

repla espaceSOLOTHURN / Kanton Solothurn

Agglomerationsprogramm Solothurn, 3. Generation



Bericht zur Behördenvernehmlassung
und Mitwirkung

November 2016

1. EINLEITUNG.....	3
2. ZUSAMMENFASSUNG	3
3. ÜBERSETZUNGSTABELLE MASSNAHMENNUMMERN VOR / NACH MITWIRKUNG / BEHÖRDENVERNEHMLASSUNG	7
4. AUSWERTUNG	9
1.1. Stossrichtung Agglomerationsprogramm	9
1.2. Massnahmen.....	11
1.3. Weitere Bemerkungen zum Agglomerationsprogramm	26
5. VERZEICHNIS DER EINGABEN.....	28

1. Einleitung

Das Agglomerationsprogramm Solothurn (AP) 3. Generation wurde im Frühjahr 2016 zur Behördenvernehmlassung und Mitwirkung aufgelegt. Die Behördenvernehmlassung unter den Gemeinden der Agglomeration dauerte von Anfang März bis 4. Mai 2016. Die öffentliche Mitwirkung dauerte vom 1. April bis 4. Mai 2016.

Zur Behördenvernehmlassung und Mitwirkung lagen folgende Dokumente auf:

- Kurzbericht zum Agglomerationsprogramm
- Bericht Agglomerationsprogramm
- Massnahmenblätter
- Tabellarische Massnahmenübersicht
- Fragebogen

Der vorliegende Bericht fasst, nach den Themen des Fragebogens geordnet, die Eingaben aus der Behördenvernehmlassung und der Mitwirkung zusammen.

Die Eingaben sind tabellarisch gegliedert:

- Die Absender werden in der linken Spalte codiert aufgeführt. Eine Übersicht der Absender befindet sich am Ende des Berichts. Der Bericht wird anonym veröffentlicht.
- Die Anträge sind der mittleren Spalte zu entnehmen. Ähnliche Anliegen wurden jeweils zusammengefasst.
- Die Stellungnahme des Ausschusses Agglomerationsprogramm ist der rechten Spalte zu entnehmen.

2. Zusammenfassung

Im Rahmen der Mitwirkung / Behördenvernehmlassung gingen 22 Eingaben ein. Die Absender lassen sich wie folgt zuordnen:

Gemeinden	16 Eingaben
Ämter	1 Eingabe
Verbände/Interessengemeinschaften	2 Eingaben
Firmen	3 Eingaben
Privatpersonen	0 Eingaben

Bemerkungen oder **Kritikpunkte** fokussieren sich insbesondere auf folgende Themen: [Hinweise für Ausschuss]

- generelle Hinweise zu Einzelmassnahmen
- Anträge zu Massnahmen, über andere Kanäle finanziert werden.
- Kritik an Ausrichtung des AP (in der Regel: zu LV/ÖV-lastig)

Die im Rahmen der Mitwirkung / Behördenvernehmlassung am häufigsten genannten Anträge und Meinungsäusserungen und die Stellungnahme der Trägerschaft sind im Folgenden zusammengefasst:

Autobahnanschluss Derendingen

Anträge/Meinungsäusserungen:

- Der Autobahnanschluss soll nicht wie geplant realisiert werden. Eine solche Massnahme ist nur sinnvoll, wenn sie in einer Lösung für das gesamte äussere Wasseraumt studiert wird.
- Es stellt sich die Frage, ob mit dessen Realisierung nicht zusätzliche Massnahmen zur Engpassbeseitigung auf der A1 getroffen werden müssten.
- Die Massnahme soll zur Kosteneinsparung und aus Synergiegründen an den Zeitplan des 6-Streifen-Ausbaus Luterbach-Härkingen gekoppelt werden und zwar als unabhängiges Zusatzprojekt.
- Wir erachten eine Erhöhung der Priorität von der B-Liste in die A-Liste als zwingend.

Stellungnahme:

Ein Autobahnanschluss muss einen regionalen Nutzen erzielen. Die verkehrlichen Abklärungen haben gezeigt, dass mit der Realisierung einer Autobahnausfahrt Derendingen A5 mit Anschluss an die Luzernstrasse (Viertelanschluss) die beste Kosten-/Nutzenbilanz erzielt werden kann. Mit einem relativ geringem Aufwand (Realisierung einspurige Strasse von 1 km Länge) können mit der Verkehrsentslastung von über 4'200 Fahrten pro Werktag am Knoten Kreuzplatz Derendingen wie auf der Ortsdurchfahrt Derendingen wesentliche Verkehrsengpässe entschärft werden. Weiter sind keine unerwünschten grossräumigen Verkehrsverlagerungen zu erwarten. Bei A-Massnahmen müssen die Kosten für Kanton und Gemeinden tragbar und die Umsetzung im Zeitraum 2019-2022 machbar sein. Aufgrund des erforderlichen Zeitbedarfs bis zur Baureife muss das Projekt in der B-Priorität belassen werden. Eine allfällige Realisierung des Projekts im Zeitrahmen bis 2024 wäre möglich. Die geplante Autobahnausfahrt in Derendingen soll nicht zu Mehrverkehr führen, sondern zu einer Entlastung des Autobahnanschlusses Ost und des Kreuzplatzes. Eine allfällige Engpassbeseitigung auf der A1 liegt im Aufgabenbereich des Bundes (ASTRA).

Velonetz von regionaler Bedeutung

Anträge/Meinungsäusserungen:

- Die Kosten für Veloschnellverbindungen sind gesamthaft (für die Gemeinde) viel zu hoch.
- Kantonsstrassen haben die Aufgabe, die Dörfer und Städte zu verbinden. Dies ist nach Annahme Motion Ammann im Kantonsrat auch auf Velorouten anwendbar. Damit ist die Finanzierung nicht mehr von Gemeinden, die wenig direkten Nutzen haben, abhängig.

Stellungnahme:

Gemäss dem heutigen Strassengesetz ist eine Mitfinanzierung durch den Kanton nicht möglich. Aufgrund der geplanten Strassengesetzrevision werden Projekte von (über)regionaler Bedeutung in ca. 2 Jahren vermutlich in die (Finanzierungs-) Kompetenz des Kantons übergehen.

Emmensteg Zuchwil / Luterbach

Anträge/Meinungsäusserungen:

- Die Gemeinde Luterbach unterstützt die Idee, eine direktere Verbindung über die Emme im Bereich Emmenspitz zu schaffen. Für die Gemeinde kommt jedoch eine Linienführung mit einer Brücke direkt beim Emmenspitz nicht in Frage. Es muss unbedingt verhindert werden, dass sich die Freizeitnutzung auf die empfindliche Ostseite der Emme mit dem national geschützten Auengebiet ausbreiten kann und dieses dadurch beeinträchtigt wird. Ein neuer Steg über den Kiessammler scheint hingegen sinnvoll.
- Die Dimensionierung des Steges ist derart zu wählen, dass die Radfahrer im Normalfall den etwas weiteren Weg über die Kantonsstrassenbrücke in Kauf nehmen.
- Ein Umweg von 500 m ist nicht beträchtlich und rechtfertigt schon gar nicht Kosten in der Höhe von CHF 1'000'000.-
- Die Brücke Emmenspitz (Emmensteg) ist für Zuchwil und Luterbach kein lokales Projekt, sondern eine überregionale Hauptachse des Langsamverkehrs. Dies ist bei den Kosten / dem Kostenteiler zu berücksichtigen.

Stellungnahme:

Ein neuer Emmesteg mit Fortsetzung beim zukünftigen Aarepark und Weiterführung Richtung Wangen a. A. ermöglicht eine neue Langsamverkehrsrouten entlang der Aare. Es kann somit nicht nur ein Umweg von mehreren hundert Metern vermieden, sondern auch die Sicherheit verbessert werden, indem z.B. die stark befahrenen Luterbach-/Zuchwilerstrasse nicht mehr gequert werden müssen. Die Linienführung mit Querung bei der Kiessammlersperre wird favorisiert, da die Konstruktion einfacher und der Eingriff in den Landschaftsraum geringer ist. Die Zufahrten zum neuen Emmesteg und die geplante Verlegung der nationalen Freizeitroute müssen noch detaillierter untersucht werden. Das Naturschutzgebiet (Auengebiet) soll dabei möglichst optimal geschützt werden.

Die Auffassung wird geteilt, dass das Projekt regionalen bis überregionalen Charakter hat. Gemäss dem heutigen Strassengesetz ist eine Mitfinanzierung durch den Kanton nicht möglich. Aufgrund der geplanten Strassengesetzrevision werden Projekte von regionaler Bedeutung in ca. 2 Jahren vermutlich in die (Finanzierungs-) Kompetenz des Kantons übergehen.

Erschliessung Entwicklungsgebiete Attisholz mit dem öffentlichen Verkehr

Anträge/Meinungsäusserungen:

- Die Gemeinde hat mit dem Erlass des kommunalen/kantonalen Teilzonen- und Erschliessungsplans «Attisholz Süd» bereits signalisiert, dass sie die Führung einer neuen Buslinie durch das Areal und über die bestehende Verbindungsbrücke zwischen dem Nord- und dem Süd-Areal unterstützt.
- Für die Gemeinde steht zurzeit die Realisierung einer Umleitung der Buslinie 9 mittels einer Schlaufe durch das Areal Attisholz Süd im Vordergrund. Sobald die Entwicklung auf dem Nord-Areal voranschreitet und/oder festgestellt wird, dass anderweitige Pendlerbeziehungen als in Richtung Solothurn erwünscht sind, muss die vorgesehene Nord-Süd-Verbindung ernsthaft geprüft und umgesetzt werden.
- Man sollte versuchen, die Areale Attisholz Nord und Süd mit dem ÖV zu verbinden und damit auch in deren Entwicklung zu fördern. Gemäss einer Projektarbeit hätte eine Verbindung den Linienverlauf Luterbach Bahnhof – Attisholz Süd / Nord – Riedholz – Feldbrunnen St. Niklaus – Solothurn. Die öffentlichen Einrichtungen profitieren davon gleichermassen wie die lokalen Unternehmen und Leistungsträger aus der Gastronomie, Kultur und Touristik. Mit einer solchen Erschliessung wäre es möglich, für die beiden Areale von Beginn an eine attraktive Basiserschliessung mit Ortsbuscharakter zu realisieren.

Stellungnahme:

Die laufende Entwicklung im Attisholz Süd ist angewiesen auf eine ÖV-Verbindung. Im ersten Schritt ist eine gute Erschliessung von Attisholz Süd zu gewährleisten. Eine direkte Verbindung Attisholz Süd – Attisholz Nord ist noch nicht im Nutzungsplan vorgesehen, dies muss in einem nächsten Schritt mit der Entwicklung von Attisholz Nord genau geprüft werden. Eine Schlaufenfahrt der Buslinie 9 ist aus betrieblichen Gründen suboptimal (Umwegfahrt, lange Fahrzeit).

3. Übersetzungstabelle Massnahmennummern vor / nach Mitwirkung / Behördenvernehmlassung

Nach der Mitwirkung / Behördenvernehmlassung wurden einige Massnahmen neu ins AP 3. Generation aufgenommen, andere bezüglich ihrer Prioritäten verändert oder in andere Massnahmenkategorien eingeteilt. Dies hatte Anpassungen an der Nummerierung der Massnahmen zur Folge. Untenstehende Tabelle zeigt die Massnahmen und Nummern vor und nach der Mitwirkung / Behördenvernehmlassung, damit die Eingaben mit Bezug auf Massnahmennummern weiterhin nachverfolgt werden können.

Massnahmennummer		Massnahme	Massnahmennummer		Massnahme
Bisher	Neu		Bisher	Neu	
		Massnahmen motorisierter Individualverkehr			Massnahmen Langsamverkehr
V-MIV 1	MIV 301	Viertelanschluss Derendingen A5 an Luzernstrasse	V-LV 1.1	LV 301.1	Bellach/Solothurn Bielstrasse: Neukonzipierung Rad- und Gehweg Knoten Wildbach bis Turbensaalkreisel
V-MIV 2.1	MIV 302.1	Solothurn: Umgestaltung Postplatz	V-LV 1.2	LV 301.2	Bellach/Langendorf: Velomassnahmen auf Langendorf-/Bellacher-/Lommiswilerstrasse
V-MIV 2.2	MIV 302.2	Zuchwil: Anbindung Knoten Aarmatt	V-LV 1.3		Velomassnahme Luterbach/Derendingenstrasse
V-MIV 2.3	MIV 302.3	Lohn-Ammansegg: Neubau Kreisel Bern-/Schulhaus-/Bhfstrasse	V-LV 1.4	LV 301.4	Zuchwil/Luterbach: Neuer Radweg Luterbacherstrasse/Zuchwilstrasse (Zuchwil Industriestrasse bis Nordstrasse Luterbach)
	MIV 302.4	Lohn-Ammansegg: Kreisel Nord	V-LV 1.5	LV 301.5	Gerlafingen: Umgestaltung Obergerlafingenstrasse (Abschnitt Mühlegasse bis Schulhausstrasse)
V-MIV 3.1	MIV 303.1	Lommiswil, Bereich Schulhausstrasse: Tempo 30-Zone	V-LV 1.6	LV 301.6	Bellach: Velomassnahmen auf der Franziskanerstrasse
V-MIV 3.2	MIV 303.2	Luterbach, ganzes Siedlungsgebiet: Tempo 30-Zone	V-LV 2.1	LV 302.1	Bellach/Langendorf/Solothurn: Ergänzung Veloroute parallel zur Kantonsstrasse (Bündlenweg-Hüslerhofstrasse-Kronenmattstrasse-private Strasse-neue Querung Wildbach-Langendorfstrasse-Vogelherdstrasse)
V-MIV 3.3	MIV 303.3	Obergerlafingen, ganzes Siedlungsgebiet: Tempo 30-Zone	V-LV 2.2	LV 302.2	Langendorf/Bellach: Veloroute abseits der Kantonsstrasse (Querung BLS-Strecke)
V-MIV 4	MIV 304	Nordumfahrung Gerlafingen	V-LV 2.4	LV 302.3	Biberist: Veloweg Jungfraustrasse/Solothurnstrasse
		Massnahmen öffentlicher Verkehr	V-LV 2.3	LV 302.4	Derendingen/Zuchwil: Alternative Veloführung Knoten Kreuzplatz
V-ÖV 1	ÖV 301	Doppelspurabschnitte RBS Solothurn - Bern (Durchgehender ¼-h-Takt & Beschleunigung RE Bern-Solothurn)	V-LV 3	LV 303	Velo-Schnellverbindung Solothurn - Grenchen
V-ÖV 2.1	ÖV 302.1	Lohn-Lüterkofen: Aufwertung Bahnhof mit Bushaltestellen und Bike and Ride Anlagen	V-LV 4	LV 304	Luterbach/Zuchwil: Neubau Emmesteg (Bereich Einmündung Emme in Aare)
V-ÖV 2.2	ÖV 302.2	Luterbach-Attisholz: Aufwertung Bahnhof mit Gleisüberführung Langsamverkehr, Bushaltestelle und Bike + Ride Anlagen	V-LV 5	LV 305	Biberist: Ergänzung Öffentliches Wegnetz zum Aussichtspunkt Gisihübeli
V-ÖV 2.3	ÖV 302.3	HB Solothurn RBS: Verbesserung städtebauliche Situation und Anbindung Langsamverkehr	V-LV 6		Feldbrunnen/Zuchwil: LV-Verbindung Feldbrunnen-Zuchwil Sportzentrum (Velobrücke über Aare)
V-ÖV 2.4	ÖV 302.4	Langendorf BLS: Aufwertung Bahnhof mit Bike + Ride Anlagen und Fuss- und Velounterführung			Massnahmen Kombiniere Mobilität
V-ÖV 2.5	ÖV 302.5	Gerlafingen, Bushaltestelle und Buszufahrt Bahnhof	V-KM 1	KM 301	Riedholz: Ausbau Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage
V-ÖV 3	ÖV 303	Verbesserung der ÖV-Erschliessung von Attisholz Nord und Süd			Nachfrageseitige Massnahmen
V-ÖV 4	ÖV 304	Neuer S-Bahn-Ast Solothurn-Subingen	V-NA 1.1	NA 301.1	Bellach H5: Bielstrasse, neue Pfortnerung westlich Turbenkreisel
V-ÖV 5	ÖV 305	¼-h Takt Solothurn-Flumenthal, Doppelspurinsel St. Katharinen	V-NA 1.2	NA 301.2	Solothurn/Langendorf: Busspurverlängerung und neue Pfortnerung
V-ÖV 6	ÖV 306	Biberist: Neue Bahnhaltestelle Biberist Fällimoos (BLS)	V-NA 2	NA 302	Mobilitätsmanagement

Massnahmenummer		Massnahme	Massnahmenummer		Massnahme
Bisher	Neu		Bisher	Neu	
		Massnahmen Siedlung			Massnahmen Landschaft
S 1	S 301	Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete Arbeiten/Wohnen (diverse Areale)	L 1	L 301	Aufwertung Flussräume
S 2	S 302	Wohnschwerpunkte (diverse Areale)	L 2	L 302	Vernetzung und Erhöhung der Erreichbarkeit
S 3	S 303	Bahnhofgebiete (diverse Areale)		L 303	Naherholungsgebiete / Pärke
S 4	S 304	Siedlungsentwicklung nach innen			

4. Auswertung

1.1. Stossrichtung Agglomerationsprogramm

Sind Sie mit der Stossrichtung des Agglomerationsprogramms Solothurn 3. Generation einverstanden?

Nr	Eingabe Nr	Eingabe	Stellungnahme
1	1, 3, 4 5, 7, 9, 10; 12; 13, 14, 15, 16	Grundsätzlich einverstanden / Stossrichtung ist richtig (13: Grundsätzlich mit den Massnahmen LV einverstanden)	
2	6	Stossrichtung zu sehr in Richtung Langsamverkehr ausgerichtet, daher nein.	Der Langsamverkehr ist ein wichtiger Bestandteil des AP 3. Generation, dies wurde vom Bund bereits bei den bisherigen Generationen ausdrücklich als Stärke formuliert. Ebenso wichtig sind die Massnahmen beim öffentlichen Verkehr (ÖV) und beim motorisierten Individualverkehr (MIV), zum Teil werden diese Massnahmen aber über andere Finanzierungsgefässe wie z.B. Bahninfrastrukturfonds (BIF).
3	8	Grundsätzlich mit der Stossrichtung einverstanden. Das beantragte Volumen ist jedoch zu tief ausgefallen. Verschiedene Projekte können aufgrund des Reifegrades früher realisiert werden. Der Kanton ist aus Sicht der Gemeinde gefordert, das Bauprogramm entsprechend mit den Gemeinden so zu priorisieren, dass beitragsberechtigte Projekte zeitlich möglichst früh realisiert werden können.	Die Priorisierung nach Umsetzung und bezüglich Kosten ist nach Ansicht des Repla-Vorstandes realistisch. Die Kosten müssen auch für die Gemeinden tragbar und die Umsetzung 2019-2022 machbar sein.
4	19	Es wurde den Interessen des öffentlichen Verkehrs, des Langsamverkehrs, der kombinierten Mobilität, der Siedlungsentwicklung und der Landschaft angemessen Rechnung getragen. Es fehlt auf der anderen Seite grösstenteils der Blick auf die Interessen des motorisierten Individualverkehrs und des Schwerverkehrs. Der Kanton Solothurn ist von nationaler und internationaler Bedeutung für den MIV, zudem muss sich das Bezirk Gäu entlang der Autobahn A1 durch die fortwährende Ansiedlung von neuen Logistikzentren und dem damit verbundenen Mehrverkehr auch auf den Kantonsstrassen neuen Herausforderungen stellen. Daher erscheint es uns fragwürdig, dass sich das AP 3. Generation ausschliesslich auf die Region Stadt Solothurn und Umgebung beschränkt. Der Begriff Agglomeration wird hier	Der Kanton Solothurn ist an 3 AP (Solothurn, AareLand und Basel) beteiligt. Das Gäu liegt im Perimeter der AP AareLand. Der Perimeter der AP wird vom Bund vorgegeben. Die AP sind durchaus ausgewogen und berücksichtigen auch wichtige Massnahmen des MIV. So wurde beispielsweise die Entlastung Region Olten als dringliches Projekt des AP AareLand mit einem Bundesbeitrag von 50 Prozent mitfinanziert. Kantonsstrassenprojekte ausserhalb des Agglomerationsperimeters müssen hingegen mit anderen „Finanzierungsgefässen“ finanziert werden.

Nr	Eingabe Nr	Eingabe	Stellungnahme
		<p>unseres Erachtens zu eng definiert.</p> <p>Wir stellen fest, dass diese regionale Priorisierung allein durch die Ausrichtung des Programmes auf den ÖV und den Langsamverkehr entstanden ist. Dem Umstand, dass der MIV und der Schwerverkehr auch heute noch die Hauptlast der volkswirtschaftlich relevanten Transportleistung tragen müssen, trägt dieses hier vorliegende Programm keine Rechnung! Kommt dazu, dass die Massnahmen im Bereich MIV grösstenteils einschränkende Massnahmen unter dem Titel Verkehrsberuhigung darstellen.</p>	<p>Im AP enthalten sind nur Massnahmen, bei denen eine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds des Bundes zu erwarten bzw. beitragsberechtigt ist. Bei verschiedensten MIV- und ÖV-Massnahmen ist dies nicht der Fall.</p>
5	20	<p>Wir begrüssen die vorgeschlagenen Massnahmen, insbesondere im Bereich ÖV und LV. Bei den ÖV-Massnahmen begrüssen wir insbesondere die Aufwertungen der verschiedenen Bahnhöfe. Bei einzelnen Massnahmen werden Verbesserungen vorgeschlagen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
6	22	<p>Ja, aber...</p> <p>Der Kanton Solothurn legt den Fokus auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Die Entwicklung der beiden Areale Attisholz Süd und Nord sollten wo möglich strategisch zusammenhängend betrachtet werden. Betreffend möglicher Linienverlauf des ÖV: ich bin der Meinung, man sollte versuchen, die Areale Attisholz Nord und Süd mit dem ÖV zu verbinden und damit auch in deren Entwicklung zu fördern. Gemäss einer Projektarbeit hätte eine Verbindung den Linienverlauf von Luterbach Bahnhof über die beiden Areale Attisholz Süd und Nord nach Riedholz, von hier durch die Hanggebiete der Gemeinden Riedholz und Feldbrunnen St. Niklaus nach Solothurn. Die öffentlichen Einrichtungen profitieren davon gleichermassen wie die lokalen Unternehmen und Leistungsträger aus der Gastronomie, Kultur und Touristik. Mit einer solchen Erschliessung wäre es möglich, für die beiden Areale von Beginn an eine attraktive Basiserschliessung mit Ortsbuscharakter zu realisieren, und diese (mit Bezug zum Thema CleanTech) mit einem Elektrobus zu bedienen.</p>	<p>Die laufende Entwicklung im Attisholz Süd ist angewiesen auf eine ÖV-Verbindung. Im ersten Schritt ist eine gute Erschliessung von Attisholz Süd zu gewährleisten.</p> <p>Eine direkte Verbindung Attisholz Süd – Attisholz Nord ist noch nicht im Nutzungsplan vorgesehen, dies muss in einem nächsten Schritt mit der Entwicklung von Attisholz Nord genau geprüft werden.</p> <p>Der Einsatz von Elektrobussen wäre bei der Entwicklung des Wirtschaftsschwerpunkts Clean Tech Industrie interessant und kann zu gegebener Zeit geprüft werden.</p>

1.2. Massnahmen

Wurden die richtigen Massnahmen festgelegt?

Nr	Eigabe Nr	Eingabe	Stellungnahme
7	1, 5, 7, 8, 10, 14, 15, 16	Ja (8: es müssen lediglich die Priorisierung und damit die zeitliche Realisierung überprüft werden)	Wird dort wo erforderlich gemacht.
8	11	Wir unterstützen folgende Massnahmen, welche sinnvoll und aus unserer Sicht weiter bearbeitet werden sollten: V-MIV 1 Anschluss Derendingen/Subingen A1/A5 V-ÖV 2.5 Verbindung BLS/BSU Gerlafingen v-ÖV 4 S-Bahn Subingen	Wird zur Kenntnis genommen.
9	13	Restlichen Massnahmen Langsamverkehr (V-LV1.1, V-LV1.2, V-LV 1.6, V-LV 2.1) sind grundsätzlich in Ordnung.	Wird zur Kenntnis genommen.
10	18	Aus der Sicht der Luftreinhaltung und des Lärmschutzes sind alle Vorhaben zu begrüssen, die zur Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf dem öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr führen. Mit den diversen diesbezüglichen Massnahmen kann ein Anreiz für den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr erreicht werden. Deshalb sind diese Massnahmen aus unserer Sicht zu priorisieren.	Die vorgeschlagene Priorisierung nach Umsetzung und bezüglich Kosten ist realistisch. Die Kosten müssen für die Gemeinden tragbar und die Umsetzung 2019-2022 machbar sein.
11	12	Die Hauptmassnahmen Tropfenkreisel (V-MIV 1.4.) Luterbachstrasse (V-LV 1.4.) und Brücke Emmenspitz (V-LV 4) stimmen. Es ist wichtig, dass die Ausführung zeitlich abgestuft erfolgt. Die betroffenen Gemeinden müssen zum finanziellen Teil im Rahmen der Budgetberatungen wie bis anhin die Möglichkeit haben Einfluss auf die Projekte nehmen zu können.	Die Projekte werden mit den Standortgemeinden besprochen und abgestimmt.
12	7	Sollten finanzielle Belastungen geplant sein, bitten wir Sie, uns zu orientieren.	Anliegen wird aufgenommen.
13	9	An einer Finanzierung des S-Bahnangebotes sowie allfälligen Ausbauten des Bahnhofs wird sich die Gemeinde Subingen nicht beteiligen.	Die Gemeinden finanzieren das ÖV-Angebot anteilmässig gemäss der Anzahl Haltestellenabfahrten mit. Allfällige Zusatzleistungen wie Ausbau des Bahnhofs sind nach Vorliegen der Detailplanung zu diskutieren.

Nr	Eigabe Nr	Eingabe	Stellungnahme
14	10	Die Kosten für die vier erwähnten Massnahmen belaufen sich nach Schätzungen auf rund 2.8 Mio. Fr. Davon tragen Bund und Kanton etwa 1.1 Mio. Fr. Der Rest wird zwischen den betroffenen Gemeinden aufgeteilt. Da die zu erwartende Belastung der Gemeinde Langendorf gemäss Gemeindeverwalter im Finanzplan abgebildet werden muss, wird der Gemeindepräsident in Erfahrung bringen, wie der Kostenverteiler zwischen den Gemeinden aussehen wird.	Wird zur Kenntnis genommen.
15	13	Die Kostenanteile der Gemeinde Bellach für diese Massnahmen sind noch nicht im Investitionsprogramm von 2019 - 2026 der Gemeinde aufgenommen.	Wird zur Kenntnis genommen.
16	13	Der Kostenanteil der Gemeinde Bellach für die Massnahme Langsamverkehr (V-LV1.1, V-LV1.2, V-LV 1.6, V-LV 2.1) beträgt total ca. CHF 470'000.--. Diese Kosten fallen voraussichtlich in den Jahren 2019 bis 2026 an. Für die Gemeinde Bellach müssen daher über 7 Jahre durchschnittlich jährliche Kosten von CHF 67'000.- ins Investitionsbudget aufgenommen werden. Ob diese Kredite in das Budget der Gemeinde Bellach aufgenommen werden, ist noch ungewiss (Behörde- bzw. GV-Entscheid).	Wird zur Kenntnis genommen.
17	9	Der S-Bahn Ast von Solothurn nach Subingen wird grundsätzlich befürwortet. Es darf aber auf keinen Fall eine Reduktion des heutigen guten Busangebotes daraus erfolgen.	Wird zur Kenntnis genommen. Ist als C-Massnahme aufgeführt. Das Projekt muss noch ausgearbeitet werden.
18	12	Es sind richtige Massnahmen die geprüft werden, allerdings sollten die Standortgemeinden früher in der Vorprojektphase eingebunden werden. Zum Beispiel der Tropfenkreisel (Massnahme V-MIV 2.2) ist im Grundsatz ein sehr guter Lösungsansatz, aber wir haben keine Detailkenntnisse. Das gleiche wiederholt sich bei der Massnahme Langsamverkehr Luterbachstrasse (Massnahme V-LV 1.4.).	Die frühe Einbeziehung der Standortgemeinden wird als wichtig erachtet, allerdings hat die Planung der hier beschriebenen Projekte unter Zeitdruck stattgefunden. In der Zwischenzeit hat das AVT im Detail über die Projekte informiert.
19	5	Nordumfahrung Gerlafingen (A1 – Derendingenstrasse Biberist) soll zusätzlich zu den bestehenden Projekten auch ins Agglomerationsprogramm aufgenommen werden	Die Nordumfahrung Gerlafingen ist als C-Massnahme aufgeführt, hat aber noch nicht die nötige Kosten- und Baureife für eine höhere Priorisierung.
20	6	Die Prioritäten A, B, C nochmals überdenken und die Velomassnahmen verringern/anpassen (Autobahnanschluss „A1 Derendingen“ sollte auf jeden Fall A-Priorität sein)	Die Priorisierung nach Umsetzung und bezüglich Kosten ist realistisch. Bei A-Massnahmen müssen die Kosten für Kanton und Gemeinden tragbar und die Umsetzung im Zeitraum 2019-2022 machbar sein. Der Autobahnanschluss Derendingen (neu „Viertelan-

Nr	Eigabe Nr	Eingabe	Stellungnahme
			schluss Derendingen A5 an Luzernstrasse“) muss aufgrund des erforderlichen Zeitbedarfs bis zur Baureife in der B-Priorität belassen werden.
21	6	Velomassnahmen als Ziel für die Naherholung verbessern	Die innerhalb der vorgegebenen Zeithorizonte umsetzbaren und finanzierbaren Velomassnahmen von regionaler Bedeutung sind im AP enthalten.
22	6	Erholungswege/Familienwege/Themenwanderungen für Freizeitaktivitäten generieren	Verschiedene neue und aufgewertete Langsamverkehrsverbindungen sind Teil des AP der 3. Generation.
23	6	Thema Landschaft, Freizeit und Naherholung fliesst zu wenig breit ein	Die Themen Landschaft, Freizeit und Naherholung werden gegenüber dem AP der 2. Generation wesentlich umfassender behandelt (Bericht, Massnahmenblätter L 301, L 302 und neu L 303, Weiteres).
24	12	Wenn möglich sollte die im Richtplan eingegebene „Ostspange“ auch noch aufgenommen werden, so dass mindestens die Konzeptarbeit gemacht werden kann.	Die Ostspange ist nicht im kantonalen Richtplan enthalten. Die technische Machbarkeit einer solchen Verbindung wird als fraglich erachtet. Die negativen Auswirkungen im Bereich Raumplanung und Umwelt sind gross.
25	8	Der Autobahn-Vollanschluss Enge (Solothurn Süd) bleibt ein Anliegen.	Wie frühere Abklärungen gezeigt haben, ist ein Vollanschluss Enge wegen der ungenügenden Platzverhältnisse technisch kaum machbar.
26	12	Das Naherholungsgebiet Aare mit dem Projekt Riverside könnte speziell aufgenommen werden, obwohl das gesamte Projekt im Entwicklungsgebiet Arbeiten / Wohnen enthalten ist (Aufwertung Naherholungsgebiet).	Es wird eine neue Massnahme L 303 „Naherholungsgebiete / Pärke“ ins AP 3. Generation aufgenommen.
27	18	Bei den Massnahmenblättern ist bei der Wirkungsanalyse bzw. beim Beschrieb zum Wirksamkeitskriterium 4 (WK4) „Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert“ die je nach Massnahme unterschiedliche Wirkung (insbesondere der MIV-Massnahmen) auf die Umweltbereiche Luft und Lärm zu berücksichtigen. Insbesondere machen wir auf folgenden Sachverhalt aufmerksam: Eine Massnahme, die sich positiv auf die lufthygienische Situation auswirkt, hat nicht zwingend auch positive Auswirkungen beim Lärmschutz oder umgekehrt.	Beschrieb zum Wirksamkeitskriterium 4 (WK4) in den Massnahmenblättern wird ergänzt.
28	12	S1 Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete Arbeiten/Wohnen	Massnahmenblatt wird entsprechend präzisiert.

Nr	Eigabe Nr	Eingabe	Stellungnahme
		Projekt Riverside Park: Voraussichtliche Umsetzung ab dem Jahr 2018 (Priorität A!) Masterplan vorhanden. Teilleitbild im Verfahren Nutzungspläne 2016 / 2017.	
29	14	S1.7 Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete Arbeiten/Wohnen (S. 108): Fehler in der Jahreszahl: "Der Plan wurde im Sommer 2015 öffentlich aufgelegt."	Jahreszahl wird korrigiert.
30	18	S. 100 Kap. 9.4, Abschnitt L1: Formulierung bzgl. Flussraumgestaltung innerhalb Siedlungsgebiet anpassen: Die Zielsetzung ist zu präzisieren, indem die Flussräume innerhalb der Siedlungsgebiete nicht einzig der lokalen städtebaulichen Tradition entsprechend, sondern gleichzeitig auch unter Berücksichtigung und Aufwertung der Gewässer- und Uferlebensräume zu gestalten sind. Die strategische Revitalisierungsplanung 2014 des Kantons ist zudem als Grundlage zu berücksichtigen.	Die Zielsetzung wird in Bezug auf die Berücksichtigung und Aufwertung der Gewässer- und Uferlebensräume ergänzt. Die strategische Revitalisierungsplanung 2014 des Kantons wird als Grundlage ergänzt.
31	18	V-MIV 1: Bereinigung Planskizze: In der Planskizze zu dieser Massnahme sind die beiden Autobahnabschnitte A1 und A5 verkehrt angeschrieben.	Die Beschriftung wird korrigiert. Das Massnahmenblatt wird aufgrund der Ergebnisse der Detailabklärungen überarbeitet.
32	9	Der Autobahnanschluss Derendingen soll nicht wie geplant realisiert werden. Die Auswirkungen auf die Gemeinde Subingen in Bezug auf das Verkehrsaufkommen werden als negativ bewertet. Die Massnahme ist als reine Entlastung für den Kreuzplatz Derendingen ausgerichtet. Es wird erwartet, dass damit das Verkehrsproblem einfach nach Osten verlagert wird. Eine solche Massnahme ist nur sinnvoll, wenn sie in einer Lösung für das gesamte äussere Wasseramt studiert wird. Im Weiteren wird darauf aufmerksam gemacht, dass insbesondere das Schwerverkehrsaufkommen auch in Gerlafingen-Biberist zu lösen ist.	Beim Autobahnanschluss Derendingen wird mit dem Viertelanschluss (Ausfahrt von A5 an Luzernstrasse) jene Projektvariante weiterverfolgt, welche keine unerwünschten regionalen Verkehrsverlagerungen verursacht. Diese Variante weist auch das beste Kosten-/Nutzenverhältnis auf. Der Schwerverkehr in Gerlafingen-Biberist soll möglichst sicher abgewickelt werden können, hierzu wurden bereits verschiedene Massnahmen realisiert oder sind in Planung.
33	14	V-MIV 1 Autobahnanschluss Derendingen: Die Massnahme soll zur Kosteneinsparung und aus Synergiegründen an den Zeitplan des 6-Streifen-Ausbaus Luterbach-Härkingen gekoppelt werden und zwar als unabhängiges Zusatzprojekt. Den Massnahmenblättern kann auf Seite 9 entnommen werden, dass Planung und Ausführung von 2018 bis 2024 vorgesehen wäre. Eine rasche Realisierung würde sich entsprechend schneller positiv auf die Verkehrssituation am Knoten Kreuzplatz und somit auf den Pendlerverkehr ins äussere	Das Projekt Autobahnanschluss Derendingen muss noch detaillierter ausgearbeitet und mit dem ASTRA im Detail abgestimmt werden. Eine zeitliche Beschleunigung ist aus heutiger Sicht nicht möglich. Dennoch wäre eine allfällige Realisierung dieses Projekts im Zeitrahmen bis 2024 möglich.

Nr	Eigabe Nr	Eingabe	Stellungnahme
		Wasseramt auswirken. Wir erachten eine Erhöhung der Priorität von der B-Liste in die A-Liste als zwingend.	
34	19	S. 4 V-MIV 1: Autobahnanschluss Derendingen ab A1/A5 an Luzernstrasse: Macht Sinn, wenn der Verkehr aus dem Dorfzentrum entfernt werden soll. Es stellt sich allerdings die Frage, ob mit dessen Realisierung nicht zusätzliche Massnahmen zur Engpassbeseitigung auf der A1 getroffen werden müssten (bspw. ob eine Verlängerung der Engpassbeseitigung (6-Spur-Ausbau) bis zum neuen Autobahnanschluss oder gleich bis nach Kriegstetten nötig ist). Erwiesenermassen führen zusätzliche Autobahnauffahrten zu Mehrverkehr auf der entsprechenden Autobahn.	Die Engpassbeseitigung auf der A1 liegt im Aufgabenbereich des Bundes (ASTRA). Die geplante Autobahnausfahrt in Derendingen kann den Autobahnanschlusses Ost und den Kreuzplatz massgeblich vom Verkehr entlasten ohne dabei unerwünschte grössräumige Verkehrsverlagerungen und Mehrverkehr zu erzielen.
35	19	S. 12 V-MIV 2.1: Umgestaltung Postplatz Solothurn: Falls hier effektive Parkplätze aufgehoben werden, müsste 1:1 Realersatz im nahen Raum erstellt werden.	Zurzeit findet ein Studienwettbewerb statt. Inhalt des Studienprogramms sind unter anderem die Gestaltung des Verkehrs und die Parkplätze. Abschliessende Aussagen sind zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich.
36	12	<p>V-MIV 2.2: Anbindung Knoten Aarmatt (Tropfenkreisel)</p> <p>Idee des Tropfenkreisels wird positiv beurteilt.</p> <p>Knotenanschluss für Synthes/RES als Option in den Beschlüssen zum Gestaltungsplan vorgesehen (Vereinbarung). Wenn Massnahme V MIV-2.2 verworfen werden muss, ist diese Option wieder aufzunehmen.</p> <p>Es ist zwingend, für den Anschluss auf das übergeordnete Netz eine Lösung zu suchen.</p> <p>Falls Machbarkeit positiv und Alternativen ausgeschlossen, ist der Massnahme eine höhere Priorität einzuräumen (Priorität A anstreben). Eine Inbetriebnahme im Jahr 2024 oder später, wenn sich die Detailbetrachtung positiv herausstellt, ist spät.</p> <p>Wir verlangen zusätzlich die Prüfung einer Lösung mit grossräumigen Effekten gemäss Eingabe zum Richtplan (Ostspange Luterbachstrasse - Anschluss Solothurn Ost).</p>	<p>Die Massnahme V-MIV 2.2 (neu V-MIV 302.2) kann aufgrund der technischen Machbarkeit und der positiven Rückmeldungen der Standortgemeinde weiterverfolgt und wegen der ausgewiesenen Dringlichkeit von der Kategorie B in die Kategorie A verschoben werden.</p> <p>Einer Ostspange Luterbachstrasse – Anschluss Solothurn Ost wird aus fachlicher und finanzieller Sicht sehr geringe Chancen eingeräumt. Die technische Machbarkeit ist fraglich und die negativen raum- und umweltspezifischen Auswirkungen sind gross.</p>
37	20	V MIV 2.2 Wir beantragen, den autobahnzubringenden Verkehr weiterhin über die Nord-Süd-Strasse zu leiten. Grund: die Luterbachstrasse ist eine sehr wichtige LV (Velo-)Route. Ferner würde sich durch den Umweg über die Aarmatt längere Wege ergeben und damit stärkere Immissionen.	Auf der Luterbachstrasse sind auch Radmassnahmen vorgesehen, welche die Sicherheit verbessern können (siehe V-LV 301.4). Der Umweg über den Knoten Aarmatt (Tropfenkreisel) ist vertretbar, da im Gegenzug die Verkehrsbelastung im Ortszentrum von Zuchwil

Nr	Eigabe Nr	Eingabe	Stellungnahme
			(Nord-Süd-Strasse) verringert werden kann.
38	8	<p>V-MIV 2.3 Neubau Kreisel Bern-/Schulhaus-/Bahnhofstrasse, Lohn-Ammannsegg Der Reifegrad des Projekts spricht dafür, dass dieses Vorhaben als A-Projekt aufgenommen wird. Die Gemeinde Lohn-Ammannsegg kann die notwendigen Entschieden für eine Realisierung bereits im Jahr 2018 fällen.</p>	<p>Eine Verschiebung der Priorität von B nach A wurde vom AVT geprüft. Eine zeitliche Vorverschiebung ist aber leider aus finanziellen Gründen gemäss Mehrjahresprogramm Strassenbau nicht möglich.</p>
39	19	<p>S. 18 V-MIV 3: Flächendeckende Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen: eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 lehnen wir ab. Durchgangsstrassen sowie Sammelstrassen müssen von dieser Temporeduktion ausgenommen werden. Zu diesem Temporegime muss selbstverständlich im Vorfeld ein Gutachten erstellt und innert einem Jahr nach der Inbetriebnahme der Tempo-30-Zonen ein Kontrollbericht mit Messungen erstellt werden.</p>	<p>Durchgangsstrassen sind in der Regel Kantonsstrassen. Diese sind in der Regel von T30 ausgenommen. Auf (Quartier)-Sammelstrassen hingegen ist T30 als Verkehrsberuhigungsmassnahme in der Regel erwünscht. Gutachten und Controlling sind feste Bestandteile von T30-Konzepten.</p>
40	8	<p>Massnahme V-ÖV 2.1: Lohn-Lüterkofen: eine Erweiterung wird angeregt (Kreisel Nord)</p> <p>V-ÖV 2.1 Lohn-Lüterkofen Der Massnahmenbeschrieb bezieht sich auf einen alten Planungsstand. Die Planungen im Gebiet des ESP Bahnhof Lohn-Lüterkofen sind weit fortgeschritten. Für den Verkehrsbereich wurde seitens des Kantons eine Arbeitsgruppe gebildet, welche das Projekt bis zur Eingabe an den Bund soweit entwickelt, dass ergänzend zu den durch den RBS zu planenden Massnahmen, soweit Sicherheit besteht, dass die Aufwertung des Bahnhofs ein A-Projekt bleibt. Seitens der Gemeinde Lohn-Ammannsegg wurde der Perimeter erweitert, dass der, für eine klare Verkehrsführung in Zukunft unabdingbare, Kreisel Nord die Planungsqualität für eine Realisierung als B-Projekt erreicht.</p> <p>Der Baubeginn ist mit dem bahnseitigen Projekt zu koordinieren, nach aktuellem</p>	<p>Aufgrund der positiven Einschätzung des Kantons wird das Projekt neu als B-Massnahme ins AP 3. Generation aufgenommen.</p> <p>Der Massnahmenbeschrieb wird aufgrund der Ergebnisse der Detailabklärungen zum Projekt aktualisiert.</p> <p>Die Termine werden koordiniert.</p> <p>Der Kostenteiler kann nach Vorliegen des Detailprojekts ausgehan-</p>

Nr	Eigabe Nr	Eingabe	Stellungnahme
		<p>Kenntnisstand ist eine Inbetriebnahme vor 2021 möglich.</p> <p>Der Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinde für dieses Projekt mit regionaler Ausstrahlung ist rasch festzulegen, damit wird die Gemeinde die notwendigen Beschlüsse bis Ende 2017 fällen.</p>	<p>delt werden.</p>
41	15	<p>V-ÖV 3: Neue Buslinie Flumenthal-Attisholz-Luterbach:</p> <p>Die Gemeinde hat mit dem Erlass des kommunalen/kantonalen Teilzonen- und Erschliessungsplans «Attisholz Süd» bereits signalisiert, dass sie die Führung einer neuen Buslinie durch das Areal und über die bestehende Verbindungsbrücke zwischen dem Nord- und dem Süd-Areal unterstützt.</p> <p>Die Gemeinde Luterbach merkt jedoch an, dass für sie zurzeit die Realisierung einer Umleitung der Buslinie 9 mittels einer Schlaufe durch das Areal Attisholz Süd im Vordergrund steht. Dies aus dem Grund, dass die Entwicklung des Süd-Areals schnell voranschreitet und die ÖV-Anbindung des Areals so einfach und so effizient wie möglich verbessert werden muss. Sobald die Entwicklung auf dem Nord-Areal voranschreitet und/oder festgestellt wird, dass anderweitige Pendlerbeziehungen als in Richtung Solothurn erwünscht sind, muss die vorgesehene Nord-Süd-Verbindung ernsthaft geprüft und umgesetzt werden</p>	<p>Eine gute Erschliessung der Entwicklungsgebiete Attisholz Süd und Nord mit dem öffentlichen Verkehr wird angestrebt. Eine Schlaufenfahrt der Buslinie 9 ist aus betrieblichen Gründen suboptimal (Umwegfahrt, lange Fahrzeit). Andererseits ist das Trasse (Aarebrücke) für eine zukünftige Nord-Südverbindung zurzeit nicht gesichert. Lösungen werden zurzeit gesucht.</p> <p>Die laufende Entwicklung im Attisholz Süd ist angewiesen auf eine ÖV-Verbindung. Im ersten Schritt ist eine gute Erschliessung von Attisholz Süd zu gewährleisten.</p> <p>Eine direkte Verbindung Attisholz Süd – Attisholz Nord ist noch nicht im Nutzungsplan vorgesehen, dies muss in einem nächsten Schritt mit der Entwicklung von Attisholz Nord genau geprüft werden.</p>
42	1	<p>Bessere Verbindung an den ÖV (Verlängerung Buslinie von Solothurn/Biberist/Gerlafingen/Kriegstetten nach Halten ev. Drei Höfe)</p>	<p>Dieses Anliegen wird im Rahmen der ÖV-Fahrplanangebotsplanung geprüft.</p>
43	19	<p>S. 5 LV 1: Erhöhung Sicherheit auf Kantonsstrassen: wir unterstützen Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit auf den Kantonsstrassen. Diese dürfen jedoch den MIV nicht einschränken und die bestehenden Kapazitäten für denselben müssen auf den Kantonsstrassen erhalten bleiben.</p>	<p>Die vorgeschlagenen Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für den Langsamverkehr haben keine oder höchstens geringfügige Auswirkungen auf die Kapazitäten auf Kantonsstrassen.</p>
44	14	<p>V-LV 1.3 Velomassnahmen Luterbach-/Derendingenstrasse:</p> <p>Wir beurteilen diese Massnahme, insbesondere für die Verkehrssicherheit des Langsamverkehrs und der Schüler des OZ DeLu, als wichtig.</p>	<p>Diese Einschätzung wird geteilt.</p>
45	12	<p>V-LV 1.4 Neuer Fuss- Radweg Luterbachstrasse Zuchwil</p>	<p>Richtig, die Massnahme V-LV 1.4 (neu V-LV 301.4) stellt eine besse-</p>

Nr	Eigabe Nr	Eingabe	Stellungnahme
		Massnahme wird als zweckmässig beurteilt. Löst das schon genehmigte Projekt LOS Massnahme M5.2.06 Zuchwil Luterbach CHF 230'000.00 brutto ab. (Investitionsplan 2013)	re Lösung dar und ersetzt die Massnahmen des AP 1. Generation M 5.2.06 (B-Massnahme) und des AP 2. Generation V-LV 1.9 (B-Massnahme) und V-LV 1.7 (C-Massnahme).
46	15	V-LV 1.4 Neuer Fuss- Radweg Luterbachstrasse Zuchwil / zusätzliche Massnahme Der in der Massnahme vorgesehene Radweg endet beim Dorfeingang von Luterbach. Die Verkehrssicherheit für die Radfahrer ist von diesem Punkt aus bis zum bestehenden Radweg auf der Nordseite der Zuchwilstrasse (Anschluss Nordstrasse) ebenfalls problematisch. Für diesen Abschnitt muss eine Lösung gefunden werden. Zudem besteht im selben Bereich eine Lücke im Radnetz für den Freizeitverkehr. Es muss eine möglichst optimale Radroute von der Kantonsstrassenbrücke aus zurück zum Aareufer gefunden werden. Das Wegesystem durch das Auengebiet von nationaler Bedeutung scheint für den Radverkehr ungeeignet und sollte auch möglichst von Radfahrern freigehalten werden. Es wird befürchtet, dass die Wegführung über die Zuchwil- und Nordstrasse für Teilnehmer des Freizeitradverkehrs zu gefährlichen Situationen führen könnte und daher nicht optimal ist. Die Gemeinde Luterbach beantragt, die erläuterten Problemstellungen betreffend Verkehrssicherheit Kantonsstrasse und Lücke Freizeitradnetz bei der Überarbeitung des Agglomerationsprogramms zu berücksichtigen.	Die Massnahme V-LV 1.4 (neu V-LV 301.4) umfasst auch den erwähnten Kantonsstrassenabschnitt vom Dorfeingang bis zum Anschluss Nordstrasse. Bei der östlichen Zufahrt zum neuen Emmesteg (Massnahme LV 304) wird eine Lösung gesucht, die sowohl für den Veloverkehr (attraktive Radroute) wie auch für die Anliegen des Naturschutzes (Schutz Auengebiet von nationaler Bedeutung) befriedigend ist. Diese Aspekte sind im AP berücksichtigt.
47	19	S. 67 V-LV 1.5: Umgestaltung Obergerlafingenstrasse, Gerlafingen: Es müssen, wenn immer möglich Querungen vermieden werden, um das Unfallpotential zu mindern. Wir begrüssen deshalb die Lösung mit einer parallelen Weiterführung der Route.	Es sind sichere Verbindungen und, wo erforderlich, Strassenquerungen zum Schulstandort Mühlacker zu schaffen.
48	19	S. 70 V-LV 1.6: Velomassnahmen auf Franziskanerstrasse, Bellach: Wenn hier der MIV nur auf der Franziskanerstrasse reduziert wird, weichen die Autofahrer auf die beiden anderen Zufahrtsstrassen nach Bellach aus und der Verkehr nimmt dort zu. Eine nachfrageorientierte Verteilung auf alle 3 Strassen ist von uns aus sinnvoller.	Die gewählten Massnahmen sollen die Qualität für den Veloverkehr auf dem gesamten Strassennetz verbessern, also nicht nur auf der Franziskaner- sondern zum Beispiel auch auf der Bielstrasse (siehe V-LV 301.1).
49	16	V LV 2.1: Der Kostenanteil der drei an der Massnahme beteiligten Gemeinden ist auszuweisen (als Gesamtanteil der Gemeinden sind auf dem Massnahmenblatt Fr. 127'000.- vermerkt).	Kostenteiler Gemeinden wird ergänzt.
50	20	V LV 2.1 Unbedingt rasch realisieren: Sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis.	Die Massnahme ist Teil der A-Liste mit Umsetzung 2019-20122.

Nr	Eigabe Nr	Eingabe	Stellungnahme
51	12	Die Massnahme V-LV 2.3 (Alternative Veloführung zum Knoten Kreuzplatz Derendingen / Zuchwil) ist schwer nachvollziehbar, Plan schwer lesbar.	Lesbarkeit des Plans wird verbessert.
52	12	V-LV 2.3 (Alternative Veloführung zum Knoten Kreuzplatz, Derendingen/Zuchwil) Massnahme wird als zweckmässig beurteilt, die Machbarkeit muss in der Detailplanung nachgewiesen werden. Bessere Plangrundlage! Zusammenhang mit der neuen Radwegführung äusseres Wasseramt nach Solothurn. Zuchwil ist betroffen nach der Weiterführung der Überbrückung nach der Emme.	Die Massnahme wird in die C-Liste verschoben, da sie noch nicht genügend abgestimmt ist. Die Detailplanung ist in den nächsten Jahren anzugehen.
53	14	L-LV 2.3 Alternative Veloführung Knoten Kreuzplatz: Wir legen Wert darauf, dass der Teilbereich Veloweg von der Bahnhofstrasse in die Untere Emmengasse auf dem Bahndamm der SBB, im Zuge der Umbaumaassnahmen am Knoten Kreuzplatz (V-MIV 2.2 AP 2. Generation) ausgeführt wird.	Eine vorzeitige Realisierung dieses Teilabschnitts (Bahnhofstrasse – Untere Emmengasse) beurteilen wir wegen des geringen Benutzerpotentials als nicht sinnvoll.
54	20	V LV 2.3 Vorziehen von Priorität B auf A, oder allenfalls günstigere 1. Etappe, ohne neue Brücke über die Emme mit Einmündung bei der bestehenden Emmenbrücke vorziehen (A).	Die Massnahme ist noch nicht genügend abgestimmt und wird deshalb in die C-Liste verschoben. Eine frühere Realisierung des erwähnten Teilabschnitts ist wegen des geringen Benutzerpotentials nicht zweckmässig.
55	13	Die Velo-Schnellverbindung V-LV 3 wurde vom Gemeinderat Bellach mit Beschluss Nr. 9 vom 8.3.2016 abgelehnt. Begründung (Stichworte): Witschutzzone wird tangiert durch die geplanten Belagseinbauten bei den Flurwegen, Interessenskonflikte mit Fussgänger und Landwirtschafts-Verkehr, Bielstrasse (H5) hat bereits beidseitig Velospur und die zusätzlichen Kosten für die Veloschnellverbindung sind gesamthaft viel zu hoch.	Aufgrund der kritischen Stellungnahmen aus der Vernehmlassung wird das Projekt neu von einer A- zu einer B-Massnahme umklassiert, da der Reifegrad noch zu gering ist. Noch zu klären sind fachliche Fragen zum Projekt und zur Finanzierung.
56	13	V-LV 3 Velo-Schnellverbindung wurde vom Gemeinderat Bellach mit Beschluss Nr. 9 vom 8.3.2016 abgelehnt.	Wird zur Kenntnis genommen.
57	16	V-LV 3 Velo-Schnellverbindung Solothurn-Grenchen: Die Verbindung sollte durch den Kanton finanziert werden, nicht durch die Gemeinden.	Gemäss dem heutigen Strassengesetz ist dies nicht möglich, allerdings ist eine Strassengesetzrevision geplant, aufgrund dieser dann voraussichtlich Velorouten mit kantonaler Bedeutung vom Kanton finanziert werden könnten.
58	19	S. 83 V-LV 3 Velo-Schnellverbindung Solothurn-Grenchen: In den Unterlagen werden 3(!) parallele Fahrradrouten aufgelistet. Dies ist u. E. übertrieben. Zudem er-	Wird zur Kenntnis genommen. Dennoch sind wir der Auffassung, dass eine Veloschnellverbindung Solothurn-Grenchen wegen ihrer

Nr	Eigabe Nr	Eingabe	Stellungnahme
		scheinen die Gesamtkosten als zu hoch.	Attraktivität ein grosses Potential für zusätzliche Velofahrten aufweist.
59	16	V LV 3: Der Kostenanteil der beiden an der Massnahme beteiligten Gemeinden ist auszuweisen (als Gesamtanteil der Gemeinden sind auf dem Massnahmenblatt Fr. 461'000.- vermerkt).	Diese Ergänzung wird vorgenommen.
60	20	V LV 3 Route und als Kantonsstrasse klassieren: Kantonsstrassen haben die Aufgabe, die Dörfer und Städte zu verbinden. Dies ist nach Annahme Motion Ammann im Kantonsrat auch auf Velorouten anwendbar. Damit ist die Finanzierung nicht mehr von Gemeinden, die wenig direkten Nutzen haben, abhängig.	Wird zur Kenntnis genommen.
61	12	<p>V-LV 4 Neubau Emmensteg Luterbach/Zuchwil</p> <p>Die Massnahme ist notwendig (Schliessung einer Lücke im Langsamverkehr) entlang der Aare. Die Linienführung 2 beurteilen wir negativ (funktional nicht optimal)</p> <p>Mit der übergeordneten Funktion als Wander-/ Radwanderweg entlang der Aare ist die Mitfinanzierung durch den Kanton zwingend!</p> <p>Dieses Massnahmenblatt wurde an der GR Sitzung vom 28. Januar beschlossen. Siehe Massnahmenblatt N-LV4.</p> <p>Hoher Detaillierungsgrad des Massnahmenblattes.</p>	Die Linienführung bei Var. 2 ist zwar gegenüber jener bei Var. 1 etwas weniger direkt, dafür hat der Standort Var. 2 bei der bestehenden Kiessammelsperre wesentliche Vorteile hinsichtlich der Kosten und der Umwelt- und Landschaftsauswirkungen (bessere Eingliederung in die Landschaft)
62	15	<p>V-LV 4: Emmensteg:</p> <p>Die Gemeinde Luterbach unterstützt die Idee, eine direktere Verbindung über die Emme im Bereich Emmenspitz zu schaffen. Dies insbesondere aus dem Grund, dass der öffentliche Uferpark Attisholz Süd für die Fussgänger aus allen Richtungen gut erreichbar sein soll.</p> <p>Für die Gemeinde kommt jedoch die Linienführung 1 mit einer Brücke direkt beim Emmenspitz nicht in Frage. Auf Zuchwiler Seite des Emmenspitzen werden grosszügig Infrastrukturen für die Freizeitnutzung bereitgestellt, was zu einem entsprechend hohen Ausmass an Emissionen und Abfall führt. Aus Sicht der Gemeinde Luterbach muss unbedingt verhindert werden, dass sich die Freizeitnutzung auf die empfindliche Ostseite der Emme mit dem national geschützten Auengebiet ausbreiten kann und dieses dadurch beeinträchtigt wird. Daher ist die direkteste Verbindung über die Emme unbedingt auszuschliessen.</p>	<p>Die Linienführung 2 mit Querung der Emme bei der Kiessammelsperre wird favorisiert, da die Konstruktion einfacher und der Eingriff in den Landschaftsraum geringer ist.</p> <p>Die Dimensionierung des Steges soll auch auf die Benutzung durch Radfahrer ausgerichtet sein, die Umwegfahrt über die Kantonsstrasse soll ja gerade mit dem neuen Steg aufgehoben werden.</p>

Nr	Eigabe Nr	Eingabe	Stellungnahme
		<p>Ein neuer Steg über den Kiessammler scheint hingegen sinnvoll. Der Steg sollte aber in einer Breite erstellt werden, die es nicht zulässt, dass Fussgänger und Radfahrer problemlos kreuzen können. Der Ausbau des Weges auf der Ostseite der Emme rund ums Auengebiet herum ist nicht auf den Begegnungsfall ausgelegt und soll (um eine weitere Beeinträchtigung zu verhindern) auch nicht ausgebaut werden. Aus diesem Grund ist die Dimensionierung des Steges derart zu wählen, dass die Radfahrer im Normalfall den etwas weiteren Weg über die Kantonsstrassenbrücke in Kauf nehmen.</p> <p>Die Radführung über die Kantonsstrassenbrücke wird optimiert (vgl. Massnahme V-LV 1.4), so dass die Velos ohne Queren der Strasse auf die andere Emmenseite gelangen können. Leider ist die Radführung vom Dorfeingang Luterbach aus suboptimal. Um wieder an die Aare zurück zu gelangen, muss entweder über den schmalen Weg durch das Auengebiet (nicht erwünscht) oder über die Zuchwil- und Nordstrasse (gefährlich) gefahren werden.</p> <p>Die Radführung in diesem Bereich muss daher unbedingt geprüft und verbessert werden. Aus Sicht der Gemeinde Luterbach wäre eine Linienführung über die Zuchwilstrasse, den Schützenweg und den nördlichen Bereich der Nordstrasse anstrebenenswert.</p> <p>Somit ist entweder die Massnahme V-LV 1.4 auf die eben genannten Bereiche auszudehnen oder eine neue Massnahme für den Langsamverkehr (Radrouten Emmenspitz Zuchwil und Luterbach) im Agglomerationsprogramm aufzunehmen.</p>	<p>Die Zufahrten zum neuen Emmesteg und die geplante Verlegung der nationalen Freizeitroute, werden noch detaillierter untersucht. Das Naturschutzgebiet (Auengebiet) wird mit der neuen Velofreizeitroute nicht tangiert und kann optimal geschützt werden.</p> <p>Sowohl die Radführung auf der Kantonsstrasse als auch die Freizeitroute abseits der Kantonsstrasse werden mit den vorgesehenen Massnahmen V-LV 1.4 (neu V-LV 301.4) verbessert.</p> <p>Die Massnahme Neubau Emmesteg, Luterbach/Zuchwil (V-LV 304) ist das Kernstück dieser neuen Freizeitroute.</p>
63	18	<p>V-LV 4: Massnahmenbeschrieb präzisieren: Neben den Anforderungen des Projekts „Hochwasserschutz und Revitalisierung Emme“ sind auch die Randbedingungen für eine zuverlässige Funktionsweise, inkl. unbehinderter Leerung des Kiessammlers zu berücksichtigen.</p>	<p>Die Randbedingungen für eine zuverlässige Funktionsweise, inkl. unbehinderter Leerung des Kiessammlers, werden im Massnahmenbeschrieb ergänzt.</p>
64	19	<p>S. 86 V-LV 4 Neubau Emmesteg, Luterbach/Zuchwil: Für uns ist ein Umweg von 500 m nicht beträchtlich und rechtfertigt schon gar nicht Kosten in der Höhe von CHF 1'000'000.</p>	<p>Ein neuer Emmesteg mit Fortsetzung beim zukünftigen Aarepark und Weiterführung Richtung Wangen a.A. ermöglicht eine neue Langsamverkehrsrouten entlang der Aare. Es kann somit nicht nur ein Umweg von mehreren hundert Metern vermieden, sondern auch die Sicherheit verbessert werden, indem z.B. die stark befahrenen Luterbach-/Zuchwilerstrasse nicht mehr gequert werden müssen.</p>

Nr	Eigabe Nr	Eingabe	Stellungnahme
65	12	Betreffend der Kosten sollte man sich früh überlegen, ob ein Projekt regionalen oder überregionalen Charakter hat! Zum Beispiel die Brücke Emmenspitz (Emmensteg) dies ist für Zuchwil und Luterbach kein lokales Projekt, sondern eine überregionale Hauptachse des Langsamverkehrs. Dies wurde in dem vom Gemeinderat beschlossenen Massnahmenblatt schon angemerkt, dies könnte politisch ein Killerkriterium für diese Massnahme werden.	Die Auffassung wird geteilt, dass das Projekt regionalen bis überregionalen Charakter hat. Die Finanzierungsfrage bzw. der Kostenteiler ist noch zu klären: Aufgrund der Strassengesetzrevision wird das Projekt in ca. 2 Jahren vermutlich in die (Finanzierungs-) Kompetenz des Kantons übergehen. Die Repla will das Projekt weiterverfolgen und organisiert dazu Besprechungen mit den Gemeinden und dem Kanton.
66	19	S. 89 V-LV 5: Ergänzung öffentliches Wegnetz Aussichtspunkt Gisihübeli, Biberist: Wir fragen uns auch hier, wie sinnvoll die Investitionen sind. Es ist auch nicht ersichtlich, wie viele Personen dieses Angebot in Anspruch nehmen werden.	Die Massnahme wurde von der Gemeinde Biberist eingereicht. Die Ergänzung des Wegnetzes entspricht einer Eigenleistung und liegt in der Kompetenz der Gemeinde Biberist.
67	4	V-LV 6: aus Kostengründen wurde die Langsamverkehrsverbindung Feldbrunnen-Zuchwil Sportzentrum abgelehnt. Unseres Erachtens genügen die östlich und westlich gelegenen Langsamverkehrsbrücken.	Diese Massnahme wird abgelehnt, weil eine neue Brücke über die Aare kaum bewilligungsfähig und somit unrealistisch sowie zu teuer ist. Das Massnahmenblatt zu dieser Massnahme wird deshalb weggelassen.
68	12	V-LV 6 Verbindung LV Feldbrunnen-Zuchwil Massnahme wird als unverhältnismässig empfunden (Velobrücke Aarmatt vorhanden!) EG Zuchwil hatte im Vorfeld keine Kenntnis über eine solche unverhältnismässige Massnahme.	
69	12	V-ÖV 2.3: Aufwertung HB Solothurn RBS Südseite Aufwertung HB Solothurn Süd wird begrüsst. Velobahnhof gemäss Beispiel Nord prüfen (Bestandteil des Studienauftrages). In Anbetracht der Bedeutung für die Gemeinde Zuchwil wird deren Beteiligung/Mitwirkung/Begleitung in der Testplanung begrüsst.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Erweiterung der Velostation beim Bahnhof Solothurn Süd ist ja bereits als Massnahme im Agglomerationsprogramm 2. Generation vorgesehen (Massnahme V-KM 1.1).
70	21	V-ÖV 2.4 Langendorf BLS: Der Umbau des Bahnhofs und die Aufwertung des Bahnhofs sowie dessen Zugang per Fuss und Velo sollen miteinander abgestimmt werden. Das Bahnhofsprojekt Langendorf hängt von der Zukunft des Weissensteintunnels bzw. der Strecke Solothurn – Moutier ab. Bis Ende Jahr wird dazu der Entscheid erwartet.	Der behindertengerechte Zugang zum Bahnhof und ist Projektbestandteil. Das Projekt zur Aufwertung des Bahnhofs Langendorf (Massnahmen V-ÖV 302.4) wird gemäss Auskunft der BLS erst nach Vorliegen des Entscheids zum Weissensteintunnel konkretisiert. Insofern ist die Einstufung als B-Massnahme korrekt.

Nr	Eigabe Nr	Eingabe	Stellungnahme
71	21	<p>V-ÖV 2.4 Langendorf BLS und V-ÖV 2.5 Gerlafingen BLS: Ein optimaler Zugang zu den Bahnhofanlagen und optimale Umsteigebeziehungen (Bahn-Bus) sowie ein der Nachfrage angepasstes P+R- / B+R- Angebot sind wesentliche Punkte für eine gut funktionierenden öV-Haltestelle.</p> <p>Die Finanzierung für den Bau und den Unterhalt von Bushaltestellen muss jeweils geprüft und geregelt werden, da diese nach geltender Leistungsvereinbarungen für die Bahninfrastruktur von der Bahngesellschaft nicht finanziert werden können. Zu erwähnen ist, das kommerzielle Angebot an einem Bahnhof weitgehend von wirtschaftlichen Parametern bestimmt wird und die entsprechenden Investitionen gemäss diesen Wettbewerbsbedingungen betrachtet werden müssen. Im Rahmen der planerischen Verdichtungen in den Zentren müssen die Parzellen und insbesondere die Flächen, welche nicht für die Gleisanlagen und weiteren Bahninfrastrukturen benötigt werden, einen wirtschaftlichen Mehrwert erbringen.</p>	<p>Einschätzungen werden geteilt.</p> <p>Deshalb werden neue Bushaltestellen ins AP aufgenommen, um eine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds zu bewirken.</p>
72	21	<p>V-ÖV 2.5 Gerlafingen BLS: Die mögliche Bushaltestelle wird bereits bei der Ausarbeitung der Bestvariante seitens der BLS Netz AG mitberücksichtigt. Voraussichtliche Inbetriebnahme der neuen Haltestelle: 2021. Für die Koordination besteht bereits Kontakt.</p>	<p>Die Massnahme wird detaillierter abgeklärt und mit dem zukünftigen Fahrplanangebot koordiniert. Da die Massnahme aufgrund der Projektreife als B-Massnahme eingestuft ist, ist eine Realisierung erst ab 2023 möglich.</p>
73	19	<p>S. 44 V-ÖV 3: Prüfung einer neuen Buslinie Flumenthal-Attisholz-Luterbach (- Solothurn): es dürfen auf keinen Fall Bushaltestellen auf der Strasse gebaut werden.</p>	<p>Das Buslinienkonzept sowie die bauliche Ausgestaltung der Bushaltestellen sind noch nicht definiert.</p>
74	12	<p>V-ÖV 4: Neuer S-Bahn-Ast Solothurn-Subingen</p> <p>S-Bahnlinie mit Zwischenhalt in Zuchwil wird begrüsst. Es ist eine möglichst hohe Priorität angezeigt. Wichtiger Beitrag zur Verbesserung des Modal Split (Entlastung der Strassen vom MIV)</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
75	4	<p>V-ÖV 5: gute ÖV-Erschliessung wird grundsätzlich begrüsst. Durch den Viertelstundentakt wird jedoch mit Rückstau auf der Baslerstrasse gerechnet, was das Dorf und den Strassenverkehr beeinträchtigen wird.</p>	<p>Der Problematik Rückstau bei geschlossenen Barrieren wird bei der Projektdetailplanung besondere Aufmerksamkeit gewidmet.</p>
76	21	<p>V-ÖV 6 Neue Bahnhaltestelle Biberist Fällimoos (BLS-Strecke): Gemäss entsprechendem Massnahmenblatt soll eine neue Haltestelle entstehen.</p> <p>In diese Überlegungen müsste klar die bestehende Haltestelle Biberist Ost und vor</p>	

Nr	Eigabe Nr	Eingabe	Stellungnahme
		allem der Umgang mit den „Restflächen“ einbezogen werden. Mit einer Verschlan- lung der Gleisanlagen könnte unter Umständen eine interessante Entwicklungsflä- che entstehen. Abgleich mit Streckenkonzept EB1, Fahrplanreserven für zusätzli- che Haltestelle, Wahrscheinlichkeit der Umsetzung, Inbetriebnahme-Zeitraum.	Diese Punkte werden bei der Detailplanung auch beachtet.
77	19	S. 5 NA 1: Verkehrsmanagement auf Kantonsstrassen: Die vorgesehenen Pfortneranlagen sind u. E. zu einseitig auf die Behinderung des MIV ausgerichtet. Wir lehnen diese einseitigen Massnahmen ab.	Pfortneranlagen dienen der Sicherheit und der Verbesserung des Verkehrsflusses und führen weiter zu einer Verbesserung der Auf- enthaltsqualität im Strassenraum.
78	19	S. 97 V-NA 1.1 Neue Pfortnerung H5: Für uns sind diese Aussagen klar ein Indiz, dass alles darangesetzt wird, den Autoverkehr total zu verdrängen.	Die Massnahme NA 1.1 (neu V-NA 301.1) wird vom A- in den B- Horizont verschoben, da die Detailabklärungen gezeigt haben, dass diese Massnahme auch negative Wirkungen hat. Zuerst sollen die übrigen Verkehrsmanagementmassnahmen, insbesondere NA 1.2 (neu V-NA 301.1) realisiert und die neue Verkehrssituation beurteilt werden. Die Ergebnisse zeigen dann, ob NA 1.1 (neu V-NA 301.1) noch erforderlich ist.
79	19	S. 99 V-NA 1.2 Busspurverlängerung und neue Pfortnerung Solothurn/Langendorf: Für uns sind diese Aussagen klar ein Indiz, dass alles darangesetzt wird, den Au- toverkehr total zu verdrängen.	Im Gegenteil, mit einer Verbesserung der Dosierungsmöglichkeiten kann der Verkehr besser gesteuert werden.
80	16	V NA 1.2: Bei der Busspurverlängerung und neuen Pfortnerung bei der Lichtsignal- anlage Ascom ist aus unserer Sicht gleichzeitig auch eine Verbesserung für den Langsamverkehr notwendig.	
81	20	V NA 1.2 Im Rahmen dieser Massnahme muss unbedingt mit einer Verbesserung der Veloführung realisiert werden. Die heutige Situation bei der LSA Weissen- steinstrasse-Grenchenstrasse, bei der die Radfahrer/innen in Fahrtrichtung Stadt die rechtsabbiege-Fahrbahn und Busspur überqueren müssen, ist gefährlich und verunsichert viele Velofahrende.	Die Veloführung kann mit dieser Massnahme auch verbessert wer- den.
82	12	V-NA 2 Mobilitätsmanagement Die EG Zuchwil als Energiestadt, hat mit den anderen Energiestädten, dem Kanton und den ÖV-Unternehmungen des Kantons „so-mobil!“ ins Leben gerufen. Diese Massnahme stellt eine dauernde Aufgabe dar, es ist ein laufender Prozess	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr	Eigabe Nr	Eingabe	Stellungnahme
		Finanzierung ist durch die Energiestadt, den Kanton und die mitmachenden ÖV Unternehmen abgedeckt Die EG Zuchwil ist mit Betrieben der Gemeinde und der Verwaltung / Schule im Prozess des MMU (Mobilitätsmanagement in Unternehmen).	
83	19	S. 101 V-NA 2: Mobilitätsmanagement: Für uns sind folgende Aussagen inakzeptabel: <i>„Unnötiger Verkehr soll möglichst vermieden werden und der Autoverkehr auf den öffentlichen Verkehr oder den Langsamverkehr umgelagert werden.“</i> Die freie Wahl des Verkehrsmittels ist auch durch die Raum- und Verkehrsplaner zu respektieren. Es stellt sich gerade hier die Frage, ob mit derartigen Aussagen die Standortattraktivität für die Wirtschaft, wie in der generellen Zielsetzung umschrieben, erreicht wird. Wir bezweifeln das!	Mit der Vermeidung unnötigen Verkehrs können das Verkehrsaufkommen reduziert und die Strassen entlastet werden. Dies führt nicht zuletzt zu weniger Staus und dazu, dass auf kostenintensive Strassen- und ÖV-Ausbauprojekte verzichtet werden kann oder diese zumindest erst zu einem späteren Zeitpunkt notwendig werden. Mit Massnahmen wie guter ÖV-Erschliessung oder attraktiven Langsamverkehrsverbindungen kann erreicht werden, dass Einwohnerinnen, Einwohner und Beschäftigte dieses – im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr – kostengünstigere und siedlungsverträglichere Verkehrsmittel wählen.
84	19	S. 102 V-NA 2 Mobilitätsmanagement: <i>„Durch Information, Kommunikation, Beratung und Mobilitätsbildung sowie durch eine verbesserte Koordination zwischen den verschiedenen Verkehrssystemen soll das Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmenden beeinflusst werden.“</i> Bei dieser durch die Programmleitung verfassten These stellt sich ebenfalls die Frage, ob es Aufgabe des Staates und seiner Planer sein soll, die Wahl des Verkehrsmittels durch bewusstes unattraktiv machen des MIV zu beeinflussen! Auch die nachfolgende einseitig ideologische Aussage ist zu hinterfragen: „Denn in vielen Fällen bietet der öffentliche Verkehr, das Velo oder das zu Fuss gehen gegenüber dem Auto wesentliche Vorteile.“ Warum blendet man hier aus, dass auch der MIV gegenüber dem ÖV und dem Langsamverkehr Vorteile hat? Für uns sind diese Aussagen klar ein Indiz, dass alles darangesetzt wird, den Autoverkehr total zu verdrängen.	

1.3. Weitere Bemerkungen zum Agglomerationsprogramm

Haben Sie weitere Bemerkungen zum Agglomerationsprogramm?

Nr	Eingabe Nr	Eingabe	Stellungnahme
86	6	Stand der Planung momentan einseitig. Das Thema Velo/ÖV ist aktuell, aber es braucht auch neue Visionen, die eventuell eine Arbeitsgruppe zukunftsweisend erarbeiten könnte.	Die Realisierung von Strassenprojekten hat immer den Gesamtverkehr im Fokus, unter bestmöglicher Berücksichtigung der einzelnen Verkehrsmittel. Die Projekte, welche im Mehrjahresprogramm Strasse enthalten sind, sind durchaus vielseitig. Neue Projektvorschläge können jederzeit dem AVT unterbreitet werden.
87	9	Es soll eine Busführung in Subingen über die Derendingerstrasse in Subingen geprüft werden. Im Weiteren ist eine zusätzliche Nord-Süd Verbindung Luterbach – Deitingen – Subingen – Kriegstetten wünschenswert.	Diese Vorschläge können im Rahmen des neuen Fahrplankonzepts geprüft werden.
88	10	Die Thematik der Langsamverkehrsverbindung vom südlichen Dorfteil Langendorfs unter der Bahnlinie hindurch zum nördlichen Dorfteil sollte auch aufgenommen werden.	Eine entsprechende Veloroute ist als Massnahme V-LV 302.2 im Agglomerationsprogramm enthalten.
89	10	Es wird gewünscht, dass der Bahnhof Langendorf in Zukunft attraktiver gestaltet werden soll.	Die Aufwertung des Bahnhofs Langendorf ist als Massnahme V-ÖV 302.4 im AP enthalten.
90	12	Die Organisation und die Projektbegleitung stimmen, allerdings ist der Eingabeaufwand und der Kontrollaufwand gegenüber dem Bund sehr hoch!	Einschätzung wird geteilt. Die Einflussmöglichkeit der Agglomeration sind beschränkt. Das Anliegen wird beim Bund deponiert.
91	17	Betreff: 6.2.1 Motorisierter Individualverkehr (Seite 61) / Standortwahl für PA und GA beeinflussen Alle unsere publikumsintensiven Anlagen haben einen Anschluss an den öffentlichen Verkehr und sind sowohl für den Langsamverkehr, wie auch den motorisierten Verkehr gut erreichbar. Wir begrüssen die „zentralen Handlungsschwerpunkte“, die bereits bestehenden PA's noch besser durch den öffentlichen Verkehr zu erschliessen und die Langsamverkehrsverbindungen attraktiver zu gestalten. Einer Förderung des öVs stehen wir grundsätzlich positiv gegenüber. Damit dürfen jedoch keine negativen Auswirkungen auf die Erschliessung durch den motorisierten Individualverkehr erfolgen.	Der entsprechende Satz wird präzisiert.

Nr	Eingabe Nr	Eingabe	Stellungnahme
		<p>Daher ist die Formulierung von Seite 61 zu streichen: „Bereits realisierte verkehr-intensive Anlagen sind mit geeigneten verkehrlichen Massnahmen von der Verkehrsbelastung zu entlasten.“</p> <p>Wir danken für Ihre Kenntnisnahme und Ihre wohlwollende Prüfung unseres Anliegens.</p>	
92	19	<p>Das AP 3. Generation ist zu einseitig auf die Region Solothurn ausgerichtet.</p> <p>Die Priorisierung ist unseres Erachtens nicht wirkungsorientiert vorgenommen worden, es wäre daher sinnvoller die Priorität bei Projekten zu erhöhen, welche eine wesentliche Verbesserung der Verkehrssituation beinhalten (z.B. Nordumfahrung Gerlafingen, welche schneller zu realisieren ist). Weiter ist zu prüfen, inwiefern die Situation durch zusätzliche Umfahrunskapazitäten für Solothurn weiter entschärft werden könnte.</p> <p>Dieses Programm kann eine gewisse Steigerung der Lebensqualität in den betroffenen Gemeinden darstellen, aber weniger erfreut dürften in diesen Regionen das örtliche Gewerbe, die Industrie und aller BewohnerInnen sein, welche täglich aus den verschiedensten Gründen auf den MIV und die Strassengütertransporte angewiesen sind. Es sollte darauf geachtet werden, dass der MIV nicht behindert wird (z.B. durch Bushaltestellen mitten auf der Strasse oder unnötige Verkehrsinseln).</p> <p>Wir bezweifeln die Behauptung, wonach die vorgeschlagenen Massnahmen ein leistungsfähiges Verkehrsnetz unterstützen und den Wirtschaftsstandort stärken, dies kann nirgendwo mit Fakten unterlegt werden.</p> <p>Aus Sicht des Schwerverkehrs ist sicherzustellen, dass rund um Solothurn genügend Kurzzeitparkplätze für Anhänger geschaffen werden (wichtig, wenn die Attraktivität der Stadt als Lebensraum mit dem Ansiedeln von Einkaufsläden verbessert werden soll). Die Güter müssen auch in Zukunft den Weg in die Stadt finden.</p>	<p>Der Bearbeitungsperimeter für das AP Solothurn 3. Generation wurde vom Bund vorgegeben und kann nicht verändert werden.</p> <p>Lösungen für die neuen Herausforderungen auf Kantonsstrassen ausserhalb des Agglomerationsperimeters sind in anderen „Gefässen“ zu suchen.</p> <p>Wichtige MIV-Massnahmen sind im AP orientierend enthalten, werden bzgl. Kosten aber nicht über das AP angerechnet. Im AP enthalten sind nur Massnahmen, bei denen eine Mitfinanzierung durch den Bund zu erwarten ist oder vom Bund bezüglich der Wirkung auf die Agglomeration positiv beurteilt werden könnten. Bei weiteren MIV-Massnahmen sind diese Bedingungen nicht gegeben.</p> <p>Die Priorisierung nach Umsetzung und bezüglich Kosten ist realistisch. Die Kosten müssen auch für die Gemeinden tragbar und die Umsetzung 2019-2022 machbar sein.</p>

5. Verzeichnis der Eingaben

Gemeinden

Nr	Name	Adresse	Datum
1	Halten	Eduard Gerber, Jurastrasse 2, 4566 Halten	18.03.2016
2	Zielebach	Barbara Gerber, Schulhausstrasse 2, 4564 Zielebach	30.03.2016
3	Obergerlafingen	-	04.04.2016
4	Feldbrunnen	Gemeinde Feldbrunnen-St. Niklaus, Baselstrasse 16, 4532 Feldbrunnen	20.04.2016
5	Biberist	Ueli Sterchi, Bauverwaltung, Bernstrasse 4, 4562 Biberist	21.04.2016
6	Kriegstetten	Margrit Jaggi, Haltenstrasse 8, 4566 Kriegstetten	25.04.2016
7	Hubersdorf	Gregor Schneiter, Gemeindeverwaltung, Schulhausstrasse 22, 4535 Hubersdorf	02.05.2016
8	Lohn-Ammannsegg	Markus Sieber, Stöcklistrasse 2, 4573 Lohn-Ammannsegg	02.05.2016
9	Subingen	Hans Ruedi Ingold, Bahnhofstrasse 9, 4553 Subingen	04.05.2016
10	Langendorf	Hans-Peter Berger, Schulhausstrasse 2, 4513 Langendorf	04.05.2016
11	Oekingen	Rita Cammisar-Grab, Gemeindeschreiberin, Gehrenstrasse 1, 4566 Oekingen	04.05.2016
12	Zuchwil	Peter Baumann Leiter Abteilung Bau und Planung, Hauptstrasse 60, 4528 Zuchwil	12.05.2016
13	Bellach	Hans Lüthi, Bauverwalter, Nachfolger Jürg Vifian per 1.7.2016, Dorfstrasse 3, Postfach 248, 4512 Bellach	13.05.2016
14	Derendingen	Roger Spichiger, Hauptstrasse 43, 4552 Derendingen	19.05.2016
15	Luterbach	Jürg Nussbaumer, Tulpenweg 8, 4542 Luterbach	19.05.2016
16	Solothurn	Andrea Lenggenhager, Leiterin Stadtbauamt, Baselstrasse 7, Postfach, 4502 Solthurn	20.05.2016

Weitere

Nr	Name	Adresse	Datum
17	Genossenschaft Migros Aare	Isabelle Menétrey-Holzer, Industriestrasse 20, 3321 Schönbühl	03.05.2016
18	Amt für Umwelt	Werkhofstrasse 5, 4509 Solothurn	03.05.2016
19	IG Strasse	Roland F. Borer, Stockackerstrasse 17, 4703 Kestenholz	03.05.2016
20	VCS, Sektion Solothurn	Postfach 804, 4502 Solothurn	03.05.2016
21	BLS Netz AG	Sybille Fankhauser, Bucherstrasse 1 / Postfach 1465, 3401 Burgdorf	04.05.2016
22	Postauto-Unternehmen Flury	Mario Flury, Niedwilstrasse 4, 4525 Balm	08.05.2016