ecoptima

## Anhang 1 Regierungsratsbeschluss

### Anhang 2 Grundlagenberichte und -daten

- 3B AG: Kombinierte Mobilität Strategie und Umsetzung, Schlussbericht; Mai 2010
- Bundesamt für Raumentwicklung: Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation;
   Februar 2015
- Bundesamt für Raumentwicklung: Weisung Natur und Landschaft in Agglomerationsprogrammen; August 2015
- Bundesamt für Raumentwicklung: Prüfbericht des Bundes, Agglomerationsprogramm Solothurn 2. Generation; Februar 2014
- Bundesamt für Statistik: Betriebszählung 2001, 2005 und 2008
- Bundesamt für Statistik: Ständige Wohnbevölkerung 2000-2013
- Bundesamt für Strassen: Verunfallte Personen pro Gemeinde 2000-2014
- Bundesamt für Umwelt: SonBase die GIS-Lärmdatenbank der Schweiz 2010; Mai 2011
- ecoptima ag: Tempo 30 Strategie der Agglomeration/Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrten, Schlussbericht; Mai 2011
- ecoptima ag: Verträglichkeitskonflikte Verkehr, Grundlagenbericht; März 2016
- ecoptima ag: Weiterentwicklung Umstrukturierungs-/Entwicklungsgebiete und Wohnschwerpunkte, Schlussbericht; November 2008
- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (2009), Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung, Version 0/2008. Vergleichende Indikatoren nach Agglomerationen
- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (2014), Bundesdaten für die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme 3. Generation, Grundlagendaten für die Festlegung von Zielwerten für die Indikatoren "Modal Split", "Beschäftigte nach öV-Güteklassen", "Einwohner nach öV-Güteklassen" und "Unfälle"
- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (2014), Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung, Grundlagen für die Festlegung von Zielwerten für die Agglomerationsprogramme der dritten Generation, Datenübersicht
- Kanton Bern, Amt für Gemeinden und Raumordnung: Erhebung der Baulandreserven gemäss UZP 2009; April 2011
- Kanton Bern, Amt für Gemeinden und Raumordnung: Methodik zur Erhebung des Baulandbedarfs gemäss Richtplan 2007
- Kanton Solothurn, Amt für Finanzen: Beschäftigte nach Sektoren in den Gemeinden des Kantons Solothurn 2005, 2008 und 2011
- Kanton Solothurn, Amt für Finanzen: Wohnbevölkerung in den Gemeinden des Kantons Solothurn 2013
- Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung: Bevölkerung und Wohnen (Zahlen 2000 bis 2013)
- Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung: Erhebung der be-/unbebauten Bauzonen; 2014

- Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung: Grundlagen Zukunftsbild,
   Bereich Landschaft Landwirtschaft Natur; Februar 2011 (unveröffentlicht)
- Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung: Raumkonzept Kanton Solothurn; März 2011
- Kanton Solothurn, Siedlungsstrategie Kanton Solothurn; Entwurf September 2014
- Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung/Amt für Verkehr und Tiefbau:
   Verkehrspolitisches Leitbild, Grundlagenbericht; Juli 2004
- Kanton Solothurn: Kantonaler Richtplan; Entwurf Juni 2015
- Kanton Solothurn, Amt für Umwelt: NO2- und PM10-Immissionen Karten;
   Dezember 2015
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau: Ergebnisse der Strasenverkehrserhebung; 25. November 2015
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau: Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» 2016-2017
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau: Klassierung der Kantonsstrassen, Vorgehensbeschrieb; April 2011
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau: Mehrjahresprogramm Strassenbau 2013-2016
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau/Kontextplan AG: Netzplan Velo + Routen Schweizmobil, Schlussfassung; Mai 2011
- Polizei Kanton Solothurn: Verkehrsunfallstatistik 2012-2014
- repla espaceSOLOTHURN: Jahresbericht 2015; Februar 2016
- Regionalplanung Grenchen-Büren (REPLA GB): Konzept Naherholung Aareraum Büren-Solothurn; Juli 2004
- Schweizerische Eidgenossenschaft: Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Leistungsvereinbarung Agglomerationsprogramm Solothurn 2. Generation; 27. Februar 2015
- Sigmaplan: Masterplan verkehrsintensive Anlagen Region Solothurn;
   Dezember 2006
- so!mobil: Programmbeschrieb und Finanzierung für 2016
- Strategische Revitalisierungsplanung, Kanton SO, 2014
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau, Gesamtverkehrsmodell GVM Kanton SO, 2013
- Wüest&Partner 2010: Bevökerungsprognose 2009-2035

124

Anhang 3 Bauzonenreserven

			bebaute Bau	bebaute Bauzonen 2014		unbebaute Bauzonen		
Gemeinde	Einwohner 2013	Beschäftigte 2011	Ë	in ha		2014 in ha	Verhältnis u	Verhältnis unbebaut-bebaut
			Wohn- und Mischzone	Gewerbe- und	Wohn- und Mischzone	Gewerbe- und	Wohn- und Mischzone	Gewerbe- und Industriezone
Bellach	5'180	2,302	80.3	37.2	5.7	1.2		0.03
Biberist	8'173	3,078	1	51.8	8.9	3.5	0.05	0.07
Derendingen	6'137	1'846	103.3	18.5	8.4	10.0		0.54
Gerlafingen	4'954	1,598	81.0	35.0	8.9	4.0	0.08	0.12
Langendorf	3,766	1'457	62.7	10.6	6.8	1.0	0.11	0.00
Oberdorf	1,655	462	43.1	1.0	4.8	0.0	0.11	
Solothurn	16,701	20'142	262.7	20.8	24.0	7.1	0.09	0.34
Zuchwil	8'813	4'574	101.9	50.3	12.7	1.6	0.12	0.03
Urbaner Raum total	55'379	35'459	7.768	225	78.2	28.4	0.09	0.13
Feldbrunnen-St.Niklaus	941	242	21.4	0.4	0.9	0.0	0.04	0.08
Halten	864	109	20.9	0.0	1.7	0.0	0.08	
Horriwil	861	220	21.1	2.2	3.3	0.2	0.16	0.11
Kriegstetten	1,293	479	31.9	0.4	2.8	0.0	0.09	
Lohn-Ammansegg	2,645	872	67.4	7.3	9.0	0.0	0.13	
Lommiswil	1,473	157	40.7	0.2	6.2	1.0	0.15	6.12
Luterbach	3'417	1,198	66.2	52.4	7.8	23.0	0.12	0.44
Obergerlafingen	1,131	467	31.3	5.7	2.6	0.1	0.08	0.02
Oekingen	797	80	19.1	1.2	3.4	0.0	0.18	
Recherswil	1,763	340	44.5	3.1	6.7	3.2	0.15	1.05
Riedholz	2,278	422	59.9	18.0	0.9	0.8	0.10	0.04
Rüttenen	1,463	313	35.3	3.6	4.5	0.1	0.13	0.03
Subingen	3'044	2,297	64.7	18.8	7.3	2.6	0.11	0.14
Agglogepr. Raum total	21,970	7'196	524.5	112.9	62.2	31.1	0.12	0.28
Balm b. Günsberg	187	81	6.5	0.0	1.4	0.0	0.22	
Hubersdorf	740	125	19.1	0.0	1.8	0.0	0.09	
Ländlicher Raum total	927	206	25.6	0	3.2	0	0.13	
Total	78,276	42,861	1447.8	337.9	143.6	59.5	0.10	0.18

# Anhang 4 Gemeinden Agglomeration und repla espaceSOLOTHURN

Gemeinden im Agglomerationsperimeter (nach Definition BFS 2000) unterteilt nach Raumtypen und Mitglieder der repla espaceSolothurn:

Urbaner Raum: Agglomerationsgeprägter

Raum:

Bellach Feldbrunnen-St.Niklaus

Biberist Halten

Derendingen Horrwil

Gerlafingen Kriegstetten

Langendorf Lohn-Ammanseggl

Oberdorf Lommiswil
Solothurn Luterbach
Zuchwil Obergerlafingen

Oekingen

Ländlicher RaumRecherswilBalm b. GünsbergRiedholz¹HubersdorfRüttenenSubingen

Gemeinden repla espaceSOLOTHURN ausserhalb des Agglomerationsperimeters:

Aeschi Hüniken
Aetigkofen Kammersrohr
Aetingen Küttigkofen
Bibern Kyburg-Buchegg
Biezwil Lüsslingen

Bolken Lüterkofen-Ichertswil Brügglen Lüterswil-Gächliwil

Deitingen Messen
Etziken Mühledorf
Flumenthal Nennigkofen
Günsberg Schnottwil
Gossliwil Selzach
Heinrichswil-Winistorf Tscheppach
Heriswil Unterramsern

Hessigkofen

<sup>1</sup> Fusion Gemeinde Riedholz und Niederwil Januar 2011

# Anhang 5 Erläuterungen zu «Gebieten mit hohem Entwicklungspotenzial»

#### Attisholz Süd, Luterbach



Attisholz Süd. Quelle: Solothurner Zeitung: Plan Biogen in Attisholz Süd

Attisholz Süd liegt auf dem ehemaligen Industrieareal der Firma Borregard auf Boden der Gemeinde Luterbach. Seit 2008 liegt die Zellulosefabrik still und wird nach und nach abgebaut. Der südliche Teil «Attisholz Süd» umfasst rund 57 ha. Der Kanton hat hier im Jahr 2011 Land erworben und zusammen mit den Eigentümern ein Testplanungsverfahren (Feb. 2011 – Nov. 2011) über Attisholz Süd und Nord durchgeführt. Resultiert sind daraus ein Rahmenplan und daraus wiederum zwei Masterpläne (Nord und Süd).

Auf dem Areal Attisholz Süd sind zurzeit viele Entwicklungen im Gange: Seit Herbst 2015 liegt ein rechtsgültiger Teil- und Erschliessungsplan für eine Teilparzelle im Nordosten des Gebietes Attisholz Süd vor. Hier ist die Cleantechfirma Vigier angesiedelt. Im Sommer 2015 hat zudem die Firma Biogen den Kaufvertrag zum Areal Attisholz Süd unterschrieben. Es sind grosse Entwicklungen im Areal Attisholz Süd zu erwarten. Gleichzeitig wird wie im Masterplan beschrieben, dem Aareraum eine hoher Wert als Naherholungsraum beigemessen. Im Jahr 2015 ist ein Studienauftrag im Einladungsverfahren durchgeführt worden. Als Ergebnis wird das Projekt «Dévoiler» von mavo gmbh Landschaften, Zürich weiterverfolgt. Die Ergebnisse werden im Gestaltungsplan Öffentlicher Uferpark -Attisholz Süd, Luterbach eingearbeitet. Ende 2016 liegt dieser vor.

Das Gebiet «Attisholz Süd» ist aufgrund seiner Lage, Erschliessung, Grösse, Bebauungspotenzials sowie der wirtschaftlichen Ausstrahlungskraft als Top-Entwicklungsstandort der Hauptstadtregion Schweiz bestimmt worden. Dieser Standort hat nicht nur auf kantonaler, sondern auch auf Ebene Hauptstadtregion eine strategische Bedeutung.

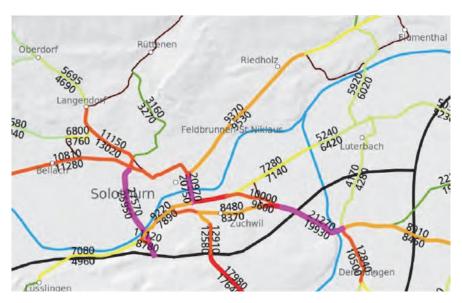
### Siedlung

- Richtplan: Im Richtplan als Entwicklungsgebiet Arbeiten und Umstrukturierungsgebiet mit Abstimmungskategorie Festsetzung verankert.
- Top-Entwicklungsstandort Hauptstadtregion Schweiz

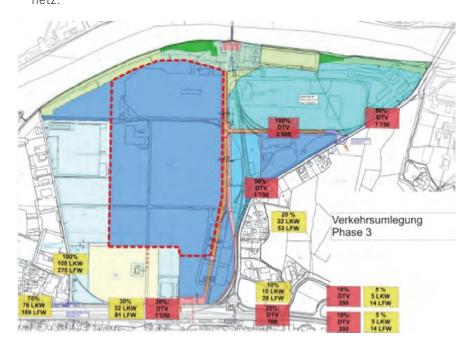
- Agglomerationsprogramm: Im AP 2. Generation als Siedlungsmassnahme (Daueraufgabe) definiert
- Erwartete Entwicklung: bis 2030 sind rund 1'880 Arbeitsplätze und 240 EinwohnerInnen zu erwarten. Mit der Ansiedlung von Biogen werden im ersten Schritt 400 Arbeitsplätze realisiert.

#### Verkehr

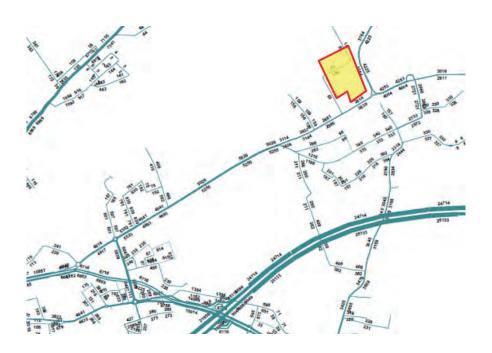
- ÖV-Erschliessungsgüte: Luterbach Bahnhof ÖV-Güteklasse C, Areal Attisholz Süd D1&D2
- Erschliessung: MIV, ÖV und LV
  - Die strassenseitige Erschliessung des Areals erfolgt über zwei Anschlüsse, einen an die Jurastrasse im Osten des Areals «Attisholz Süd» und einen an die Nordstrasse im Westen des Areals.
  - Die ÖV-Erschliessung erfolgt zum einen mit der Bahn (Haltestelle Luterbach-Attisholz) und zum anderen per Bus. Heute besteht eine Bushaltestelle östlich des Kreisels Zuchwil-/Jurastrasse.
  - Die Hauptroute für den Fuss- und Veloverkehr sind entlang der Attisholzstrasse vom Anschluss an den Bahnhof Luterbach bis hin zum Aareraum und entlang dem Anschluss Jurasstrasse gelegen.
  - Um das Gebiet Attisholz Süd von seitens Bahnhof Luterbach her zu erschliessen, ist eine Buserschliessung geplant (V-ÖV 303 Verbesserung der ÖV-Erschliessung von Attisholz Nord und Süd). Weiter ist der Bahnhof Luterbach für den Pendlerverkehr aufzuwerten (V-ÖV 302.2 Aufwertung Bahnhof Luterbach). Es sind auch Verbesserungen im Langsamverkehr anzustreben und es werden dazu Massnahmen getroffen (V-LV 301.4 Zuchwil/Luterbach: Neuer Radweg Luterbacherstrasse/Zuchwilstrasse (Zuchwil Industriestrasse bis Nordstrasse Luterbach
- Ist-Zustand Verkehr: Die Ergebnisse der Strassenverkehrszählung 2015 sind im folgenden Verkehrsbelastungsplan 2015 dargestellt (Durchschnittlicher täglicher Verkehr DTV 2015 (obere Zahl) DTV 2010 (untere Zahl):



 Verkehrserzeugung durch das Areal: Beim Vollausbau des Areals werden gemäss Umweltverträglickeitsbericht 3'440 Fahrten pro Werktag erzeugt. Diese verteilen sich folgendermassen auf das übergeordnete Strassennetz.



Erwartete Verkehrsentwicklung bis 2030: Im Folgenden zeigt ein Auszug aus dem Verkehrsmodell die für das Jahr 2030 prognostizierte Verkehrsmenge (Durchschnittlicher Werktagsverkehr DWV)



Die Mobilitätsstrategie macht zudem folgende Aussagen:

- Das Gebiet Attisholz ist heute für den LV suboptimal erreichbar. Die bestehenden Verbindungen sind puncto Direktheit, Konsistenz und Topographie mangelhaft, vor allem für den Veloverkehr. So bestehen Netzlücken und auf den Naturwegen Mängel in Bezug auf einen adäquaten Standard, vor allem für den Veloverkehr. Die optimale Abstimmung der ÖV-Konzeption innerhalb des Areals Attisholz (Gemeindegebiet Luterbach und Riedholz) im Sinne der Nutzung von Synergieeffekten ist wichtig. Weiter sind zusätzliche Erschliessungsbedürfnisse wie zum Beispiel die verbesserte Anbindung der Gemeinde Riedholz in die Überlegungen einzubeziehen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass der ÖV künftig generell ein überproportionales Wachstum abzudecken hat, soll die Verkehrsentwicklung nach den übergeordneten Grundsätzen erfolgen. Dadurch entsteht mittelfristig grundsätzlich auch Entwicklungsspielraum für neue Linien.
- Der Planungsgrundsatz der Abstimmung von Siedlung und Verkehr lässt sich für das Gebiet Attisholz nicht eindeutig «festmachen» und in nicht in exakte Vorgaben für die Verkehrsentwicklung umsetzen. Die Betrachtungen im Rahmen der Mobilitätsstrategie folgen daher der fachlichen Haltung, wonach eine zukunftsgerichtete Mobilitäts- und Verkehrslösung für das Gebiet Attisholz eine gemessen an den bisherigen Handlungsweisen (Trendentwicklung) deutliche Weichenstellung in Richtung Beschränkung MIV und Ausbau ÖV/LV sicherstellen muss. Diese Zielsetzung ist in Anbetracht der Gebietslage sicher anspruchsvoll und muss im Rahmen des weiteren Vorgehens konkretisiert und weiter plausibilisiert werden.

#### Umwelt

Geplant ist ein öffentlicher Uferpark von regionaler Bedeutung, welches als Naherholungsgebiet für die Bevölkerung der umliegenden Gemeinden und insbesondere auch für die Mitarbeitenden der künftigen Betriebe und Bewohner des Attisholz Nord- und Südareals dient. Die Aare-Uferbereiche (nord- und südseitig) sind heute grössenteils für den Langsamverkehr zugänglich und erlebbar. Die angelegten Uferwege reichen bis mitten durch die Altstadt von Solothurn und grenzen an das Gebiet des Areals Riverside (Wohnschwerpunkt). Die aktuellen Uferwege sind grösstenteils schmal und nur eindimensional erlebbar. Der neue Uferpark geht in die Breite und bietet somit über das ganze Jahr hinweg mehr Nutzungsmöglichkeiten an. Im Jahr 2015 ist ein Studienauftrag im Einladungsverfahren erfolgt. Die Ergebnisse werden im Gestaltungsplan Öffentlicher Uferpark - Attisholz Süd eingearbeitet. Dieser liegt Ende 2016 vor.

Um die Verbindung zwischen den Uferregionen zu verbessern und die Erschliessung der Naherholungsräume zu optimieren wird der Emmensteg in Luterbach/Zuchwil als A-Massnahme, V-LV 304 im AP 3G eingegeben.

#### Fazit

In Attisholz Süd ist eine grosse Arbeitsplatz- und Wohnraumentwicklung zu erwarten. Der zu erwartende Pendlerverkehr soll umweltschonend abgewickelt werden. Hierzu ist das Angebot beim ÖV und dem LV auszubauen. Als Massnahme ist die Aufwertung des Bahnhofs Luterbach-Attisholz mit einer neuen geleisequerenden Langsamverkehrsverbindung geplant (Eingabe als A-Massnahme V-ÖV 302.2). Weiter soll die busseitige Erschliessung verbessert werden. Geprüft wird eine neue Bushaltestelle im Eingangsbereich des Areals sowie eine neue Buslinie Lutterbach-Attisholz-Flumenthal.

Auch die Langsamverkehrswege werden ausgebaut. Verschiedene LV-Massnahmen zur Verbesserung des Alltags- und Freizeitnetzes sollen im Rahmen des Agglomerationsprogramms realisiert werden (Eingabe A-Massnahmen V-LV 301.4: Zuchwil, Luterbachstrasse, V-LV 304: Emmesteg in Luterbach/ Zuchwil).

Überregional sind Auswirkungen auf den Verkehr zu erwarten. Die Zufahrt zum Autobahnanschluss Solothurn Ost von der Luterbachstrasse, Luterbach her erfolgt via Nord-Süd-Strasse durch Zuchwil und belastet den Ortszentrum von Zuchwil. Daher wird die Massnahme V-MIV 302.2 Knoten Aarmatt: Luterbachstrasse Luzernstrasse/Aarmattviadukt als A-Massnahme eingereicht.

Die grosse Entwicklung ist mit den Freiräumen abzustimmen. Es wird ein öffentlicher Uferpark von regionaler Bedeutung realisiert.

#### Attisholz Nord, Riedholz



Masterplan Attisholz Nord

Das Areal der ehemaligen Zellulosefabrik liegt auf dem Gemeindeboden Riedholz und ist eingebettet in eine Landschaft von hoher Qualität. Es sind rund 16 Hektare, welche umgenutzt werden sollen.

Im Jahre 2008 beschloss die Grundeigentümerin, die Firma Borregard AG, das Areal zu entwickeln und einer neuen Nutzung zuzuführen. Auf dem gesamten Attisholz Areal wurde 2011 ein Testplanungsverfahren durchgeführt. Daraus sind zwei Masterpläne (Nord und Süd) entstanden. Im Sommer 2014 hiess die Gemeindeversammlung Riedholz das Räumliche Teilleitbild gut und legte damit die rechtliche Basis für die Teilzonen- und Erschliessungsplanung. Möglicher Start für die Planung von konkreten Bauvorhaben ist voraussichtlich ca. Ende 2016 zu erwarten.

#### Siedlung

- Richtplan: Im Richtplan als Entwicklungsgebiet Arbeiten und Umstrukturierungsgebiet mit Abstimmungskategorie Festsetzung verankert.
- Top-Entwicklungsstandort Hauptstadtregion Schweiz
- Agglomerationsprogramm: Im AP 2. Generation als Siedlungsmassnahme (Daueraufgabe) definiert
- Erwartete Entwicklung: Für 2030 werden 300-800 BewohnerInnen erwartet und rund 600-1000 Arbeitsplätze.
- Die Entwicklung ist gemeinsam mit Attisholz Süd zu betrachten.
- Zwischennutzungen sind als Initialprojekte erwünscht

#### Verkehr

- Die Haupterschliessung des Gebiets Attisholz Nord für den motorisierten Verkehr erfolgt von Norden her über die Attisholzstrasse. Die öffentliche Verkehrserschliessung erfolgt über die Bahn- und Postautohaltestelle Riedholz bei der Einmündung der Attisholzstasse in die Baselstrasse bzw. über die den SBB-Bahnhof Luterbach-Attisholz. Um die ÖV-Erschliessung des Gebiets zu verbessern, wird eine neue Buslinien Flumenthal-Attisholz-Luterbach geprüft.
- Im Ostbereich des Industrieareals besteht eine öffentliche LV-Brücke zum Südufer der Aare. Hier führen die nationale Velorouten 5 und 8 von SchweizMobil vorbei, welche entlang des Aare-Südufers verlaufen.
- Im Rahmen des AP 2. Generation ist der Ausbau der LV-Verbindung Kreuzung Hinteres Riedholz-Attisholz-Aare-Solothurn (V-LV 2.1) geplant. Diese Verbindung erschliesst das Gebiet Attisholz Nord. Es liegt ein Betriebs-und Mobilitätskonzept vor.
- ÖV-Erschliessungsgüte: Bahnhaltestelle Riedholz ÖV-Güteklasse C, Areal Attisholz Nord D1&D2

#### Umwelt

- Die Aufwertung des Naturraums Aare hat regionalen Charakter und ist mit der bereits bestehenden Planung Attisholz Süd (insbesondere dem angedachten Landschaftspark Aararaum) abzustimmen.
- Naherholungsraum ausserhalb der Bauzone soll in seiner Grösse erhalten bleiben

#### Fazit

Aufgrund der Entwicklung in Attisholz Süd sind in Attisholz Nord auch eine Zunahme der Bevölkerung und der Arbeitsplätze zu erwarten. Die Erschliessung erfolgt aus dem Norden, seitens der Gemeinde Riedholz. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung wird mit der neuen Buslinie Flumenthal-Attisholz-Luterbach geprüft. Es ist zudem eine neue Langsamverkehrsverbindung geplant, welche als Massnahmen der 2. Generation eingegeben wurden (V-LV 2.1).

#### Weitbilck, Solothurn





Das Areal Weitblick liegt zwischen der Solothurner Altstadt und der Weststadt. Diese Scharnierfunktion eignet sich hervorragend für die Ansiedlung neuer Arbeitsplätze und neuer Wohnangebote. Die Stadt Solothurn hat das Areal Weitblick erworben, um Entwicklungsreserven an guter Lage zu sichern und eine nachhaltige Stadtentwicklung zu ermöglichen. Im Juli 2008 hat der Gemeinderat von Solothurn dem überarbeiteten Studienauftrag zugestimmt. Im Anschluss daran wurden die zur Auflage der Teilzonen- und Erschliesungsplanung Obach, Mutten, Ober- und Unterhof notwendige Grundlagen (z.B. Masterplan Weitblick) unter Koordination mit den Landerwerbsverhandlungen der Stadt sowie der Altlastensanierung im Bereich Unterhof erarbeitet. Aus dem Grundlagenbericht wurde eine Charta entwickelt, welche auch die beschlossenen Ziele von den Gemeinderäten für die Arealentwicklung Weitblick enthält.

Die Entwicklung des Areals Weitblick geht nun in die Realisierungsphase. Folgende Realisierungsschwerpunkte werden verfolgt:

- Entwicklungsschwerpunkt A: Wohnbau-Pilotprojekt mit verschiedenen Partner und unterschiedlichen Wohnangeboten sowie attraktiver Erdgeschoss- und Aussenraumgestaltung
- Entwicklungsschwerpunkt B: Businesszentrum im Süden
- Stadtpark «Segetzhain»
- Aufbau der Marke «Weitblick Solothurn»

Die Dimension und Komplexität des Areals Weitblick legen eine etappenweise Arealentwicklung nahe. Die Etappengrössen müssen zum einen die kantonalen Vorgaben erfüllen, zum anderen sind sie von der zeitabhängigen Nachfragesituation zukünftiger Bauträger abhängig.

#### Siedlung

- Richtplan: Im Richtplan als Entwicklungsgebiet Arbeiten mit Abstimmungskategorie Festsetzung verankert.
- Agglomerationsprogramm: Im AP 2. Generation als Siedlungsmassnahme (Daueraufgabe) eingeben.
- Erwartete Entwicklung: Für 2030 werden 660 EinwohnerInnen und 660 Arbeitsplätze erwartet.

#### Verkehr

- ÖV-Erschliessungsgüte: ÖV-Güteklasse C im Nord- und D1 im Südteil
- Die Westtangente ist die übergeordnete Erschliessungsstrasse. Die Hauptzufahrt erfolgt im Areal Weitblick Nord über die Gibelinstrasse und im Areal Weitblick Süd über die Oberhofstrasse.
- Mit dem öffentlichen Verkehr ist das Areal Weitblick bahnseitig mit der neuen Station Solothurn Allmend erschlossen (Massnahme des Agglomerationsprogramms, 1. Generation), busseitig mit den Buslinien 5/7 und 6.



- Ist-Zustand: Die städtische Verkehrszählung 2015 zeigt auf dem Strassennetz der Weststadt gegenüber 2010 eine allgemeine Verkehrsabnahme. Diese Abnahmen sind auf die Eröffnung der Entlastung West zurückzuführen. Einzig auf der Allmendstrasse ist eine Verkehrszunahme festzustellen.
- Erwarteter Verkehr 2030: Geplant ist bis im Jahr 2030 von den insgesamt 13 Baufeldern 10 zu überbauen, durch die Realisierung von autoarmen Mobilitätskonzepten können die Autofahrten pro Tag auf 2830 Fahrten beschränkt werden. Es sind weiterführende Massnahmen geplant, damit das Wachstum beim motorisierten Individualverkehr noch weitere verringert werden kann. Gemäss Verkehrsprognose verkehren im Jahr 2030 auf der Westtangente 30'900 Fahrzeuge pro Tag.

#### Umwelt

- Das neue Quartier wird nach hohen Umwelt- und Energiestandards erstellt.
- Autoarmes Wohnen wird ermöglicht (guter Ausbau von LV und ÖV)
- Stadtpark «Segetzhain»: Für das Areal Weitblick ist ein Park zu Erholung geplant. (Siehe Massnahmen L 303.3 aus der 3. Generation.)

#### Fazit

Das Areal ist möglichst autoarm zu entwickeln. Die zwei im AP 2. Generation eingegebenen Bahnhaltestellen sind bereits realisiert. Diese unterstützen eine verkehrsarme Entwicklung. Es ist nicht von einer hohen zusätzlichen verkehrlichen Belastung auszugehen, deshalb sind hier auch keine grösseren Infrastruktur-Massnahmen auf der Strasse zu ergreifen. Für die AnwohnerInnen und die ArbeitnehmerInnen wird ein attraktiver und ganzjährig nutzbarer Aussenraum und Begegnungsort – der Stadtpark Segetzhain – realisiert.

#### Aarmatt / Niedermatt (Sultex / Riverside-Areal), Zuchwil



Das Industrie- und Gewerbeareal Riverside (Sultex-Areal, ehem. Sulzer-Areal) liegt östlich des Hauptbahnhofs Solothurn auf Zuchwiler Gemeindeboden und erstreckt sich zwischen der Luterbachstrasse und dem Aareufer.

Im Jahr 2012 wurde das ehemalige Sulzer-Areal mit einer Arealfläche vonrund 170'000m² an die Swiss Prime Site verkauft. Diese hat im Jahre 2012/13 eine Entwicklungsstrategie erarbeitet, welche die Eckpfeiler für eine langfristig qualitätsvollen Wohnraum definiert und ein neues Quartier für das Industrieareal mit Arbeitsnutzung, Freizeit und Erholung skizziert. Auf Basis der Entwicklungsstrategie und in engem Dialog mit der Gemeinde Zuchwil fiel im März 2015 der Startschuss zum Studienauftrag «Arealentwicklung Riverside». Als Ergebnis des Studienauftrags ist ein Masterplan Riverside entstanden.

#### Siedlung

- Richtplan: Ist im Richtplan als Umstrukturierungsgebiet mit Abstimmungskategorie Festsetzung verankert.
- Agglomerationsprogramm: Im AP Solothurn 2G als Siedlungsmassnahme aufgeführt.
- Erwartete Entwicklung: Für das Jahr 2030 werden rund 250 EinwohnerInnen und 680 Arbeitsplätze erwartet. Bei einem Vollausbau sind bis zu 450 Wohnungen oder 1250 EinwohnerInnen zu erwarten.

#### Verkehr

- ÖV-Erschliessungsgüte: ÖV-Güteklasse C

ecoptima

Anhang

- Das Areal liegt rund einen Kilometer vom Hauptbahnhof Solothurn entfernt und ist strassenseitig sowie mit dem ÖV und LV relativ gut erschlossen. Allerdings sind die Gehdistanzen zu den bestehenden Bushaltestellen der BSU-Linien 4, 6 und 9 eher gross. Zu prüfen ist eine Optimierung der Busererschliessung zum Beispiel durch die Umleitung einer Buslinie durch das Areal. Weiter führt die Zufahrt zum übergeordneten Strassennetz (Autobahnanschlüsse) durch Zuchwil.
- Für die strassenseitige Erschliessung des Areals sollten keine zusätzlichen Anschlüsse an die Luterbachstrasse erfolgen sondern die bestehenden Erschliessungsstrassen genutzt werden.
- Das Areal soll möglichst verkehrsarm gehalten werden. Um eine solche Entwicklung aufzuzeigen ist ein entsprechendes Mobilitätskonzept/Mobilitätsmanagement zu erstellen. Zurzeit wird für die Arealsentwicklung ein Masterplan erstellt.

#### Umwelt

- Eine grosszügige an der Aare gelegene öffentliche Parklandschaft Riverside ist geplant.
- Die Erlebbarkeit der Aare ist ein wesentlicher Standortfaktor.
- Gerade weil sich Riverside über längere Zeit entwickeln wird, ist die sorgfältige, weit vorausschauende Beplanung der Freiräume eine vorrangige Aufgabe.
- Das Naherholungsgebiet ist heute nur einseitig erschlossen. Es ist eine frühe und hohe Durchlässigkeit des Parks zu ermöglichen. Die Aktivierung des Auenparks und der Promenaden sowie die Erschliessung zur Aare, Auenpark und Wald sind zu gewährleisten. Es wird ein Nutzungskonzept erarbeitet, welches die wesentlichen Punkte aufnimmt. Eine Bootsanlegestelle ist geplant

#### Fazit

Im Areal Riverside wird eine verkehrsarme Entwicklung verlangt. Geeignete Rahmenbedingungen dazu bestehen. Der Hauptbahnhof Solothurn liegt einen Kilometer entfernt und das Areal ist eingebunden in das ÖV-Netz. Eine Optimierung der Buserschliessung und ein Ausbau der LV-Verbindungen sind zu prüfen. Das MIV-Aufkommen ist durch ein autoarmes Mobilitätskonzept und eine gute Erschliessung durch den ÖV und den LV des Areals einzudämmen. Trotzdem ist ein Mehrverkehr auf der Strasse zu erwarten und wird die bereits während den Hauptverkehrszeiten überlastete Zufahrt zum Autobahnanschluss Solothurn Ost von der Luterbachstrasse, Luterbach her via Nord-Süd-Strasse belasten. Daher wird eine A-Massnahme V-MIV 302.2 eingereicht, um die Ortsdurchfahrt Zuchwil zu entlasten.

Im Areal wird eine Mischung aus Wohnen, Arbeiten und Freitzeit erwartet. Dabei werden die Naherholungsräume sorgfältig eingeplant und erschlossen. Es wird eine öffentliche Parklandschaft- Riversidepark realisiert. (Siehe L 303.2 Riversidepark)

#### Emmenhofareal, Derendingen





Das Emmenhofareal ist eine grosse «Reserve» an einer sehr zentralen Lage, insbesondere mit guter ÖV-Erschliessungsgüte. Unter dem Vorsatz, das Areal Emmenhof nachhaltig weiterentwickeln zu wollen, veranstaltete die Eigentümerin, die Emmenhof Immobilien AG, im Jahr 2012 einen privaten Ideenwettbewerb. Nach einem zweistufigen Verfahren wurde das Projekt «Cardo und Decumanus» von Adrian Streich Architekten zum Siegerprojekt gekürt. Darauf basierend wurde ein Gestaltungsplan ausgearbeitet. Der Gemeinderat hat Ende Mai 2015 den Gestaltungsplan genehmigt. Der Plan wurde im Sommer 2016 öffentlich aufgelegt. Der Bau soll voraussichtlich 2017 beginnen. Geplant ist die Emmenhof-Überbauung mit rund 320 Wohnungen.

Die Gemeinde Derendingen entwickelt sich an verschiedenen Orten gleichzeitig. Das Projekt Wissensteinfeld (Ansiedlung von grossen Logisitikunternehmen) wird zahlreiche Arbeitsplätze bieten. Weiter wird der Ausbau der DHL mehr Arbeitsplätze bringen. Somit ist ein Bedarf an Wohnungen zu erwarten.

Verkehrsseitig will der Kanton in Zusammenarbeit mit der Gemeinde den Kreuzplatz sanieren und die Ortsdurchfahrt (Hauptstrasse) umgestalten. Das Projekt Kreuzplatz ist eine A-Massnahme der 2. Generation (V-MIV 2.2). Es ist geplant diese Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen optimal aufeinander abzustimmen.

### Siedlung

- Richtplan: nicht vermerkt.
- Agglomerationsprogramm: erscheint neu im AP 3G
- Erwartete Entwicklung: 600-800 EinwohnerInnen

#### Verkehr

- ÖV-Erschliessungsgüte: ÖV-Güteklasse C
- Das Emmenhofareal wird über die Emmenhofallee und die Schützenstrasse erschlossen, diese wiederum sind über die Hauptstrasse ans Kantonsstrassennetz angeschlossen. Die Bushaltestelle «Pestalozziplatz» der BSU-Linie 1 liegt in der Nähe des Areals und ist zu Fuss in wenigen

Gehminuten erreichbar. Die Haltestelle wird werktags mehrheitlich im ¼ Stundentakt bedient.

- Gemäss Projektvorschlag der Adrian Streich Architekten AG sind ingesamt 465 Parkplätze vorgesehen, davon 91 Parkplätze oberirdisch.
- Der neu induzierte motorisierte Individualverkehr des Areals beträgt gemäss Projektvorschlag 1254 Fahrten pro Tag, davon 725 Fahrten via Knoten Schützenstrasse bzw. 529 Fahrten via Knoten Emmenhofallee. Da diese Fahrtenzahl sehr hoch ist, sind im Rahmen eines Mobilitätskonezepts weitere Reduktionsmöglichkeiten zu prüfen.
- Das Projekt sieht neue Fuss- und Velowege vor, durch welche direkte Verbindungen zum Zentrum von Derendingen und zum Naherholungsgebiet Emme entstehen. Vom Emmenhofareal aus werden auch ausgezeichnete LV-Verbindungen nach Solothurn und in die Nachbargemeinden geschaffen.

#### Umwelt

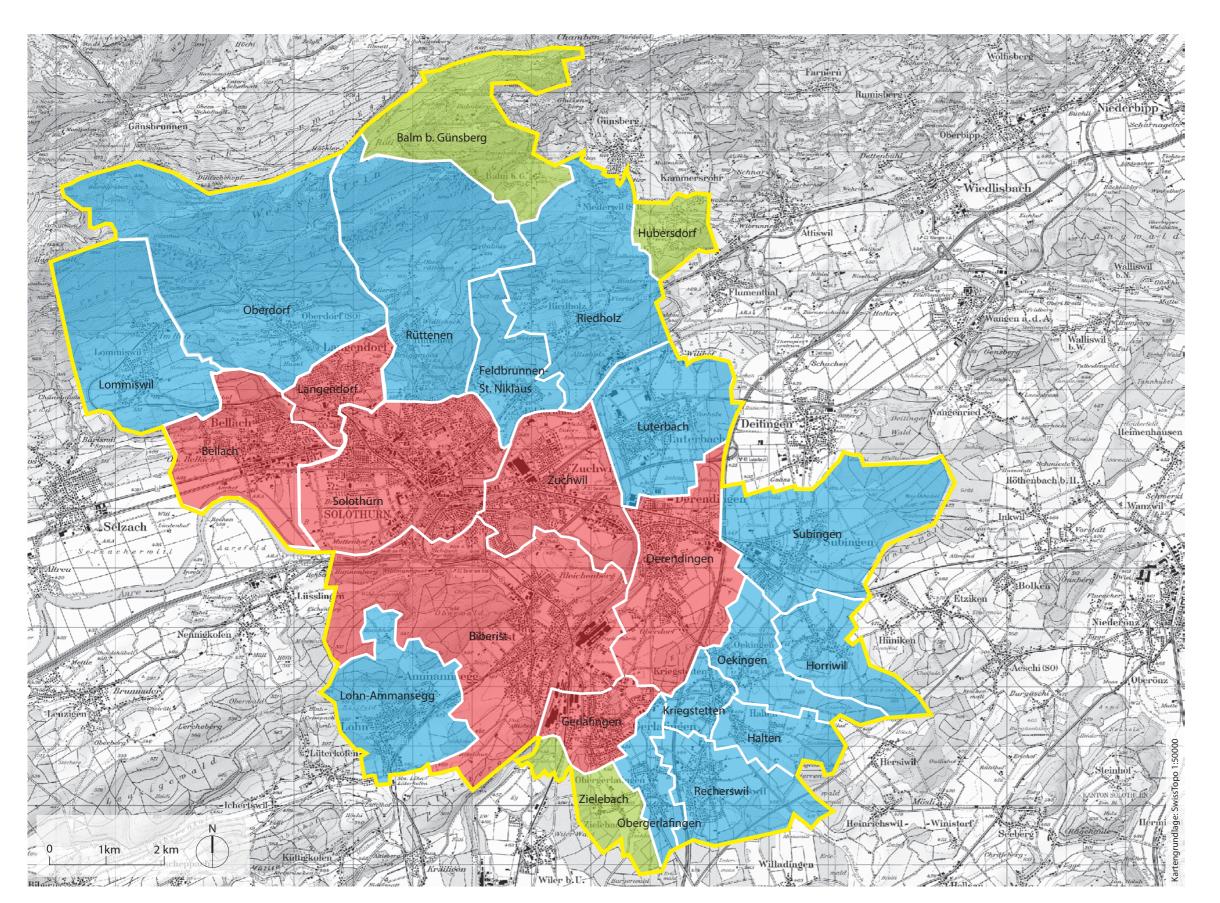
- Autoarmes Wohnen soll gefördert werden: Im Gestaltungsplan ist eine maximale Zahl von Parkplätzen definiert.
- Naherholung: Der Schluchtbach wird freigelegt. Der Bach erhält dadurch eine grosse Aufwertung. Er wird nicht mehr mit Röhren kanalisiert, sondern kann innerhalb einer elf Meter breiten Uferschutzzone mäandrieren. Bäume und Sträucher sorgen für eine idyllische Umgebung.

#### Fazit

Aus raumplanerischer Sicht ist eine hohe Dichte an diesem Standort sehr erwünscht. Generell geht die Richtung des Projekts in dichte und urbane Bebauung bei gleichzeitig hoher Wohn- und Siedlungsqualität. Die Entwicklung auf dem Emmenhofareal führt zu höheren Verkehrsbelastungen auf dem umliegenden Verkehrsnetze aus, insbesondere beim Kreuzplatz und auf der Ortsdurchfahrt (Hauptstrasse). Deshalb ist die Zielsetzung eine autoarme Siedlung zu entwicken sehr wichtig und aufgrund der guten ÖV-Güteklasse und dem gut ausgebauten Radverkehrsnetz gut möglich. Mit der Entwicklung des Areals wird auch der Schluchtbach freigelegt und erhält dadurch eine grosse Aufwertung.

### Anhang 6 Karten

- Nr. 1: Gemeindekategorien der Agglomeration Solothurn
- Nr. 2: Entwicklungsgebiete mit hohem Verkehrsaufkommen
- Nr. 3: Basisnetz Strasse
- Nr. 4: Basisnetz Eisenbahn und Bus
- Nr. 5: Basisnetz Radverkehr
- Nr. 6: Verkehrsbelastung auf dem Basisnetz Strasse 2015
- Nr. 7: Öffentlicher Verkehr: Anzahl Passagiere DTV (DWV) 2010
- Nr. 8: Übersicht ÖV-Güteklassen
- Nr. 9: Bauzonenreserven 2014
- Nr. 10: Unfälle mit Personenschäden 2012 bis 2014
- Nr.11: Schutzzonen Landschaft, Landwirtschaft und Natur
- Nr. 12: Verkehrsbelastung auf dem Basisnetz Strasse DWV (DTV) 2030
- Nr. 13: Öffentlicher Verkehr: Anzahl Passagiere DWV (DTV) 2030
- Nr. 14: Schwachstellen Verkehr in der Agglomeration Solothurn
- Nr. 15: Zukunftsbild Siedlung und Verkehr
- Nr. 16: Zukunuftsbild Landschaft
- Nr. 17: Strategie Motorisierter Individualverkehr MIV
- Nr. 18 Strategie Öffentlicher Verkehr ÖV
- Nr. 19: Strategie Langsamverkehr und kombinierte Mobilität
- Nr. 20: Strategie Siedlung
- Nr. 21: Strategie Landschaft
- Nr. 22: A- und B-Massnahmen 3. Generation







## Handlungsräume\* der Agglomeration Solothurn



**Urbaner Raum** 



Agglomerationsgeprägter Raum



Ländlicher Raum

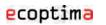


Perimeter Agglomeration Solothurn gemäss BFS

\* Handlungsräume gemäss Raumkonzept Kanton Solothurn.

Diese orientieren sich an der dominierenden natur- und kulturräumlichen Funktion der Gemeinden

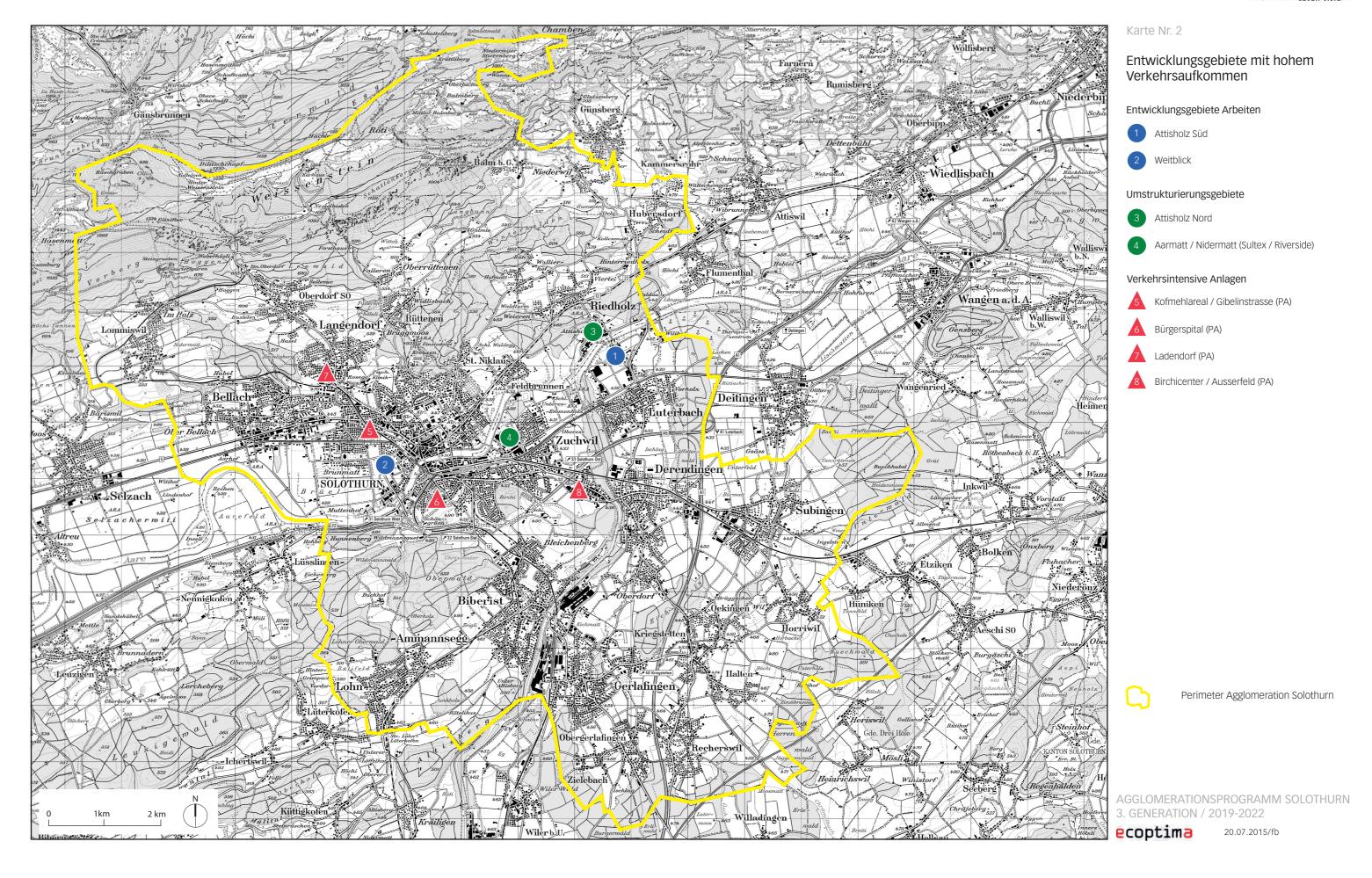
AGGLOMERATIONSPROGRAMM SOLOTHURN 3. GENERATION

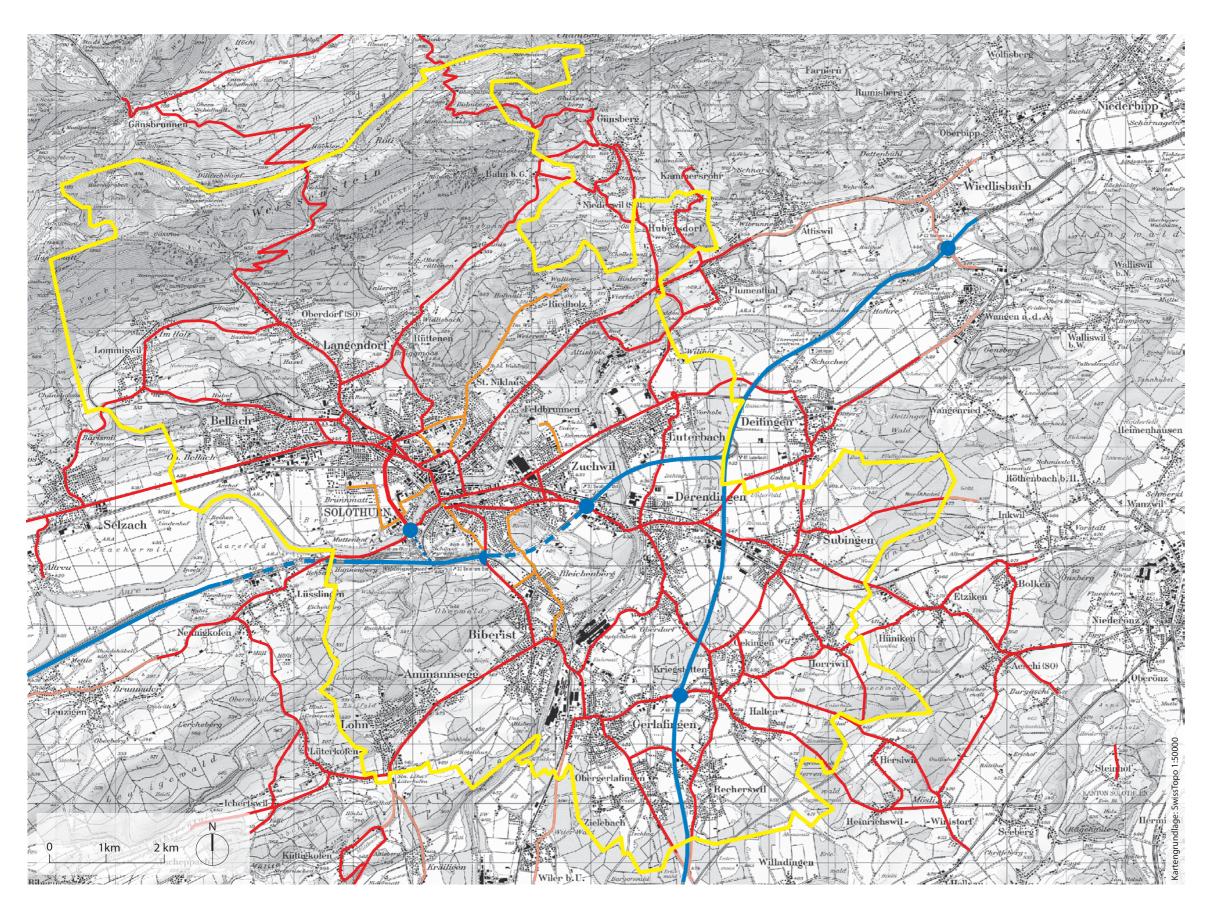


27.2.2015/fb













## Basisnetz Strasse

Nationalstrassen mit Anschlüssen

Entlastung West

Kantonsstrassen SO

Kantonsstrassen BE

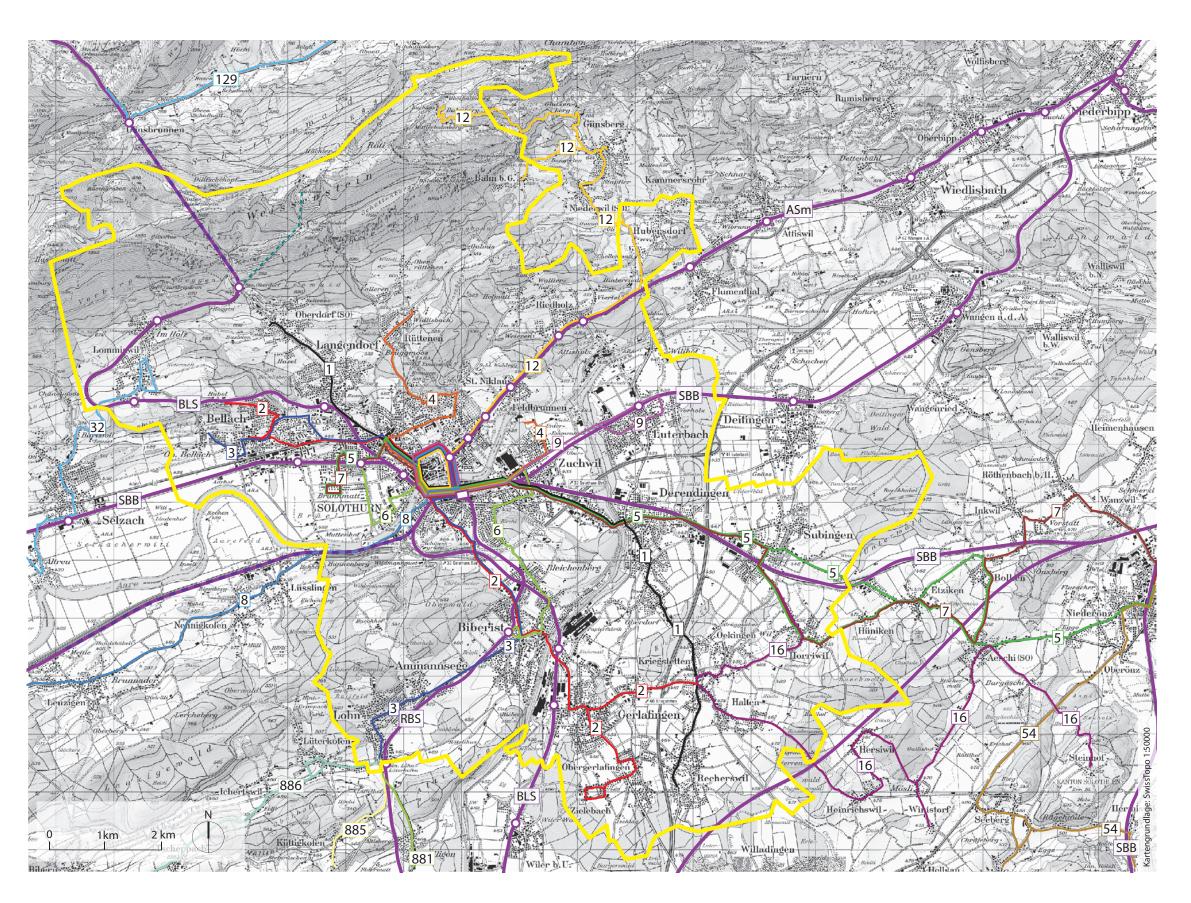
Gemeindestrassen von regionaler Bedeutung

Perimeter Agglomeration Solothurn

AGGLOMERATIONSPROGRAMM SOLOTHURN 2. GENERATION / 2015-2018

ecoptima

2.4.2012/rti





## **Basisnetz Eisenbahn und Bus**

Aktualisierungsstand: Fahrplan 2016



Eisenbahnlinien mit Haltestellen (SBB, RBS, BLS, ASm)



Eisenbahntrassee Güterverkehr (analog 2007)



Buslinien (BSU, Postauto, RBS, BGU)



Verbindung Weissenstein

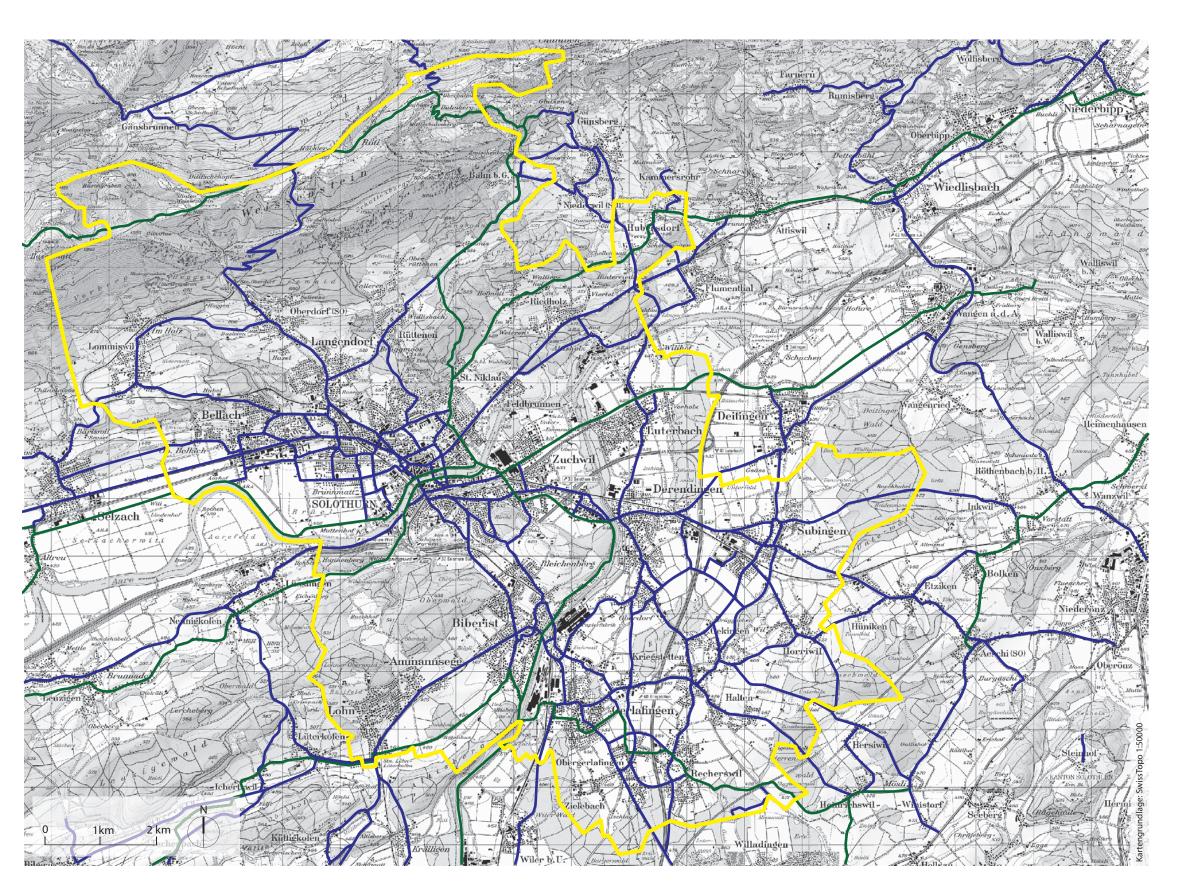


Perimeter Agglomeration Solothurn

AGGLOMERATIONSPROGRAMM SOLOTHURN 2. GENERATION / 2015-2018



11.3.2016/kh,rti





# Basisnetz Radverkehr Aktualisierungsstand: Februar 2014

Alltagsnetz 'täglicher Gebrauch'

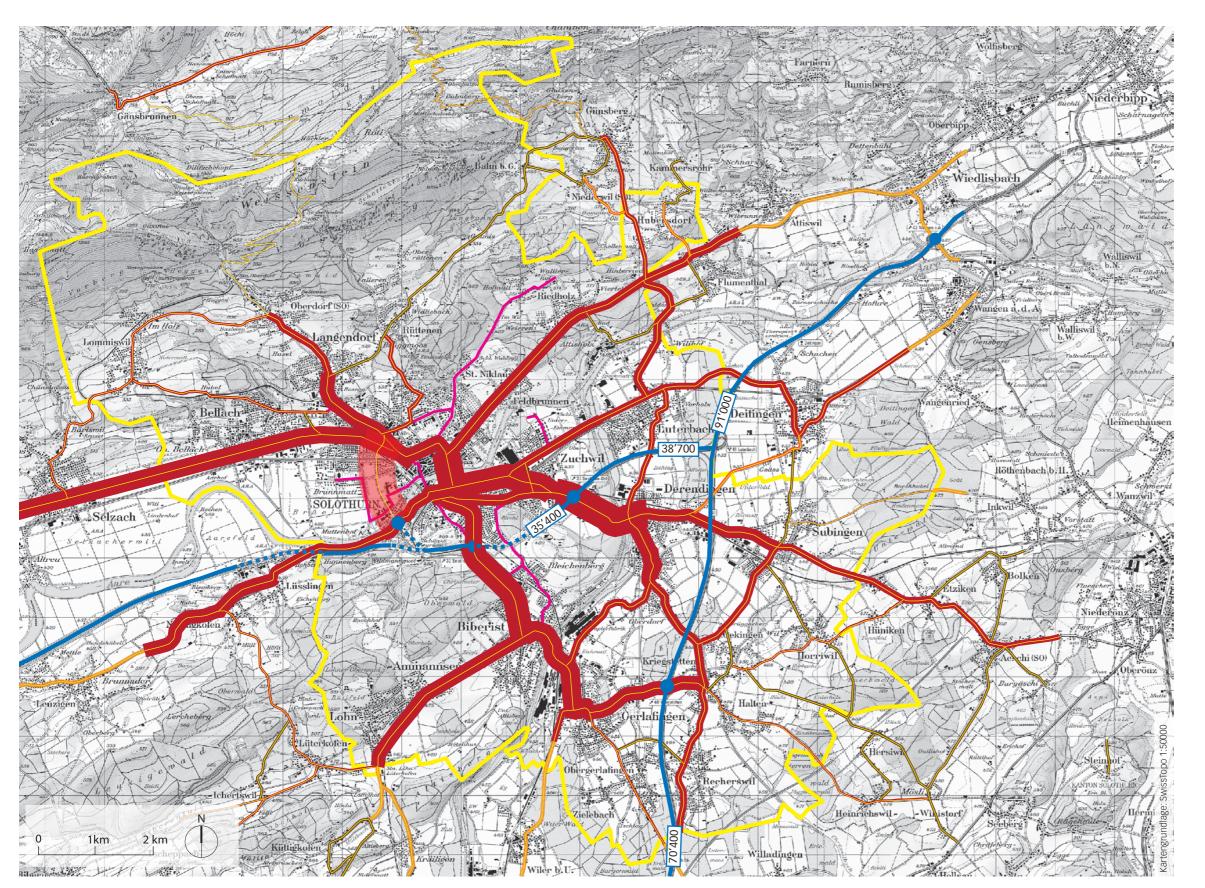
Freizeitnetz 'sporadischer Gebrauch' (Routen SchweizMobil)

Perimeter Agglomeration Solothurn

AGGLOMERATIONSPROGRAMM SOLOTHURN 2. GENERATION / 2015-2018

ecoptima

11.3.2016/rti







## Verkehrsbelastung auf dem Basisnetz Strasse 2015

Nation

Nationalstrassen mit Anschlüssen

Entlastung West

Kantonsstrassen, mit Zählung



Kantonsstrassen, ohne Zählung



Kantonsstrassen ausserkantonal



Gemeindestrassen von regionaler Bedeutung, ohne Zählung



Perimeter Agglomeration Solothurn

Zählung Nationalstrassen: Anzahl Fahrzeuge (DTV) im Jahr 2015

31′500

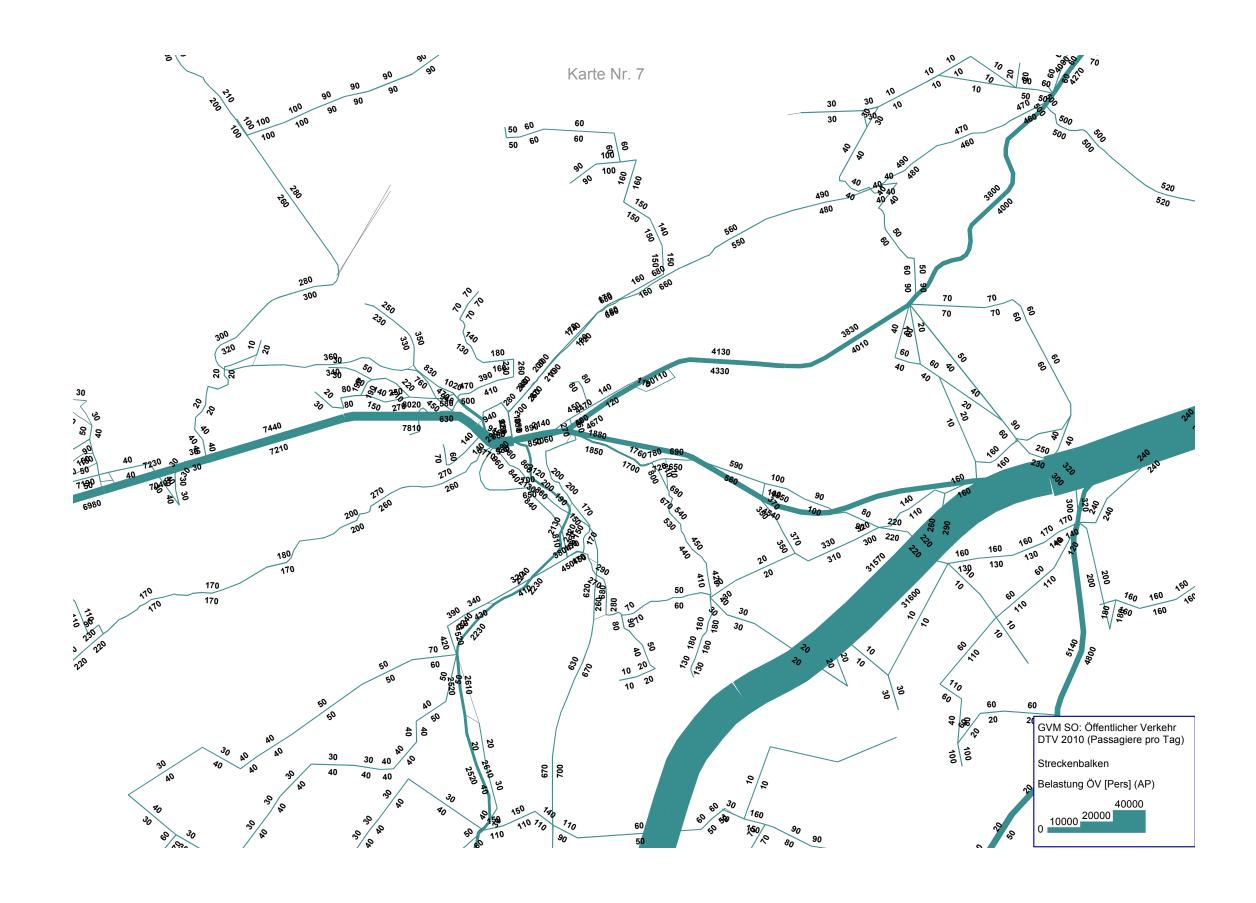
Zählung Kantonsstrassen: Mittwoch, 25.11.2015 Alle Motorfahrzeuge (inkl. LkW)



AGGLOMERATIONSPROGRAMM SOLOTHURN 3. GENERATION / 2019-2022



19.01.2016/fb









## Übersicht ÖV-Güteklassen

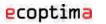
Güteklasse A
Güteklasse B
Güteklasse C
Güteklasse D1
Güteklasse D2
Güteklasse E

Güteklasse F

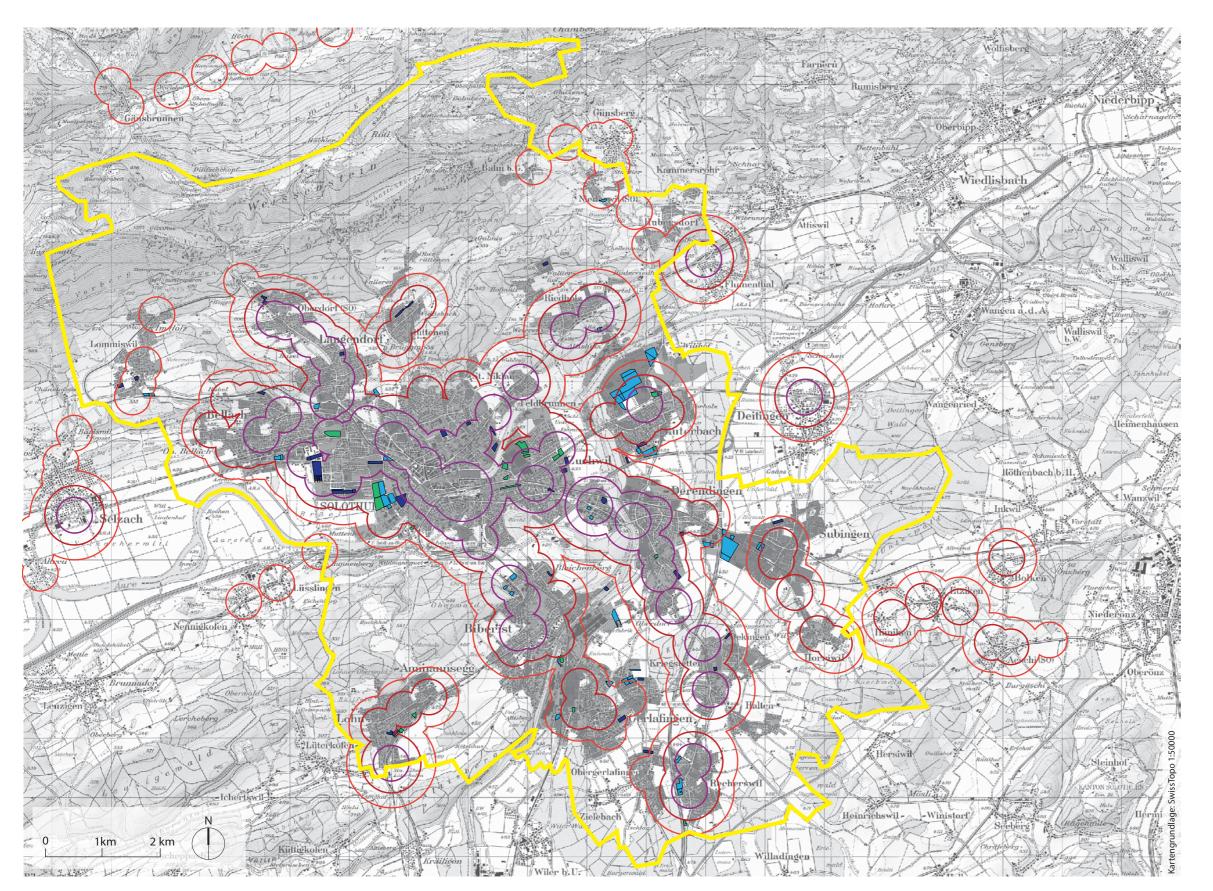
Perimeter Agglomeration Solothurn

nicht klassierte Haltestellen

AGGLOMERATIONSPROGRAMM SOLOTHURN 3. GENERATION



07.5.2015/fb







## Bauzonenreserven 2014

Unbebaute Bauzonen

Wohnen

Gewerbe / Industrie

Gemischte Nutzung

Siedlung

ÖV-Güteklasse C



ÖV-Güteklasse D1/D2



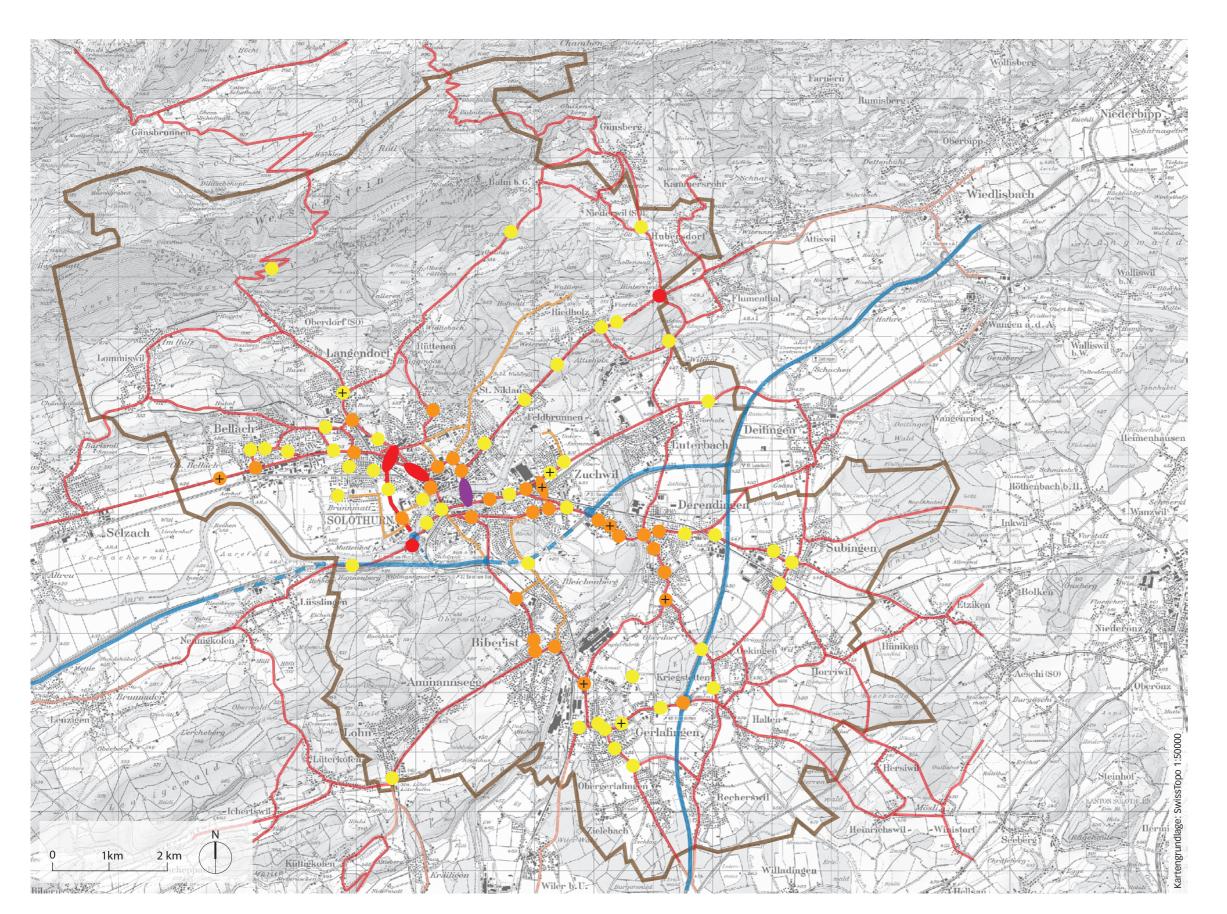
Perimeter Agglomeration Solothurn

- Gemäss GIS-basierter Erfassung Kanton Solothurn
- Zielebach (BE) Durchschnittswert gemäss GIS-Methode ARE für unüberbaute Bauzonen (AGR)
- Minimale erfasste Grösse der Parzellen: 0.3 ha

AGGLOMERATIONSPROGRAMM SOLOTHURN 3. GENERATION



12.3.2015/fb







# Unfälle mit Personenschäden 2012 bis 2014

2 bis 3 Unfälle mit Personenschäden

4 bis 10 Unfälle mit Personenschäden

11 bis 15 Unfälle mit Personenschäden

mehr als 15 Unfälle mit Personenschäden

+ tödliche Unfälle

Nationalstrassen mit Anschlüssen

Entlastung West

Kantonsstrassen SO

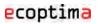
Kantonsstrassen BE

Gemeindestrassen von regionaler Bedeutung

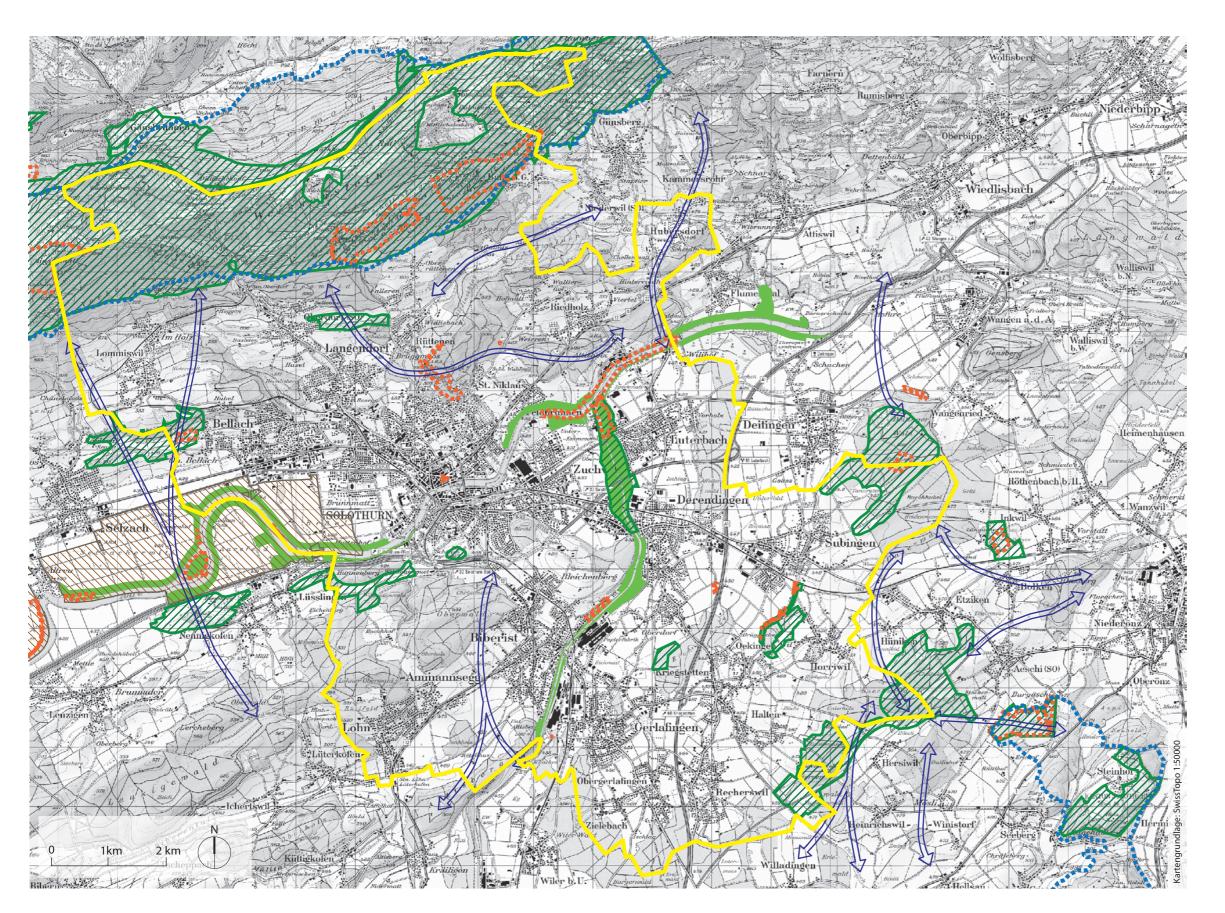


Perimeter Agglomeration Solothurn

AGGLOMERATIONSPROGRAMM SOLOTHURN 3. GENERATION / 2019-2022



28.09.2015/fb







# Schutzzonen Landschaft, Landwirtschaft und Natur

.....

**BLN-Gebiet** 



Kantonale Vorranggebiete Natur und Landschaft



Kantonale Naturreservate



Kantonale Uferschutzzone



Landwirtschafts- und Schutzzone Witi



Vernetzung Landschaft / Wildtierkorridore



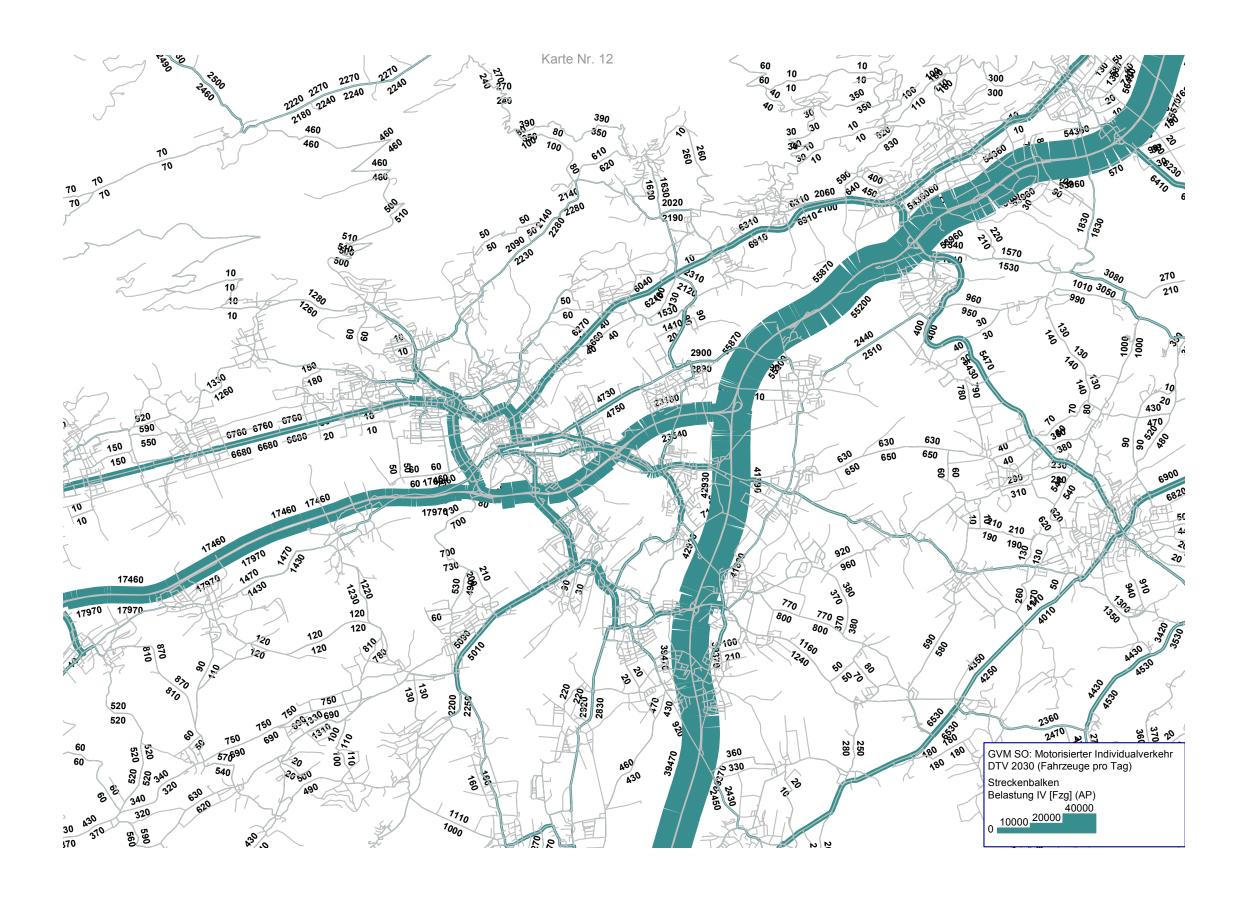
Perimeter Agglomeration Solothurn

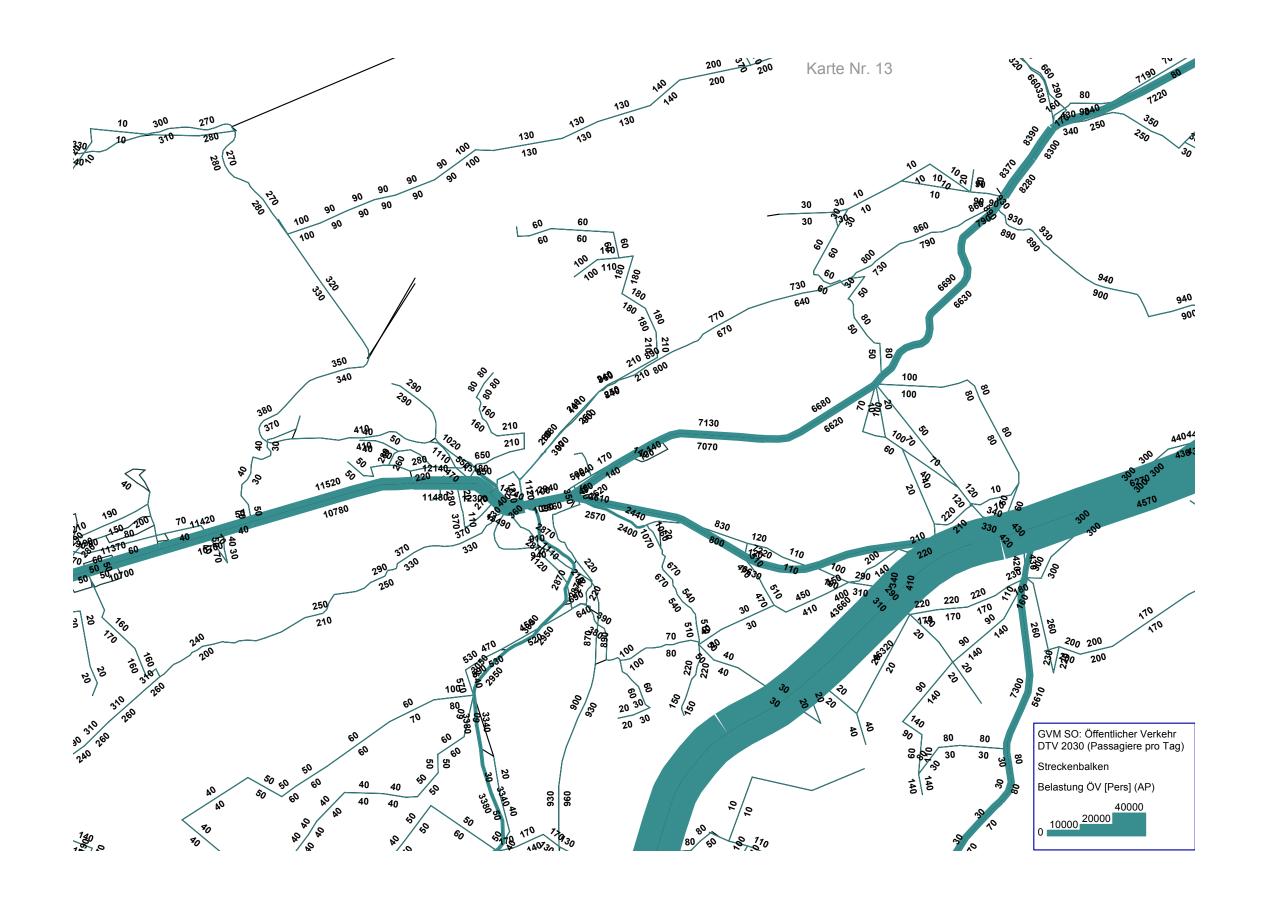
AGGLOMERATIONSPROGRAMM SOLOTHURN 2. GENERATION / 2015-2018



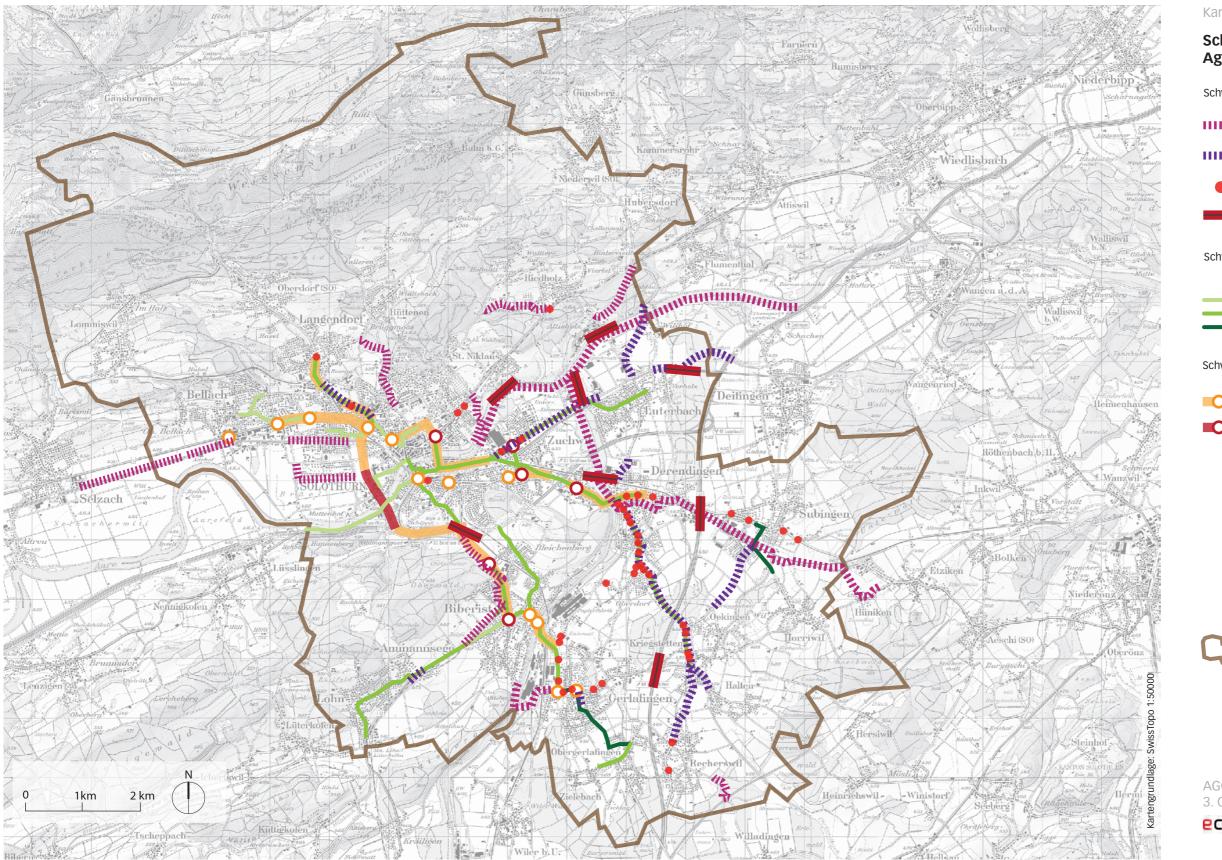
3.5.2011/rti











## Schwachstellen Verkehr in der **Agglomeration Solothurn**

Schwachstellen Langsamverkehr:

Netzlücken Veloverkehr

Gestaltungslücken Veloverkehr

Fussgängerquerungen ohne Mittelinseln

Trennwirkungen für den Langsamverkehr

Schwachstellen öffentlicher Verkehr (ÖV):

Verspätungen Busverkehr

- 1 min

- 1.5 min

- 2 min

Schwachstellen motorisierter Individualverkehr (MIV):

Stauneigung / hohe Stauneigung MIV

Sehr hohe Stauneigung / Verkehrszusammenbruch MIV

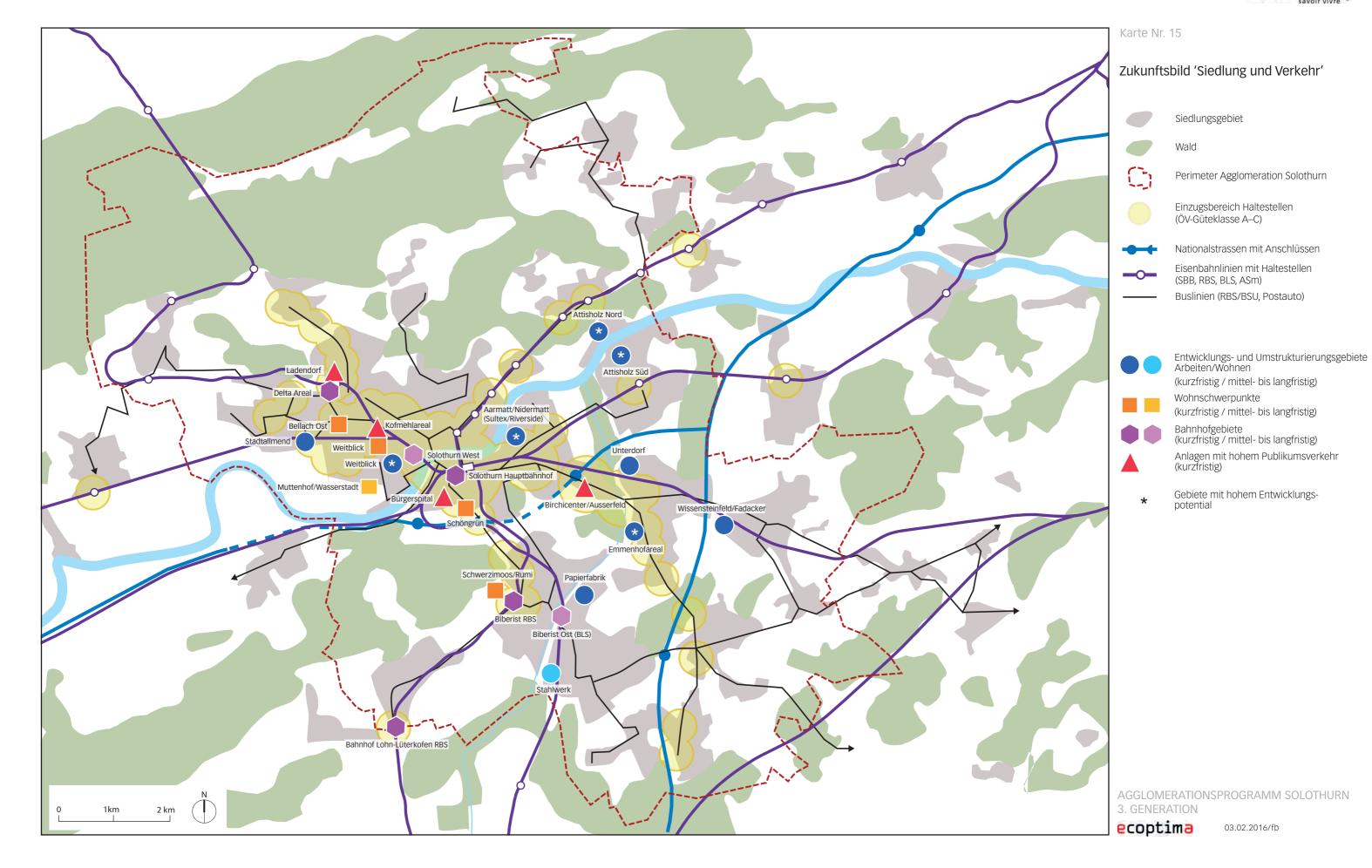
Perimeter Agglomeration Solothurn

AGGLOMERATIONSPROGRAMM SOLOTHURN 3. GENERATION / 2019-2022

ecoptima

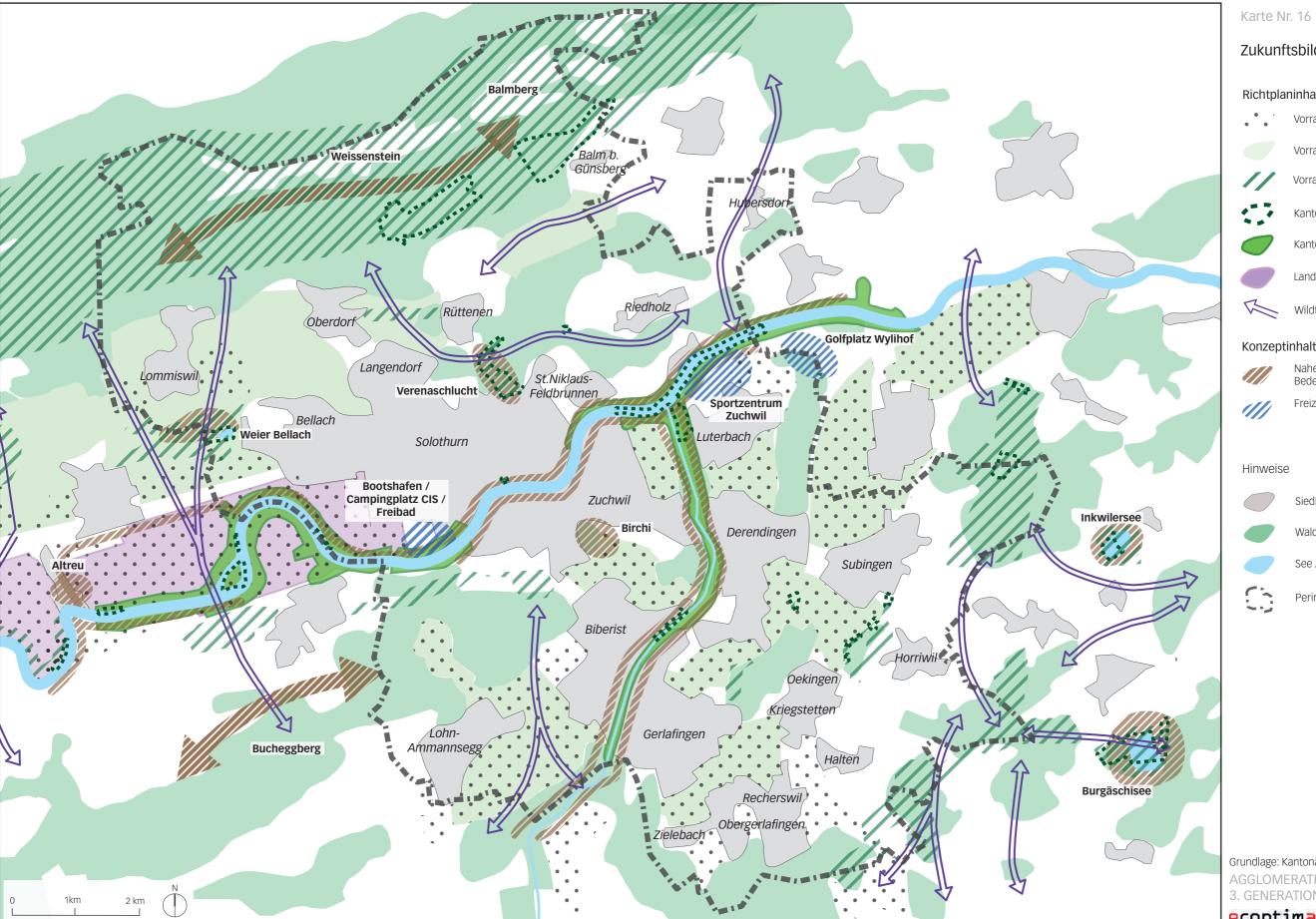
19.01.2016/fb











### Zukunftsbild ,Landschaft'

#### Richtplaninhalte

Vorranggebiet Landwirtschaft

Vorranggebiet Landschaft

Vorranggebiet Natur

Kantonale Naturreservate

Kantonale Uferschutzzone

Landwirtschafts- und Schutzzone Witi

Wildtierkorridore

### Konzeptinhalte Zukunftsbild

Naherholungsräume von regionaler

Freizeitanlagen von regionaler Bedeutung

Siedlungsgebiet

Wald

See / Weiher

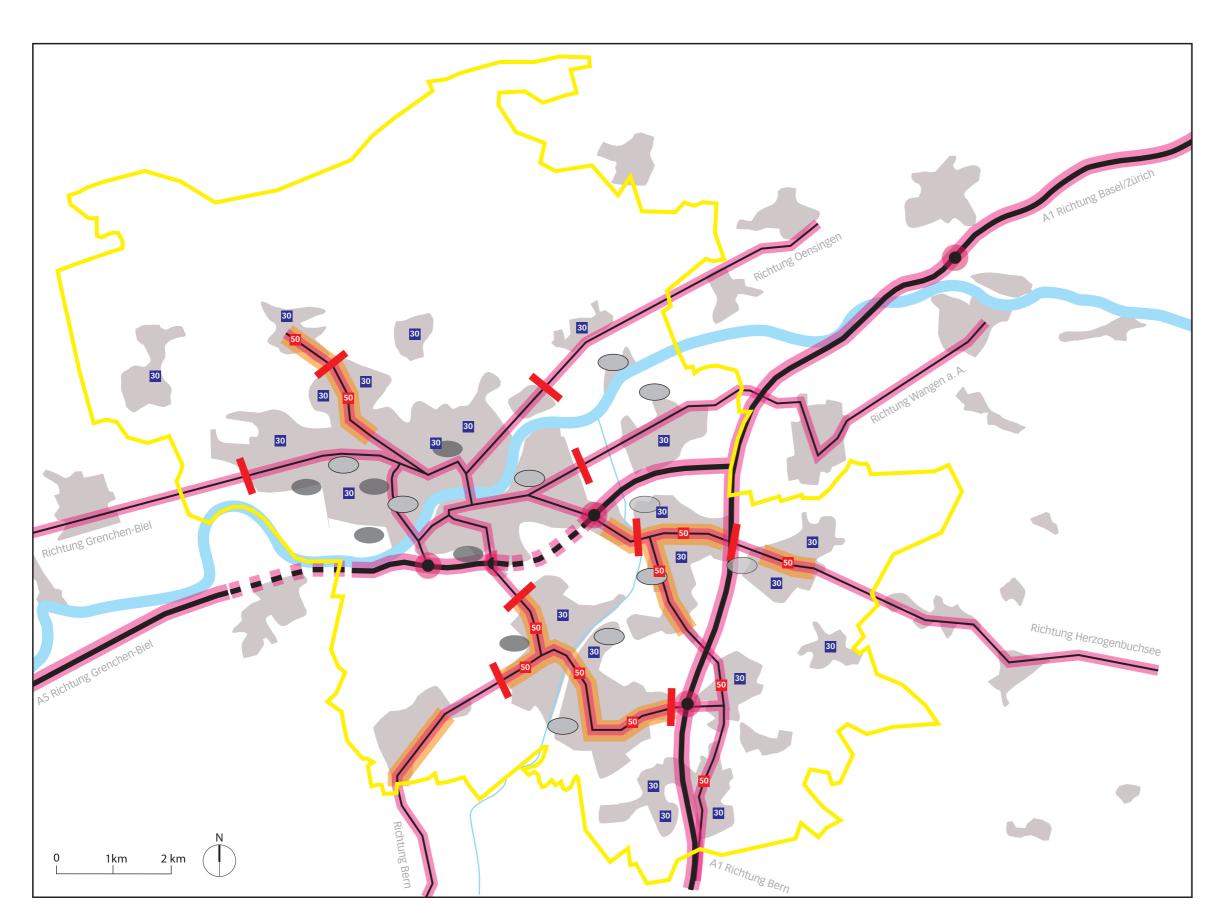
Perimeter Agglomeration Solothurn

Grundlage: Kantonaler Richtplan

AGGLOMERATIONSPROGRAMM SOLOTHURN 3. GENERATION / 2019-2022

ecoptima

03.02.2016/fb/ppf





## Teilstrategie 'Verkehr'

#### Motorisierter Individualverkehr

MIV auf Autobahnen und Hauptverkehrsachsen kanalisieren und dieses Verkehrsnetz optimieren (TS MIV2)

Verkehr am Zentrumsrand dosieren (TS MIV3 / TS NA1)

Durchgangsverkehr von Wohngebieten fernhalten, vergangene Eingriffe in das Siedlungsgebiet reparieren (TS MIV 4)

Angemessene Geschwindigkeit innerorts (bfu Modell 30-50) (TS MIV5)

Nationalstrasse mit Anschlüssen

Siedlungsschwerpunkte Wohnen / Arbeiten

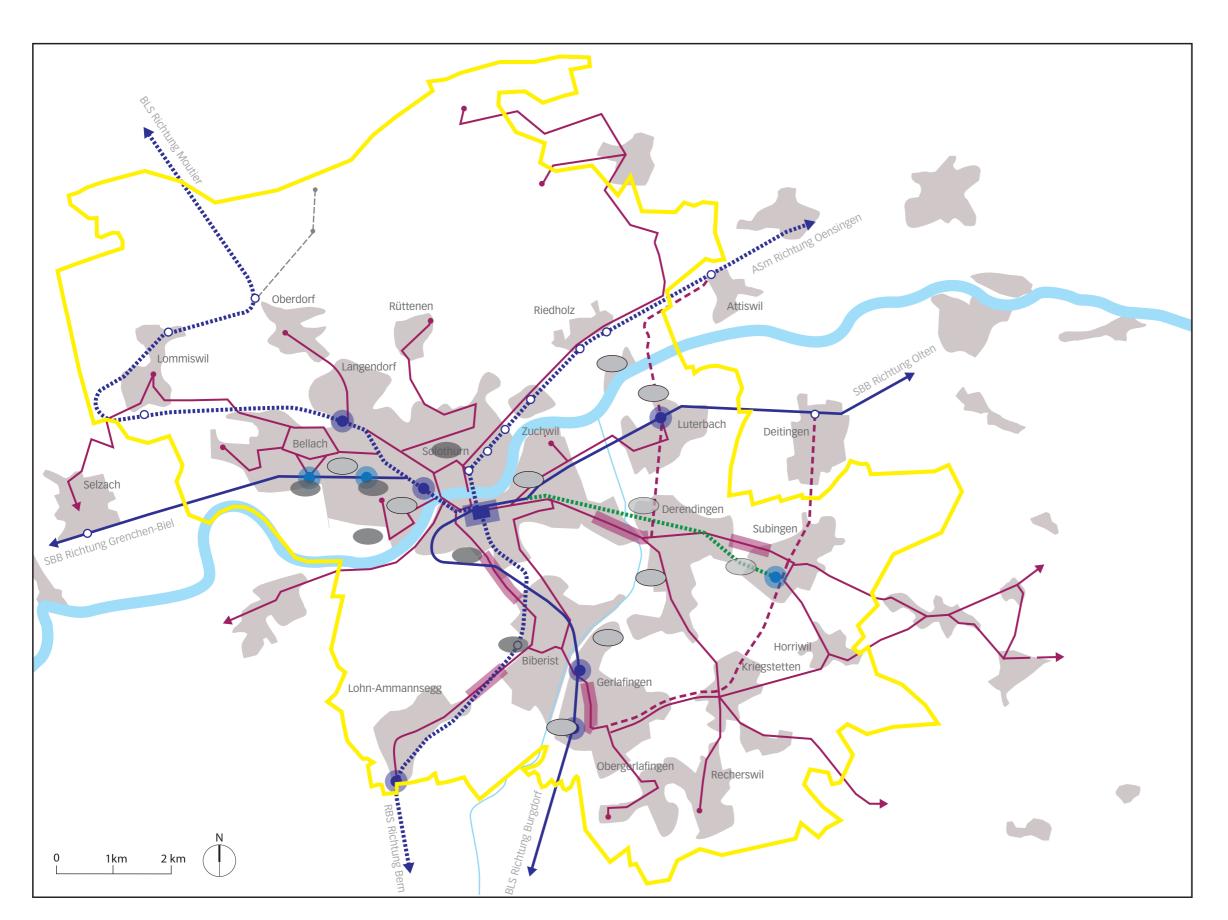
Siedlungsgebiete ausserhalb Agglomeration

Aare und Emme

Perimeter Agglomeration Solothurn

AGGLOMERATIONSPROGRAMM SOLOTHURN 3. GENERATION / 2019-2022









## Teilstrategie 'Verkehr'

#### Öffentlicher Verkehr

ÖV nachfragegerecht ausbauen (ÖV-Knoten, Transportketten, Netzverbesserungen) (TS ÖV1)

Attraktive Umsteigeorte (TS ÖV2)

Neue Haltestellen (TS ÖV2)

Strassengebundener ÖV gegenüber MIV priorisieren (TS ÖV3 / TS NA1)

neue Buslinien zur Diskussion

Reaktivierung RPV-Schiene Solothurn – Subingen

Busnetz

Eisenbahnnetz

Seilbahn Weissenstein

0 Haltestellen Eisenbahn

Siedlungsschwerpunkte Wohnen / Arbeiten

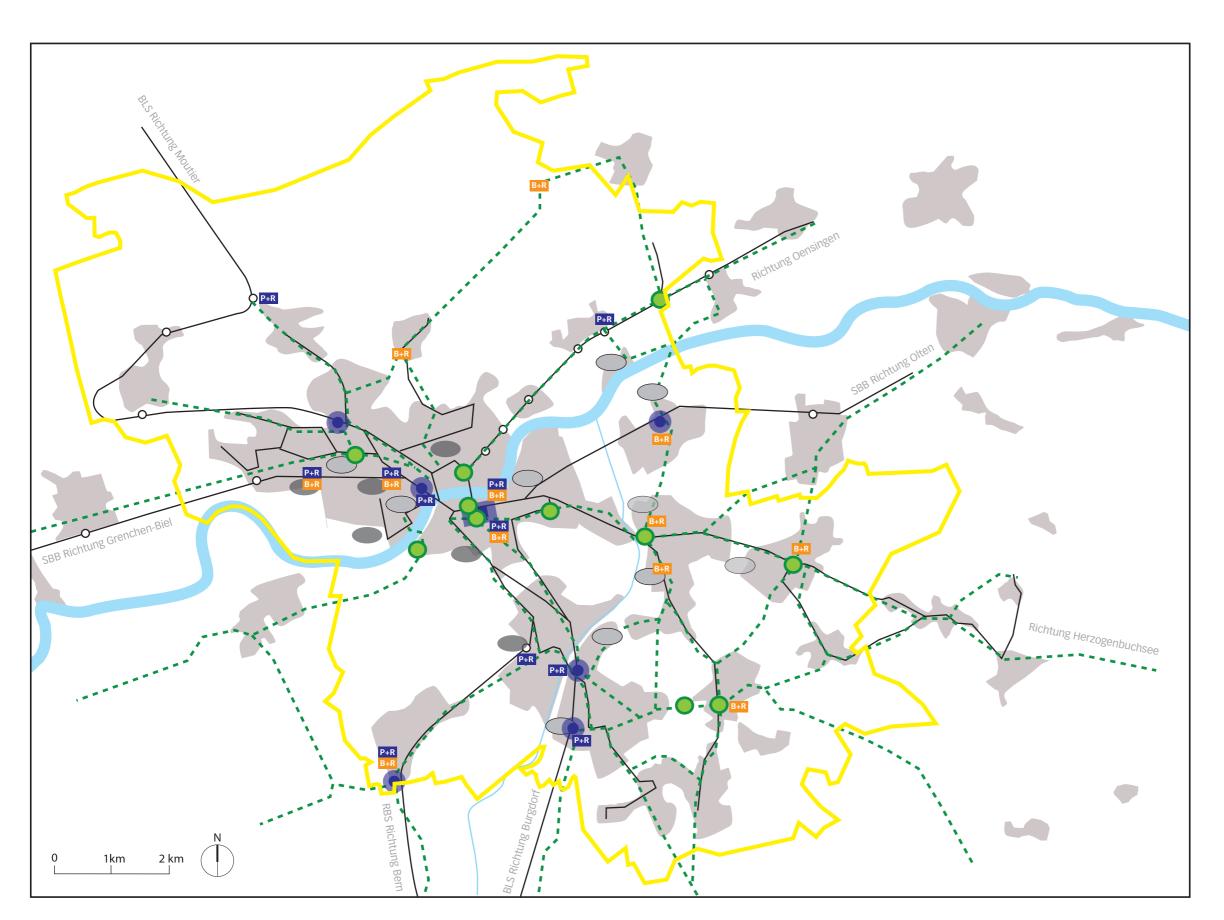
Siedlungsgebiet

Aare und Emme

Perimeter Agglomeration Solothurn

AGGLOMERATIONSPROGRAMM SOLOTHURN 3. GENERATION / 2019-2022









## Teilstrategie 'Verkehr'

### Langsamverkehr

Langsamverkehr in den Kerngebieten und auf den Entwicklungsachsen fördern / attraktives Langsamverkehrsnetz (TS LV1/2)



Konfliktstellen sanieren / LV gegenüber MIV priorisieren (TS LV3/4)

#### Kombinierte Mobilität



Attraktive Umsteigeorte für den kombinierten Verkehr, bestehendes Angebot weiter ausbauen (TS KM1)



Haltestellen Eisenbahn



Bahn-/Buslinien
Wichtige Umsteigeorte



Siedlungsschwerpunkte Wohnen / Arbeiten



Siedlungsgebiet

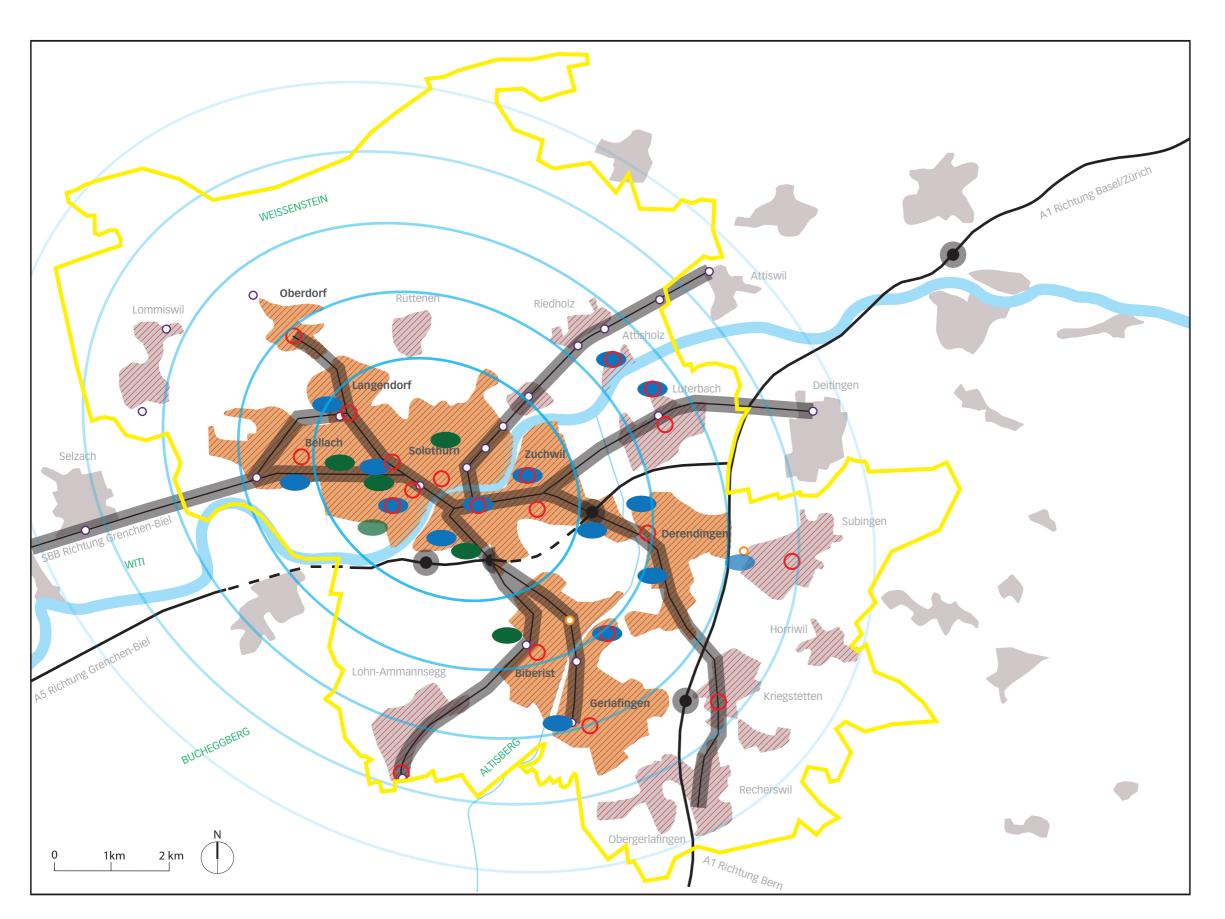
Aare und Emme



Perimeter Agglomeration Solothurn

AGGLOMERATIONSPROGRAMM SOLOTHURN 3. GENERATION / 2019-2022









### Teilstrategie 'Siedlung und Landschaft'



Kernstadt und Zentrumsgemeinden als Motor der Agglomeration (TS S1)



Siedlungsentwicklung auf Achsen mit guter ÖV-Erschliessung ausrichten (ÖV-Güteklasse A bis C) / Hohe Siedlungsentwicklungspotentiale neu erschliessen (TS S2)



Grössere Einzonungen nur in Zentrumsgemeinden und Gemeinden des urbanen Raums (TS S3)



Siedlungsentwicklung nach innen und Nutzungsverdichtung (TS S4)



konzentrieren (TS S5 bis S7)
- Arbeiten, Dienstleistungen, verkehrsintensive



Nutzungen - Wohnen



Zentren und urbane Achsen sowie Bahnhof- und Umstrukturierungsgebiete städtebaulich aufwerten (TS S8)



Haltestellen Eisenbahn





Nationalstrasse mit Anschlüssen



Siedlungsgebiet



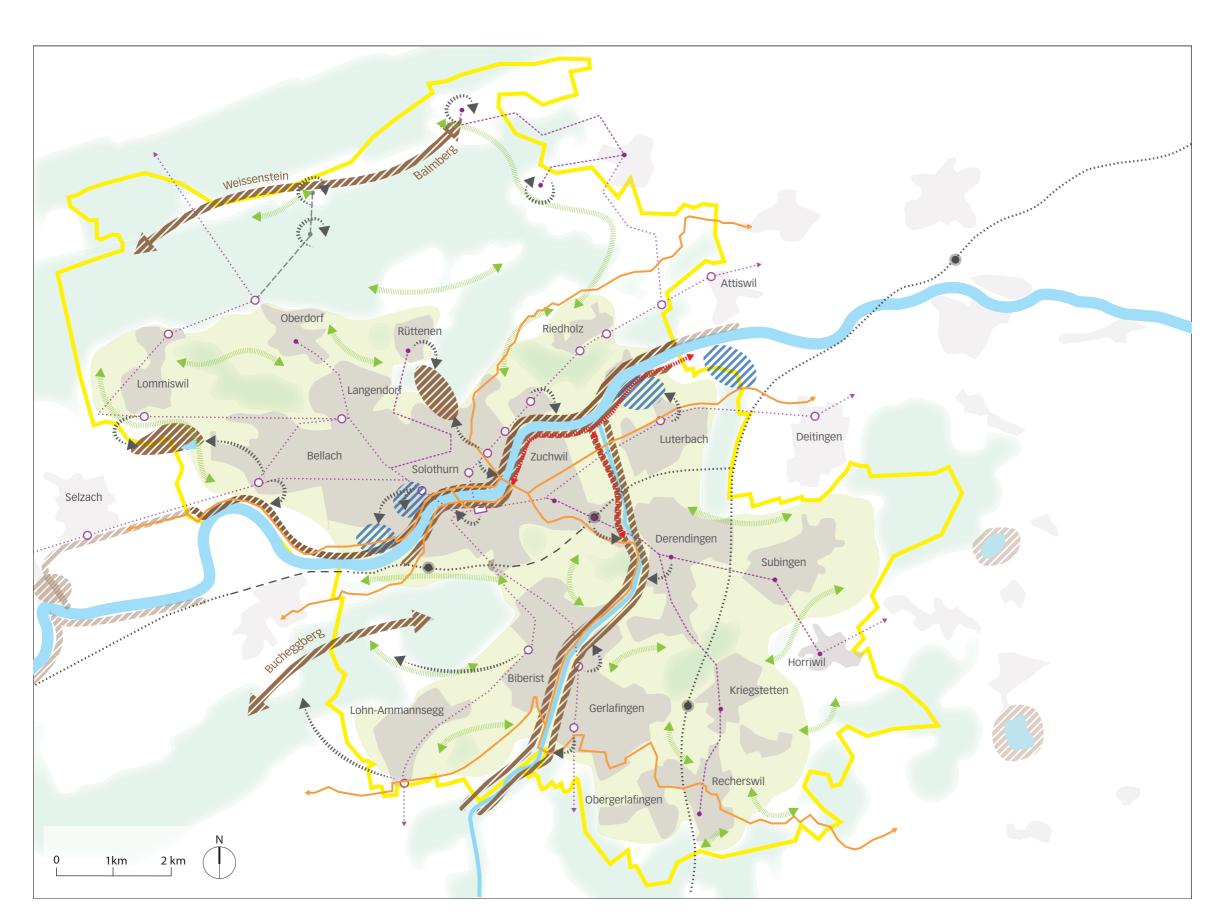
Aare und Emme



Perimeter Agglomeration Solothurn

AGGLOMERATIONSPROGRAMM SOLOTHURN 3. GENERATION / 2019-2022









## Teilstrategie 'Landschaft'

siedlungsnahe Landschaft (TS L1)

Vernetzungsachsen Landwirtschaft (TS L2)

Naherholungsräume von regionaler Bedeutung (TS L3)

Netzlücken Langsamverkehr (TS L4)

Zugänge zu Erholungsgebieten und Freizeitanlagen (TS L5)

Freizeitanlagen von regionaler Bedeutung

O Haltestellen Eisenbahn

Bushaltestellen

..... Bahn-/Buslinien

--- Luftseilbahn

Velo Routen (Freizeitnetz)

Siedlungsgebiet

Wald

\_\_\_\_ Aare und Emme, Seen und Weiher

Perimeter Agglomeration Solothurn

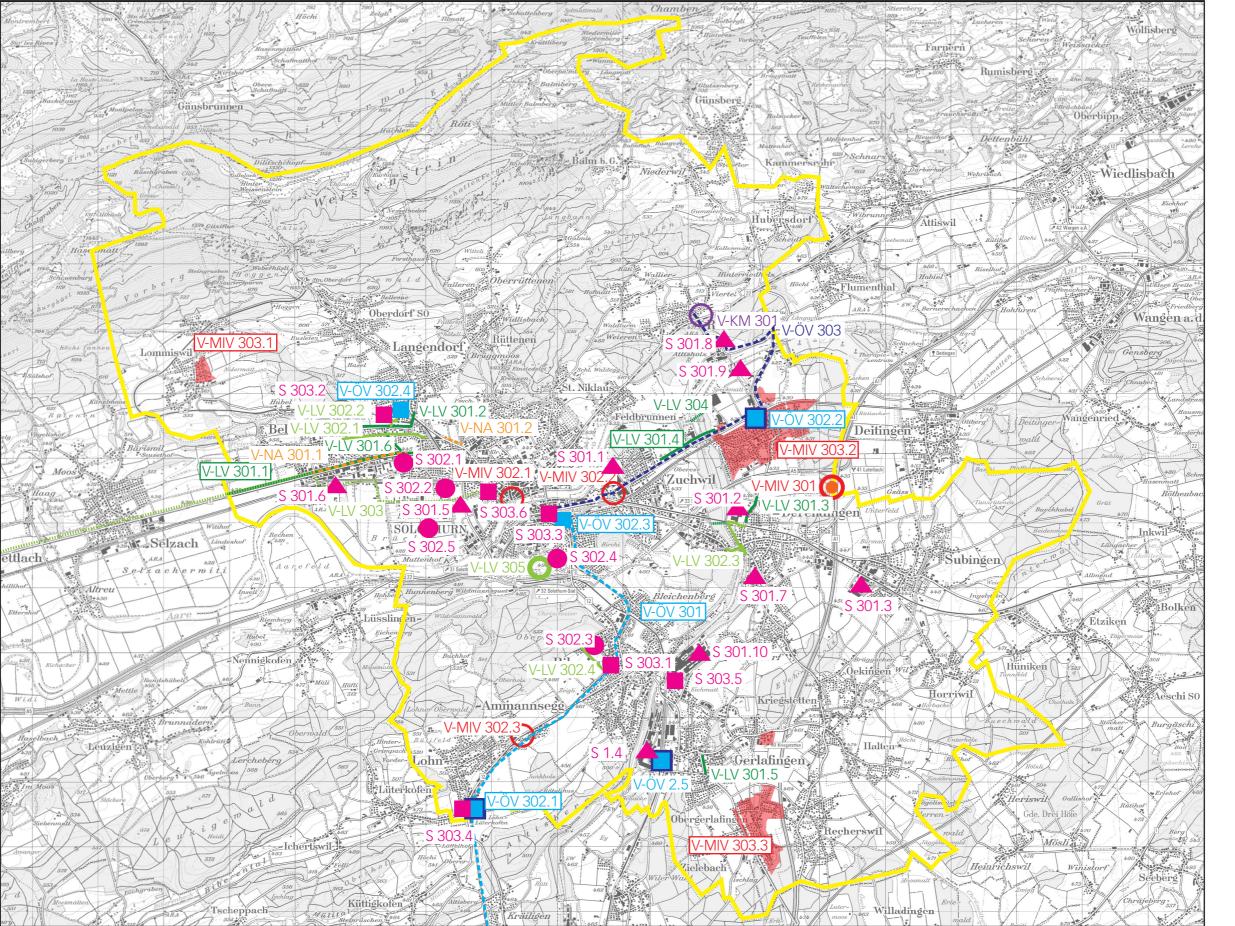
AGGLOMERATIONSPROGRAMM SOLOTHURN 3. GENERATION / 2019-2022



03.02.2016/fb/ah







### A-/B-Massnahmen 3. Generation

### Motorisierter Individualverkehr MIV

Neuer Autobahnanschluss

0 Knotensanierungen

Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen

#### Öffentlicher Verkehr ÖV

Bahn-Massnahmen

Aufwertung Bahnhöfe

Bus-Massnahmen

#### Langsamverkehr LV

Erhöhung Sicherheit auf Kantonsstrassen

Ergänzungsroute auf Strassen mit wenig MIV

weitere Massnahmen Veloverkehr

weitere Massnahmen Fussgängerverkehr

### Kombinierte Mobilität KM

Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage

### Nachfrageseitige Massnahmen NA

•••• Verkehrsmanagement auf Kantonsstrassen

## Siedlungsmassnahmen S

Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete Arbeiten/Wohnen

Wohnschwerpunkte

Bahnhofgebiete

A-/B-Massnahmen 2. Generation

#### HINWEIS:

Die folgenden Massnahmen werden auf der Karte nicht dargestellt:

- V-NA 302: Mobilitätsmanagement S 304: Siedlungsentwicklung nach innen L 301: Aufwertung Flussräume
- L 302: Vernetzung und Erhöhung der Erreichbarkeit L 303: Naherholung / Pärke

AGGLOMERATIONSPROGRAMM SOLOTHURN 3. GENERATION / 2019-2022



Anhang

# Anhang 7 Tabellen Umsetzungsreporting

# A1 - INFRASTRUKTURELLE A-MASSNAHMEN (A-LISTE) DER 1. GENERATION

Legen	de
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

	vom ARE ausgefüllt			]														
							Investitio	nskosten	1		Kosten-stand Bundes- beitrag	Umsetzungsreporting						
					Angaben Einreichung Agglomeration  Überprüfung Bund und Leistungs-vereinbarung				Aktueller Stand		Leistungs- vereinbarung							
KI.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (1.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (1.G.)	Massnahme	Kosten Investi- tionen	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Priorität ABC	Aktuelleste Kosten- schätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuelleste Kosten- schätzung (JJJJ)	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Baubeginn/ Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)		
M	2601 Solothurn	2601.003		Verschiebung Bahnhof Bellach	10.00	Α	8.68	А	7.13	2013	3.47	2011	2013	im SOLL		erfolgreich umgesetzt		
M	2601 Solothurn	2601.004	3.1	Neuer Haltepunkt Solothurn Brühl Ost	10.00	А	8.68	А	7.13	2013	3.47	2011	2013	erfolgreich umgesetzt				
М	2601 Solothurn	2601.018	0	Konzept LV_A-Liste	8.60	0	7.37	А	9	2016	2.95	2011	2020	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Wesentliche planerische Änderung der Massnahme			
М	2601 Solothurn	2601.020	M4.3.02	Ortsdurchfahrt: Weissensteinstr.	1.50	A	1.29	A	2	2016	0.51	2019	2021	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	Die Realisierugn der Massnahme hat sich aus finanziellen Gründen verzögert.		

### Ae1 - A-EIGENLEISTUNGEN DER 1. GENERATION

Legend	de
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

							Investitionskos	sten											
					Ang Einrei Agglon		Überprüfung Bund und Leistungs- vereinbarung	Aktuelle	r Stand										
KI.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (1.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (1.G.)	Massnahme	Kosten Investi- tionen	Priorität ABC	Priorität ABC	Aktuelleste Kosten- schätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuelleste Kosten- schätzung (JJJJ)	Baubeginn/ Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)			
М	2601 Solothurn	2601.017	6.2	Förderung Park+Ride-, Bike+Ride- und Park+Pool-Anlagen	0.97	А	Ae	0.97	2016	2011	2018	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: Abhängigkeit zu anderen Projekten		2601.065 bis 2601.068	V-KM 1.1 bis V- KM 1.4			
M	2601 Solothurn	2601.021	M4.3.03	Ortsdurchfahrt: Unt. Steingrubenstr.	2.50	Α	Ae	2.5	2016	2011	2012	im SOLL							
М	2601 Solothurn	2601.022	M4.3.04	Ortsdurchfahrt: Hinterriedholzkreuzung/Günsbergstr.	2.40	A	Ae	2.4	2016	2016	2018	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: Abhängigkeit zu anderen Projekten						
М	2601 Solothurn	2601.023	M4.3.05	Ortsdurchfahrt: Hinterriedholzkreisel/Günsbergstr.	1.00	А	Ae	1	2016	2018	2020	grosse zeitl. Verzögerung ( 4 Jahre)	Wesentliche planerische Änderung der Massnahme	Neue Gemeindeexekutive lehnt ursprüngliche Massnahme ab, diese soll in modifizierter Form realisiert werden.					
M	2601 Solothurn	2601.024	M4.3.06	Ortsdurchfahrt: Günsbergstr./Solothurnstr.	0.85	А	Ae	0.85	2016	2018	2020	grosse zeitl. Verzögerung ( 4 Jahre)	wesenuiche planensche Anderung der Masshanme	Neue Gemeindeexekutive lehnt ursprüngliche Massnahme ab, diese soll in modifizierter Form realisiert werden.					

## Av1/Bv1 - NICHT DURCH DEN INFRASTRUKTURFONDS MITFINANZIERBARE MASSNAHMEN - VERKEHR DER 1. GENERATION

Legende
ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
vom ARE ausgefüllt

	vom ARE ausgefüllt																		
							Investitionsko	osten		Umsetzungsreporting									
						aben ichung neration	Überprüfung Bund und Leistungs- vereinbarung	Aktuelle	er Stand		Weiterentwicklung/Kon kretisierung								
KI.	Agglomeration (2000)	ARE-Code	Massnahme - Nr. (Agglo) (1.G.)	Massnahme	Kosten Investi- tionen	Priorität ABC	Zeithorizont (Beginn der Umsetzung)	Aktuelleste Kosten- schätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuelleste Kosten- schätzung (JJJJ)	Baubeginn/ Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	ARE- Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)			
М	2601 Solothurn	2601.215		Buskonzept Region Solothurn, verbesserte Bedienung Talstation Weissenstein (Talstation Weissenstein ausser Betrieb!)	k.A.	k.A.	bis 2018	k.A.	k.A.	2017	2018	im SOLL		Neue Weissensteinbahn ist seit Dez. 2014 in Betrieb. Aktuell wird ein neues Busfahrplankonzept Region Solothurn erstellt.					
М	2601 Solothurn	2601.216	2.3	Angebotsausbau auf der Linie Solothurn- Burgdorf (BLS)	k.A.	k.A.	bis 2018	k.A.	k.A.	2015	2016	im SOLL			V-ÖV 1	2601.2.032			
М	2601 Solothurn	2601.217	7.1	Förderung Mobilitätsmanagement	k.A.	k.A.	bis 2014	k.A.	k.A.	2011	2014	im SOLL			V-NA 3	2601.2.078			
М	2601 Solothurn	2601.218		Erstellung von Richtlinien für die Parkraumbewirtschaftung in der Agglomeration Solothurn	k.A.	k.A.	bis 2014	k.A.	k.A.	2016	2018	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)			V-NA 2	2601.2.076			

# As1/Bs1 - NICHT DURCH DEN INFRASTRUKTURFONDS MITFINANZIERBARE MASSNAHMEN - SIEDLUNG DER 1. GENERATION

Legen	Legende										
ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen											
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend										
	vom ARE ausgefüllt										

	ist von Agglomeration aus	szufullen, wen	n zutreffend								
	vom ARE ausgefüllt				_						
								Umsetzungsreporting	•		
											ntwicklung/ etisierung
KI.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (1.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (1.G.)	Massnahme	Zeithorizont (laut Leistungsvereinbarung)	Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)
М	2601 Solothurn	2601.201	9.1	Wohnschwerpunkt - Solothurn Rosegg	2018		Planungsstopp / Sistierung	Veränderte Bedingungen - Politk	Landwirtschaftsbetrieb auf dem Areal Rosegghof soll erhalten bleiben. Daher hat Kanton ein Baurechts- und Pacht-vertrag neu errichtet (2011), in abseh-barer Zukunft keine Bauentwicklung.		
М	2601 Solothurn	2601.202	9.2	Wohnschwerpunkt - Solothurn Sphinxmatte	In Realisierung	Realisiert (Ende 2011)	im SOLL				
М	2601 Solothurn	2601.203	9.3	Wohnschwerpunkt - Solothurn Obere Mutten	bis 2014	2008	im SOLL		Am 18. August 2015 hat der Gemeinderat das Entwicklungskonzept Weitblick einstimmig gutgeheissen und damit erste Schritte für die Umsetzung möglich gemacht.	2601.2.083	S 1.4
М	2601 Solothurn	2601.204	9.4	Wohnschwerpunkt - Biberist Schöngrün/Enge	bis 2014	2011	im SOLL		Der Wettbewerb für eine Wohnüberbauung wurde Ende 2011 abgeschlossen. Diese befindet sich in Realisierung.	2601.2.081	S 1.2
М	2601 Solothurn	2601.205	9.5	Wohnschwerpunkt - Biberist Fällimoos/Grüngen	bis 2018	2011	im SOLL		Für die Gebiete Fällimoos und Schwerzimoos wurde gleichzeitig eine Testplanung 2011/2012 durchgeführt. Die Ergebnisse sind nun Teil der laufenden Ortsplanungrevision (2016).	2601.2.082	S 1.3
М	2601 Solothurn	2601.206	9.6	Wohnschwerpunkt - Biberist Schwerzimoos/Rumi	bis 2014	2011	im SOLL		Für die Gebiete Fällimoos und Schwerzimoos wurde gleichzeitig eine Testplanung 2011/2012 durchgeführt. Die Ergebnisse sind nun Teil der laufenden Ortsplanungrevision (2016).	2601.2.082	S 1.3
М	2601 Solothurn	2601.207	10.1	Bahnhofgebiete - Solothurn Westbahnhof	bis 2014	2017	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe:	Mit Ortsplanungsrevision ist SBB Immobilien an einer Entwicklung interessiert. Ende 2016 soll Machbarkeitsstudie gestartet werden, Ergebnisse fliessen direkt in OP mit.	2601.2.087	S 2.2
М	2601 Solothurn	2601.208	10.2	Bahnhofgebiete - Solothurn Hauptbahnhof - Westteil - Ostteil	realisiert bis 2018	2009	im SOLL		Westteil mit Überbauung Perron 1 wurde realisiert	2601.2.088	S 2.3
M	2601 Solothurn	2601.209	11.1	Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiete Zuchwil Sultex/Zeughaus	bis 2014	2012/13	im SOLL		(2009) und ist funktionsfähig.  2012/13 wurde eine Entwicklungsstrategie erarbeitet. Im März 2015 wurde ein Studienauftrag für das "Areal Riverside" gestartet.	2601.2.094	S 3.5
М	2601 Solothurn	2601.21	11.2	Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiete Luterbach Industrie- /Gewerbeschwerpunkt Neumatt	bis 2014		im SOLL		Schwerpunkt der Entwicklungen in Luterbach liegen im Areal Attisholz Süd . Entwicklung im Gebiet Neumatt läuft daher zurückhaltend. Ein Teilgebiet wird bereits zum DHL-Standpunkte realisiert.		
М	2601 Solothurn	2601.211	11.3	Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiete Luterbach/Derendingen	bis 2014	2011	im SOLL		Realisiert.		
M	2601 Solothurn	2601.212	11.4	Schoeller-Areal  Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiete Solothurn Obach Ober- und Unterhof	bis 2014	2008	im SOLL		Am 18. August 2015 hat der Gemeinderat das Entwicklungskonzept Weitblick einstimmig gutgeheissen und damit erste Schritte für die Umsetzung möglich gemacht.	2601.2.093	S 3.4
М	2601 Solothurn	2601.213	12.2	Anlagen mit hohem Publikumsverkehr: Solothurn Oberhof/Unterhof	bis 2014	2008	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Veränderte Bedingungen - Markt	Ist Teil der Entwicklung "Weitblick". Die Verlegung des Alphons.ag lässt sich so rasch nicht realisieren. Damit ist die Umnutzung beim Bhf. West nicht umittelbar absehbar.	2601.2.093	S 3.4
М	2601 Solothurn	2601.214	12.3	Anlagen mit hohem Publikumsverkehr: Solothurn Knoten Bielstrasse	bis 2014	2014	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Hängige Einsprachen	Entspricht "Kofmehlareal". Das Projekt liegt im Beschwerdeverfahren.	2601.2.098	S 4

# **B1 - B-MASSNAHMEN DER 1. GENERATION**

Legen	de
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

	vom ARE ausgefüllt																
				•	Anga Einrei Agglom		Überprüfu und Lei vereint	stungs-		er Stand		Weiterentwicklung /Konkretisierung					
KI.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (1.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (1.G.)	Massnahme	Kosten Investi- tionen	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Priorität ABC	Aktuelleste Kosten- schätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuelleste Kosten- schätzung (JJJJ)	Baubeginn/ Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)
М	2601 Solothurn	2601.019		Konzept LV_B-Liste	7.10	0	6.09	В	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	im SOLL		Die zielführenden Massnahmen werden mit dem Agglomerationsprogramm 2. G. umgesetzt	2601.2.055 2601.2.057	V-LV 2.1, 2.5
М	2601 Solothurn	2601.025	M4.3.07	Ortsdurchfahrt: Derendingen	2.00	В	1.71	В	11.7	2016	2019	2022	im SOLL			2601.2.003	V-MIV 1.3
М	2601 Solothurn	2601.026	M4.3.08	Ortsdurchfahrt: Oberdorf	1.50	В	1.29	В	2.1	2016	2017	2019	im SOLL			2601.02.005	V-MIV 1.5
М	2601 Solothurn	2601.028	M4.3.10	Ortsdurchfahrt: Subingen	2.50	В	2.14	В	6	2016	2020	2023	im SOLL			2601.2.006	V-MIV 1.6

## A2 - INFRASTRUKTURELLE A-MASSNAHMEN (A-LISTE) DER 2. GENERATION

Legen	de
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

	vom ARE ausgefüllt															
							Investition	skosten			Kostenstand Bundes-beitrag			Um	setzungsreporting	
					Einr	gaben eichung meration	Überprüfung B Leistungs-verei		Aktuelle	r Stand	Leistungs- vereinbarung					
KI.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)	Massnahme	Kosten Investi- tionen	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Priorität ABC	Aktuelleste Kosten- schätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuelleste Kosten- schätzung (JJJJ)	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Baubeginn/U msetzungsbe ginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)
M_k	2601 Solothurn	2601.2.002	V–MIV 1.1	Biberist, Hauptstrasse inkl. Kreisel St. Urs	7.60	A	1.76	А	4	2016	0.62	2022	2023	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	Der Bundesbeitrag ist wesentlich tiefer als die beantragten Mittel, deshalb kann die Finanzierung nicht im geplanten Zeitfenster erfolgen
M_k	2601 Solothurn	2601.2.003	V–MIV 1.3	Derendingen, Hauptstrasse von Kreuzplatz bis südlicher Dorfrand Richtung Kriegstetten	11.70	Α	8.44	A	11.7	2016	2.95	2019	2022	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Leichte planerische Änderung der Massnahme	
M_k	2601 Solothurn	2601.2.006	V–MIV 1.6	Subingen, Luzernstrasse inkl. Umgestaltung des Knotens Derendingen-/Gewerbe-/Luzernstrasse zu einem Kreisel und Sanierung Kreisel Bahnhofstrasse	6.00	Α	2.57	A	6	2016	0.90	2020	2023	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	
M_k	2601 Solothurn	2601.2.009	V–MIV 2.2	Derendingen, Kreuzplatz (Umgestaltung des Knotens)	3.00	А	2.47	А	3	2016	0.86	2019	2020	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Leichte planerische Änderung der Massnahme	
M_k	2601 Solothurn	2601.2.010	V–MIV 2.3	Bibersit, Bürenstrasse/Westtangente (Knotenoptimierung und Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr)	1.50	А	1.24	А	1.5	2016	0.43	2018	2019	im SOLL		
M_k	2601 Solothurn	2601.2.041	V-ÖV 4.1	Solothurn, Baselstrasse	25.00	А	20.59	A	25	2016	7.21	2019	2021	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	Die Detailprojektierung hat in Anbetracht der Finanzierungs-unsicherheit mehr Zeit in Anpruch genommen
M_k	2601 Solothurn	2601.2.060	V–LV 2.8	Solothurn Westbahnhof, Neue Langsamverkehrsunterführung und neue Gestaltung der Südseite des Westbahnhofs	3.60	Α	2.96	А	3.6	2016	1.04	2020	2022	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	Diese Massnahme ist abhängig von der geplanten städtebaulichen Aufwertung des Gebiets
M_k	2601 Solothurn	2601.2.070	V-NA 1.1	Biberist, Solothurnstrasse (Stauraumbewirtschaftung und Busbevorzugung)	1.80	Α	1.48	Α	1.8	2016	0.52	2016	2018	im SOLL		
M_k	2601 Solothurn	2601.2.071	V-NA 1.2	Biberist, Bernstrasse (Stauraumbewirtschaftung und Busbevorzugung)	2.50	А	1.76	А	0	2016	0.62			Planungsstopp / Sistierung	Wesentliche planerische Änderung der Massnahme	Detaillabkärungen zeigten, dass Massnahme nicht erforderlich, dafür wird bei V-NA 1.1 die Busspur verlängert.
M_k	2601 Solothurn	2601.2.072	V-NA 1.3	Biberist, Knoten Gerlafingen-/Derendingenstrasse (Steuerung des Knotens mittels LSA und Busbevorzugung)	1.80	Α	1.48	А	1.8	2016	0.52	2020	2021	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	
M_k	2601 Solothurn	2601.2.073	V–NA 1.4	Derendingen/Zuchwil, Luzernstrasse West (Umbau div. Knoten, Neuaufteilung des Strassenraums, Stauraumbewirtschaftung, Busbevorzugung, Optimierung des Verkehrsablaufs, Zusätzlicher Stauraum)	6.80	А	4.32	A	6.8	2016	1.51	2016	2018	im SOLL		
M_k	2601 Solothurn	2601.2.074	V-NA 1.5	Derendingen/Subingen, LuzernstrasseOst (Busbevorzugung mittels LSA und separatem Busstreifen am Siedlungsrand Derendingen Ost, Busbevorzugung mittels LSA bei der Einmündung der Deitingenstrasse in die Luzernstrasse)	1.50	А	1.24	А	1.5	2016	0.43	2021	2022	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	
M_k	2601 Solothurn	2601.2.101		LV A-Liste			3.50	А	7	2016	1.23	2017	2022	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Wesentliche planerische Änderung der Massnahme	Grosses Massnahmenpaket mit unterschiedlichem Massnahmenstand

# Ae2 - A-EIGENLEISTUNGEN DER 2. GENERATION

Legende										
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen									
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend									
	vom ARE ausgefüllt									

	vom ARE ausgefüllt																
					Investitionskosten						Umsetzungsreporting						
					Einre	gaben eichung meration	Überprüfung B Leistungs-vere		Aktuelle	r Stand						Weiterentwi cklung/ Konkretisier ung	
KI.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)	Massnahme	Kosten Investi- tionen	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Priorität ABC	Aktuelleste Kosten- schätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuelleste Kosten- schätzung (JJJJ)	Baubeginn/U msetzungsbe ginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Romarkungan (antional)	Massnahme - Nr. (Agglo) (3.G.)	
M k	2601 Solothurn	2601.2.004	V–MIV 1.4	Lohn-Ammannsegg, Solothurnstrasse	4.40	А	3.62	Ae	4.4	2014	2014	2016	im SOLL				
M_k	2601 Solothurn	2601.2.005	V-MIV 1.5	Oberdorf, Weissensteinstrasse	2.10	Α	1.73	Ae	2.1	2016	2017	2019	im SOLL				
M_k	2601 Solothurn	2601.2.013	V-MIV 3.1	Bellach, ganzes Siedlungsggebiet	0.40	Α	0.33	Ae	0.5	2016	2018	2019	im SOLL				
M_k	2601 Solothurn	2601.2.014	V-MIV 3.2	Biberist, nördliches und östliches	0.35	Α	0.29	Ae	0.35	2015	2018	2018	im SOLL		gemäss Umfrage		
M_k	2601 Solothurn	2601.2.015	V-MIV 3.3	Derendingen, ganzes Siedlungsggebiet	0.45	Α	0.37	Ae	0.45	2015	2018	2018	im SOLL		gemäss Umfrage		
M_k	2601 Solothurn	2601.2.016	V-MIV 3.4	Kriegstetten, ganzes Siedlungsggebiet	0.20	А	0.16	Ae					lanungsstopp / Sistierur	ng			
M_k	2601 Solothurn	2601.2.017	V–MIV 3.5	Langendorf, ganzes Siedlungsggebiet	0.35	А	0.29	Ae	1.8	2016	2015	2017	im SOLL		Verkehrberuhigungsmassnahme Hüslerhofstrasse bereits realsiert (80'000 CHF). Planungsarbeiten Tempo 30 ab 2017 vorgesehen (100'000 CHF).		
M_k	2601 Solothurn	2601.2.018		Oberdorf, ganzes Siedlungsggebiet	0.20	A	0.16	Ae	0.2	2016	2018	2019	im SOLL				
M_k	2601 Solothurn	2601.2.019		Oekingen, ganzes Siedlungsggebiet	0.10	Α	0.08	Ae	0.1	2015	2018	2018	im SOLL		gemäss Umfrage		
M_k	2601 Solothurn	2601.2.020		Solothurn, nördliches und westliches	0.55	Α	0.45	Ae	0.55	2016	2015	2016	im SOLL				
M_k	2601 Solothurn	2601.2.021	V-MIV 3.15	Subingen, ganzes Siedlungsggebiet	0.35	Α	0.29	Ae	0.35	2012	2012	2012	im SOLL				

### Av2/Bv2 - NICHT DURCH DEN INFRASTRUKTURFONDS MITFINANZIERBARE MASSNAHMEN - VERKEHR DER 2. GENERATION

Legen	de
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

	vom ARE ausgefüllt																
					Investitionskosten						Umsetzungsreporting						
					Einr	ngaben reichung omeration		nd und Leistungs- barung	Aktuelle	r Stand						Weiterentwicklung / Konkretisierung	
KI.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)	Massnahme	Kosten Investi- tionen	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Zeithorizont (Beginn der Umsetzung)	Aktuelleste Kosten- schätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuelleste Kosten- schätzung (JJJJ)	msetzungsbe	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	Massnahme - Nr. (Agglo) (3.G.)	
M_k	2601 Solothurn	2601.2.007	V–MIV 1.2	Deitingen, Wangenstrasse	1.87	В	1.54	Bv E	0	2016			Planungsstopp / Sistierung	Nicht gesicherte Finanzierung Politik	Da finanzielle Mittel fehlen und da ausserhalb Agglomerationsperimeter wird Massnahme nicht umgesetzt.		
M_k	2601 Solothurn	2601.2.044	V–LV 1.1	Derendingen, Knoten Hauptstrasse/Wildigasse/Kirchgasse (Untersuchung der Verkehrsführung und -qualität an diesem Knoten in Bezug auf die Alternativroute M 5.2.11 des AP 1. Gen.)	0.15	А	0.12	Av	0.15	2016	2019	2020	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jah	Andere Gründe: Abhängig vor V-MIV 1.3	Zeitliche Abhängigkeit zu V-MIV 1.3 Ortsdurchfahrt Derendingen		
M_k	2601 Solothurn	2601.2.048		Solothurn (Untersuchung der Langsamverkehrswegweisung in Bezug zu den Ergänzungsrouten der bestehenden FLAMA-Massnahmen)	0.15	А	0.12	Av	0.15	2016	2018	2018	im SOLL				
M_k	2601 Solothurn	2601.2.066	V-KM 1.2	Hauptbahnhof Solothurn Nord SBB: Tarifharmonisierung P+R	k.A.	А	0.00	Av E	k.A	2016	2017	2018	im SOLL				
M_k	2601 Solothurn	2601.2.067	V-KM 1.3	Hauptbahnhof Solothurn Süd RBS: Tarifharmonisierung P+R	k.A.	А	0.00	Av E	k.A	2016	2017	2018	im SOLL				
M_k	2601 Solothurn	2601.2.068	V-KM 1.4	Bahnhof Solothurn West SBB: Tarifharmonisierung P+R	k.A.	А	0.00	Av E	k.A.	2016	2017	2018	im SOLL				
M_k	2601 Solothurn	2601.2.076	V–NA 2	Überprüfen der unterschiedlichen Tarifstrukturen	k.A.	А	0.00	Av E	k.A	2016	2017	2018	im SOLL				
M_k	2601 Solothurn	2601.2.078	V–NA 3	Unterstützung der Umsetzung des Jahresprogrammes 2015 – 2017 von solmobil	k.A.	А	0.00	Av E	0.3	2016	2015	2018	im SOLL				

# As2/Bs2 - NICHT DURCH DEN INFRASTRUKTURFONDS MITFINANANZIERBARE MASSNAHMEN - SIEDLUNG DER 2. GENERATION

Lege	nde
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

	von vike daogoram			•				Umsetzungsre	porting	
										Weiterentwicklung/ Konkretisierung
KI.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)	Massnahme	Zeithorizont (laut Leistungsvereinbarung)	Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	Massnahme - Nr. (Agglo) (3.G.)
M_k	2601 Solothurn	2601.2.080	S 1.1	Grederhof Ost, Bellach	А	2015	im SOLL		Studienwettbewerb abgeschlossen (2015).	
M_k	2601 Solothurn	2601.2.081	S 1.2	Schöngrün, Biberist	A	2011	im SOLL		in Realisierung.	S 2.4
M_k	2601 Solothurn	2601.2.082	S 1.3	Schwerzimoos/Fällimoos, Biberist	А	2011	im SOLL		Testplanung abgeschlossen. Umsetzung??	S 2.3
M_k	2601 Solothurn	2601.2.083	S 1.4	Obere Mutten, Solothurn	А	2008	im SOLL		Am 18. August 2015 hat der Gemeinderat das Entwicklungskonzept Weitblick einstimmig gutgeheissen und damit erste Schritte für die Umsetzung möglich gemacht.	
M_k	2601 Solothurn	2601.2.086	S 2.1	Lohn-Lüterkofen RBS, Lohn-Ammannsegg	А	2011	im SOLL		Planerisches Entwicklungskonzept wurde erarbeitet (2016). Gilt als Grundlage für Verkehrsmassnahmen. 2015 wurde eine Planungszone über das Gebiet erlassen.	S 3.4
M_k	2601 Solothurn	2601.2.087	S 2.2	Westbahnhof SBB, Solothurn	А	2016	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Veränderte Bedingungen - Markt	Mit Beginnn der Ortsplanungsrevision ist SBB Immobilien an Entwicklung interessiert. Ende 2016 soll Machbarkeits-studie gestartet werden. Die Ergebnisse werden direkt in die OP miteinfliessen.	S 3.6
M_k	2601 Solothurn	2601.2.088	S 2.3	Hauptbahnhof SBB, Solothurn	А	2009	im SOLL		Westteil realisiert (2009) & funktionsähig. Für Areal Hauptbahnhof Süd - RBS wird Testplanung gemacht - Grundlagen für ein separates räumliches Entwicklugns-konzept, welches in OP einlfiesst.	S 3.3
M_k	2601 Solothurn	2601.2.090	S 3.1	Sappi (Papieri), Biberist	А	k.A.	im SOLL	Veränderte Bedingungen - Markt	Zurzeit besteht kein Bedarf nach unmittelbarer Umnutzung. Auf dem Areal findet eine Zwischnutzung statt.	S 1.10
M_k	2601 Solothurn	2601.2.091	S 3.2	Attisholz Süd (ehem. Borregaard-Areal), Luterbach	А	2011	im SOLL		Seit Herbst 2015 liegt der rechtsgültige Teil- und Erschliessungsplan vor. Die Realisierung findet statt.	S 1.9
M_k	2601 Solothurn	2601.2.092	533	Attisholz Nord (ehem. Borregaard-Areal), Riedholz	А	2011	im SOLL		2011 wurde ein Testplanungsverfahren durchgeführt. Im Sommer 2014 wurde das Teilleitbild genehmigt. Konkrete Bauvorhaben sind Ende 2016 zu erwarten.	S 1.8
M_k	2601 Solothurn	2601.2.093	S 3.4	Ober-/Unterhof, Solothurn	А	2008	im SOLL		Am 18. August 2015 hat der Gemeinderat das Entwicklungskonzept Weitblick einstimmig gutgeheissen und damit erste Schritte für die Umsetzung möglich gemacht.	
M_k	2601 Solothurn	2601.2.094	S 3.5	Sultex/Zeughausareal, Zuchwil	А	2012	im SOLL		2012/13 wurde eine Entwicklungsstrategie erarbeitet. Im März 2015 wurde ein Studienauftrag für das "Areal Riverside" gestartet.	S 1.1
M_k	2601 Solothurn	2601.2.098	S 4	Kofmehl-Areal (Coop Solothurn West)	А		kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Hängige Einsprachen	Das Projekt liegt im Beschwerdeverfahren.	
M_k	2601 Solothurn	2601.2.100	S 5	Siedlungsentwicklung nach innen	А	2014	im SOLL		Der Kt. SO hat mit der Siedlungsstrategie und dem rev. Richtplan die Grundlagen für die Umsetzung der Siedlugsentwicklung auf Ortsplanungsstufe geschaffen. Weiter wird das Bauzonenanalysetool eingeführt.	

# B2 - B-MASSNAHMEN DER 2. GENERATION (B-Liste)

Legende										
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen									
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend									
	vom ARE ausgefüllt									

					Investitionskosten								Umsetzungsreporting							
					Einre	gaben eichung meration	Überprüfung B Leistungs-verei		Aktuelle	r Stand						Weiterentwicklung/ Konkretisierung				
KI.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)	Massnahme	Kosten Investi- tionen	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Priorität ABC	Aktuelleste Kosten- schätzung inkl. Teuerung (Mio.)		Baubeginn/U msetzungsbe ginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	Massnahme - Nr. (Agglo) (3.G.)				
M k	2601 Solothurn	2601.2.038	V-ÖV 3.3	Luterbach-Attisholz SBB	12.00	В	9.96	В	3	2016	2020	2022	im SOLL			V-ÖV 2.2				
M_k	2601 Solothurn	2601.2.039	V-ÖV 3.4	Hauptbahnhof Solothurn, Teil RBS	35.00	В	29.04	В	6	2016	2023	2026	im SOLL			V-ÖV 2.3				
M_k	2601 Solothurn	2601.2.063	V-LV 2.4	Solothurn Weststadt, zusätzliche Überführung der Westtangente für den Langsamverkehr	2.50	В	2.06	В	0	2016			Planungsstopp / Sistierung	Andere Gründe: Massnahme nicht zielführend	Die Stadt Solothurn und der Kanton erachten diese Massahme als nicht zwingend erforderlich und verzichten in Anbetracht der hohen Kosten darauf.					
M_k	2601 Solothurn	2601.2.102		LV B-Liste			4.41	В	4.5	2016	2019	2020	im SOLL		B-Massnahmen wurden überprüft und Projektanpassungen durchgeführt	V-LV1.1, 1.4, 1.6				

# Liste der mitfinanzierten Massnahmen der Leistungsvereinbarungen 1. und 2. Generation Agglomerationsprogramme, welche definitiv nicht bis 2027 realisierbar sind\*

vgl. auch Leistungsvereinbarung 2. Generation, Anhang 5

\*Für hier eingetragene Massnahmen entfällt der Anspruch auf die Finanzhilfe

# Legende

ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend

							Inve	estitionsk	osten	Kostenstand Bundes- beitrag	Umsetzungsreporting
						Einre	gaben eichung meration		prüfung Bund und ungsvereinbarung	Leistungsvereinbarung	
	KI.	Agglomeration (2000)	ARE- Code	Massnahm e - Nr. (Agglo)	Massnahme	Kosten Investi- tionen	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Bemerkungen (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)
	М	2601 Solothurn	2601.201	9.1	Wohnschwerpunkt - Solothurn Rosegg		A		As1		Landwirtschaftsbetrieb auf Areal Rosegghof soll erhalten bleiben. Daher hat Kanton einen Baurechts- und Pachtvertrag neu errichtet (2011), es ist nicht mit Bauentwicklung zu rechnen.
	M_k	2601 Solothurn	2601.2.016	V-MIV 3.4	Tempo 30 Kriegstetten ganzes Siedlungsgebiet	0.20	Α	0.16	Ae		
	M_k	2601 Solothurn	2601.2.007	V-MIV 1.2	Deitingen, Wangenstrasse	1.87	В	1.54	BvE		Da finanzielle Mittel fehlen und da ausserhalb Agglomerationsperimeter wird Massnahme nicht umgesetzt.
	M_k	2601 Solothurn	2601.2.063	V-LV 2.4	Solothurn Weststadt, zusätzliche Überführung der Westtangente für den Langsamverkehr	2.50	В	2.06	BvE		Die Stadt Solothurn und der Kanton erachten diese Massahme als nicht zwingend erforderlich und verzichten in Anbetracht der hohen Kosten darauf.