll geklärt werden, ob diese Massnahmen sinnvollerweise ins Projekt Mobilitätsquintett integriert werden sollen oder nicht.

Der vorliegende Schlussbericht dient der Sicherung der Ergebnisse zur Zweckmässigkeitsbeurteilung.

1.2 Kantonale Ausgangslage

Leitsätze

Für die weitere Verkehrsentwicklung sind folgende gem. kantonalen Leitsätzen festgelegten Handlungsstrategien wegleitend:

- Handlungsstrategie 2 «Siedlungsqualität erhöhen»
- Handlungsstrategie 3 «Siedlung und Verkehr konsequent aufeinander abstimmen»
- Handlungsstrategie 5 «Verkehrsinfrastrukturen optimal nutzen»

Besonders hervorzuheben ist die Handlungsstrategie 3, welche die Wichtigkeit einer konsequent aufeinander abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung betont.

Gesamtverkehr Zielsetzung

Die Zielsetzung des Gesamtverkehrs basiert auf der 4V-Strategie und lautet wie folgt:

- Verkehr vermeiden und Mobilitätswachstum begrenzen mit einer angebotsorientierten Verkehrsplanung und nachfragebeeinflussenden Massnahmen.
- Verkehr auf umwelt- und ressourcenschonende Verkehrsmittel verlagern: im urbanen und agglomerationsgeprägten Raum den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr gezielt fördern; beim Güterverkehr den Bahnanteil erhöhen.
- Verkehr verträglich und sicher abwickeln.
- Verkehr vernetzen

Die 4V-Strategie basiert auf dem angebotsorientierten Ansatz, der besagt, möglichst die bestehende Strassen- und Schieneninfrastruktur optimal zu nutzen und nur punktuell im Ausnahmefall auszubauen.

Hinzu kommt also folgende Zielsetzung des Gesamtverkehrs:

- Bestehende Infrastruktur optimieren und bewirtschaften.
- Strassennetz nur zur Behebung von gravierenden Umweltbelastungen oder Engpässen erweitern.

Vorhaben Verkehr gemäss kantonalem Richtplan

Der kantonale Richtplan beinhaltet für den Projektperimeter diverse Vorhaben. In Bezug auf das Mobilitätsquintett Wasseramt sind insbesondere folgende verkehrliche Vorhaben zu nennen:

- Umfahrung Gerlafingen Nord (1. Teil der neuen Nord-Süd-Achse Wasseramt) (*Festsetzung*)
- Tunnel Bleichenberg (2. Teil der neuen Nord-Süd-Achse Wasseramt) (*Zwischenergebnis*)

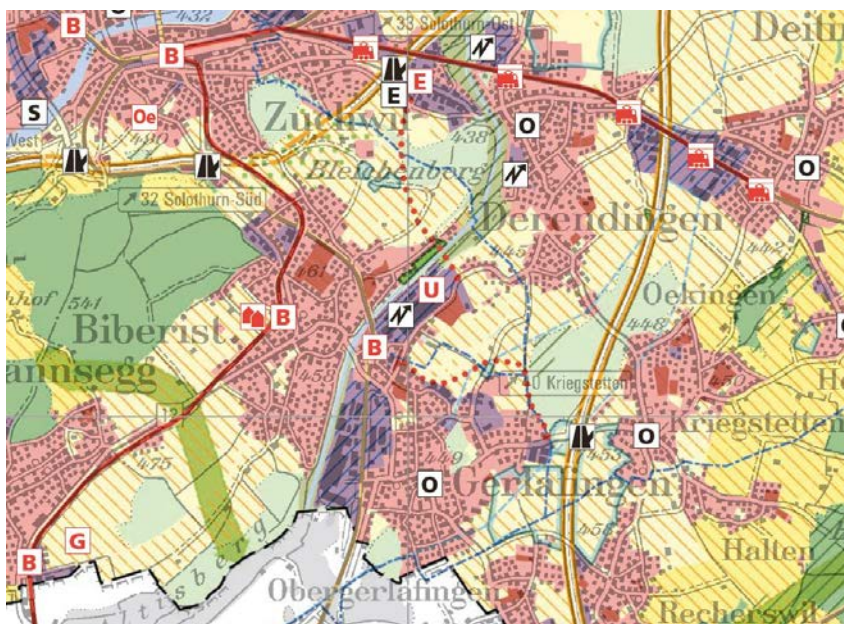


Abb. 1: Ausschnitt Kantonaler Richtplan Solothurn mit den beiden Infrastrukturmassnahmen Umfahrung Gerlafingen und Tunnel Bleichenberg (rot gepunktete Linien)

Um eine abschliessende Beurteilung der Vorhaben vornehmen zu können, führt der Kanton weitere Abklärungen durch. Beim 2. Teil der Nord-Süd-Achse handelt es sich um eine neue Verbindung vom Entwicklungsgebiet Arbeiten «Papierfabrik Biberist» (Derendingenstrasse) durch den Bleichenberg zur Luzernstrasse und den Anschluss Solothurn Ost.

Zudem enthält der Richtplan Massnahmen zur Stärkung der öV-Angebote wie beispielsweise die neue Bahnlinie Solothurn – Subingen, die neue Bahnstation Fällimoos und diverse Projekte der RBS.

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Alle fünf im Projektperimeter liegenden Gemeinden weisen ein vom Souverän verabschiedetes räumliches Leitbild auf und befinden sich gegenwärtig in der Revision der Ortsplanung.

Auf gesetzlicher Stufe ist die Abstimmung von Verkehr und Siedlung verankert. So verlangt das eidgenössische Raumplanungsgesetz (RPG) in Artikel 3 Absatz 3, dass Wohn- und Arbeitsgebiete einander zweckmässig zugeordnet sind und schwergewichtig an Orten geplant werden, die auch mit dem öffentlichen Verkehr angemessen erschlossen sind.

Aus räumlicher Perspektive wird das Wachstum hauptsächlich in Biberist und Derendingen stattfinden, da dort das Potenzial von inneren Reserven (Umstrukturierungsgebiete) sowie von unbebauten Parzellen an guten Lagen am grössten ist.

Es braucht entsprechend eine Verdichtung im Bestand sowie – im Fall des Projektperimeters von besonders hoher Bedeutung – eine entsprechende

Umnutzung und Verdichtung der sogenannten Entwicklungsschwerpunkte.

1.3 Mobilitätsquintett

In diesem Kapitel sind die wichtigsten Erkenntnisse / Ergebnisse aus dem Mob-Q mit Bezug zum Vertiefungsauftrag festgehalten.

1.3.1. Kernfragen des Konzepts

Im Konzept werden unter anderem folgende Kernfragen untersucht:

- Welche Wirkung konnte mit den umgesetzten Massnahmen aus dem Betriebskonzept Wasseramt erzielt werden?
- Sind Infrastrukturausbauten, wie beispielsweise die Nordumfahrung Gerlafingen, zweckmässig, um die Ziele einer abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung mit Schonung der Landschaftsräume zu erreichen?
- Welche Massnahmen sind erforderlich, um in den Umstrukturierungsarealen (insbesondere Papieri-Areal Biberist, Riverside-Areal Zuchwil) die mit der Mobilitätsstrategie verfolgten Ziele zu erreichen?

1.3.2. Handlungsbedarf Siedlungsentwicklung

Aus erfolgter Betrachtung zeigt sich, dass die Siedlungsentwicklung prioritär entlang der Dorfzentrumsachsen sowie in den Entwicklungsschwerpunkten zu erwarten ist.

Die Abstimmung von Nutzung und Verkehrserschliessung ist dabei von grosser Bedeutung.

Die Verbesserung der Erschliessungsgüte der Entwicklungsschwerpunkte Wohnen / Mischnutzung mit dem öV und dem FVV sowie die bedarfsgerechte und ressourceneffiziente Erschliessung der Entwicklungsgebiete Arbeiten sind zentrale Aspekte.

Die Siedlungs- und Aufenthaltsqualität wird insbesondere entlang der Dorfzentrumsachsen wichtiger. Der Strassenraum muss als wichtiges Element des öffentlichen Raumes entsprechend sorgfältig gestaltet werden.

Ohne Lenkung und gemeindeübergreifende Massnahmen können unerwünschte Entwicklungen und verkehrliche Auswirkungen eintreffen.

1.3.3. Handlungsbedarf Mobilität

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Hauptachsen erfüllen zwei sich überlagernde Hauptbedürfnisse des MIV. Einerseits dienen sie als Verbindung aus den Gemeinden nach Solothurn, andererseits als Zubringer zu den Autobahnanschlüssen.

Die meisten Staupunkte oder Stauabschnitte befinden sich in unmittelbarer Nähe der Knoten in den Dorfzentren. Diese Knoten limitieren die Leistungsfähigkeit der Hauptachsen.

Gemäss dem Gesamtverkehrsmodell 2015 des Kantons Solothurn wird von einer Verkehrszunahme von rund 24% bis 2040 ausgegangen.

In den Ortszentren von Derendingen und Biberist kommt es regelmässig zu Staubildungen während der ASP. Auch in Gerlafingen und Zuchwil führen die hohen Verkehrsbelastungen in den Spitzenstunden regelmässig zu Verkehrsbehinderungen im Zentrum. Die hohen Verkehrsbelastungen in den Spitzenstunden sind auch der beschriebenen Überlagerung verschiedener Verkehrsziele im Projektperimeter geschuldet. Dies führt dazu, dass in den Spitzenstunden die Verkehrsspitzen nicht nur in einer Fahrtrichtung stark ausgeprägt sind. Durch die beschriebene Situation mit den sich überlagernden Zielen im Perimeter wird vor allem auf der Achse Biberist-Gerlafingen ein hoher Durchgangsverkehr erzeugt.

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Der Bericht zeigt, dass die bisher unternommenen Anstrengungen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in der Region Solothurn noch nicht zu einer Verschiebung des Modal Splits zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs geführt haben. Daher sind weitere Verbesserungen geplant und in den Agglomerationsprogrammen erfasst.

Es bestehen bereits einige gute Angebote, hauptsächlich jedoch Busverbindungen, welche allerdings in Abhängigkeit der Leistungsfähigkeit der Verkehrsnetze stehen.

Die Taktverdichtung ist ein Ziel, dass auch in den nächsten Jahren weiterverfolgt wird und die Attraktivität des ÖV weiter erhöhen soll.

Ein Defizit besteht weiterhin bei den BLS Bahnhöfen in Biberist und Gerlafingen. Diese sind schlecht ins Gesamtsystem eingebunden und bieten eine zu wenig attraktive Infrastruktur.

Vor allem der schienengebundene öffentliche Verkehr ist zu stärken, da dieser unabhängig vom Verkehrsaufkommen auf der Strasse funktioniert.

Für den Busverkehr existiert bereits ein sehr dichtes Haltestellennetz. Es gilt zu prüfen, ob das dichte Haltestellennetz bei kleinen Nutzerzahlen einzelner Haltestellen, dem Ziel der Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs nicht

widerspricht, da die pünktliche Ankunft am Zielort durch die vielen Haltepunkte schwieriger gewährleistet werden kann.

Bei den Umsteigepunkten und den Verknüpfungen der einzelnen Verkehrsmittel (Multimodalität), besteht noch ein erhebliches Potential den öffentlichen Verkehr attraktiver zu gestalten und die Wegzeiten zu verkürzen.

Fuss- und Veloverkehr (FVV)

Für den Fuss- und Veloverkehr stellen grundsätzlich die Querungen von Hauptverkehrsstrassen bzw. das Abbiegen auf Hauptverkehrsstrassen das grösste Risiko in Bezug auf die Sicherheit dar. Zudem sind praktisch alle wichtigen Knoten der Hauptverkehrsstrassen im betrachteten Perimeter als Kreisel ausgebildet, was für den Veloverkehr ein Sicherheitsdefizit darstellt. Die Querung der Flüsse, der Autobahnen und der Eisenbahn ist für die Radfahrenden und Zufussgehenden praktisch nur bei denselben Querungsstellen wie für den MIV möglich.

Bei den vorhandenen Strassenquerschnitten ist der Platz für eine angemessene Berücksichtigung des Veloverkehrs oftmals nicht vorhanden.

Das Verlagern des Velos auf das untergeordnete Strassennetz aus Platzmangel auf den Hauptverkehrsstrassen führt nicht immer zu einer Attraktivierung des Veloverkehrs.

Um entlang der Dorfzentrumsachsen attraktive Fusswegverbindungen zu schaffen ist auch die Aufenthaltsqualität in den Zentren zu erhöhen.

Spezifische Massnahmen, nebst den kantonalen Planungen bzw. den vorhandenen Routen, sind momentan kaum vorgesehen, ausser es bestehen konkrete Sicherheitsmängel. Hier liegt ein grosses Potential zur Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs.

Multimodaler Verkehr

Der multimodale Verkehr lebt davon, dass die Verbindungen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln optimal gewährleistet sind und somit an den Übergangspunkten einfache und gute Vernetzungen bestehen.

Bei vielen Bushaltestellen im Perimeter des Mobilitätsquintetts sind jedoch beispielsweise keine offiziell ausgewiesenen Veloabstellplätze vorhanden.

Die Hauptmassnahme zur Förderung des multimodalen Verkehrs, nämlich die Förderung von Park+Ride-, Bike+Ride- und Park+Pool-Anlagen, konnte bis jetzt nur teilweise umgesetzt werden.

Aus dem Wasseramt ist die kombinierte Nutzung mehrerer Verkehrsmittel vor allem für längere Strecken (z.B. nach Zürich) interessant. Sie sind in den Spitzenstunden in Bezug auf die benötigte Wegzeit praktisch gleichwertig. Bei mittleren Distanzen z.B. nach Bern ist der MIV aufgrund der zum Teil deutlich kürzeren Fahrzeit klar im Vorteil.

In den Umstrukturierungsgebieten müssen bereits in der Planung, Angebote zur besseren Vernetzung der Verkehrsmittel und Sharing-Angebote mitberücksichtigt werden.

**Fazit Handlungsbedarf
Mobilität**

- Stark belastete Hauptverkehrsstrassen in der ASP und MSP. Bei Hauptverbindungen im Wasseramt ist in der ASP und MSP mit Stau zu rechnen.
- Hoher Schwerverkehrsanteil im Ortszentrum von Gerlafingen
- Teilweise unattraktive, lückenhafte Linienführung durch die Siedlungsgebiete für den Fuss- und Veloverkehr (FVV).
- Gerlafingen hat insbesondere beim Bahnanschluss ein Defizit.
- Fehlende direkte ÖV-Verbindungen im Bus-, aber auch im Bahnnetz.
- Ungenügende / kaum existierende Angebote für den multimodalen / kombinierten Verkehr.
- Fehlende / ungenügende Abstimmung bzw. Vernetzung der einzelnen Verkehrsmittel.
- Die Umstrukturierungsgebiete bieten die Möglichkeit die Verkehrsentwicklung nachhaltig zu gestalten und können als Vorzeigeobjekte für eine «moderne» Mobilität dienen.
- Die mittel- bis langfristig geplanten Verkehrsmassnahmen werden durch die Entwicklungen und Trends in der Gesellschaft überholt und werden ganz oder teilweise nutzlos.
- Die Zunahme der Mobilität kann zur Überlastung der Ortszentren führen.
- Auf den Hauptverkehrsrouten im Wasseramt muss in den Spitzenzeiten Stau vermieden und der Verkehr verträglich gestaltet werden. Dazu ist der Verkehr ausserhalb der Zentren zu dosieren und der Verkehrsablauf in den Ortszentren ist zu optimieren.

1.3.4. Vision «Mobilität 2040»

Basierend auf dem ermittelten Handlungsbedarf, den bestehenden vorhandenen Planungsinstrumenten und hinsichtlich weiteren Entwicklungen wurden im Rahmen des Mobilitätsquintetts die Vision Mobilität 2040 formuliert. Dabei wurde eine Abstimmung mit den kantonalen Zielen und Visionen vorgenommen. Die nachfolgend zusammengefasste Vision dient als Grundlage für die weitere Massnahmenplanung.

«Das heutige Gesamtverkehrssystem wird optimiert und zum Nutzen der Gesamtregion gemeinsam nachhaltig weiterentwickelt.»

- Das Angebot wird nur dort erhöht, wo mit dem Angebotsausbau der Verkehr verlagert und verträglicher gestaltet wird.
- Unter der Beachtung eines regionalen Gesamtnutzens sowie der Plafonierung der Gesamtverkehrskapazität, sind Strassenausbauten möglich.

«Die Wahl des Verkehrsmittels erfolgt situationsspezifisch und das Velo, der Fussverkehr sowie der öffentliche Verkehr gewinnen an Bedeutung.»

- Die Verkehrsträger sind räumlich und zeitlich besser aufeinander abgestimmt.

«Die Verkehrsträger sind in der Region Wasseramt stärker vernetzt und aufeinander abgestimmt.»

- Umsteigepunkte sind räumlich und zeitlich aufeinander abgestimmt.
- Die wichtigen Umsteigeorte entwickeln sich zu regionalen Mobilitätsdrehscheiben.

«Die Gesellschaft und die Wirtschaft setzt im Jahr 2040 auf nachhaltige Mobilitätskonzepte und -formen.»

- Es bestehen Anreize und Rahmenbedingungen für einen verantwortungsvollen und produktiveren Umgang mit den vorhandenen Ressourcen und entsprechend eine effiziente Mobilität.

«Die Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung bis ins Jahr 2040 schafft die Voraussetzungen damit «kurze Wege» entstehen.»

- Es findet eine erhöhte Nutzungsdurchmischung in näherem Umfeld statt (Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Erholung).

«Im Jahr 2040 fliesst der Verkehr stetig und sicher in und durch die lebenswerten Dorfzentrumsachsen.»

- Die Koexistenz der Verkehrsträger entlang der Dorfzentrumsachsen erhöht die Attraktivität, den Verkehrsablauf sowie die Verkehrssicherheit.

Folgende Zukunftsbilder wurden aus den Visionsleitsätzen abgeleitet:

Differenzierte Siedlungsstruktur

Mit der «richtigen Nutzung am langfristig richtigen Ort» wird eine differenzierte Entwicklung verfolgt, die einerseits im unmittelbaren Wohnumfeld die Bedürfnisse der täglichen Nutzungen abzudecken vermag, und andererseits auch im regionalen Kontext für spezifische Nutzungen an raumplanerisch und verkehrsplanerisch sinnvollen Orten gilt.

Ortszentrumsachsen

Die Ortszentrumsachsen erfüllen ihre Funktion als vielfältigen Wohn-, Arbeitsplatz-, Dienstleistungs- und Versorgungsstandort. Die Koexistenz von Siedlung und Verkehr steht im Fokus.

Entwicklungsschwerpunkt Wohnen / Mischnutzung

Das Wohn- / Arbeitsumfeld ist dicht, urbane bis teilweise städtische Siedlungen ermöglichen kurze Wege.

Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten

Das MIV-orientierte Gewerbe ist primär in Gebieten vorzufinden, welche an das übergeordnete Strassennetz angebunden ist.

Sichere und direkte Verkehrsverbindungen

Der motorisierte Individualverkehr dominiert heute den Verkehr im Wasseramt und wird in Zukunft, zu Gunsten der übrigen Verkehrsteilnehmer, toleranter sein müssen.

Änderung Modal Split

Um den Verkehr in Zukunft verträglicher zu gestalten, braucht es eine Verschiebung im Modal Split zu Gunsten des ÖV und des FVV.

Neuorganisation der Strassen

Die Neuorganisation soll nicht zu einem Kapazitäts- oder Qualitätsverlust für einzelne Nutzergruppen führen.

Für den MIV sollen grundsätzlich die bestehenden Anlagen optimal genutzt werden. Ausbau / neue Infrastrukturen sind nur vorzusehen, wenn die Ziele nicht durch andere, geeignete Massnahmen erzielt werden können und übergeordnet grossen Nutzen bringen.

Hauptverkehrsachsen

Die Hauptverkehrsachsen im Wasseramt sind künftig weniger vom MIV dominiert. Insbesondere werden Ortszentren nachfrageorientiert geplant und umgestaltet. Damit durchgehend ein gut funktionierendes Strassennetz gewährleistet ist, wird der Verkehr verstetigt und die Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmenden besser aufeinander abgestimmt. In den Spitzenstunden helfen Dosierungsanlagen den Verkehr in den Ortszentren flüssig und sicher zu führen. Die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs garantiert die Einhaltung der Fahrpläne.

Die Infrastruktur, welche eine multimodale Mobilität ermöglicht, muss entsprechend aus- bzw. aufgebaut werden.

Sie bieten den Pendelnden und Reisenden ein vielfältiges Angebot an Waren und Dienstleistungen auf ihrem Weg welches sich an ihren Bedürfnissen orientiert.

Multimodaler Verkehr

Bei den Umsteigepunkten sollen die P&R und B&R Angebote, welche das Umsteigen einfach und bequem machen, weiter ausgebaut werden. Sharing Angebote sind sowohl bei den Umsteigepunkten wie auch an gut erreichbaren Stellen in den Dörfern des Mobilitätsquintetts neu anzubieten. Bei den Autobahnanschlüssen werden Pooling Angebote (Parkplätze) realisiert.

2 Grundlagenanalyse

Nebst den bereits vorhandenen umfangreichen Grundlagen, Strategien und Konzepten (Richtplan, Mob-Q Massnahmen, regionale Strategien), sollten diese Daten für eine tiefergehende Beurteilung mit aktuellen Erhebungen und quantitativen Aussagen betreffend den effektiven Nutzen ergänzt werden. Als «Nadelöhr» zur Beurteilung sind vor allem die Verkehrsmengen im Gemeindegebiet Gerlafingen von Bedeutung.

2.1 Verkehrsdaten

2.1.1. Kordonzählung

Entsprechend wurde eine vollumfassende Verkehrserhebung in Form einer Kordonzählung (Verfolgung der Verkehrswege, Fahrbeziehungen, Von-Nach) durchgeführt. Damit können neben der Verkehrsmenge auch Aussagen betreffend Durchgangs-, sowie Ziel-/Quellverkehr und Anteil Schwerverkehr gemacht werden.

In der nachfolgenden Abbildung ist der für die Beurteilung der Nordumfahrung massgebende Erhebungsperimeter in Gerlafingen sowie die einzelnen Messstandorte ersichtlich.



Abb. 2: Reduzierter Erhebungsperimeter Kordonzählung Gerlafingen

2.1.2. Gesamtverkehr

Bei den Zählungen konnten ausserdem folgende Verkehrsanteile ermittelt werden:

- Gesamtverkehrsvolumen (nicht gerundet) Gerlafingen:
100% = 29'242 Fahrten
- Durchgangsverkehr:
35% = 10'235 Fahrten
- Quell-/Zielverkehr:
60% = 17'545 Fahrten
- Binnenverkehr:
5% (Grobschätzung) = 1'462 Fahrten

Die Verkehrsmengen (DWV) auf den massgebenden Hauptverkehrsstrassen stellt sich wie folgt dar:

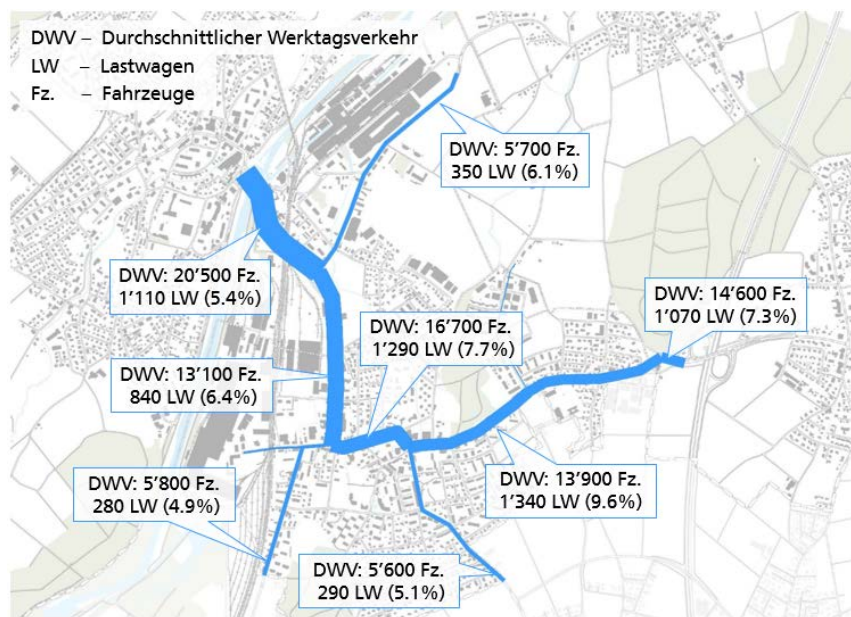


Abb. 3: Verkehrsdaten DWV und Schwerverkehrsanteile

Die Ergebnisse der Verkehrszählungen zeigen, dass die HVS in den Spitzenstunden nicht überbelastet sind.

2.1.3. Durchgangsverkehr

Der Durchgangsverkehr weist dabei die folgende Verteilung auf:

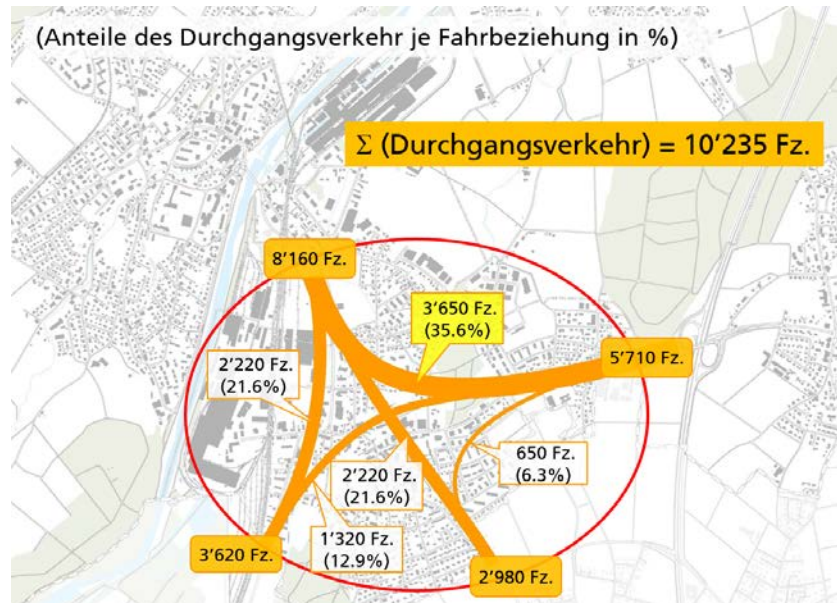


Abb. 4: Grafik Aufteilung Durchgangsverkehr innerhalb Gerlafingen

Vom gesamten Durchgangsverkehr ist also nur etwas mehr als 1/3 auf der **Durchgangssachse Biberist – A1** unterwegs. Vom Gesamtverkehr (29'300 Fz.) macht dies nur ca. **12.5 %** aus. Dies ist der Anteil, welcher durch eine Nordumfahrung möglicherweise wegfallen könnte.

2.1.4. Schwerverkehrsanteil am Durchgangsverkehr

Detaillierter betrachtet wurde der Schwerverkehrsanteil am Durchgangsverkehr.

- Gesamtverkehrsvolumen Gerlafingen 100% -> **davon Schwerverkehr: 7.1% (= 2086 Fz)**
- Davon: Durchgangsverkehr: 37% -> **davon Schwerverkehr: 2.7%**
- Davon: Quell-/Zielverkehr: 60% -> **davon Schwerverkehr: 4.3%**
- Davon: Binnenverkehr: 3% (Grobschätzung) -> **davon Schwerverkehr: 0.2%**

Die Anteile sind wie folgt auf die verschiedenen Fahrbeziehungen verteilt:

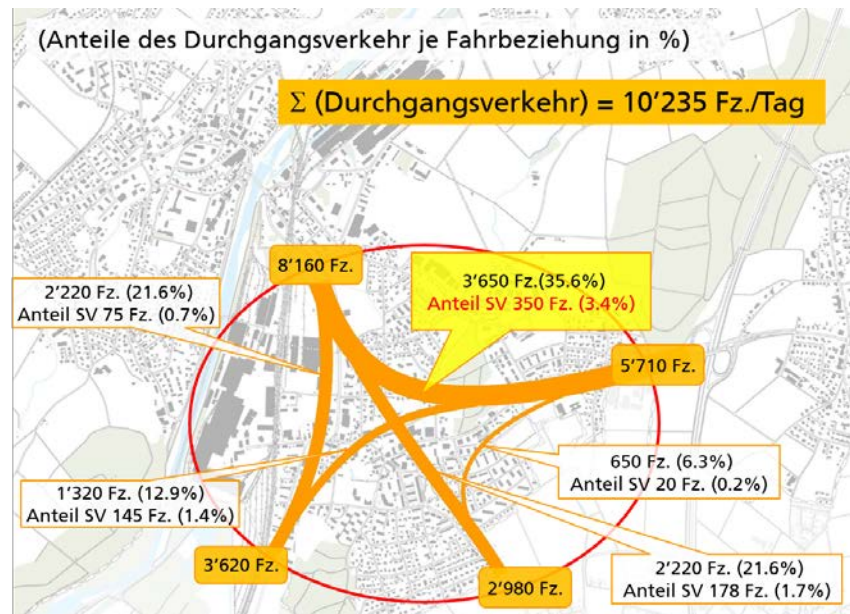


Abb. 5: Verteilung der Schwerverkehrsanteile am Durchgangsverkehr

Daraus ist ersichtlich, dass vom gesamten Schwerverkehrs-Durchgangsverkehr nur etwas weniger als die Hälfte effektiv auf dem besagten Abschnitt unterwegs ist. Der Rest ist Durchgangsverkehr auf den südlicheren Routen. Daraus ableiten lässt sich also, dass nur ein sehr geringer Anteil, nämlich **1.2%** vom Gesamtverkehr Durchgangs-Schwerverkehr ist, welcher effektiv von der Umfahrung profitieren würde (vgl. nachfolgende Grafik).

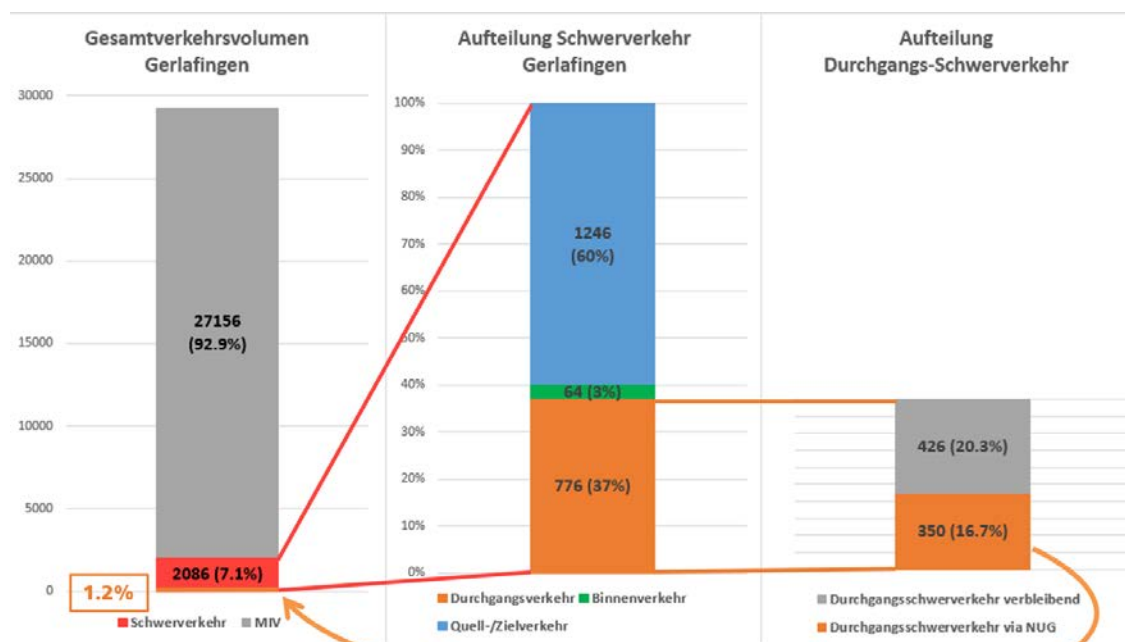


Abb. 6: Anteil Schwerverkehr am Gesamtverkehr, welcher von Umfahrung profitieren würde

Die Einschätzungen / Aussagen betreffend den Nutzen von Umfahrungs-
massnahmen stützen sich auf diese Daten und aktuelle Fahrbeziehungen
bzw., soweit bekannt, auf Einschätzungen zu künftigen Vorhaben und zu
erwartenden Verkehrszunahmen.

3 Beurteilung

Die Vertiefungsarbeit der Zweckmässigkeitsbeurteilung zur Nordumfahrung und weiterer neuer Infrastrukturanlagen erfolgte im Rahmen von mehreren Workshops.

Ziel ist es zu prüfen, ob der Richtplaneintrag betreffend Nordumfahrung nach wie vor Gültigkeit / Berechtigung hat. Dabei soll die Beurteilung möglichst breit abgestützt aus fachlicher und politischer Sicht auf Basis des neuesten Wissensstandes erfolgen. Die erarbeitete Lösung soll langfristig / nachhaltig verträglich sein betreffend Siedlung, Verkehr, Umwelt, Landwirtschaft und Wirtschaft. Weitere / wirksame Massnahmen zur Verkehrsentslastung sollen als Ergänzung grob identifiziert werden.

Die Ergebnisse wiederum sollen in den Prozess Mobilitätsquintett Wasseramt einfließen, damit dieser entsprechend fundiert abgeschlossen und zur Umsetzung gebracht werden kann.

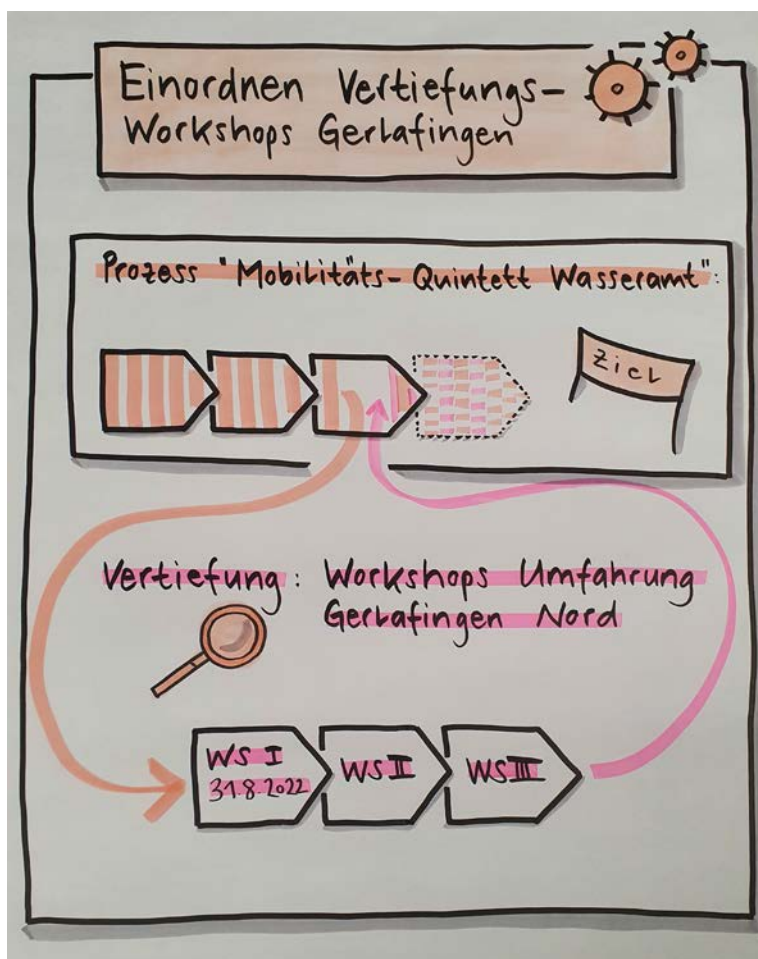


Abb. 7: Übersicht Eingliederung Workshopprozess in Mobilitätsquintett

3.1 Teilnehmende

Nebst Vertretern und Vertreterinnen aus den fünf Gemeinden (politische Vertreter, Bauverwaltung) waren ebenfalls Teilnehmende vom AVT sowie vom ARP als Fachstellen vom Kanton mit am Tisch, sowie ein Vertreter der Regionalplanungsgruppe repla espaceSolothurn.

Begleitet und durchgeführt wurde das Verfahren durch BSB + Partner Ingenieure und Planer AG.

3.2 Ablauf Workshops

Der Ablauf der Workshops war jeweils so aufgebaut, dass nebst einem Teil aus fachlicher Sicht und der Vorstellung der weiteren getroffenen Abklärungen und Erkenntnissen, der Hauptteil der Diskussion und Entwicklung einer gemeinsamen Haltung gewidmet war. Dies geschah in Gruppen, welche immer unterschiedlich gemischt und möglichst mit Vertretern aus verschiedenen Gemeinden zusammengestellt waren. Zum Schluss wurden die Diskussionsergebnisse zusammengetragen und bereinigt. Zwischen den Workshops bestand immer auch die Gelegenheit, weitere Inputs / Anregungen einzubringen und sich anhand von Unterlagen auf den nächsten Workshop vorzubereiten.

3.3 Workshop I – Grundlagen, Ziele

Grundlagen, Präzisierung der Ziele und Kriterien der Nordumfahrung Gerlafingen bzw. des Bleichenbergtunnels

3.3.1. Vorlauf

Die Grundlagendaten für die Umfahrung sind veraltet und müssen aktualisiert werden. Die bestehenden Unterlagen und Grundlagen wurden daher untersucht und in Bezug auf aktuelle Trends in der Mobilität überprüft. Zudem wurden die Grundlagen mit weiteren / aktuelleren Verkehrsmessungen ergänzt.

3.3.2. Ziel

Abholen / Festigung der gemeinsamen Ziele, Bereinigung und Grundverständnis für die Grundlagen

3.3.3. Inhalt

Grundsätze Zusammenarbeit

Zu Beginn des Workshops wurden kurz die Grundsätze für eine zielführende, erfolgreiche Zusammenarbeit erläutert. Nebst Transparenz, Ergebnisoffenheit, Kontinuität und Kommunikation steht natürlich auch die Verbindlichkeit des Resultats im Vordergrund.

Spezifische Erwartungen

Als nächster Punkt wurde von den Teilnehmenden abgeholt, was ihre Erwartungen an die Workshops sind und was ihre spezifischen Einschätzungen zum Thema der Nordumfahrung sind. Nachfolgend sind die wichtigsten Erkenntnisse dieser Fragestellungen zusammengefasst:

Schwachstellen einer Umfahrung:

- Landbeanspruchung (Naherholungsgebiet, Kulturland)
- Kosten, Kosten-Nutzen-Verhältnis
- Wenig Entlastung der Ortszentren
- Mehrverkehr
- Punktuelle Lärmzunahme (Schwimmbad)

Potential / Nutzen einer Umfahrung:

- Entlastung / Aufwertung Dorfzentrum (Gerlafingen)
- Direkte Anbindung Industrie (Papieri) an Autobahn
- Entflechtung Schwerverkehr

Veränderungen durch eine Umfahrung:

- Verbesserung Lebensqualität, Sicherheit und Attraktivität im Dorf
- Entlastung Zentrum vom Schwerverkehr
- Begrenzte / nicht erkennbare Wirkung
- Andere Verkehrsverteilung / Erschliessungsgüte
- Mehrbelastung Biberist und Derendingen
- «Wasserscheide» Verkehr

Chancen / Risiken:

- C: Entlastung Dorf vom Schwerverkehr
- C: Steuerbarkeit Schwerverkehr
- C: Logistik Papieri (Entwicklungsgebiet)

- C: Eingangstor zum Kanton
- R: Mehrbelastung Biberist
- R: Flucht-/Ausweichverkehr
- R: Generiert Mehrverkehr
- R: Nicht kompatibel mit (Raum-)entwicklung
- R: Hohe (Investitions-)kosten
- R: (Kultur-)landbeanspruchung
- R: Akzeptanz der Anstösser
- R: Druckvergrößerung / Nutzungsdruck auf Dorf

Hoffnungen für den Prozess:

- Klärung der Haltung, gemeinsame regionale Sicht
- Von allen getragene, verträgliche Lösung
- Richtungsentscheid
- Gesamtheitliche Beurteilung
- Mobilität mit / ohne Umfahrung aufzeigen

Grundlagen und Verkehrsmessungen

Die im Vorfeld durchgeführten grossräumigen Kordonzählungen wurden im Hinblick auf diesen Workshop spezifisch für Gerlafingen noch eingeschränkt bzw. im Perimeter begrenzt. Die Analyse der Messergebnisse wurde den Workshopteilnehmenden präsentiert (siehe Kp. 2.1.2 / 2.1.3).

Zusätzlich wurden die Schwerverkehrsfahrten der grösseren Industriebetriebe und der künftig geplanten Entwicklungen erläutert.

Auch die Ergebnisse bezüglich den genaueren Untersuchungen betreffend Siedlung und räumliche Leitbilder zeigt, dass die Agglomeration noch wächst bzw. dynamisch ist. Interessanterweise erscheint jedoch die Umfahrung nicht konsequent in den regionalen / kommunalen Grundlagen. Hingegen sind Massnahmen wie Zentrumsaufwertungen und qualitätsvolle Innenentwicklungen überall ersichtlich. Ein Eingriff wie eine Umfahrung würde die Siedlungsentwicklung massgeblich beeinflussen. Unbebautes Kulturland ist ein wesentliches Anliegen für die Aufwertung und Lebensqualität der Agglomeration.

Zielsystem

Zur Diskussion und Präzisierung der Ziele wurde die Basis für ein detailliertes Zielsystem folgende sechs Themenbereiche vorbereitet:

Themenbereich "Nutzen Verkehr"
Themenbereich "Auswirkungen Verkehr"
Themenbereich "Auswirkungen Umwelt"
Themenbereich "Auswirkungen Gesellschaft"
Themenbereich "Zusammenspiel Verkehr und Siedlungsentwicklung"
Themenbereich "Auswirkungen Ökonomie"

Diese Themenbereiche stützen sich auf verschiedene Grundlagen wie Agglomerationsprogramm, Handlungsstrategien aus dem kantonalen Richtplan sowie die Visionsleitsätze aus dem Mobilitätsquintett. Das übergeordnete Gesamtziel lautet dabei:

«Das künftige Verkehrssystem in und um Gerlafingen leistet einen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität im Wasseramt.»

Auf dieser Grundlage wurden für die vorgestellten Themenbereiche entsprechende Teilziele in Gruppenarbeiten ausgearbeitet und besprochen (rechte Spalte). Abgeleitet daraus wurden Zielformulierungen getroffen, welche die entsprechenden Teilziele kurz zusammenfassen (linke Spalte). Nachfolgend ist die entsprechende Ergebnismatrix abgebildet:

V	Zielbereich Verkehr	Link zum Workshop vom 31.08.2022
V1	Gesamtverkehrssystem nachhaltig weiterentwickeln	attraktive Veloinfrastruktur Zu-/ Wegfahrten Schwerverkehr werden gelenkt, räumlich und zeitlich (<i>richtig hier?</i>) Gesamtverkehrslast nimmt ab ("Plafond MIV")
V2	Leistungsfähiges übergeordnetes Strassennetz	Reisezeiten MIV / öV vernünftig
V3	keinen überörtlichen Verkehr anziehen	Vernetzung der Region (ist das nicht ein Widerspruch? Wie gehen wir damit um?)
V4	Verkehrssicherheit erhöhen	Sichere Führung Velo-, und Fussverbindungen
L/U	Zielbereich Landschaft / Umwelt	Link zum Workshop vom 31.08.2022
L/U1	geringe Auswirkungen durch den Verkehr	Lärm-/ Schadstoffwerte möglichst tief Lärm (Betroffene in der Summe), Luft, Licht
L/U2	Flächenbeanspruchung minimieren	Versiegelung FFF Siedlungsdruck Kein zusätzlicher Siedlungsdruck, keine neuen Einzonungen
L/U3	Beeinträchtigung Lebensraum minimieren	Schutzzone, Grundwasser Grüngürtel, Wildtierkorridor Naherholung Eichholz erhalten Lebensraum
L/U4	Beeinträchtigung Landschaftsqualität minimieren	Landschaftsbild
S/G	Zielbereich Siedlung / Gesellschaft	Link zum Workshop vom 31.08.2022
S/G1	Entlastung der Dorfzentren vom Schwerverkehr	Weniger LKW, kein Logistiker Begegnungsraum
S/G2	Siedlungsbild erhalten / aufwerten	Ortsdurchfahrt mit T30 Qualitätsvolle Innenentwicklung Trennwirkung keine negativen Auswirkungen auf angrenzende Quartiere Vision der zukünftigen Hauptstrassen inkl. Visualisierung
S/G3	Erschliessungsqualität sichern / verbessern	Erschliessungsgunst
S/G4	Entwicklungsmöglichkeiten offenthalten / verbessern	Erschliessung der Entwicklungsgebiete funktioniert gemäss Nutzungsprofil (Papieri, Stahl, Biberist und Utzenstorf, Derendingen Ost) Gewerbe pro / kontra Veränderung Nutzungsmass Entwicklungen an gut erschlossenen Lagen (öV); kurze Wege keine Abwanderung von Steuersubstrat Bessere Nutzung von Brachflächen / unternutzten Flächen hohe Wertschöpfung mit möglichst wenig Schwerverkehr: Individualverkehr massiv verteuern

Tab. 1: Zielsystem nach Themenbereichen

Vorstellung Szenarien

Zur Diskussion wurden folgende Szenarien betreffend Umfahrung vorgestellt, welche anschliessend anhand des Zielsystems beurteilt werden sollen:

- Szenario Alternative Massnahmen gemäss Mobilitätsquintett
- Szenario Nordumfahrung (mit flankierenden Massnahmen)
- Szenario Nordumfahrung und Tunnel Bleichenberg

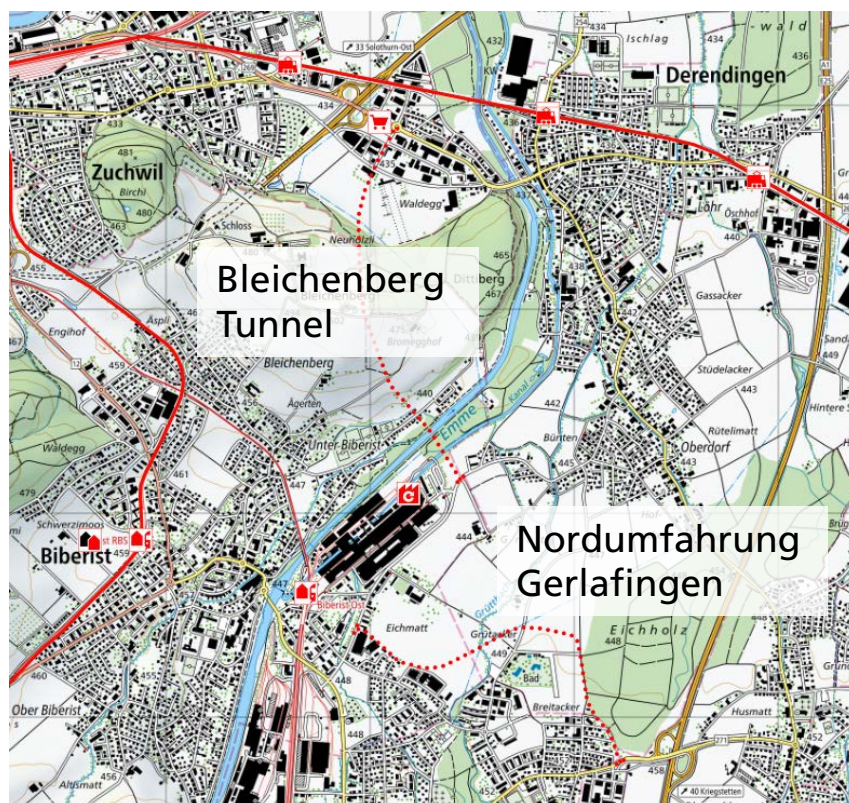


Abb. 8: Übersicht Umfahrungsmassnahmen (gepunktete Linien)

Im Rahmen des Workshops wurde ausserdem von den Teilnehmenden zusätzlich die Berücksichtigung des Szenario Vollanschluss Enge (Autobahnanschluss Solothurn Süd) gewünscht. Damit wäre ein durchgehendes / zusammenhängendes Umfahrungsnetz inklusive vollwertigen Autobahnanschluss möglich.

- Szenario Vollanschluss Enge

3.3.4. Ergebnisse / Weiterbearbeitung

Im Workshop I wurde das gemeinsame Ziel gestärkt, eine nachhaltige Lösung zu finden, welche für die gesamte Region den grössten Mehrwert bringt. Dabei soll das Vorgehen sachlich neutral durchgeführt, aber breit diskutiert werden.

Zum nächsten Workshop hin sollen weitere Analysen zu den Schwerverkehrsanteilen aufbereitet werden, sowie in der Beurteilung zusätzlich das Szenario VA Enge berücksichtigt werden.

Als «Hausaufgabe» zum nächsten Workshop sollen die Ergebnisse Gemeinintern allenfalls nochmals besprochen und sofern vorhanden mit weiteren Szenarien ergänzt werden. Ausserdem wurde das Zielsystem gem. Tab. 1 zur Kontrolle und Ergänzung an die Teilnehmer verschickt.

3.4 Workshop II - Szenarien

Diskussion und Ergänzung der Szenarien

3.4.1. Vorlauf

Im zweiten Workshop wurde geprüft, inwiefern die Umfahrung mit den übrigen (Mobilitäts-)Zielen der Region zusammenpasst. Konkret soll dies anhand dem vorbereiteten und mit den Teilnehmern ausgearbeiteten Zielsystem geschehen. Es werden diverse Szenarien aufgezeigt in denen zudem der Schwerverkehr separat vom übrigen Verkehr betrachtet wird. Basierend auf den Ergebnissen aus dem ersten Workshop wurden in Absprache mit dem AVT fünf mögliche Szenarien (Bausteine sind unterschiedlich kombinierbar) zur detaillierteren Betrachtung bestimmt.

Ausserdem wurden zu folgenden Themen noch detailliertere Angaben ausgearbeitet: Schwerverkehr, Vollanschluss Enge sowie Erwartungen bezüglich Kommunikation.

3.4.2. Ziel

Besprechen und diskutieren der fünf Szenarien (insbesondere auch hinsichtlich Schwerverkehr), erste Diskussionen betreffend Verträglichkeit mit den übrigen Zielen

3.4.3. Inhalt

Schwerverkehrsanteile

Zu Beginn erfolgte zu den Verkehrszahlen aus dem ersten Workshop noch eine genauere Betrachtung der Schwerverkehrsanteile. Diese sind Anteilsmässig nicht genau identisch wie der Gesamtverkehr. So ist der Anteil Durchgangsverkehr vom Schwerverkehr mit 37% leicht höher als der Schnitt vom Gesamtverkehr (35%). Die Schwerverkehrsanteile konnten ebenfalls anhand der Kordonzählungen ermittelt werden (siehe Kp. 2.1.4).

Präzisierung Zielsystem

Als Rückblick zum 1. Workshop wurde das entwickelte Zielsystem infolge Rückmeldung der Teilnehmer noch leicht angepasst und justiert. Die Änderungen / Ergänzungen sind nachfolgend rot eingetragen.

V	Zielbereich Verkehr	Link zum Workshop vom 31.08.2022 / Überarbeitet/ergänzt/präzisiert am Workshop 24.10.22
V1	Gesamtverkehrssystem nachhaltig weiterentwickeln	attraktive Veloinfrastruktur Zu-/ Wegfahrten Schwerverkehr werden gelenkt, räumlich und zeitlich (richtig hier?) Gesamtverkehrslast nimmt ab ("Plafond MIV") Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger
V2	Leistungsfähiges übergeordnetes Strassennetz	Reisezeiten MIV / öV vernünftig (-> Link zu Stausituation: wenn der öV im Stau steckt, ist er nicht mehr attraktiv...)
V3	keinen überörtlichen Verkehr anziehen	Vernetzung der Region (ist das nicht ein Widerspruch? Wie gehen wir damit um?)
V4	Verkehrssicherheit erhöhen	Sichere Führung Velo-, und Fussverbindungen
L/U	Zielbereich Landschaft / Umwelt	Link zum Workshop vom 31.08.2022
L/U1	geringe Auswirkungen durch den Verkehr	Lärm-/ Schadstoffwerte möglichst tief Lärm (Betroffene in der Summe), Luft, Licht
L/U2	Flächenbeanspruchung minimieren	Versiegelung FFF Siedlungsdruck Kein zusätzlicher Siedlungsdruck, keine neuen Einzonungen
L/U3	Beeinträchtigung Lebensraum minimieren	Schutzzone, Grundwasser Grüngürtel, Wildtierkorridor Naherholung Eichholz erhalten Lebensraum
L/U4	Beeinträchtigung Landschaftsqualität minimieren	Landschaftsbild
	Klimafreundlichkeit	Gebundene Kohlenstoffe: Thema einbeziehen
S/G	Zielbereich Siedlung / Gesellschaft	Link zum Workshop vom 31.08.2022
S/G1	Entlastung der Dorfzentren vom Schwer Verkehr	Weniger LKW, kein Logistiker (-> Verkehrssicherheit, Wahrnehmung des Schwerverkehrs; Fokus: Siedlung) Begegnungsraum
S/G2	Siedlungsbild erhalten / aufwerten Siedlungsqualität erhalten / fördern	Ortsdurchfahrt mit T30 Qualitätsvolle Innenentwicklung Trennwirkung keine negativen Auswirkungen auf angrenzende Quartiere Vision der zukünftigen Hauptstrassen inkl. Visualisierung
S/G3	Erschliessungsqualität sichern / verbessern	Erschliessungsgunst (-> Unterscheidung von Nutzen und Verkehrsträger / Veränderung der Erreichbarkeit je nach Massnahmen)
S/G4	Entwicklungsmöglichkeiten offenthalten / verbessern	Erschliessung der Entwicklungsgebiete funktioniert gemäss Nutzungsprofil (Papieri, Stahl, Biberist und Utzenstorf, Derendingen Ost) Gewerbe pro / kontra (je nach Massnahme gibt es für das Gewerbe Vor- oder eben auch Nachteile; veränderte Standortgunst) Veränderung Nutzungsmass und Nutzungsart (Frage der Veränderung der Standortgunst durch eine Massnahme) Entwicklungen an gut erschlossenen Lagen (öV); kurze Wege keine Abwanderung von Steuersubstrat Bessere Nutzung von Brachflächen / unternutzten Flächen hohe Wertschöpfung mit möglichst wenig Schwerverkehr: Individualverkehr massiv verteuern

Tab. 2: Zielsystem nach Themenbereichen

Bausteine

Als Rückmeldung zum letzten Workshop wurde entschieden, das Thema **Vollanschluss A5 Solothurn Süd «Enge»** ebenfalls als weiterer Baustein in die Betrachtung einzubeziehen. Als Basis für die Erstellung der Szenarien gibt es folgende vier Bauteile:

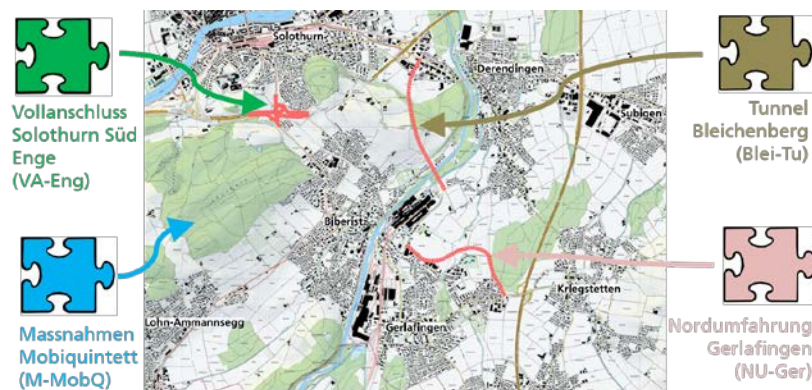


Abb. 9: Bauteile Bildung Szenarien

Die Bausteine wurden in der Folge kurz vorgestellt.

Massnahmen Mobiquintett (M-MobQ)

Die im Rahmen Mobiquintett definierten Massnahmen sollen umgesetzt und gefördert werden. Diese sind unterteilt in die zwei Themen Siedlung und Verkehr.

Massnahmen Siedlung:

- Entwicklungsschwerpunkte Wohnen bilden / stärken
- Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten bilden / stärken
- Aufwertung Zentrumsachsen Dialog und Partnerschaft
- Attraktiveren Bahnhofgebiete
- Monitoring und Controlling
- Räumliche Entwicklung massgeblich mitprägen
- Überprüfung Zonierung und Vorschriften auf nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsabstimmung

Massnahmen Verkehr:

- Sichere Autobahnanschlüsse
- Knotenumgestaltungen (Dosierung, Steigerung Sicherheit)
- Direkte Fuss- und Veloverbindungen
- Veloverkehrssicherung (Schaffung von attraktiven Radwegen unweit / auf Hauptachsen)

- Zusätzliche Abstellplätze Zweiradverkehr
- Schnellbuslinien einrichten
- Reduktion der Wartezeiten an Umsteigepunkten / Attraktive Umsteigebeziehungen
- Ausbau Busspuren
- Bahnhöfe mit dem Zentrum besser verbinden
- Optimierung Tangentiallinie
- Park + Ride Angebote
- Sharing Angebote einrichten und fördern
- Mobilitätskonzepte für grössere Vorhaben vorsehen / fordern
- Einheitliche Bewirtschaftung der Parkplätze
- Mobilitätskommission Wasseramt ins Leben rufen und einsetzen

Nordumfahrung Gerlafingen (NU-Ger)

- Startet mit neuem Anschlussknoten beim Autobahnanschluss A1 Kriegstetten
- Im ersten Abschnitt ist die Führung entlang Wald und Siedlungsgebiet vorgesehen
- Anschliessend muss das Schwimmbad Eichholz direkt «umfahren» werden
- Nebst der Führung über Landwirtschaftliche Nutzfläche (LN) und Fruchtfolgefläche (FFF) muss ebenfalls der Grützbach gequert werden. Alle Bereiche bedingen Ausnahmegewilligungen und erlauben nur Beanspruchungen bei einem grossen, übergeordneten Interesse welches nachzuweisen ist
- Im zweiten Teil erfolgt die Führung unmittelbar entlang Siedlungsgebiet
- Die Umfahrung endet mit einem neuen Anschlussknoten an der Derendingenstr. in Biberist, unweit vom Kindergarten Grütt

Bleichenbergtunnel (Blei-Tu)

- Startet ebenfalls mit einem neuen Anschlussknoten an der Derendingenstr. in Biberist, östlich vom Umstrukturierungsgebiet Papieri
- Kurz darauf folgt eine Emmequerung, wo ein relativ langes Brückenbauwerk erforderlich wird
- Anschliessend wird das Siedlungsgebiet Girizstrasse in Biberist gequert. Was dies für die unmittelbar angrenzenden Häuser bedeuten würde, gilt es zu klären.
- Weiter führt die Linienführung durch die Uferschutzzone Emme und das kant. Naturreservat
- Somit sind auch hier LN, FFF und das Naherholungsgebiet Bleichenberg betroffen, allerdings nur während der Bauzeit
- Der Anschluss erfolgt an der Luzernstrasse Zuchwil
- Industrie-/Gewerbezone und bestehende Gebäude (z.B. Altola)
- Schützenhaus Solothurn / Zuchwil

Vollanschluss Solothurn Süd (Enge) (VA-Eng)

- Der Auftraggeber hierfür ist das ASTRA
- Für das Projekt ist primär auch der Ausbau Birchitunnel eine zwingende Voraussetzung
- Weiter muss für den Vollanschluss die RBS und BLS Linie gequert werden, was in der Regel aufwändige Bewilligungsverfahren zur Folge hat (Eisenbahngesetz).
- Betroffen ist ebenfalls das Siedlungsgebiet Fliederweg Biberist und Birchi Zuchwil, der Gasthof Enge sowie weitere LN und FFF. Zu erwähnen gilt, dass dies als Gebiet mit besonderer Schönheit (südwestlich) gilt.
- Durch den Vollanschluss werden zusätzliche Anschlussknoten A5 – Engestrasse erforderlich.
- Ausserdem sind die Auswirkungen auf die Autobahnanschlüsse Solothurn West und Ost zu klären

Szenarien

In Absprache mit dem Kanton wurden im Vorfeld **fünf mögliche Kombinationsmöglichkeiten der vier Bausteine** zur Weiterverfolgung bestimmt:

	M-MobQ	NU-Ger	Blei-Tu	VA-Eng
Szenario 1		X	X	X
Szenario 2			X	X
Szenario 3				X
Szenario 4		X	X	
Szenario 5			X	

Abb. 10: Szenarienmatrix

Diese fünf Szenarien wurden anschliessend an verschiedenen Marktständen im Detail diskutiert und die entsprechenden Auswirkungen besprochen.

Pro Szenario wurden bereits mögliche Aus-/Wirkungen aus fachlicher Sicht vom Planerteam vorbereitet und als Basis zur Diskussion vorgelegt. Die jeweiligen Auswirkungen inklusive der Workshopergebnisse / Inputs der Teilnehmer sind in Anhang I festgehalten. Die Eintragungen in den Plänen sind in Anhang II ersichtlich.

3.4.4. Ergebnisse / Weiterbearbeitung

Zusammengefasst wurde festgestellt, dass sowohl die positiven wie auch die negativen Auswirkungen von neuen Infrastrukturen regional und nicht nur gemeindespezifisch betrachtet werden müssen. Eine gute Lösung ist erst dann gefunden, wenn diese für die gesamte Region einen grösseren Nutzen als negative Auswirkungen mit sich bringt.

Entsprechend entstand dadurch folgendes Zitat, welches den Workshopprozess und die Kompromissbereitschaft aller Beteiligten am Besten zusammenfasst:



Abb. 11: Zitat Zusammenfassung Lösungsfindung; regionale Kompromissbereitschaft und Wirkung

Im Nachgang wurden anhand der Ergebnisse eine bereinigte Beschreibung und Bewertung der Szenarien im Zielsystem vorgenommen und an die Teilnehmer zur Vorinformation versandt.

3.5 Workshop III - Bewertung

Vertiefte Analyse und aktualisierte Beurteilung Nordumfahrung Gerlafingen

3.5.1. Vorlauf

Aufzeigen der Auswirkungen der verschiedenen Szenarien, Beurteilung anhand Nachhaltigkeitsindikatoren

Für die fünf Szenarien wurde also entsprechend eine Beurteilung nach den übergeordneten Zielen vorgenommen. Diese stützt sich dabei auf eine Detailbeurteilung der verschiedenen Teilziele für die jeweiligen Gemeinden und zugehörige genaue Beschreibungen.

3.5.2. Ziel

Bewertung der Szenarien aus fachlicher und politischer Sicht, Festlegen einer Lösung, Zielrichtung in Bezug auf Verträglichkeit mit Raumplanung, Umwelt, Landwirtschaft und Wirtschaft

3.5.3. Inhalt

Die durch das Planerteam vorbereitete Beurteilung wurde den Teilnehmern im Detail erklärt und erläutert (im Vorfeld wurde nur die Zusammenfassung abgeben). In einer nächsten Phase wurde diese Beurteilung in Gruppen diskutiert, verfeinert, angepasst und bestätigt.

Die abschliessend gemeinsam bereinigte Beurteilung ist nachfolgend im Zusammenzug dargestellt. Sämtliche detaillierte Beurteilungen je Gemeinde und die zugehörigen Beschriebe sind im Anhang III enthalten.

3.5.4. Ergebnisse

Aufgrund der gemeinsam bereinigten Beurteilung der Szenarien stellte sich heraus, dass diejenigen mit neuen MIV-Infrastrukturen für die Region nicht einen gesamtheitlichen Nutzen bringen und daher nicht weiterverfolgt werden sollen. Entsprechend können die MIV-Infrastrukturmassnahmen langfristig aus dem Richtplan gestrichen werden. Hingegen versprechen die Massnahmen aus dem Mob-Q deutlich bessere Wirkungen für die Region und sind verbindlich umzusetzen.

In der Diskussion zeigte sich, dass die Massnahme aus dem Mobilitätsquintett "Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten Bolacker" umstritten ist und deren Berücksichtigung bzw. Nicht-Berücksichtigung einen Einfluss auf die Bewertung des Szenarios 1 (Mob-Q) hat.

Die vorliegende Beurteilung (Tab. 3) berücksichtigt in Szenario 1 das Entwicklungsgebiet Bolacker, worauf die negativen Bewertungen v.a. hinsichtlich Landbeanspruchung zurückzuführen sind. Eine Bewertung ohne Bolacker würde diesbezüglich besser ausfallen. Auf das gezogene Fazit aus der Beurteilung der Szenarien hat die Berücksichtigung bzw. Nicht-Berücksichtigung der Massnahme Bolacker keinen Einfluss.

Zu berücksichtigen ist, dass die Massnahme Bolacker einen längerfristigen zeitlichen Horizont hat und eine mögliche Umsetzung weitere Abklärungen erfordert. Im Mobilitätsquintett soll sie als mögliche Massnahme enthalten bleiben.

Zielsystem zur Beurteilung der Szenarien

	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3	Szenario 4	Szenario 5
V	Bewertung	Bewertung	Bewertung	Bewertung	Bewertung
V1	1	-1	-2	-2	-2
V2	1	1	0	0	0
V3	2	-1	-2	-1	-2
V4	1	-1	-1	0	-1

	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3	Szenario 4	Szenario 5
L/U	Bewertung	Bewertung	Bewertung	Bewertung	Bewertung
L/U1	1	-2	-2	0	-2
L/U2	-1	-2	-2	-1	-2
L/U3	-1	-2	-2	-1	-2
L/U4	0	-2	-2	-1	-2
L/U5	1	-2	-2	-1	-2

	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3	Szenario 4	Szenario 5
S/G	Bewertung	Bewertung	Bewertung	Bewertung	Bewertung
S/G1	0	0	-1	-1	-1
S/G2	1	0	0	-1	-1
S/G3	1	1	1	1	1
S/G4	1	1	1	1	1

Tab. 3: Ergebnis Beurteilung Szenarien anhand Zielsystem

* **Szenario 1: Inkl. Entwicklungsgebiet Bolacker**

4 Fazit

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung hat gezeigt, dass die Zielsetzung Verkehr zu vermeiden, verträglich und sicher abzuwickeln sowie der übergeordnete Gesamtnutzen für die Region mit einer Umfahrung / zusätzlichen MIV-Infrastruktur nicht erreicht werden kann. Stattdessen scheint die Stärkung der öV-Angebote, des Fuss- und Veloverkehrs und der Multimodalität der Verkehrsteilnehmer deutlich vielversprechender.

Die Analyse auf Basis der Verkehrserhebung hat ergeben, dass die Erstellung einer Umfahrung für den hauptbelasteten Abschnitt keine massgebende Entlastung bringen würde. Demgegenüber stehen grosse Auswirkungen auf Landschaft und Umwelt (Flächenverbrauch u.a.) und es besteht das Risiko, das durch neue Strassen auch zusätzlicher Verkehr «angezogen» wird, da die Kapazitäten steigen.

Es wird deutlich, dass eine Weiterverfolgung der Szenarien 2 – 5 aus übergeordneter und gesamtreionaler Sicht nicht sinnvoll ist.

Entsprechend können die Massnahmen für die neuen, baulichen MIV-Infrastrukturanlagen (Nordumfahrung, Bleichenbergtunnel) aus dem kantonalen Richtplan langfristig gestrichen werden. Diese Massnahmen und auch jene zum Vollanschluss Enge sollen nicht ins Mob-Q einfliessen.

Stattdessen sollen die Massnahmen aus dem Mobilitätsquintett verbindlich umgesetzt werden, da weitere Anstrengungen zur Verbesserung der Mobilität in der Region erforderlich sind.

Die Erwartungen der Teilnehmenden zu den Chancen einer Nordumfahrung aus dem ersten Workshop konnten somit nicht bestätigt werden. Es zeigt sich, dass der Nutzen gering ist, sich stark auf die Gemeinde Gerlafingen beschränkt und nicht der Gesamtregion dient. Hingegen wurden die geäusserten Bedenken zu den Risiken einer Umfahrung mehrheitlich bestätigt, hauptsächlich in den Bereichen Verkehr, Umwelt und Landschaft.

Die durch die Workshop-Teilnehmenden geäusserten Hoffnungen an den Prozess konnten mehrheitlich erfüllt werden. Mit dem gewählten Vorgehen konnte, auf der Grundlage einer gesamtheitlichen Beurteilung, eine gemeinsame, regionale Sicht erarbeitet werden. Das Ergebnis wird von allen Beteiligten mitgetragen.

Besprochen wurde ebenfalls, dass die Kommunikation nach aussen zu den erarbeiteten Ergebnissen **gemeinsam im Rahmen einer Informationsveranstaltung** der beteiligten Gemeinden, der Repla und vom Kanton, mit dem Abschluss des Mobilitätsquintetts erfolgen soll (voraussichtlich 2. Quartal 2023).

5 Empfehlung / Weiteres Vorgehen



Abb. 12: Ergebnisse Empfehlungen aus dem dritten Workshop

Als einzige nachhaltige Lösung kristallisiert sich also das **Szenario 1** heraus, welches die Umsetzung der im Mobilitätsquintett definierten Massnahmen vorsieht, ohne grössere neue Infrastrukturanlagen für den MIV. Gemeinsam mit den Workshopteilnehmenden wurde dies so erarbeitet und darüber ein gemeinsamer Konsens gebildet, so dass das Szenario zur Weiterarbeitung verabschiedet wurde.

Das Ergebnis soll folglich nun in die Mobilitätsquintett Massnahmen integriert / aufgenommen und zur verbindlichen Umsetzung festgesetzt werden.

Die Umsetzung der Massnahmen soll mit der Erarbeitung der kommenden Generationen im Agglomerationsprogramm Solothurn koordiniert werden.

Das weitere Vorgehen wurde wie folgt definiert:

ZMB NUG – Schlussbericht
Mobi-Q – Eingliederung Empfehlung ZMB NUG in Konzept Mobilitätsquintett
Mobi-Q – Synthese
Mobi-Q – Vernehmlassung Projektsteuerung
Mobi-Q – Einarbeitung Vernehmlassungsergebnisse und Abschluss
Mobi-Q – Informationsveranstaltung Kanton, Repl, Gemeinden → 2. Quartal 2023

Tab. 4: Auszug weiteres Vorgehen

Anhang

- Anhang I Aus-/Wirkungen Szenario 1 - 5**
- Anhang II Planausschnitte Szenario 1 – 5**
- Anhang III Bewertung je Szenario und Gemeinde**

Anhang I - Aus-/Wirkungen Szenario 1 – 5

Auswirkungen Szenario 1 M-MobQ

Bauliche Auswirkungen

- Bauliche Massnahmen nur in Bezug auf den Nutzen des Gesamtverkehrssystems
(z.B. Ausbau Velo-Infrastruktur oder ÖV-Priorisierung)

Wirkungen im Raum

- Abgestimmte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in der Region Wasseramt
- Veränderung Modal Split zu Gunsten ÖV und Fuss- und Veloverkehr FVV
- Verkehrsmenge MIV plafoniert oder leicht sinkend
- Optimierung der bestehenden Infrastruktur
- Flächendeckende Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Aufwerten der Dorfzentren, Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Abnahme Lärmbelastung
- Allgemein positive Auswirkungen auf Umwelt und Landschaft
- Die Bevölkerung ändert ihr Mobilitätsverhalten
- Positive Wirkungen im Raum sind unbestritten – wie erreicht man sie?
- V.a. erste beide Punkte von Wirkungen sind wichtig
- Schwerpunkt: Bahnhöfe (Gerlafingen / Biberist Ost) entwickeln / attraktiveren
- Entsteht Mehrverkehr durch Massnahme Bolacker?
- Durch den ESP Bolacker wird ebenfalls FFF / LW beansprucht
- Beim ESP Papieri ist zentral, was für eine Nutzung darauf geplant werden soll damit die Aus-/Wirkungen klarer werden

Weitere Punkte

- Höhere Akzeptanz für neue Veloinfrastrukturen als für Strassen
- Höhere Akzeptanz für neue öV-Linien als für Strassen

Auswirkungen Szenario 2 M-MobQ / NU-Ger

Zielbereich Verkehr

Bauliche Auswirkungen

- Neue Verkehrsknoten und Anschlüsse ab der Umfahrung nach Gerlafingen (Konfliktstellen)
- Konflikt mit Schwimmbad Eichholz Gerlafingen und Fuss- und Veloverkehr
- Querungen Fuss- und Veloverkehr

Wirkungen im Raum

- Mehrverkehr in Biberist ab dem Anschluss NU-Ger bis zum Autobahnanschluss A5
- Mehrverkehr entlang der Derendingen- / Biberist- und Hauptstrasse in Biberist und Derendingen
- Entlastung Zentrum Gerlafingen von einem Teil des Durchgangsverkehrs (Schwerverkehrs)
- Keine bzw. eher negative Veränderung des Modalsplits
- Konkurrenzierung des ÖV
- Leicht schnellere Verkehrsverbindung Autobahnanschluss A1 Kriegstetten - Biberist für den Durchgangsverkehr
- Neue Strassen ziehen tendenziell zusätzlichen Verkehr an
- Durchgangs-Schwerverkehr wird nur teilweise umgelenkt, Busse weiterhin durch das Zentrum, SV mit Zwischenziel in Gerlafingen fährt weiterhin durch das Zentrum
- Attraktive Achse Autobahn A1 - Biberist – Autobahnanschluss A5 Solothurn Süd – Solothurn (Ausweichverkehr)
- Aufgrund der NU-Ger wird Verkehr verlagert

Weitere Punkte

- Nordumfahrung löst nur Probleme von Gerlafingen, Nutzen für Region fraglich
- Geld für NU-Ger soll umgelagert und in andere Massnahmen eingesetzt werden -> z.B. Mob-5-Massnahmen finanzieren
- Bevölkerungszunahme erwirkt zunehmender Druck auf Mobilität

Zielbereich Landschaft / Umwelt

Bauliche Auswirkungen

- Zerschneidung Landschaftsraum
- Vernichtung Landwirtschaftliche Nutzflächen und Fruchtfolgenflächen
- Zerschneidung Naherholungsgebiet / LW
- Strassenführung entlang Wald (Kant. Vorranggebiet Natur- und Landschaft)

Wirkungen im Raum

- Luft- und Lärmemissionen auf der NU-Ger, in den Ortszentren sowohl leichte Abnahme (Gerlafingen), wie auch leichte Zunahme (Biberist, Derendingen, Siedlungsrand Gerlafingen)

Zielbereich Siedlung / Gesellschaft

Bauliche Auswirkungen

- Strassenführung entlang Wohnzonen, Gewerbe-/Industriezonen
- Konflikt mit Schwimmbad Eichholz Gerlafingen und Fuss- und Veloverkehr
- Konflikt mit bestehenden Liegenschaften entlang der NU-Ger und beim Anschluss an die Derendingenstrasse

Wirkungen im Raum

- Einfluss auf das Gewerbe im Zentrum von Gerlafingen
- Siedlungs- und Nutzungsdruck (Entwicklung, Einzonungen) entlang der NU-Ger steigt, Verlagerung weg vom Zentrum Gerlafingen?
- Einfluss auf die Entwicklung des Umstrukturierungsgebiets Papieriareal in Biberist
- Einfluss auf die Entwicklungsgebiete Biberena / Bahnhofgebiet BLS Biberist und weitere Entwicklungsgebiete
- Ausbau der NU-Ger kann die Auswirkungen auf dem Verkehr im Wasseramt (Veränderung des Modalsplits) der M-MobQ neutralisieren oder sogar reduzieren. Neue Strasse verursacht tendenziell mehr Verkehr
- Papieriareal wird attraktiv für Nutzungen, die man dort nicht will

Auswirkungen Szenario 3 M-MobQ / NU-Ger / Blei-Tu

Zielbereich Verkehr

Bauliche Auswirkungen

- Umbau Anschlussknoten in Zuchwil (McDonalds Kreisel), vermutlich Knoten mit LSA notwendig
- Sicherheit Fuss- und Veloverkehr auf der Derendingenstrasse
- Zwei (drei) neue Verkehrsknoten auf der Derendingenstrasse
- Neue Verkehrsknoten und Anschlüsse ab der Umfahrung nach Gerlafingen (Konfliktstellen)
- Konflikt mit Schwimmbad Eichholz Gerlafingen und Fuss- und Veloverkehr
- Querungen Fuss- und Veloverkehr

Wirkungen im Raum

- Mehrverkehr in Zuchwil im Bereich Luzernstrasse
- Entlastung Nationalstrassennetz (Der Verkehr wird auf das Kantonsstrassennetz verlagert)
- Verbindung zwischen Blei-Tu und NU-Ger gemäss Linienführungen aus dem Richtplan schlecht. Ca. 800m Distanz zwischen den beiden Anschlusspunkten.
Alternative Linienführung Nu-Ger mit direktem Anschluss an den Blei-Tu unterstützt die Entlastung des Nationalstrassennetzes noch zusätzlich und erhöht die Wegdistanz zwischen der Gerlafingenstrasse in Biberist und dem Autobahnanschluss A1 in Kriegstetten über die NU-Ger.
- Nutzen Tunnel für MIV? Je nach Verkehrssituation beim Kreuzplatz in Derendingen könnte der Verkehr aus dem und zum südlichen Teil von Derendingen in den Spitzenstunden vom Tunnel profitieren (Anschluss Autobahn Richtung Zürich und von/nach Solothurn).
Je nach Verkehrssituation in Biberist und Zuchwil könnte ein Teil des MIV aus dem und zum südlichen Teil von Biberist (Papieri Areal) vom Tunnel profitieren (Anschluss Autobahn Richtung Zürich).
- Mehr Verkehr entlang der Derendingen- / Biberist- und Hauptstrasse in Biberist und Derendingen
- Mehr Verkehr in Biberist ab dem Anschluss NU-Ger bis zum Autobahnanschluss A5
- Leicht schnellere Verkehrsverbindung Autobahnanschluss A1 Kriegstetten - Biberist für den Durchgangsverkehr
- Durchgangs-Schwerverkehr wird nur teilweise umgelenkt, Busse weiterhin durch das Zentrum, SV mit Zwischenziel in Gerlafingen fährt weiterhin durch das Zentrum

- Attraktive Achse Autobahn A1 - Biberist – Autobahnanschluss A5 Solothurn Süd – Solothurn (Ausweichverkehr)
- Entlastung Zentrum Gerlafingen von einem Teil des Durchgangsverkehrs (Schwerverkehrs)
- Keine bzw. eher negative Veränderung des Modalsplits
- Konkurrenzierung des ÖV
- Neue Strassen ziehen tendenziell zusätzlichen Verkehr an
- Aufgrund der NU-Ger und Blei-Tu wird Verkehr verlagert
- Mehrverkehr durch Entwicklung vs. Modalsplit verändern stellt ein Widerspruch dar

Zielbereich Landschaft / Umwelt

Bauliche Auswirkungen

- Zerschneidung Naherholungsgebiet Bleichenberg während des Baus bei Tagbauabschnitten
- Emmequerung, Eingriff in Uferschutzzone und kantonales Naturreservat
- Zerschneidung Landschaftsraum
- Vernichtung Landwirtschaftliche Nutzflächen und Fruchtfolgenflächen
- Zerschneidung Naherholungsgebiet
- Strassenführung entlang Wald (Kant. Vorranggebiet Natur- und Landschaft)
- Notwendige Entlüftungsbauwerke

Wirkungen im Raum

- Luft- und Lärmemissionen auf der NU-Ger, in den Ortszentren sowohl leichte Abnahme (Gerlafingen), wie auch leichte Zunahme (Biberist, Derendingen, Siedlungsrand Gerlafingen)
- Negative Auswirkungen aufs Klima

Zielbereich Siedlung / Gesellschaft

Bauliche Auswirkungen

- Konflikt mit bestehenden Liegenschaften im Industrie-/Gewerbegebiet Zuchwil (Altola)
- Konflikt mit bestehender Siedlung im Bereich Girizstrasse in Biberist
- Strassenführung entlang Wohnzonen, Gewerbe-/Industriezonen
- Konflikt mit Schwimmbad Eichholz Gerlafingen und Fuss- und Veloverkehr
- Konflikt mit bestehenden Liegenschaften entlang der NU-Ger und beim Anschluss an die Derendingenstrasse

Wirkungen im Raum

- NU-Ger und Blei-Tu machen Papieri Areal und vor allem die südlichen Ortsteile von Derendingen und Biberist attraktiv für verkehrsintensive bzw. MIV-intensive Nutzungen.
- Siedlungsdruck (Entwicklung, Einzonungen) entlang der NU-Ger steigt, Verlagerung weg vom Zentrum Gerlafingen?
- Einfluss auf das Gewerbe im Zentrum von Gerlafingen
- Siedlungsdruck in Gerlafingen / Biberist / Derendingen
- Einfluss auf die Entwicklung des Umstrukturierungsgebiets Papieri-areal in Biberist
- Einfluss auf die Entwicklungsgebiete Biberena / Bahnhofgebiet BLS Biberist und weitere Entwicklungsgebiete
- Ausbau der NU-Ger und Blei-Tu kann die Auswirkungen auf dem Verkehr im Wasseramt (Veränderung des Modalsplits) der M-MobQ neutralisieren oder sogar reduzieren. Neue Strasse verursacht tendenziell mehr Verkehr
- Gesamttraum betrachten: z.B. auch Gewerbe / AZ und zwar nicht nur gemeindespezifisch
- «Regionale Ortsplanung» bedenken -> Wäre die Linienführung nachhaltig sinnvoll, wenn eine städtische Entwicklung geschieht?

Auswirkungen Szenario 4M-MobQ / VA-Eng

Zielbereich Verkehr

Bauliche Auswirkungen

- Umbau Anschlussknoten Enge durch den Bund (ASTRA)
- Platzverhältnisse - Querung der Bahnlinien – Herausforderungen während dem Bau
- Querung Fuss- und Veloverkehr – beim VA-Eng müssen zusätzliche Verkehrssicherheitsmassnahmen für den Fuss- und Veloverkehr realisiert werden
- Neue Verkehrsknoten und Anschlüsse an die Autobahn A5

Wirkungen im Raum

- Staugefahr in der Stadt Solothurn und Biberist, wenn die Autobahn überlastet ist (Ausweichverkehr)
- Mehrverkehr entlang der Solothurnstrasse in Biberist
- Schnellere MIV-Verbindung auf die A1 nach Zürich (Bern) für Teile von Biberist, Lohn und Bucheggberg
- Entlastung Zentrum Gerlafingen von einem Teil des Durchgangsverkehrs
- Entlastung Verkehrsachse Solothurn – Zuchwil von einem Teil des Durchgangsverkehrs
- Veränderung Verkehrsfluss im Zentrum von Biberist, in Zuchwil und Solothurn
- Zusätzliche Verkehrsmassnahmen (Dosierung, öV-Priorisierung) in Biberist und Solothurn notwendig
- Mit Mobi-5-Massnahmen soll der Ausweichverkehr verhindert werden – ist die Wirkung ausreichend?

Zielbereich Landschaft / Umwelt

Bauliche Auswirkungen

- Zerschneidung Landschaftsraum
- Beeinträchtigung (Vernichtung) Landwirtschaftliche Nutzflächen und Fruchtfolgenflächen

Wirkungen im Raum

- Luft- und Lärmemissionen beim VA-Eng und entlang der Solothurnstrasse in Biberist

Zielbereich Siedlung / Gesellschaft

Bauliche Auswirkungen

- Konflikt mit bestehenden Liegenschaften beim Autobahnanschluss VA-Eng (Fliedweg)
- Konflikt Gasthof Enge

Wirkungen im Raum

- Siedlungsentwicklung in Biberist, Zuchwil und Solothurn (Siedlungsdruck)
- Biberist und Solothurn Süd werden attraktiver für verkehrsintensive Gewerbe-/Industriebetriebe
- Das Szenario bringt Mehrverkehr auf die Knoten (z.B. aus Bucheggberg), was wiederum eine zusätzliche Belastung für Biberist wäre

Auswirkungen Szenario 5 M-MobQ / NU-Ger / VA-Eng

Zielbereich Verkehr

Bauliche Auswirkungen

- Neue Verkehrsknoten und Anschlüsse ab der Umfahrung nach Gerlafingen (Konfliktstellen)
- Konflikt mit Schwimmbad Eichholz Gerlafingen und Fuss- und Veloverkehr
- Querungen Fuss- und Veloverkehr
- Umbau Anschlussknoten Enge durch den Bund (ASTRA)
- Platzverhältnisse - Querung der Bahnlinien – Herausforderungen während dem Bau
- Querung Fuss- und Veloverkehr – beim VA-Eng müssen zusätzliche Verkehrssicherheitsmassnahmen für den Fuss- und Veloverkehr realisiert werden
- Neue Verkehrsknoten und Anschlüsse an die Autobahn A5

Wirkungen im Raum

- Mehrverkehr in Biberist ab dem Anschluss NU-Ger bis zum Autobahnanschluss A5, insbesondere auf der Solothurnstrasse
- Mehrverkehr entlang der Derendingen- / Biberist- und Hauptstrasse in Biberist und Derendingen
- Entlastung Zentrum Gerlafingen von einem Teil des Durchgangsverkehrs (Schwerverkehrs)
- Keine bzw. eher negative Veränderung des Modalsplits u.a. vom Bucheggberg
- Konkurrenzierung des ÖV
- Leicht schnellere Verkehrsverbindung Autobahnanschluss A1 Kriegstetten - Biberist für den Durchgangsverkehr
- Neue Strassen ziehen tendenziell zusätzlichen Verkehr an
- Durchgangs-Schwerverkehr wird nur teilweise umgelenkt, Busse weiterhin durch das Zentrum, SV mit Zwischenziel in Gerlafingen fährt weiterhin durch das Zentrum
- Attraktive Achse Autobahn A1 - Biberist – Autobahnanschluss A5 Solothurn Süd – Solothurn (Ausweichverkehr)
- Aufgrund der NU-Ger wird Verkehr verlagert
- Staugefahr in der Stadt Solothurn und Biberist, wenn die Autobahn überlastet ist (Ausweichverkehr)
- Schnellere MIV-Verbindung auf die A1 nach Zürich (Bern) für Teile von Biberist, Lohn und Bucheggberg

- Entlastung Zentrum Gerlafingen von einem Teil des Durchgangsverkehrs
- Entlastung Verkehrsachse Solothurn – Zuchwil von einem Teil des Durchgangsverkehrs
- Veränderung Verkehrsfluss im Zentrum von Biberist, in Zuchwil und Solothurn
- Zusätzliche flankierende Verkehrsmassnahmen (Dosierung, öV-Priorisierung) in Biberist und Solothurn notwendig
- öV- / FVV-Massnahmen sind wichtig
- Übergeordnete Koordination / OPR u.ä. In der Region gut abstimmen

Zielbereich Landschaft / Umwelt

Bauliche Auswirkungen

- Zerschneidung Landschaftsraum
- Vernichtung Landwirtschaftliche Nutzflächen und Fruchtfolgenflächen
- Zerschneidung Naherholungsgebiet / LW-Flächen
- Strassenführung entlang Wald (Kant. Vorranggebiet Natur- und Landschaft)

Wirkungen im Raum

- Luft- und Lärmemissionen auf der NU-Ger, in den Ortszentren sowohl leichte Abnahme (Verkehr bleibt jedoch auf Ortsdurchfahrt) (Gerlafingen), wie auch leichte Zunahme (Biberist, Derendingen, Siedlungsrand Gerlafingen)
- Luft- und Lärmemissionen beim VA-Eng und entlang der Solothurnstrasse in Biberist
- Klima
- In der Summe werden mehr Kilometer zurückgelegt

Zielbereich Siedlung / Gesellschaft

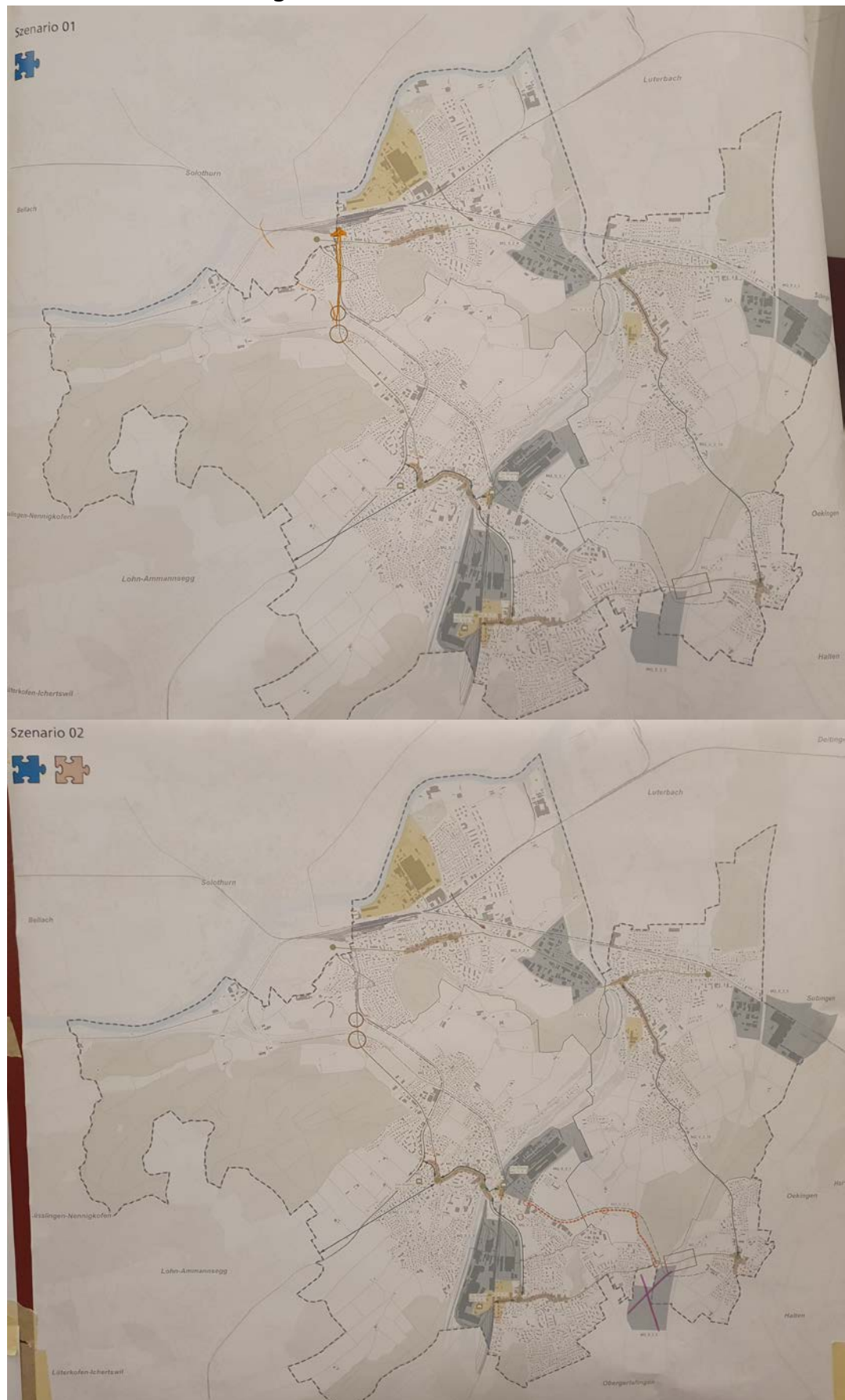
Bauliche Auswirkungen

- Strassenführung entlang Wohnzonen, Gewerbe-/Industriezonen
- Konflikt mit Schwimmbad Eichholz Gerlafingen und Fuss- und Veloverkehr
- Konflikt mit bestehenden Liegenschaften entlang der NU-Ger und beim Anschluss an die Derendingenstrasse
- Konflikt mit bestehenden Liegenschaften beim Autobahnanschluss VA-Eng (Fliederweg)
- Konflikt Gasthof Enge

Wirkungen im Raum

- Einfluss auf das Gewerbe im Zentrum von Gerlafingen
- Siedungsdruck (Entwicklung, Einzonungen) entlang der NU-Ger steigt, Verlagerung weg vom Zentrum Gerlafingen?
- Einfluss auf die Entwicklung des Umstrukturierungsgebiets Papierareal in Biberist
- Einfluss auf die Entwicklungsgebiete Biberena / Bahnhofgebiet BLS Biberist und weitere Entwicklungsgebiete
- Ausbau der NU-Ger kann die Auswirkungen auf dem Verkehr im Wasseraamt (Veränderung des Modalsplits) der M-MobQ neutralisieren oder sogar reduzieren. Neue Strasse verursacht tendenziell mehr Verkehr
- Siedlungsentwicklung in Gerlafingen, Biberist, Derendingen, Zuchwil und Solothurn (Siedungsdruck)
- Biberist, Derendingen, Solothurn Süd und Gerlafingen werden attraktiver für verkehrsintensive Gewerbe-/Industriebetriebe
- Einzelne Bausteine NU-Ger, Blei-Tu, VA-Eng bringen der Gesamtregion keinen Nutzen

Anhang II - Planausschnitte Szenario 1 – 5







Anhang III - Bewertung je Szenario und Gemeinde

Beurteilung Szenario 1 (M-MobQ)

V	Zielbereich Verkehr	Gewichtung [in %]	Link zum Workshop vom 31.08.2022 / Überarbeitet/ergänzt/präzisiert am Workshop 24.10.22	Indikatoren	Beschrieb	Bewertung
V1	Gesamtverkehrssystem nachhaltig weiterentwickeln		attraktive Veloinfrastruktur Zu-/ Wegfahrten Schwerverkehr werden gelenkt, räumlich und zeitlich Gesamtverkehrslast nimmt ab ("Plafond Motorisierter Individualverkehr") Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger	Modal Split Verkehrsmengen (insb. Motorisierter Individualverkehr) Umsteigezeiten Erreichbarkeit Haltestellen / Bahnhöfe Infrastruktur (Nutzen Verkehrsteilnehmende)	Das bestehende Verkehrssystem wird optimiert. Bestehende Infrastrukturen sollen besser, effizienter genutzt werden. Das Verkehrssystem wird punktuell mit neuen Infrastrukturen für den Öffentlichen Verkehr (Busspuren) und für den Fuss- und Veloverkehr ergänzt. Das Verkehrssystem wird durchlässiger (Vernetzung). Die Massnahmen sollen eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens bewirken und der Modalsplit soll sich zu Gunsten des Öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs verschieben.	1
V2	Leistungsfähiges übergeordnetes Strassennetz		Reisezeiten Motorisierter Individualverkehr und Öffentlicher Verkehr vernünftig	Fahrzeit Motorisierter Individualverkehr Fahrzeit Öffentlicher Verkehr Verkehrsfluss Leistungsfähigkeit Knoten Fluchtverkehr	Durch die Optimierungsmassnahmen am bestehenden Strassennetz bleibt das übergeordnete Strassennetz leistungsfähig. Die Massnahmen führen zu einer Plafonierung des Motorisierten Individualverkehrs. Zusammen mit den Optimierungsmassnahmen kann der Verkehr stetiger und sicherer durch die Gemeinden des Mobilitätsquintetts verkehren. Die Fahrzeiten verändern sich gegenüber der heutigen Situation kaum, werden jedoch berechenbarer, da der Verkehr gleichmässig fliesst und keine grösseren Stausituationen entstehen bzw. der Verkehr gezielt zurückgehalten wird.	1
V3	keinen überörtlichen Verkehr anziehen		Vernetzung der Region	Verkehrsmenge Motorisierter Individualverkehr / Schwerverkehr Leistungsfähigkeit Knoten	Die Massnahmen erhöhen die Leistungsfähigkeit nicht und führen zu keiner wesentlichen Reduktion der Fahrzeiten durch die Gemeinden des Mobilitätsquintetts. Daher werden die Fahrwege durch die Gemeinden des Mobilitätsquintetts nicht attraktiver für den Motorisierten Individualverkehr. Mit den geplanten Massnahmen soll sich im ganzen Raum Wasseramt das Mobilitätsverhalten und dadurch der Modalsplit verändern.	2
V4	Verkehrssicherheit erhöhen		Sichere Führung Velo-, und Fussverbindungen	Unfallgeschehen Konfliktstellen Geschwindigkeit / Geschwindigkeitsdifferenz Entflechtung Verkehr	Die Massnahmen des Mobilitätsquintetts sehen vor die Verkehrssicherheit flächendeckend zu verbessern. Dies geschieht durch sichere und wo möglich getrennte Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr. Die bestehende Infrastruktur wird angepasst und die Sicherheit bei gemeinsam genutzten Flächen und bei Querungsstellen durch bauliche und organisatorische Massnahmen erhöht. Das Geschwindigkeitsniveau der einzelnen Verkehrsteilnehmenden soll innerorts einander angeglichen werden, was ebenfalls zu einer Erhöhung der Sicherheit beiträgt.	1

L/U	Zielbereich Landschaft / Umwelt / Klima	Gewichtung [in %]	Link zum Workshop vom 31.08.2022 / Überarbeitet/ergänzt/präzisiert am Workshop 24.10.22	Indikatoren	Beschrieb	Bewertung
L/U1	geringe Auswirkungen durch den Verkehr		Lärm-/ Schadstoffwerte möglichst tief Lärm (Betroffene in der Summe), Luft, Licht	Lärmbelastung Luftbelastung Erschütterungen Störfallpotenzial	Die Umweltbelastungen durch die Massnahmen des Mobilitätsquintetts nehmen nicht zu. Durch die angestrebte Veränderung des Modalsplits sind sie nicht grösser als im Ist-Zustand. Der gezielte Ausbau der Infrastruktur für den Öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr geschieht grösstenteils entlang bestehender Strassen und Bahnlinien. Die Verstetigung des Verkehrs auf den Hauptsachsen und eine allfällige Reduktion der Geschwindigkeit führt zu einer Reduktion der Auswirkungen. Der ESP Bolacker soll zu einer Konzentration verkehrsintensiver Nutzungen direkt an der Autobahn führen.	1
L/U2	Flächenbeanspruchung minimieren		Versiegelung Fruchtfolgeflächen (FFF) Siedlungsdruck Kein zusätzlicher Siedlungsdruck, keine neuen Einzonungen	Flächenverbrauch Fruchtfolgeflächen Landwirtschaftliche Nutzflächen Wald	Kaum neuer Flächenverbrauch. Neue Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr verläuft entlang oder auf bestehenden Strassen und Bahnlinien. In gewissen Abschnitten ist jedoch ein Ausbau von Verkehrswegen und ein geringer Flächenverbrauch zu erwarten. Der angestrebte Entwicklungsschwerpunkt Bolacker führt zu einem zusätzlichen Flächenverbrauch.	-1
L/U3	Beeinträchtigung Lebensraum minimieren		Schutzzone, Grundwasser Grüngürtel, Wildtierkorridor Naherholung Eichholz erhalten Lebensraum	Flächenverbrauch Gewässerraum / Uferschutzzone Naherholungsgebiete Schutzzonen	Kaum Beeinträchtigung des Lebensraums. Neue Verkehrswege für den Öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr grösstenteils entlang oder auf bestehenden Infrastrukturen. Der Entwicklungsschwerpunkt Bolacker tangiert jedoch eine Gewässerschutzzone.	-1
L/U4	Beeinträchtigung Landschaftsqualität minimieren		Landschaftsbild	Visuelle Beeinträchtigung Zerschneidung	Die Massnahmen führen nicht zu einer Zerschneidung des Landschaftsraums und beeinträchtigen die Landschaftsqualität nicht. Die Massnahmen werden grösstenteils innerhalb der bestehenden Infrastruktur umgesetzt und Werten diese auf. Der Entwicklungsschwerpunkt Bolacker soll die Möglichkeiten schaffen andernorts die Landschaftsqualität sogar zu erhöhen.	0
L/U5	Auswirkungen auf das Klima werden reduziert		Gebundene Kohlenstoffe: Thema einbeziehen	Schadstoffausstoss Ressourcenverbrauch	Die angestrebten Massnahmen beinhalten keine grösseren Neubaumassnahmen. Und daher auch keinen Ressourcenverbrauch. Die Veränderung des Mobilitätsverhaltens und des Modal Splits hat einen positiven Einfluss auf das Klima. Der Schadstoffausstoss bleibt gleich oder wird reduziert. Die baulichen Massnahmen sind ressourcenschonend umzusetzen.	1

S/G	Zielbereich Siedlung / Gesellschaft	Gewichtung [in %]	Link zum Workshop vom 31.08.2022 / Überarbeitet/ergänzt/präzisiert am Workshop 24.10.22	Indikatoren	Beschrieb	Bewertung
S/G1	Entlastung der Dorfzentren vom Verkehr		Weniger Lastwagen, kein Logistiker (-> Verkehrssicherheit, Wahrnehmung des Schwerverkehrs; Fokus: Siedlung) Begegnungsraum	Verkehrsmenge motorisierter Individualverkehr und Schwerverkehr	Die Verkehrsmenge in den Dorfzentren nimmt nicht weiter zu und bleibt gleich. Je nach Veränderung des Modalsplits könnte der Verkehr leicht zurückgehen. Der Schwerverkehr soll durch die Massnahmen im Mobilitätsquintett nicht weiter zunehmen und nicht zusätzlich durch die Ortschaften fahren. Die Entwicklung des Schwerverkehrs ist abhängig von der Entwicklung in den Entwicklungsschwerpunkten und bei den bestehenden Industrie- und Gewerbebetrieben.	0
S/G2	Siedlungsqualität erhalten / fördern		Ortsdurchfahrt mit Tempo 30 Qualitätsvolle Innenentwicklung Trennwirkung keine negativen Auswirkungen auf angrenzende Quartiere Vision der zukünftigen Hauptstrassen inkl. Visualisierung	Aufenthaltsqualität Sicherheitsempfinden	Durch die Massnahmen in den Ortszentren wird der Verkehr verträglicher gestaltet, die Aufenthaltsqualität und das Sicherheitsempfinden erhöht. Die Trennwirkung der Strasse wird reduziert. Durch flankierende Massnahmen wird auch der Fluchtverkehr und somit negative Auswirkungen in den Quartieren verhindert. Die Sanierungsmassnahmen in den Ortszentren bieten den Gemeinden Chancen zur Erhöhung der Siedlungsqualität.	1
S/G3	Erschliessungsqualität sichern / verbessern		Erschliessungsgunst (-> Unterscheidung von Nutzen und Verkehrsträger / Veränderung der Erreichbarkeit je nach Massnahmen)	Erreichbarkeit (kurze Wege) Angebot (Verkehrsmittel) Fahrzeit Fahrdistanz	Die Massnahmen verbessern die Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln flächendeckend. Die Fahrzeiten für den Motorisierten Individualverkehr werden nicht länger und die Wegbeziehungen bleiben grundsätzlich unverändert.	1
S/G4	Entwicklungsmöglichkeiten offenhalten / verbessern		Erschliessung der Entwicklungsgebiete funktioniert gemäss Nutzungsprofil (Papieri, Stahl, Biberist und Utzenstorf, Derendingen Ost) Gewerbe pro / kontra (je nach Massnahme gibt es für das Gewerbe Vor- oder eben auch Nachteile; veränderte Standortgunst) Veränderung Nutzungsmass und Nutzungsart (Frage der Veränderung der Standortgunst durch eine Massnahme) Entwicklungen an gut erschlossenen Lagen (öV); kurze Wege keine Abwanderung von Steuersubstrat Bessere Nutzung von Brachflächen / unternutzten Flächen hohe Wertschöpfung mit möglichst wenig Schwerverkehr: Individualverkehr massiv verteuern	Rahmenbedingungen Erreichbarkeit Koordination (regionale Ortsplanung)	Die Erreichbarkeit der Entwicklungsschwerpunkte mit den verschiedenen Verkehrsmitteln wird gemäss den Nutzungsprofilen sichergestellt. Für verkehrsintensive Nutzungen wird ein neuer, günstig gelegener Entwicklungsschwerpunkt geschaffen. Bestehende Gewerbebetriebe in den Ortszentren profitieren grösstenteils eher von den Massnahmen, da die Erreichbarkeit mit den verschiedenen Verkehrsmitteln oft verbessert bzw. vereinfacht wird.	1

Legende:

positive Auswirkungen / Veränderungen (+2)

eher positive Auswirkungen / Veränderungen (+1)

neutral / keine Veränderung (+/- 0)

eher negative Auswirkungen / Veränderungen (-1)

negative Auswirkungen / Veränderungen (-2)

Szenario 1

V1		1			
Gerlafingen		1			
Biberist		1			
Derendingen		1			
Kriegstetten		1			
Zuchwil		1			

L/U1		1			
Gerlafingen		1			
Biberist		1			
Derendingen		1			
Kriegstetten		1			
Zuchwil		1			

S/G1			0		
Gerlafingen			0		
Biberist			0		
Derendingen			0		
Kriegstetten			0		
Zuchwil		1			

V2		1			
Gerlafingen		1			
Biberist		1			
Derendingen		1			
Kriegstetten		1			
Zuchwil		1			

L/U2				-1	
Gerlafingen				-1	
Biberist				-1	
Derendingen				-1	
Kriegstetten			0		
Zuchwil				-1	

S/G2		1			
Gerlafingen		1			
Biberist		1			
Derendingen		1			
Kriegstetten		1			
Zuchwil		1			

V3	2				
Gerlafingen	2				
Biberist	2				
Derendingen	2				
Kriegstetten	2				
Zuchwil		1			

L/U3				-1	
Gerlafingen					-2
Biberist				-1	
Derendingen				-1	
Kriegstetten			0		
Zuchwil				-1	

S/G3		1			
Gerlafingen		1			
Biberist		1			
Derendingen		1			
Kriegstetten			0		
Zuchwil		1			

V4		1			
Gerlafingen		1			
Biberist		1			
Derendingen		1			
Kriegstetten		1			
Zuchwil		1			

L/U4			0		
Gerlafingen			0		
Biberist			0		
Derendingen			0		
Kriegstetten			0		
Zuchwil			0		

S/G4		1			
Gerlafingen	2				
Biberist		1			
Derendingen		1			
Kriegstetten			0		
Zuchwil		1			

L/U5		1			
Gerlafingen			0		
Biberist		1			
Derendingen		1			
Kriegstetten		1			
Zuchwil			0		

Beurteilung Szenario 2 (M-MobQ + NU-Ger)

V	Zielbereich Verkehr	Gewichtung [in %]	Link zum Workshop vom 31.08.2022 / Überarbeitet/ergänzt/präzisiert am Workshop 24.10.22	Indikatoren	Beschrieb	Bewertung
V1	Gesamtverkehrssystem nachhaltig weiterentwickeln		attraktive Veloinfrastruktur Zu-/ Wegfahrten Schwerverkehr werden gelenkt, räumlich und zeitlich Gesamtverkehrslast nimmt ab ("Plafond Motorisierter Individualverkehr") Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger	Modal Split Verkehrsmengen (insb. Motorisierter Individualverkehr) Umsteigezeiten Erreichbarkeit Haltestellen / Bahnhöfe Infrastruktur (Nutzen Verkehrsteilnehmende)	Die Massnahmen aus dem Mobiquintett optimieren das bestehende Verkehrssystem. Bestehende Infrastrukturen sollen besser, effizienter genutzt werden. Das Verkehrssystem wird punktuell mit neuen Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr (Busspuren) und für den Fuss- und Veloverkehr ergänzt. Das Verkehrssystem wird durchlässiger (Vernetzung). Durch die Nordumfahrung wird eine neue Verkehrsinfrastruktur erstellt, welche die Ortsdurchfahrt Gerlafingen teilweise vom Durchgangsverkehr (A1 - Biberist) entlasten kann. Die umliegenden Gemeinden profitieren nicht von dieser Umfahrung. Es ist sogar zu erwarten, dass der Verkehr in Biberist und Derendingen leicht zunimmt. Die Nordumfahrung untergräbt einen teil der Massnahmen des Mobilitätsquintetts. Einerseits sind einige Massnahmen zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs hinfällig (z.B. Busspuren, Busbevorzugung), anderseits werden die Ziele zur Veränderung des Modal Splits schwieriger erreicht. Der Nutzen der Massnahme Nordumfahrung für das Gesamtverkehrssystem lässt sich nicht erkennen.	-1
V2	Leistungsfähiges übergeordnetes Strassennetz		Reisezeiten Motorisierter Individualverkehr und Öffentlicher Verkehr vernünftig	Fahrzeit Motorisierter Individualverkehr Fahrzeit Öffentlicher Verkehr Verkehrsfluss Leistungsfähigkeit Knoten Fluchtverkehr	Die Nordumfahrung erhöht die Leistungsfähigkeit des übergeordneten Strassennetzes lokal. Die Fahrzeiten für den motorisierten Durchgangsverkehr (A1 - Biberist) werden leicht besser. Insgesamt ändert die Nordumfahrung aber wenig an der Leistungsfähigkeit des übergeordneten Strassennetzes. In Derendingen und Biberist erhöht sich der Druck auf das bestehende Strassennetz da der Verkehr eher zunehmen wird. Die Massnahmen des Mobilitätsquintett in diesen Gemeinden werden geschwächt. Es entstehen neue Knoten (Konfliktstellen) welche genügend leistungsfähig sein müssen. Es wird lokal im Bereich Gerlafingen, Derendingen, Biberist, Kriegstetten zu Verkehrsverlagerungen kommen.	1
V3	keinen überörtlichen Verkehr anziehen		Vernetzung der Region	Verkehrsmenge Motorisierter Individualverkehr / Schwerverkehr Leistungsfähigkeit Knoten	Die Nordumfahrung untergräbt die Massnahmen des Mobilitätsquintetts und führt zu eher mehr motorisiertem Individualverkehr von/nach Biberist. Der öffentliche Verkehr wird zusätzlich durch den motorisierten Individualverkehr konkurriert und es ist zu erwarten, dass die Verkehrsmenge zunimmt.	-1
V4	Verkehrssicherheit erhöhen		Sichere Führung Velo-, und Fussverbindungen	Unfallgeschehen Konfliktstellen Geschwindigkeit / Geschwindigkeitsdifferenz Entflechtung Verkehr	In den Zentren können die Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des Mobilitätsquintetts trotz der Nordumfahrung umgesetzt werden. In Gerlafingen nimmt die Verkehrsmenge leicht ab, was sich dort positiv auswirkt. In Derendingen und Biberist ist mit einer leichten Verkehrszunahme zu rechnen. Die Nordumfahrung schafft neue Konflikt- und Querungsstellen mit dem Fuss- und Veloverkehr.	-1

L/U	Zielbereich Landschaft / Umwelt / Klima	Gewichtung [in %]	Link zum Workshop vom 31.08.2022 / Überarbeitet/ergänzt/präzisiert am Workshop 24.10.22	Indikatoren	Beschrieb	Bewertung
L/U1	geringe Auswirkungen durch den Verkehr		Lärm-/ Schadstoffwerte möglichst tief Lärm (Betroffene in der Summe), Luft, Licht	Lärmbelastung Luftbelastung Erschütterungen Störfallpotenzial	Die Nordumfahrung reduziert die Umweltbelastungen im Zentrum von Gerlafingen minimal. Jedoch belasten die Fahrzeuge auf der Umfahrung immer noch die Umwelt und beeinträchtigen nun Gebiete, welche bis jetzt keine oder wenig Beeinträchtigungen durch Strassen erfuhren. Insgesamt nehmen die Auswirkungen zu.	-2
L/U2	Flächenbeanspruchung minimieren		Versiegelung Fruchtfolgeflächen (FFF) Siedlungsdruck Kein zusätzlicher Siedlungsdruck, keine neuen Einzonungen	Flächenverbrauch Fruchtfolgeflächen Landwirtschaftliche Nutzflächen Wald	Die Umfahrung verbraucht grosse Flächen Landwirtschaftsland (auch Fruchtfolgeflächen).	-2
L/U3	Beeinträchtigung Lebensraum minimieren		Schutzzone, Grundwasser Grüngürtel, Wildtierkorridor Naherholung Eichholz erhalten Lebensraum	Flächenverbrauch Gewässerraum / Uferschutzzone Naherholungsgebiete Schutzzone	Grosse Beeinträchtigung des Lebensraums. Es wird Wald, Landwirtschaftsland und ein Naherholungsgebiet tangiert. Die Nordumfahrung schafft einen neuen, zusätzlichen Verkehrsweg. Die neuen Verkehrswege für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr liegen grösstenteils entlang oder auf bestehenden Infrastrukturen. Der Entwicklungsschwerpunkt Bolacker tangiert eine Gewässerschutzzone ist jedoch durch die Nordumfahrung grundsätzlich in Frage gestellt.	-2
L/U4	Beeinträchtigung Landschaftsqualität minimieren		Landschaftsbild	Visuelle Beeinträchtigung Zerschneidung	Die visuelle Beeinträchtigung durch die Umfahrungsstrasse ist gross und die Zerschneidung der Landschaft ebenso.	-2
L/U5	Auswirkungen auf das Klima werden reduziert		Gebundene Kohlenstoffe: Thema einbeziehen	Schadstoffausstoss Ressourcenverbrauch	Der Ressourcenverbrauch durch die Umfahrung ist hoch. Die formulierten Ziele des Mobilitätsquintett (Veränderung Modal Split) werden untergraben und es ist nicht mit einer Reduktion des Schadstoffausstosses zu rechnen. Die Menge des motorisierten Individualverkehrs wird mit der Umfahrung insgesamt zunehmen.	-2

S/G	Zielbereich Siedlung / Gesellschaft	Gewichtung [in %]	Link zum Workshop vom 31.08.2022 / Überarbeitet/ergänzt/präzisiert am Workshop 24.10.22	Indikatoren	Beschrieb	Bewertung
S/G1	Entlastung der Dorfzentren vom Verkehr		Weniger Lastwagen, kein Logistiker (-> Verkehrssicherheit, Wahrnehmung des Schwerverkehrs; Fokus: Siedlung) Begegnungsraum	Verkehrsmenge motorisierter Individualverkehr und Schwerverkehr	Gerlafingen wird durch die Umfahrung von einem geringen Teil des Durchgangsverkehrs (A1 - Biberist) entlastet. Die Belastung der Ortszentren Derendingen und Biberist wird sich durch die Umfahrung leicht erhöhen.	0
S/G2	Siedlungsqualität erhalten / fördern		Ortsdurchfahrt mit Tempo 30 Qualitätsvolle Innenentwicklung Trennwirkung keine negativen Auswirkungen auf angrenzende Quartiere Vision der zukünftigen Hauptstrassen inkl. Visualisierung	Aufenthaltsqualität Sicherheitsempfinden	Durch die Massnahmen in den Ortszentren wird der Verkehr verträglicher gestaltet, die Aufenthaltsqualität und das Sicherheitsempfinden erhöht. Die Trennwirkung der Strasse wird in den Zentren reduziert. Jedoch erhöht sich die Trennwirkung entlang der Umfahrung bei den angrenzenden Quartieren und bei der Badi Eichholz. Durch flankierende Massnahmen wird auch der Fluchtverkehr und somit negative Auswirkungen in den Quartieren verhindert. Die Sanierungsmassnahmen in den Ortszentren bieten den Gemeinden Chancen zur Erhöhung der Siedlungsqualität.	0
S/G3	Erschliessungsqualität sichern / verbessern		Erschliessungsgunst (-> Unterscheidung von Nutzen und Verkehrsträger / Veränderung der Erreichbarkeit je nach Massnahmen)	Erreichbarkeit (kurze Wege) Angebot (Verkehrsmittel) Fahrzeit Fahrdistanz	Die Massnahmen verbessern die Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln flächendeckend. Die Fahrzeiten für den motorisierten Individualverkehr werden nicht länger und die Wegbeziehungen bleiben grundsätzlich unverändert. Der Entwicklungsschwerpunkt Papieri Areal ist durch die Nordumfahrung besser für den motorisierten Individualverkehr (und den Schwerverkehr) erschlossen. Die angestrebte Nutzung auf diesem Areal wird sich dadurch verändern und das Papieri Areal wird auch für verkehrsintensive Nutzungen attraktiv. Der Entwicklungsschwerpunkt Bolacker ist mit dieser Veränderung nicht mehr anzustreben.	1
S/G4	Entwicklungsmöglichkeiten offenhalten / verbessern		Erschliessung der Entwicklungsgebiete funktioniert gemäss Nutzungsprofil (Papieri, Stahl, Biberist und Utzenstorf, Derendingen Ost) Gewerbe pro / kontra (je nach Massnahme gibt es für das Gewerbe Vor- oder eben auch Nachteile; veränderte Standortgunst) Veränderung Nutzungsmass und Nutzungsart (Frage der Veränderung der Standortgunst durch eine Massnahme) Entwicklungen an gut erschlossenen Lagen (öffentlicher Verkehr); kurze Wege keine Abwanderung von Steuersubstrat Bessere Nutzung von Brachflächen / unternutzten Flächen hohe Wertschöpfung mit möglichst wenig Schwerverkehr: Individualverkehr massiv verteuern	Rahmenbedingungen Erreichbarkeit Koordination (regionale Ortsplanung)	Die Erreichbarkeit der Entwicklungsschwerpunkte mit den verschiedenen Verkehrsmitteln wird gemäss den Nutzungsprofilen sichergestellt. Für verkehrsintensive Nutzungen ist durch die Umfahrung das Papieri Areal attraktiv und auf den Entwicklungsschwerpunkt Bolacker kann verzichtet werden. Bestehende Gewerbebetriebe in den Ortszentren profitieren grösstenteils eher von den Massnahmen, da die Erreichbarkeit mit den verschiedenen Verkehrsmitteln oft verbessert bzw. vereinfacht wird.	1

Legende:

positive Auswirkungen / Veränderungen (+2)

eher positive Auswirkungen / Veränderungen (+1)

neutral / keine Veränderung (+/- 0)

eher negative Auswirkungen / Veränderungen (-1)

negative Auswirkungen / Veränderungen (-2)

Szenario 2

V1				-1	
Gerlafingen			0		
Biberist				-1	
Derendingen				-1	
Kriegstetten			0		
Zuchwil			0		

L/U1					-2
Gerlafingen					-2
Biberist					-2
Derendingen					-2
Kriegstetten			0		
Zuchwil		1			

S/G1			0		
Gerlafingen		1			
Biberist				-1	
Derendingen				-1	
Kriegstetten			0		
Zuchwil		1			

V2			0		
Gerlafingen		1			
Biberist				-1	
Derendingen				-1	
Kriegstetten		1			
Zuchwil		1			

L/U2					-2
Gerlafingen					-2
Biberist					-2
Derendingen					-2
Kriegstetten			0		
Zuchwil				-1	

S/G2			0		
Gerlafingen			0		
Biberist			0		
Derendingen			0		
Kriegstetten		1			
Zuchwil		1			

V3				-1	
Gerlafingen					-2
Biberist					-2
Derendingen				-1	
Kriegstetten				-1	
Zuchwil		1			

L/U3					-2
Gerlafingen					-2
Biberist					-2
Derendingen					-2
Kriegstetten			0		
Zuchwil				-1	

S/G3		1			
Gerlafingen		1			
Biberist		1			
Derendingen		1			
Kriegstetten			0		
Zuchwil		1			

V4				-1	
Gerlafingen				-1	
Biberist				-1	
Derendingen			0		
Kriegstetten				-1	
Zuchwil		1			

L/U4					-2
Gerlafingen					-2
Biberist					-2
Derendingen					-2
Kriegstetten			0		
Zuchwil			0		

S/G4		1			
Gerlafingen		1			
Biberist		1			
Derendingen		1			
Kriegstetten			0		
Zuchwil		1			

L/U5					-2
Gerlafingen					-2
Biberist					-2
Derendingen					-2
Kriegstetten			0		
Zuchwil			0		

Beurteilung Szenario 3 (M-MobQ + NU-Ger + Blei-Tu)

V	Zielbereich Verkehr	Gewichtung [in %]	Link zum Workshop vom 31.08.2022 / Überarbeitet/ergänzt/präzisiert am Workshop 24.10.22	Indikatoren	Beschrieb	Bewertung
V1	Gesamtverkehrssystem nachhaltig weiterentwickeln		attraktive Veloinfrastruktur Zu-/ Wegfahrten Schwerverkehr werden gelenkt, räumlich und zeitlich Gesamtverkehrslast nimmt ab ("Plafond Motorisierter Individualverkehr") Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger	Modal Split Verkehrsmengen (insb. Motorisierter Individualverkehr) Umsteigezeiten Erreichbarkeit Haltestellen / Bahnhöfe Infrastruktur (Nutzen Verkehrsteilnehmende)	Die Massnahmen aus dem Mobiquintett optimieren das bestehende Verkehrssystem. Bestehende Infrastrukturen sollen besser, effizienter genutzt werden. Das Verkehrssystem wird punktuell mit neuen Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr (Busspuren) und für den Fuss- und Veloverkehr ergänzt. Das Verkehrssystem wird durchlässiger (Vernetzung). Durch die Nordumfahrung wird eine neue Verkehrsinfrastruktur erstellt, welche die Ortsdurchfahrt Gerlafingen teilweise vom Durchgangsverkehr (A1 - Biberist) entlasten kann. Ergänzt durch den Tunnel Bleichenberg wird parallel zur A1 eine zusätzliche Verbindung für den MIV geschaffen, welche die Autobahn entlastet (Verkehrsverlagerung). Diese neue Achse kann einen Teil des Verkehrs aus Gerlafingen, Biberist und Derendingen direkter zu den Autobahnanschlüssen führen. Es ist aber generell damit zu rechnen, dass die Gesamtverkehrsmenge zunimmt und die Zentren der drei genannten Gemeinden nicht entlastet werden. In Zuchwil (Luzernstrasse) ist mit einer Verkehrszunahme zu rechnen. Auch auf der Derendingenstrasse wird der Verkehr zunehmen. Die Nordumfahrung und der Tunnel untergraben einen Teil der Massnahmen des Mobilitätsquintetts. Einerseits sind einige Massnahmen zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs hinfällig (z.B. Busspuren, Busbevorzugung), anderseits werden die Ziele zur Veränderung des Modal Splits schwieriger erreicht. Der Nutzen der	-2
V2	Leistungsfähiges übergeordnetes Strassennetz		Reisezeiten Motorisierter Individualverkehr und Öffentlicher Verkehr vernünftig	Fahrzeit Motorisierter Individualverkehr Fahrzeit Öffentlicher Verkehr Verkehrsfluss Leistungsfähigkeit Knoten Fluchtverkehr	Die Nordumfahrung und der Tunnel erhöhen die Leistungsfähigkeit des übergeordneten kantonalen Strassennetzes und führen damit zu einer unerwünschten Verlagerung des Verkehrs weg von der Autobahn A1 auf das kantonale Strassennetz. Die Fahrzeiten für den motorisierten Durchgangsverkehr (A1 - Biberist) werden leicht besser. Die nördlichen Gebiete von Derendingen und Biberist sind besser an das Nationalstrassennetz angeschlossen. In Derendingen, Zuchwil und Biberist erhöht sich der Druck auf das bestehende Strassennetz da der Verkehr eher zunehmen wird. Die Massnahmen des Mobilitätsquintett in diesen Gemeinden werden geschwächt. Es entstehen neue Knoten (Konfliktstellen) welche genügend leistungsfähig sein müssen. Es wird in allen Gemeinden des Mobiquintetts zu Verkehrsverlagerungen kommen.	0
V3	keinen überörtlichen Verkehr anziehen		Vernetzung der Region	Verkehrsmenge Motorisierter Individualverkehr / Schwerverkehr Leistungsfähigkeit Knoten	Die beiden Massnahmen Nordumfahrung und Tunnel untergraben die Massnahmen des Mobilitätsquintetts und führen zu eher mehr motorisiertem Individualverkehr im gesamten Betrachtungsperimeter. Zudem wird das Nationalstrassennetz entlastet. Der öffentliche Verkehr wird zusätzlich durch den motorisierten Individualverkehr konkurriert und es ist zu erwarten, dass die Verkehrsmenge zunimmt.	-2
V4	Verkehrssicherheit erhöhen		Sichere Führung Velo-, und Fussverbindungen	Unfallgeschehen Konfliktstellen Geschwindigkeit / Geschwindigkeitsdifferenz Entflechtung Verkehr	In den Zentren können die Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des Mobilitätsquintetts trotz der Nordumfahrung und des Tunnels umgesetzt werden. In Gerlafingen (Ortsdurchfahrt) nimmt die Verkehrsmenge leicht ab, was sich dort positiv auswirkt. In Zuchwil nimmt der Verkehr zu. Ebenso auf der Derendingenstrasse in Biberist. In den Zentren von Derendingen und Biberist wird sich der Verkehr kaum verändern oder eher zunehmen. Die Nordumfahrung und der Tunnel schaffen neue Konflikt- und Querungsstellen mit dem Fuss- und Veloverkehr.	-1

L/U	Zielbereich Landschaft / Umwelt / Klima	Gewichtung [in %]	Link zum Workshop vom 31.08.2022 / Überarbeitet/ergänzt/präzisiert am Workshop 24.10.22	Indikatoren	Beschrieb	Bewertung
L/U1	geringe Auswirkungen durch den Verkehr		Lärm-/ Schadstoffwerte möglichst tief Lärm (Betroffene in der Summe), Luft, Licht	Lärmbelastung Luftbelastung Erschütterungen Störfallpotenzial	Die Nordumfahrung reduziert die Umweltbelastungen im Zentrum von Gerlafingen und in Teilen von Derendingen und Biberist minimal. Jedoch belasten die Fahrzeuge auf der Umfahrung und bei den Tunnelzufahrten immer noch die Umwelt und beeinträchtigen nun Gebiete, welche bis jetzt keine oder wenig Beeinträchtigungen durch Strassen erfuhren. Insgesamt nehmen die Auswirkungen zu.	-2
L/U2	Flächenbeanspruchung minimieren		Versiegelung Fruchtfolgeflächen (FFF) Siedlungsdruck Kein zusätzlicher Siedlungsdruck, keine neuen Einzonungen	Flächenverbrauch Fruchtfolgeflächen Landwirtschaftliche Nutzflächen Wald	Die Umfahrung und der Tunnel verbraucht grosse Flächen Landwirtschaftsland (auch Fruchtfolgeflächen).	-2
L/U3	Beeinträchtigung Lebensraum minimieren		Schutzzone, Grundwasser Grüngürtel, Wildtierkorridor Naherholung Eichholz erhalten Lebensraum	Flächenverbrauch Gewässerraum / Uferschutzzone Naherholungsgebiete Schutzzonen	Grosse Beeinträchtigung des Lebensraums. Es wird Wald, Gewässerraum, Landwirtschaftsland und ein Naherholungsgebiet tangiert. Die Nordumfahrung schafft einen neuen, zusätzlichen Verkehrsweg. Die neuen Verkehrswege für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr liegen grösstenteils entlang oder auf bestehenden Infrastrukturen. Der Entwicklungsschwerpunkt Bolacker tangiert eine Gewässerschutzzone ist jedoch durch die Nordumfahrung grundsätzlich in Frage gestellt.	-2
L/U4	Beeinträchtigung Landschaftsqualität minimieren		Landschaftsbild	Visuelle Beeinträchtigung Zerschneidung	Die visuelle Beeinträchtigung durch die Umfahrungsstrasse und den Tunnel (Portalbereiche und Tunnelbelüftung) ist gross und die Zerschneidung der Landschaft ebenso.	-2
L/U5	Auswirkungen auf das Klima werden reduziert		Gebundene Kohlenstoffe: Thema einbeziehen	Schadstoffausstoss Ressourcenverbrauch	Der Ressourcenverbrauch durch die Umfahrung und den Tunnel ist hoch. Die formulierten Ziele des Mobilitätsquintett (Veränderung Modal Split) werden untergraben und es ist nicht mit einer Reduktion des Schadstoffausstosses zu rechnen. Die Verkehrsmenge des motorisierten Individualverkehrs wird mit der Umfahrung und dem Tunnel insgesamt zunehmen.	-2

S/G	Zielbereich Siedlung / Gesellschaft	Gewichtung [in %]	Link zum Workshop vom 31.08.2022 / Überarbeitet/ergänzt/präzisiert am Workshop 24.10.22	Indikatoren	Beschrieb	Bewertung
S/G1	Entlastung der Dorfzentren vom Verkehr		Weniger Lastwagen, kein Logistiker (-> Verkehrssicherheit, Wahrnehmung des Schwerverkehrs; Fokus: Siedlung) Begegnungsraum	Verkehrsmenge motorisierter Individualverkehr und Schwerverkehr	Gerlafingen wird durch die Umfahrung von einem geringen Teil des Durchgangsverkehrs (A1 - Biberist) entlastet. Die Belastung der Ortszentren Derendingen und Biberist wird sich durch die Umfahrung eher leicht erhöhen. In Zuchwil auf der Luzernstrasse und auf der Derendingenstrasse in Biberist wird der Verkehr zunehmen.	-1
S/G2	Siedlungsqualität erhalten / fördern		Ortsdurchfahrt mit Tempo 30 Qualitätsvolle Innenentwicklung Trennwirkung keine negativen Auswirkungen auf angrenzende Quartiere Vision der zukünftigen Hauptstrassen inkl. Visualisierung	Aufenthaltsqualität Sicherheitsempfinden	Durch die Massnahmen in den Ortszentren wird der Verkehr verträglicher gestaltet, die Aufenthaltsqualität und das Sicherheitsempfinden erhöht. Die Trennwirkung der Strasse wird in den Zentren reduziert. Jedoch erhöht sich die Trennwirkung entlang der Umfahrung bei den angrenzenden Quartieren und bei der Badi Eichholz. Durch die deutliche Verkehrszunahme auf der Derendingenstrasse erhöht sich auch hier die Trennwirkung. Ebenso in Zuchwil auf den betroffenen Strassen im Bereich des Tunnelportals. Durch flankierende Massnahmen wird auch der Fluchtverkehr und somit negative Auswirkungen in den Quartieren verhindert. Die Sanierungsmassnahmen in den Ortszentren bieten den Gemeinden Chancen zur Erhöhung der Siedlungsqualität.	0
S/G3	Erschliessungsqualität sichern / verbessern		Erschliessungsgunst (-> Unterscheidung von Nutzen und Verkehrsträger / Veränderung der Erreichbarkeit je nach Massnahmen)	Erreichbarkeit (kurze Wege) Angebot (Verkehrsmittel) Fahrzeit Fahrdistanz	Die Massnahmen verbessern die Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln flächendeckend. Die Fahrzeiten für den motorisierten Individualverkehr werden nicht länger und die Wegbeziehungen bleiben grundsätzlich unverändert. Der Entwicklungsschwerpunkt Papieri Areal ist durch die Nordumfahrung und den Tunnel besser für den motorisierten Individualverkehr (und den Schwerverkehr) erschlossen. Die angestrebte Nutzung auf diesem Areal wird sich dadurch verändern und das Papieri Areal wird auch für verkehrsintensive Nutzungen attraktiv. Der Entwicklungsschwerpunkt Bolacker ist mit dieser Veränderung nicht mehr anzustreben.	1
S/G4	Entwicklungsmöglichkeiten offenhalten / verbessern		Erschliessung der Entwicklungsgebiete funktioniert gemäss Nutzungsprofil (Papieri, Stahl, Biberist und Utzenstorf, Derendingen Ost) Gewerbe pro / kontra (je nach Massnahme gibt es für das Gewerbe Vor- oder eben auch Nachteile; veränderte Standortgunst) Veränderung Nutzungsmass und Nutzungsart (Frage der Veränderung der Standortgunst durch eine Massnahme) Entwicklungen an gut erschlossenen Lagen (öffentlicher Verkehr); kurze Wege keine Abwanderung von Steuersubstrat Bessere Nutzung von Brachflächen / unternutzten Flächen hohe Wertschöpfung mit möglichst wenig Schwerverkehr: Individualverkehr massiv verteuern	Rahmenbedingungen Erreichbarkeit Koordination (regionale Ortsplanung)	Die Erreichbarkeit der Entwicklungsschwerpunkte mit den verschiedenen Verkehrsmitteln wird gemäss den Nutzungsprofilen sichergestellt. Für verkehrsintensive Nutzungen ist durch die Umfahrung das Papieri Areal attraktiv und auf den Entwicklungsschwerpunkt Bolacker kann verzichtet werden. Bestehende Gewerbebetriebe in den Ortszentren profitieren grösstenteils eher von den Massnahmen, da die Erreichbarkeit mit den verschiedenen Verkehrsmitteln oft verbessert bzw. vereinfacht wird.	1

Legende:

	positive Auswirkungen / Veränderungen (+2)
	eher positive Auswirkungen / Veränderungen (+1)
	neutral / keine Veränderung (+/- 0)
	eher negative Auswirkungen / Veränderungen (-1)
	negative Auswirkungen / Veränderungen (-2)

Szenario 3

V1					-2
Gerlafingen				-1	
Biberist				-1	
Derendingen				-1	
Kriegstetten			0		
Zuchwil					-2

L/U1					-2
Gerlafingen					-2
Biberist					-2
Derendingen					-2
Kriegstetten			0		
Zuchwil					-2

S/G1				-1	
Gerlafingen		1			
Biberist				-1	
Derendingen				-1	
Kriegstetten			0		
Zuchwil				-1	

V2				-1	
Gerlafingen		1			
Biberist				-1	
Derendingen				-1	
Kriegstetten		1			
Zuchwil					-2

L/U2					-2
Gerlafingen					-2
Biberist					-2
Derendingen					-2
Kriegstetten			0		
Zuchwil					-2

S/G2			0		
Gerlafingen			0		
Biberist				-1	
Derendingen			0		
Kriegstetten		1			
Zuchwil				-1	

V3					-2
Gerlafingen					-2
Biberist					-2
Derendingen				-1	
Kriegstetten				-1	
Zuchwil					-2

L/U3					-2
Gerlafingen					-2
Biberist					-2
Derendingen					-2
Kriegstetten			0		
Zuchwil					-2

S/G3		1			
Gerlafingen		1			
Biberist		1			
Derendingen		1			
Kriegstetten			0		
Zuchwil		1			

V4				-1	
Gerlafingen				-1	
Biberist				-1	
Derendingen			0		
Kriegstetten				-1	
Zuchwil				-1	

L/U4					-2
Gerlafingen					-2
Biberist					-2
Derendingen					-2
Kriegstetten			0		
Zuchwil					-2

S/G4		1			
Gerlafingen		1			
Biberist		1			
Derendingen		1			
Kriegstetten			0		
Zuchwil		1			

L/U5					-2
Gerlafingen					-2
Biberist					-2
Derendingen					-2
Kriegstetten			0		
Zuchwil					-2

Beurteilung Szenario 4 (M-MobQ + VA-Eng)

V	Zielbereich Verkehr	Gewichtung [in %]	Link zum Workshop vom 31.08.2022 / Überarbeitet/ergänzt/präzisiert am Workshop 24.10.22	Indikatoren	Beschrieb	Bewertung
V1	Gesamtverkehrssystem nachhaltig weiterentwickeln		attraktive Veloinfrastruktur Zu-/ Wegfahrten Schwerverkehr werden gelenkt, räumlich und zeitlich Gesamtverkehrslast nimmt ab ("Plafond Motorisierter Individualverkehr") Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger	Modal Split Verkehrsmengen (insb. Motorisierter Individualverkehr) Umsteigezeiten Erreichbarkeit Haltestellen / Bahnhöfe Infrastruktur (Nutzen Verkehrsteilnehmende)	Die Massnahmen aus dem Mobiquintett optimieren das bestehende Verkehrssystem. Bestehende Infrastrukturen sollen besser, effizienter genutzt werden. Das Verkehrssystem wird punktuell mit neuen Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr (Busspuren) und für den Fuss- und Veloverkehr ergänzt. Das Verkehrssystem wird durchlässiger (Vernetzung). Der Ausbau des Anschlusses Solothurn Süd zu einem Vollanschluss schliesst vor allem Biberist (Nord), Solothurn (Süd), Lohn-Ammannsegg und die Region Bucheggberg besser an die Autobahn A1 an. Dadurch wird Zuchwil und Gerlafingen vom Durchgangsverkehr entlastet. Das Zentrum von Biberist wird zusätzlich belastet. Der motorisierte Individualverkehr dürfte insgesamt zunehmen. Ein Vollanschluss Solothurn Süd untergräbt teilweise die Ziele des Mobilitätsquintetts. Einerseits sind einige Massnahmen zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs hinfällig (z.B. Busspuren, Busbevorzugung), anderseits werden die Ziele zur Veränderung des Modal Splits schwieriger erreicht. Der Nutzen der Massnahme Vollanschluss dient nur dem motorisierten Individualverkehr.	-2
V2	Leistungsfähiges übergeordnetes Strassennetz		Reisezeiten Motorisierter Individualverkehr und Öffentlicher Verkehr vernünftig	Fahrzeit Motorisierter Individualverkehr Fahrzeit Öffentlicher Verkehr Verkehrsfluss Leistungsfähigkeit Knoten Fluchtverkehr	Ein Vollanschluss Solothurn Süd führt zu einer Verkehrszunahme in Biberist. Auch mit den vorgesehenen Massnahmen des Mobilitätsquintetts kann die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes in Biberist nur schwer auf das erforderliche Niveau erhöht werden. Daher ist in und um Biberist, sowie im südlichen Teil von Solothurn mit Verkehrsproblemen in den Spitzenstunden zu rechnen. Diese werden auch Auswirkungen auf die Nachbargemeinden haben. Im übrigen Betrachtungsperimeter des Mobilitätsquintetts bleibt durch die Optimierungsmassnahmen des Mobiquintetts das bestehende Strassennetz leistungsfähig. Der Verkehr kann in den übrigen Gemeinden grösstenteils stetiger und sicherer durch die Zentren verkehren. Die Fahrzeiten verändern sich in den übrigen Gemeinden gegenüber der heutigen Situation kaum, werden jedoch berechenbarer, da der Verkehr gleichmässig fliesst und keine grösseren Stausituationen entstehen sollen.	0

V3	keinen überörtlichen Verkehr anziehen		Vernetzung der Region	Verkehrsmenge Motorisierter Individualverkehr / Schwerverkehr Leistungsfähigkeit Knoten	Durch den Vollanschluss wird zusätzlicher Verkehr angezogen, was vor allem negative Auswirkungen auf Biberist und den südlichen Teil von Solothurn hat. In den übrigen Gemeinden gilt: Die Massnahmen des Mobilitätsquintett erhöhen die Leistungsfähigkeit nicht und führen zu keiner wesentlichen Reduktion der Fahrzeiten durch die Gemeinden des Mobilitätsquintetts. Daher werden die Fahrwege durch die Gemeinden des Mobilitätsquintetts nicht attraktiver für den MIV.	-1
V4	Verkehrssicherheit erhöhen		Sichere Führung Velo-, und Fussverbindungen	Unfallgeschehen Konfliktstellen Geschwindigkeit / Geschwindigkeitsdifferenz Entflechtung Verkehr	Die Massnahmen des Mobilitätsquintett sehen vor die Verkehrssicherheit flächendeckend zu verbessern. Dies geschieht durch sichere und wo möglich getrennte Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr. Die bestehende Infrastruktur wird angepasst und die Sicherheit bei gemeinsam genutzten Flächen und bei Querungsstellen durch bauliche und organisatorische Massnahmen erhöht. Das Geschwindigkeitsniveau der einzelnen Verkehrsteilnehmenden soll innerorts einander angeglichen werden, was ebenfalls zu einer Erhöhung der Sicherheit beiträgt. Im Bereich des Vollanschlusses Solothurn Süd sind zusätzliche Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr notwendig. In Biberist nimmt der Verkehr mit dem Vollanschluss zu und das Strassennetz wird häufiger überlastet sein. Dies gefährdet die Verkehrssicherheit.	0

L/U	Zielbereich Landschaft / Umwelt / Klima	Gewichtung [in %]	Link zum Workshop vom 31.08.2022 / Überarbeitet/ergänzt/präzisiert am Workshop 24.10.22	Indikatoren	Beschrieb	Bewertung
L/U1	geringe Auswirkungen durch den Verkehr		Lärm-/ Schadstoffwerte möglichst tief Lärm (Betroffene in der Summe), Luft, Licht	Lärmbelastung Luftbelastung Erschütterungen Störfallpotenzial	Die Umweltbelastungen durch die Massnahmen des Mobilitätsquintett nehmen nicht zu. Durch die angestrebte Veränderung des Modalsplits sind sie nicht grösser als im Ist-Zustand. Der gezielte Ausbau der Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr geschieht grösstenteils entlang bestehender Strassen und Bahnlinien. Die Verstetigung des Verkehrs auf den Hauptsachsen und eine allfällige Reduktion der Geschwindigkeit führt zu einer Reduktion der Auswirkungen. Der Entwicklungsschwerpunkt Bolacker soll zu einer Konzentration verkehrsintensiver Nutzungen direkt an der Autobahn führen. Der Vollanschluss führt zu Mehrverkehr in Biberist und somit lokal zu einer Zunahme der Auswirkungen durch den Verkehr.	0
L/U2	Flächenbeanspruchung minimieren		Versiegelung Fruchtfolgeflächen (FFF) Siedlungsdruck Kein zusätzlicher Siedlungsdruck, keine neuen Einzonungen	Flächenverbrauch Fruchtfolgeflächen Landwirtschaftliche Nutzflächen Wald	Wenig neuer Flächenverbrauch. Neue Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr führt entlang oder liegt auf bestehenden Strassen und Bahnlinien. In gewissen Abschnitten ist jedoch ein Ausbau von Verkehrswegen und ein geringer Flächenverbrauch zu erwarten. Der angestrebte Entwicklungsschwerpunkt Bolacker führt zu einem zusätzlichen Flächenverbrauch. Der Ausbau des Vollanschlusses bedingt lokal einen mittleren zusätzlichen Flächenverbrauch.	-1
L/U3	Beeinträchtigung Lebensraum minimieren		Schutzzone, Grundwasser Grüngürtel, Wildtierkorridor Naherholung Eichholz erhalten Lebensraum	Flächenverbrauch Gewässerraum / Uferschutzzone Naherholungsgebiete Schutzzonen	Wenig Beeinträchtigung des Lebensraums. Neue Verkehrswege für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr führt grösstenteils entlang oder liegt auf bestehenden Infrastrukturen. Der Entwicklungsschwerpunkt Bolacker tangiert jedoch eine Gewässerschutzzone. Der Vollanschluss schliesst an die bestehende Infrastruktur an und verändert den Lebensraum lokal nur gering.	-1
L/U4	Beeinträchtigung Landschaftsqualität minimieren		Landschaftsbild	Visuelle Beeinträchtigung Zerschneidung	Die Massnahmen führen nicht zu einer Zerschneidung des Landschaftsraums und beeinträchtigen die Landschaftsqualität nicht. Die Massnahmen werden grösstenteils innerhalb der bestehenden Infrastruktur umgesetzt und Werten diese auf. Der Entwicklungsschwerpunkt Bolacker soll die Möglichkeiten schaffen andernorts die Landschaftsqualität sogar zu erhöhen. Der Vollanschluss beeinträchtigt die Landschaftsqualität gering.	-1
L/U5	Auswirkungen auf das Klima werden reduziert		Gebundene Kohlenstoffe: Thema einbeziehen	Schadstoffausstoss Ressourcenverbrauch	Der Ressourcenverbrauch durch den Vollanschluss ist mittel bis gross. Die formulierten Ziele des Mobilitätsquintett (Veränderung Modal Split) werden untergraben und es ist nicht mit einer Reduktion des Schadstoffausstosses zu rechnen. Die Menge des motorisierten Individualverkehrs wird mit dem Vollanschluss insgesamt eher zunehmen.	-1

S/G	Zielbereich Siedlung / Gesellschaft	Gewichtung [in %]	Link zum Workshop vom 31.08.2022 / Überarbeitet/ergänzt/präzisiert am Workshop 24.10.22	Indikatoren	Beschrieb	Bewertung
S/G1	Entlastung der Dorfzentren vom Verkehr		Weniger Lastwagen, kein Logistiker (-> Verkehrssicherheit, Wahrnehmung des Schwerverkehrs; Fokus: Siedlung) Begegnungsraum	Verkehrsmenge motorisierter Individualverkehr und Schwerverkehr	Der Verkehr in Biberist wird zunehmen, dafür werden die Zentren von Gerlafingen und Zuchwil etwas entlastet. Auch der Schwerverkehr in Biberist wird eher zunehmen. In Gerlafingen ist durch den Vollanschluss nicht mit einer Entlastung durch den Schwerverkehr zu rechnen.	-1
S/G2	Siedlungsqualität erhalten / fördern		Ortsdurchfahrt mit Tempo 30 Qualitätsvolle Innenentwicklung Trennwirkung keine negativen Auswirkungen auf angrenzende Quartiere Vision der zukünftigen Hauptstrassen inkl. Visualisierung	Aufenthaltsqualität Sicherheitsempfinden	Durch die Massnahmen in den Ortszentren wird der Verkehr verträglicher gestaltet, die Aufenthaltsqualität und das Sicherheitsempfinden erhöht. Die Trennwirkung der Strasse wird reduziert. Durch flankierende Massnahmen wird auch der Fluchtverkehr und somit negative Auswirkungen in den Quartieren verhindert. Die Sanierungsmassnahmen in den Ortszentren bieten den Gemeinden Chancen zur Erhöhung der Siedlungsqualität. In Biberist ist durch die erwartete Verkehrszunahme durch den Vollanschluss fraglich, ob mit den Massnahmen des Mobilitätsquintetts das Zentrum aufgewertet werden kann. Aus unserer Sicht reichen die Massnahmen nicht mehr.	-1
S/G3	Erschliessungsqualität sichern / verbessern		Erschliessungsgunst (-> Unterscheidung von Nutzen und Verkehrsträger / Veränderung der Erreichbarkeit je nach Massnahmen)	Erreichbarkeit (kurze Wege) Angebot (Verkehrsmittel) Fahrzeit Fahrdistanz	Die Massnahmen verbessern die Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln flächendeckend. Die Fahrzeiten für den motorisierten Individualverkehr werden nicht länger und die Wegbeziehungen bleiben grundsätzlich unverändert. In Biberist erhöht der Vollanschluss den Druck zur Ansiedlung von verkehrsintensiven Nutzungen.	1
S/G4	Entwicklungsmöglichkeiten offenhalten / verbessern		Erschliessung der Entwicklungsgebiete funktioniert gemäss Nutzungsprofil (Papieri, Stahl, Biberist und Utzenstorf, Derendingen Ost) Gewerbe pro / kontra (je nach Massnahme gibt es für das Gewerbe Vor- oder eben auch Nachteile; veränderte Standortgunst) Veränderung Nutzungsmass und Nutzungsart (Frage der Veränderung der Standortgunst durch eine Massnahme) Entwicklungen an gut erschlossenen Lagen (öffentlicher Verkehr); kurze Wege keine Abwanderung von Steuersubstrat Bessere Nutzung von Brachflächen / unternutzten Flächen hohe Wertschöpfung mit möglichst wenig Schwerverkehr: Individualverkehr massiv verteuern	Rahmenbedingungen Erreichbarkeit Koordination (regionale Ortsplanung)	Die Erreichbarkeit der Entwicklungsschwerpunkte mit den verschiedenen Verkehrsmitteln wird gemäss den Nutzungsprofilen sichergestellt. Für verkehrsintensive Nutzungen wird ein zusätzlicher, günstig gelegener Entwicklungsschwerpunkt geschaffen. Bestehende Gewerbebetriebe in den Ortszentren profitieren grösstenteils eher von den Massnahmen, da die Erreichbarkeit mit den verschiedenen Verkehrsmitteln oft verbessert bzw. vereinfacht wird. Für Biberist wird die Situation komplexer. Es ist zu klären, wie die zukünftige Entwicklung der Gemeinde aussieht.	1

Legende:

positive Auswirkungen / Veränderungen (+2)

eher positive Auswirkungen / Veränderungen (+1)

neutral / keine Veränderung (+/- 0)

eher negative Auswirkungen / Veränderungen (-1)

negative Auswirkungen / Veränderungen (-2)

Szenario 4

V1				-1	
Gerlafingen		1			
Biberist				-1	
Derendingen		1			
Kriegstetten		1			
Zuchwil		1			

L/U1			0		
Gerlafingen		1			
Biberist				-1	
Derendingen		1			
Kriegstetten		1			
Zuchwil		1			

S/G1				-1	
Gerlafingen		1			
Biberist					-2
Derendingen			0		
Kriegstetten			0		
Zuchwil		1			

V2				-1	
Gerlafingen		1			
Biberist					-2
Derendingen		1			
Kriegstetten		1			
Zuchwil		1			

L/U2				-1	
Gerlafingen				-1	
Biberist					-2
Derendingen				-1	
Kriegstetten			0		
Zuchwil				-1	

S/G2			0		
Gerlafingen		1			
Biberist				-1	
Derendingen		1			
Kriegstetten		1			
Zuchwil		1			

V3				-1	
Gerlafingen	2				
Biberist					-2
Derendingen	2				
Kriegstetten	2				
Zuchwil		1			

L/U3				-1	
Gerlafingen					-2
Biberist				-1	
Derendingen				-1	
Kriegstetten			0		
Zuchwil				-1	

S/G3		1			
Gerlafingen		1			
Biberist		1			
Derendingen		1			
Kriegstetten			0		
Zuchwil		1			

V4			0		
Gerlafingen		1			
Biberist				-1	
Derendingen		1			
Kriegstetten		1			
Zuchwil		1			

L/U4				-1	
Gerlafingen			0		
Biberist				-1	
Derendingen			0		
Kriegstetten			0		
Zuchwil			0		

S/G4		1			
Gerlafingen	2				
Biberist		1			
Derendingen		1			
Kriegstetten			0		
Zuchwil		1			

L/U5				-1	
Gerlafingen			0		
Biberist					-2
Derendingen		1			
Kriegstetten		1			
Zuchwil			0		

Beurteilung Szenario 5 (M-MobQ + NU-Ger + VA-Eng)

V	Zielbereich Verkehr	Gewichtung [in %]	Link zum Workshop vom 31.08.2022 / Überarbeitet/ergänzt/präzisiert am Workshop 24.10.22	Indikatoren	Beschrieb	Bewertung
V1	Gesamtverkehrssystem nachhaltig weiterentwickeln		attraktive Veloinfrastruktur Zu-/ Wegfahrten Schwerverkehr werden gelenkt, räumlich und zeitlich Gesamtverkehrslast nimmt ab ("Plafond Motorisierter Individualverkehr") Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger	Modal Split Verkehrsmengen (insb. Motorisierter Individualverkehr) Umsteigezeiten Erreichbarkeit Haltestellen / Bahnhöfe Infrastruktur (Nutzen Verkehrsteilnehmende)	Die Massnahmen aus dem Mobiquintett optimieren das bestehende Verkehrssystem. Bestehende Infrastrukturen sollen besser, effizienter genutzt werden. Das Verkehrssystem wird punktuell mit neuen Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr (Busspuren) und für den Fuss- und Veloverkehr ergänzt. Das Verkehrssystem wird durchlässiger (Vernetzung). Der Ausbau des Anschlusses Solothurn Süd zu einem Vollanschluss schliesst vor allem Biberist (Nord), Solothurn (Süd), Lohn-Ammannsegg und die Region Bucheggberg besser an die Autobahn A1 an. Dadurch wird Zuchwil und Gerlafingen vom Durchgangsverkehr entlastet. Das Zentrum von Biberist wird zusätzlich belastet. Der motorisierte Individualverkehr dürfte insgesamt zunehmen. Der Nutzen der Massnahme Vollanschluss dient nur dem motorisierten Individualverkehr. Durch die Nordumfahrung wird eine neue Verkehrsinfrastruktur erstellt, welche die Ortsdurchfahrt Gerlafingen teilweise vom Durchgangsverkehr (A1 - Biberist) entlasten kann. Die umliegenden Gemeinden profitieren nicht von dieser Umfahrung. Es ist sogar zu erwarten, dass der Verkehr in Biberist und Derendingen leicht zunimmt. Der Nutzen der Massnahme Nordumfahrung für das Gesamtverkehrssystem lässt sich nicht erkennen. Die Nordumfahrung und der Vollanschluss untergraben einen teil der Massnahmen des Mobilitätsquintetts. Einerseits sind einige	-2
V2	Leistungsfähiges übergeordnetes Strassennetz		Reisezeiten Motorisierter Individualverkehr und Öffentlicher Verkehr vernünftig	Fahrzeit Motorisierter Individualverkehr Fahrzeit Öffentlicher Verkehr Verkehrsfluss Leistungsfähigkeit Knoten Fluchtverkehr	Ein Vollanschluss Solothurn Süd führt zu einer Verkehrszunahme in Biberist. Auch mit den vorgesehenen Massnahmen des Mobilitätsquintetts kann die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes in Biberist nur schwer auf das erforderliche Niveau erhöht werden. Daher ist in und um Biberist, sowie im südlichen Teil von Solothurn mit Verkehrsproblemen in den Spitzenstunden zu rechnen. Diese werden auch Auswirkungen auf die Nachbargemeinden haben. Im übrigen Betrachtungsbereich des Mobilitätsquintetts bleibt durch die Optimierungsmassnahmen des Mobiquintetts das bestehende Strassennetz leistungsfähig. Der Verkehr kann in den übrigen Gemeinden grösstenteils stetiger und sicherer durch die Zentren verkehren. Die Fahrzeiten verändern sich in den übrigen Gemeinden gegenüber der heutigen Situation kaum, werden jedoch berechenbarer, da der Verkehr gleichmässig fliesst und keine grösseren Stausituationen entstehen sollen. Die Nordumfahrung erhöht die Leistungsfähigkeit des übergeordneten Strassennetzes lokal. Die Fahrzeiten für den motorisierten Durchgangsverkehr (A1 - Biberist) werden leicht besser. Insgesamt ändert die Nordumfahrung aber wenig an der Leistungsfähigkeit des übergeordneten Strassennetzes. In Derendingen und Biberist erhöht sich der Druck auf das bestehende Strassennetz da der Verkehr eher zunehmen wird. Die Massnahmen des	0

V3	keinen überörtlichen Verkehr anziehen		Vernetzung der Region	Verkehrsmenge Motorisierter Individualverkehr / Schwerverkehr Leistungsfähigkeit Knoten	Durch den Vollanschluss wird zusätzlicher Verkehr angezogen, was vor allem negative Auswirkungen auf Biberist und den südlichen Teil von Solothurn hat. Die Nordumfahrung untergräbt die Massnahmen des Mobilitätsquintetts und führt zu eher mehr motorisiertem Individualverkehr von/nach Biberist. Der öffentliche Verkehr wird zusätzlich durch den motorisierten Individualverkehr konkurriert und es ist zu erwarten, dass die Verkehrsmenge zunimmt. In den übrigen Gemeinden gilt: Die Massnahmen des Mobilitätsquintett erhöhen die Leistungsfähigkeit nicht und führen zu keiner wesentlichen Reduktion der Fahrzeiten durch die Gemeinden des Mobilitätsquintetts. Daher werden die Fahrwege durch die Gemeinden des Mobilitätsquintetts nicht attraktiver für den motorisierten Individualverkehr.	-2
V4	Verkehrssicherheit erhöhen		Sichere Führung Velo-, und Fussverbindungen	Unfallgeschehen Konfliktstellen Geschwindigkeit / Geschwindigkeitsdifferenz Entflechtung Verkehr	Die Massnahmen des Mobilitätsquintett sehen vor die Verkehrssicherheit flächendeckend zu verbessern. Dies geschieht durch sichere und wo möglich getrennte Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr. Die bestehende Infrastruktur wird angepasst und die Sicherheit bei gemeinsam genutzten Flächen und bei Querungsstellen durch bauliche und organisatorische Massnahmen erhöht. Das Geschwindigkeitsniveau der einzelnen Verkehrsteilnehmenden soll innerorts einander angeglichen werden, was ebenfalls zu einer Erhöhung der Sicherheit beiträgt. In den Zentren können die Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des Mobilitätsquintetts trotz der Nordumfahrung und dem Vollanschluss umgesetzt werden. In Gerlafingen nimmt die Verkehrsmenge leicht ab, was sich dort positiv auswirkt. In Derendingen ist mit einer leichten Verkehrszunahme zu rechnen. Die Nordumfahrung schafft neue Konflikt- und Querungsstellen mit dem Fuss- und Veloverkehr. Im Bereich des Vollanschlusses Solothurn Süd sind zusätzliche Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr notwendig. In Biberist nimmt der Verkehr mit dem Vollanschluss zu und das Strassennetz wird häufiger überlastet sein. Dies gefährdet die Verkehrssicherheit.	-1

L/U	Zielbereich Landschaft / Umwelt / Klima	Gewichtung [in %]	Link zum Workshop vom 31.08.2022 / Überarbeitet/ergänzt/präzisiert am Workshop 24.10.22	Indikatoren	Beschrieb	Bewertung
L/U1	geringe Auswirkungen durch den Verkehr		Lärm-/ Schadstoffwerte möglichst tief Lärm (Betroffene in der Summe), Luft, Licht	Lärmbelastung Luftbelastung Erschütterungen Störfallpotenzial	Die Umweltbelastungen durch die Massnahmen des Mobilitätsquintett nehmen nicht zu. Durch die angestrebte Veränderung des Modalsplits sind sie nicht grösser als im Ist-Zustand. Der gezielte Ausbau der Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr geschieht grösstenteils entlang bestehender Strassen und Bahnlinien. Die Verstetigung des Verkehrs auf den Hauptsachsen und eine allfällige Reduktion der Geschwindigkeit führt zu einer Reduktion der Auswirkungen. Der Vollanschluss führt zu Mehrverkehr in Biberist und somit lokal zu einer Zunahme der Auswirkungen durch den Verkehr. Die Nordumfahrung reduziert die Umweltbelastungen im Zentrum von Gerlafingen minimal. Jedoch belasten die Fahrzeuge auf der Umfahrung immer noch die Umwelt und beeinträchtigen nun Gebiete, welche bis jetzt keine oder wenig Beeinträchtigungen durch Strassen erfuhren. Insgesamt nehmen die Auswirkungen zu.	-2
L/U2	Flächenbeanspruchung minimieren		Versiegelung Fruchtfolgeflächen (FFF) Siedlungsdruck Kein zusätzlicher Siedlungsdruck, keine neuen Einzonungen	Flächenverbrauch Fruchtfolgeflächen Landwirtschaftliche Nutzflächen Wald	Die Umfahrung verbraucht grosse Flächen Landwirtschaftsland (auch Fruchtfolgeflächen). Neue Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr führen entlang oder liegen auf bestehenden Strassen und Bahnlinien. In gewissen Abschnitten ist jedoch ein Ausbau von Verkehrswegen und ein geringer Flächenverbrauch zu erwarten. Der Ausbau des Vollanschlusses bedingt lokal einen mittleren zusätzlichen Flächenverbrauch.	-2
L/U3	Beeinträchtigung Lebensraum minimieren		Schutzzone, Grundwasser Grüngürtel, Wildtierkorridor Naherholung Eichholz erhalten Lebensraum	Flächenverbrauch Gewässerraum / Uferschutzzone Naherholungsgebiete Schutzazonen	Grosse Beeinträchtigung des Lebensraums. Es wird Wald, Landwirtschaftsland und ein Naherholungsgebiet tangiert. Die Nordumfahrung schafft einen neuen, zusätzlichen Verkehrsweg. Neue Verkehrswege für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr führen grösstenteils entlang oder liegen auf bestehenden Infrastrukturen. Der Vollanschluss schliesst an die bestehende Infrastruktur an und verändert den Lebensraum lokal nur gering.	-2
L/U4	Beeinträchtigung Landschaftsqualität minimieren		Landschaftsbild	Visuelle Beeinträchtigung Zerschneidung	Die visuelle Beeinträchtigung durch die Umfahrungsstrasse ist gross und die Zerschneidung der Landschaft ebenso. Der Vollanschluss beeinträchtigt die Landschaftsqualität gering.	-2
L/U5	Auswirkungen auf das Klima werden reduziert		Gebundene Kohlenstoffe: Thema einbeziehen	Schadstoffausstoss Ressourcenverbrauch	Der Ressourcenverbrauch durch den Vollanschluss und die Umfahrung ist hoch. Die formulierten Ziele des Mobilitätsquintetts (Veränderung Modal Split) werden untergraben und es ist nicht mit einer Reduktion des Schadstoffausstosses zu rechnen. Die Verkehrsmenge des motorisierten Individualverkehrs wird mit dem Vollanschluss und der Umfahrung insgesamt zunehmen.	-2

S/G	Zielbereich Siedlung / Gesellschaft	Gewichtung [in %]	Link zum Workshop vom 31.08.2022 / Überarbeitet/ergänzt/präzisiert am Workshop 24.10.22	Indikatoren	Beschrieb	Bewertung
S/G1	Entlastung der Dorfzentren vom Verkehr		Weniger Lastwagen, kein Logistiker (-> Verkehrssicherheit, Wahrnehmung des Schwerverkehrs; Fokus: Siedlung) Begegnungsraum	Verkehrsmenge motorisierter Individualverkehr und Schwerverkehr	Der Verkehr in Biberist wird zunehmen, dafür werden die Zentren von Gerlafingen und Zuchwil etwas entlastet. Auch der Schwerverkehr in Biberist wird eher zunehmen. In Gerlafingen ist durch den Vollanschluss nicht mit einer Entlastung durch den Schwerverkehr zu rechnen. Gerlafingen wird durch die Umfahrung von einem geringen Teil des Durchgangsverkehrs (A1 - Biberist) entlastet. Die Belastung der Ortszentren Derendingen und Biberist wird sich durch die Umfahrung leicht erhöhen.	-1
S/G2	Siedlungsqualität erhalten / fördern		Ortsdurchfahrt mit Tempo 30 Qualitätsvolle Innenentwicklung Trennwirkung keine negativen Auswirkungen auf angrenzende Quartiere Vision der zukünftigen Hauptstrassen inkl. Visualisierung	Aufenthaltsqualität Sicherheitsempfinden	Durch die Massnahmen in den Ortszentren wird der Verkehr verträglicher gestaltet, die Aufenthaltsqualität und das Sicherheitsempfinden erhöht. Die Trennwirkung der Strasse wird reduziert. Durch flankierende Massnahmen wird auch der Fluchtverkehr und somit negative Auswirkungen in den Quartieren verhindert. Die Sanierungsmassnahmen in den Ortszentren bieten den Gemeinden Chancen zur Erhöhung der Siedlungsqualität. In Biberist ist durch die erwartete Verkehrszunahme durch den Vollanschluss fraglich, ob mit den Massnahmen des Mobilitätsquintetts das Zentrum aufgewertet werden kann. Aus unserer Sicht reichen die Massnahmen nicht mehr.	-1
S/G3	Erschliessungsqualität sichern / verbessern		Erschliessungsgunst (-> Unterscheidung von Nutzen und Verkehrsträger / Veränderung der Erreichbarkeit je nach Massnahmen)	Erreichbarkeit (kurze Wege) Angebot (Verkehrsmittel) Fahrzeit Fahrdistanz	Die Massnahmen verbessern die Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln flächendeckend. Die Fahrzeiten für den motorisierten Individualverkehr werden nicht länger und die Wegbeziehungen bleiben grundsätzlich unverändert. In Biberist erhöht der Vollanschluss den Druck zur Ansiedlung von verkehrsintensiven Nutzungen. Der Entwicklungsschwerpunkt Papieri Areal ist durch die Nordumfahrung besser für den motorisierten Individualverkehr (und den Schwerverkehr) erschlossen. Die angestrebte Nutzung auf diesem Areal wird sich dadurch verändern und das Papieri Areal wird auch für verkehrsintensive Nutzungen attraktiv. Der Entwicklungsschwerpunkt Bolacker ist mit dieser Veränderung nicht mehr anzustreben.	1
S/G4	Entwicklungsmöglichkeiten offenhalten / verbessern		Erschliessung der Entwicklungsgebiete funktioniert gemäss Nutzungsprofil (Papieri, Stahl, Biberist und Utzenstorf, Derendingen Ost) Gewerbe pro / kontra (je nach Massnahme gibt es für das Gewerbe Vor- oder eben auch Nachteile; veränderte Standortgunst) Veränderung Nutzungsmass und Nutzungsart (Frage der Veränderung der Standortgunst durch eine Massnahme) Entwicklungen an gut erschlossenen Lagen (öffentlicher Verkehr); kurze Wege keine Abwanderung von Steuersubstrat Bessere Nutzung von Brachflächen / unernutzten Flächen hohe Wertschöpfung mit möglichst wenig Schwerverkehr: Individualverkehr massiv verteuern	Rahmenbedingungen Erreichbarkeit Koordination (regionale Ortsplanung)	Die Erreichbarkeit der Entwicklungsschwerpunkte mit den verschiedenen Verkehrsmitteln wird gemäss den Nutzungsprofilen sichergestellt. Für Verkehrsintensive Nutzungen ist das Papieri Areal attraktiv und auf den Entwicklungsschwerpunkt Bolacker kann verzichtet werden. Bestehende Gewerbebetriebe in den Ortszentren profitieren grösstenteils eher von den Massnahmen, da die Erreichbarkeit mit den verschiedenen Verkehrsmitteln oft verbessert bzw. vereinfacht wird. Für Biberist wird die Situation komplexer. Es ist zu klären, wie die zukünftige Entwicklung der Gemeinde aussieht.	1

Legende:

	positive Auswirkungen / Veränderungen (+2)
	eher positive Auswirkungen / Veränderungen (+1)
	neutral / keine Veränderung (+/- 0)
	eher negative Auswirkungen / Veränderungen (-1)
	negative Auswirkungen / Veränderungen (-2)

Szenario 5

V1				-1	
Gerlafingen			0		
Biberist				-1	
Derendingen				-1	
Kriegstetten			0		
Zuchwil		1			

L/U1					-2
Gerlafingen					-2
Biberist					-2
Derendingen					-2
Kriegstetten			0		
Zuchwil		1			

S/G1				-1	
Gerlafingen		1			
Biberist					-2
Derendingen				-1	
Kriegstetten			0		
Zuchwil		1			

V2				-1	
Gerlafingen		1			
Biberist					-2
Derendingen				-1	
Kriegstetten		1			
Zuchwil		1			

L/U2					-2
Gerlafingen					-2
Biberist					-2
Derendingen					-2
Kriegstetten			0		
Zuchwil				-1	

S/G2			0		
Gerlafingen			0		
Biberist				-1	
Derendingen			0		
Kriegstetten		1			
Zuchwil		1			

V3					-2
Gerlafingen					-2
Biberist					-2
Derendingen				-1	
Kriegstetten				-1	
Zuchwil		1			

L/U3					-2
Gerlafingen					-2
Biberist					-2
Derendingen					-2
Kriegstetten			0		
Zuchwil				-1	

S/G3		1			
Gerlafingen		1			
Biberist		1			
Derendingen		1			
Kriegstetten			0		
Zuchwil		1			

V4				-1	
Gerlafingen				-1	
Biberist				-1	
Derendingen			0		
Kriegstetten				-1	
Zuchwil		1			

L/U4					-2
Gerlafingen					-2
Biberist					-2
Derendingen					-2
Kriegstetten			0		
Zuchwil			0		

S/G4		1			
Gerlafingen		1			
Biberist		1			
Derendingen		1			
Kriegstetten			0		
Zuchwil		1			

L/U5					-2
Gerlafingen					-2
Biberist					-2
Derendingen					-2
Kriegstetten			0		
Zuchwil			0		