



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Programm Agglomerationsverkehr

14.09.2018

Agglomerationsprogramm Solothurn

3. Generation

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen:223.0-4/3/18/10/5/2

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE



Dr. Maria Lezzi
Direktorin



Dr. Ulrich Seewer
Vizedirektor

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess.....	4
2	Gesamtwürdigung und Bundesbeitrag	6
3	Prüfung der Grundanforderungen	9
4	Beurteilung der Programmwirkung	12
4.1.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien.....	13
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)	16
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen	17
5.1	Anpassung der Massnahmen.....	17
5.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	19
5.2.1	Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen	19
5.2.2	Nicht programmrelevante Massnahmen.....	20
5.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	20
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	21
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	21
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	23
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes.....	23
6.1.1	Allgemeines	23
6.1.2	Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)	23
6.2	Nachweis der Abstimmung von Massnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen.....	24
6.3	Vorbehalt wegen noch nicht definitiv feststehender Richtplaninhalte	24
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	26
ANHANG 1	27

1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm **Solothurn** bestehend aus:

- Agglomerationsprogramm Solothurn 3. Generation, Kurzbericht, November 2016
- Agglomerationsprogramm Solothurn 3. Generation, Bericht, November 2016
- Agglomerationsprogramm Solothurn 3. Generation, Massnahmenblätter, November 2016
- Agglomerationsprogramm Solothurn 3. Generation, Bericht zur Behördenvernehmlassung und Mitwirkung, November 2016
- Tabellen zum Umsetzungsreporting über die Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 1. und 2. Generation, November 2016

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 15. Dezember 2016 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund gestützt auf das Bundesgesetz vom 30. September 2017 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG)¹.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei Ziele:

1. die Erfüllung der Grundanforderungen prüfen;
2. die Höhe der Bundesbeiträge festlegen, auf der Grundlage
 - a) der Wirkung des vorliegenden Agglomerationsprogramms;
 - b) des Stands der Umsetzung der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation. Dieser Stand der Umsetzung basiert auf dem Umsetzungsreporting, das integraler Teil des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation bildet²;
3. die Priorisierung der Massnahmen aller Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel prüfen (Kosten/Nutzen-Betrachtung, gestützt auf die gesetzlich definierten Wirksamkeitskriterien);

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft des Bundesrats zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr ab 2019 (dritte Generation; nachfolgend: Botschaft des Bundesrates) zuhanden der eidgenössischen Räte sowie die Leistungsvereinbarungen für die Agglomerationsprogramme der 3. Generation erarbeitet.

Im Rahmen der Erarbeitung des Prüfberichts werden die in den Agglomerationsprogrammen enthaltenen Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen nicht auf deren Übereinstimmung mit den gesetzlichen Anforderungen geprüft; der Prüfbericht enthält daher keine Aussagen zur Bewilligungsfähigkeit der einzelnen Massnahmen.

1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr,

¹ SR 725.13

² Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation vom 16.02.2015, S. 23 Ziff. 3.3.

Energie und Kommunikation UVEK vom 16.02.2015 (nachfolgend: UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Die pauschalen Kosten wurden gestützt auf Artikel 3 der Verordnung des UVEK vom 20.12.2017 über Fristen und Beitragsberechnung für Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAvV) berechnet. Weitere Hinweise zum Vorgehen und zu den Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 14.09.2018 dargelegt.

2 Gesamtwürdigung und Bundesbeitrag

Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms Solothurn der 3. Generation sind kohärent zu jenen der 1. und 2. Generation und ergänzen diese. Der rote Faden ist grundsätzlich vorhanden. Zukunftsbild und Teilstrategien bleiben jedoch recht allgemein und die inhaltlichen und räumlichen Aussagen sind nicht konkret genug. Es werden viele allgemeine Zielsetzungen formuliert. Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr erfolgt primär punktuell und nicht durch ein flächendeckendes Konzept der Innenentwicklung in Kombination mit Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung.

Die Stärke des Agglomerationsprogramms im Bereich Verkehr besteht darin, dass das bestehende, flächendeckende Konzept des Verkehrsmanagements mit einer gezielten Optimierung von Pfortneranlagen und der Umgestaltung von Knoten konkretisiert und ergänzt wird. Mit neuen Tempo 30 Zonen wird der Verkehr in Wohnquartieren beruhigt. Die Dosierung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) ist häufig mit Busbevorzungen verbunden, wodurch die Fahrplanstabilität des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) erhöht wird. Das ÖV-System wird durch den Ausbau von multimodalen Drehscheiben sowie mit Anpassungen beim Angebot verbessert. Das schon gute Langsamverkehrsnetz wird weiter ergänzt.

Im Bereich Siedlung liegen die Stärken in der Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung in den Entwicklungsschwerpunkten. Punktuell wird dadurch die Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert. Dazu trägt auch die Lage in der Nähe von multimodalen Drehscheiben und die angestrebte hohe städtebauliche Qualität mit Grünanlagen und Parks bei.

Die Massnahmen im Bereich Verkehr verbessern die Qualität des Gesamtverkehrssystems primär punktuell. Eine flächendeckende verkehrsträgerübergreifende Gesamtsicht ist zu wenig ersichtlich. Die Verkehrsprobleme am Kreuzplatz in Derendingen werden mit der vorgeschlagenen Lösung kaum beseitigt. Nachfrageseitige Massnahmen, wie z.B. eine Parkraumbewirtschaftung, werden im Agglomerationsprogramm zu wenig thematisiert.

Eine Schwäche des Programms im Bereich Siedlung liegt darin, dass die Nutzung der vorhandenen Potenziale der Innenverdichtung im Bestand noch nicht konkret genug angegangen wird. Durch das Bauzonen-Analysetools SOBAT können die Potenziale räumlich differenziert ausgewiesen und als Basis für ein konkretes Siedlungskonzept genutzt werden. Eine Priorisierung der Entwicklungsschwerpunkte wird nicht vorgenommen, was insbesondere aufgrund der grossen Anzahl und Flächen und der in einigen Gebieten unzureichend vorhandenen ÖV-Erschliessung bemängelt wird.

Die Verkehrssicherheit wird durch den Ausbau von Velorouten, Tempo 30 Zonen und mit der Umgestaltung von Knoten nur punktuell verbessert. Eine flächendeckende Strategie wird nicht in ausreichendem Masse aufgezeigt.

Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms lassen gegenüber dem Referenzfall eine leichte modale Verschiebung hin zum ÖV und LV erwarten. Dadurch werden die Lärm- und Luftbelastungen geringfügig vermindert. Der Bereich Landschaft wird ausführlich behandelt. Die Massnahmen sind jedoch noch sehr allgemein und es ist offen, welchen Beitrag die Agglomeration zu deren Umsetzung leistet.

Der Bund bewertet in der dritten Generation die Umsetzung der Massnahmen vorangehender Generationen und das Reporting darüber mit. Bei mangelhafter Umsetzung und Reporting kann die Programmwirkung um einen oder zwei Punkte reduziert werden. Die Umsetzung der verkehrlichen Massnahmen vorangegangener Generationen weist insgesamt grössere zeitliche Verzögerungen auf. Der Bund berücksichtigt deshalb den Stand der Umsetzung in der Wirkungsbeurteilung des Programms der 3. Generation mit einem Minuspunkt. Daraus ergibt sich jedoch keine Veränderung beim Beitragssatz des Bundes.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms **Solothurn** auf CHF 131.16 Mio. Dieser Betrag umfasst CHF 61.77³ Mio. für

³ Diese Investitionskosten A2 wurden aus den Kosten mit Preisstand 2005 gemäss der Leistungsvereinbarung 2. Generation auf den aktuellen Preisstand umgerechnet und um die Beträge reduziert, von denen die Trägerschaften definitiv Abstand genommen haben.

die A- Massnahmen der 2. Generation sowie CHF 29.42⁴ Mio. für die Massnahmen der A-Liste aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation⁵. Die Investitionskosten werden für die betroffene mittlere Agglomeration als mittel eingestuft.

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidgenössischen Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 3. Generation festzulegen⁶:

35 %

Aus diesem Beitragssatz werden für die Mitfinanzierung der in der nachfolgenden A-Liste enthaltenen Massnahmen die aufgeführten Beiträge des Bundes bei den eidgenössischen Räten zur Freigabe beantragt.

A-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF) 2016*	Bundes- beitrag **	Bundes- beitrag ***
2601.3.002	V-MIV 302.1	Solothurn: Umgestaltung Postplatz	1.20	1.20	0.42	
2601.3.003	V-MIV 302.2	Zuchwil: Anbindung Knoten Aarmatt	2.30	2.30	0.81	
2601.3.009	V-ÖV 302.1	Lohn-Lüterkofen: Aufwertung Bahnhof mit Bushaltestellen und Bike and Ride Anlagen	3.30	3.30	1.16	
2601.3.061	-	Paket LV A-Liste	9.58	8.86		3.10
2601.3.062	-	Paket Aufw. Str. A-Liste	5.94	3.49		1.22
Summe			22.32	19.15	2.39	4.32

Tabelle 2-1 * Preisstand April 2016; ** Preisstand April 2016 exklusive Mehrwertsteuer und Teuerung; *** Preisstand April 2016 inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung, vgl. Anhang 1

Übrige für die Programmwirkung relevante Massnahmen

Die folgenden Massnahmen sind für die Beurteilung der Programmwirkung und damit für die Festlegung der Höhe des Beitragssatzes relevant. Sie werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

- Nicht durch den Bund mitfinanzierte Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr gemäss Tabelle 5.2 (vgl. Kapitel 5.2.1)
- Massnahmen der B-Liste gemäss Tabelle 5-6 (vgl. Kapitel 5.5).

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle 5-4 (vgl. Kap. 5.3.), deren Realisierungsbeginn (voraussichtlich) in den A- oder B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt, sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt.

Kosten und Nutzen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme der 3. Generation wurden unter Einbezug der Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation (ohne

⁴ Diese Investitionskosten A1 wurden aus den Kosten mit Preisstand 2005 gemäss der Leistungsvereinbarung 1. Generation auf den aktuellen Preisstand umgerechnet und um die Beträge reduziert, von denen die Trägerschaften definitiv Abstand genommen haben.

⁵ Vgl. UVEK-Weisung S. 67 Ziff. 4.5.2.

⁶ Die Beitragssätze an die A-Massnahmen, die in den Leistungsvereinbarungen der 1. und 2. Generation festgehalten sind, bleiben unverändert.

Massnahmen der Priorität B, vgl. Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarungen) bewertet, jedoch ohne Berücksichtigung der dringenden Projekte⁷. Auch der Umsetzungsstand dieser (bereits verbindlich vereinbarten) Massnahmen ist daher für die Programmwirkung des vorliegenden Agglomerationsprogramms der 3. Generation und damit für die Festlegung des Beitragssatzes relevant.

⁷ Für dringende Projekte des Agglomerationsverkehrs wurden im Oktober 2006 die Mittel aus dem Infrastrukturfonds gesprochen (vgl. Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds vom 4. Oktober 2006). Mit Inkrafttreten des Infrastrukturfondsgesetzes 2008 konnte mit dem Bau dieser dringenden Projekte begonnen werden.

3 Prüfung der Grundanforderungen

Die Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist entsprechend der UVEK-Weisung zusammengefasst an sechs Grundanforderungen geknüpft.

Ein Agglomerationsprogramm muss alle Grundanforderungen erfüllen. In der Art und Weise und im Detaillierungsgrad kann es jedoch den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration angepasst werden⁸.

In Kenntnis des eingereichten Agglomerationsprogramms stellt der Bund fest, dass die Grundanforderungen erfüllt sind.

Zusammenfassung

Das Agglomerationsprogramm Solothurn ist grundsätzlich gut strukturiert und weist eine gute Kohärenz mit einem durchgehenden roten Faden auf. Der Bericht zum Agglomerationsprogramm der 3. Generation ist eher textlastig, die meisten Plangrafiken finden sich im Anhang. Das Zukunftsbild ist nicht sehr aussagekräftig; eine Bündelung der Aussagen aus den verschiedenen Teilstrategien, unter Integration des Bereichs Landschaft, könnte dieses wesentlich aufwerten. Die Herleitung der Massnahmen wird gut dargelegt, die Massnahmenblätter im Bereich Verkehr verfügen über einen guten Detaillierungsgrad. Der Bereich Siedlung müsste demgegenüber sowohl auf der Ebene der Teilstrategien als auch in den Massnahmenblättern noch weiter konkretisiert werden.

Grundanforderungen 1 und 2

- GA 1: Partizipation gewährleistet
- GA 2: Bestimmung einer Trägerschaft

Die Grundanforderungen 1 und 2 betreffend die Gewährleistung von Partizipation und die Einsetzung einer Trägerschaft sind erfüllt.

Stärken

- Der Kanton, die Region sowie die Gemeinden bilden zusammen die Trägerschaft. Der Kanton Solothurn ist formeller Vertreter der Trägerschaft, die Federführung für das AP3 obliegt der repla espaceSOLOTHURN. Die Gemeinden haben die Zusammenarbeit untereinander und mit der Repla mittels Verträgen vereinbart.
- Die Gemeinden sowie die Bevölkerung konnten im Rahmen einer Behördenvernehmlassung respektive öffentlichen Mitwirkung Stellung zum AP3 nehmen. Die Resultate der Vernehmlassung und Mitwirkung sind in einem separaten Bericht dargelegt.

Schwächen

- Eine zusammenfassende Darlegung der wichtigsten Ergebnisse und Erkenntnisse der Vernehmlassung und Mitwirkung im Hauptbericht werden nicht dargestellt.
- Die Projektorganisation wird im Bericht nur knapp erläutert. Auch das abgebildete Organigramm ist zu wenig konkret, um die Funktionsweise der Organisation erfassen zu können.

Grundanforderungen 3, 4 und 5

- GA 3: Analyse von Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken und Handlungsbedarf
- GA 4: Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen, in Kohärenz zu Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung (erkennbarer roter Faden)
- GA 5: Beschreibung und Begründung der prioritären Massnahmen

⁸ Vgl. UVEK-Weisung S. 25 Ziff. 3.4.

Ebenfalls sind die Grundanforderungen 3 bis 5 betreffend Analyse, Zukunftsbild, Teilstrategien und Entwicklung von Massnahmen sowie die Angaben zu den MOCA-Indikatoren (Zielwerte) erfüllt.

Stärken

- Der prägnante, separate Kurzbericht zum Agglomerationsprogramm der 3. Generation ist für das Verständnis hilfreich. Die wichtigsten Erkenntnisse und Inhalte sowie die Strategien und Massnahmen werden nachvollziehbar und übersichtlich dargelegt.
- Es ist eine gute und ausführliche Analyse vorhanden, in welcher auch die Themen Landschaft und Umwelt abgehandelt werden. Kohärente Ableitung des Handlungsbedarfs von der Analyse des Ist-Zustands zum zukünftigen Zustand und der Schwachstellenanalyse. Gute, durchstrukturierte Darlegung des Handlungsbedarfs sowie gute Plangrafik der Schwachstellen.
- Die Massnahmen im Bereich Verkehr sind kohärent und gut nachvollziehbar aus Analyse, bestehender Handlungsbedarf, Zukunftsbild und Teilstrategie abgeleitet. Die tabellarische Verknüpfung von Teilstrategien und Massnahmen unterstützt das Verständnis des roten Fadens.

Schwächen

- Die Analyse besteht fast ausschliesslich aus Text. Zusätzliche Plandarstellungen müssen im Anhang beigezogen werden, dadurch leidet die Leseführung durch den Bericht. Im Bereich Landschafts- und Freiraumstruktur ist eine kartografische Darstellung der wichtigsten strukturierenden Landschaftselemente (über die Abbildung von Schutzzonen hinaus) nicht vorhanden.
- Die Plangrafiken zum strategischen Bereich des AP3 weisen grundsätzlich Defizite auf. Die Orientierung respektive räumliche Verortung von Inhalten im Zukunftsbild sowie in den Teilstrategien fällt schwer, weil es keine Kartenhintergründe gibt. Auch gibt es keine Übersichten zum Busangebot.
- Das Zukunftsbild ist wenig aussagekräftig. Die strategischen Aussagen beschränken sich auf die Darstellung der Entwicklungsschwerpunkte. Der Bereich Landschaft ist nicht integriert, sondern wird in einer anderen Bildsprache in einer separaten Karte dargestellt. Ein verbessertes Zukunftsbild könnte beispielsweise aus einer Kombination von Zukunftsbild und den verschiedenen Teilstrategien zusammengesetzt werden.
- Der Bereich Siedlung wird sowohl im Zukunftsbild als auch in der Teilstrategie zu wenig differenziert und mit zu geringer räumlicher Aussagekraft abgehandelt. So werden z. B. bei der Strategie „Siedlungsentwicklung auf Achsen ausrichten“ sämtliche Achsen aufgeführt.
- Die mangelhafte Konkretisierung des Bereichs Siedlung (Zukunftsbild, Teilstrategie) wirkt sich auch auf die Massnahmen aus. Die Standorte werden zusammenfassend in drei Massnahmenblätter integriert (Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete; Wohnschwerpunkte; Bahnhofgebiete). Dies hat zur Folge, dass kaum detaillierte Aussagen zu den einzelnen Standorten und zu allfälligen Abhängigkeiten mit Verkehrsmassnahmen sowie zum Planungshorizont und Reifegrad gemacht werden.

Grundanforderung 6

- GA 6: Umsetzung und Controlling gesichert

Über die Umsetzung der Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation wurde im Umsetzungsreporting Bericht erstattet und auch die formellen Aspekte (Kap. 6 der UVEK-Weisung) wurden eingehalten, womit auch die Grundanforderung 6 erfüllt ist.

Stärken

- Das Umsetzungscontrolling wird durch einen Ausschuss mit Mitgliedern aus den kantonalen Amtsstellen, der Stadtplanung Solothurn, Vertretungen Repla sowie selbständigen Beratern gewährleistet.
- Die Kohärenz mit den übergeordneten Strategien und Planungen auf Stufe Kanton wird nachgewiesen, zudem wurden für die übergeordneten Massnahmen eigene Massnahmenblätter erarbeitet.

- Das Umsetzungsreporting zur 1. Generation (A-Massnahmen) und 2. Generation (A- und B-Massnahmen) wird im Hauptbericht dargelegt. Auch die Priorisierung der Massnahmen des AP3 wird gut und übersichtlich ausgewiesen.

4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.5) festgelegt⁹. Es stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ im Verhältnis zur Grösse der Agglomeration (Summe von Bevölkerungszahl und der mit 0.5 gewichteten Beschäftigtenzahl) und unter Berücksichtigung ihrer Eigenheiten ermittelt¹⁰.

Für die Beurteilung des Nutzens ist die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms, gemessen an dessen Beitrag zur Verwirklichung der gemäss Artikel 17d des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG)¹¹ vorgegebenen Wirkungsziele (bessere Qualität des Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch, mehr Verkehrssicherheit) massgebend.

In die Beurteilung des Nutzens des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation fliessen folgende Massnahmen ein:

- Massnahmen der A- Liste des Agglomerationsprogramms der 3. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 2);
- die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr (Kap. 5.2.1);
- Massnahmen der B-Liste des Agglomerationsprogramms der 3. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 5.5);
- Massnahmen der A-Liste der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation, die Teil der jeweiligen Leistungsvereinbarung sind (mitfinanzierbare und nicht mitfinanzierbare Massnahmen sowie Eigenleistungen; Kap. 3.1–3.3 der Leistungsvereinbarung);
- allfällige zusätzliche relevante Massnahmen, welche während diesen Perioden (2011–2014 resp. 2015–2018) umgesetzt oder begonnen wurden¹².

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle 5-4 (vgl. Kap. 5.3), deren Realisierungsbeginn (voraussichtlich) in den A- oder B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt, sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt.

Auch das Umsetzungsreporting (Stand der Umsetzung der Massnahmen aus den Leistungsvereinbarungen früherer Generationen, Herleitung der Massnahmen der 3. Generation auf der Grundlage von Agglomerationsprogrammen früherer Generationen) fliesst in die Beurteilung des Nutzens ein.

Die Kosten ergeben sich aus den Gesamtkosten aller durch den Bund als A- und B-Massnahmen priorisierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation zuzüglich der Kosten der in den Leistungsvereinbarungen der 1. und 2. Generation vorgesehenen mitfinanzierten Massnahmen der jeweiligen A-Liste¹³.

⁹ Vgl. UVEK-Weisung S. 14 ff. Ziff. 2, S. 40 Ziff. 3.5 und S. 65 ff. Ziff. 4.5).

¹⁰ Vgl. UVEK-Weisung S. 65 Ziff. 4.5 und S. 67 Ziff. 4.5.2.

¹¹ SR 725.116.2

¹² Vgl. UVEK-Weisung S. 65 Ziff. 4.5.1.

¹³ Vgl. UVEK-Weisung S. 66 Ziff. 4.5.2.

4.1.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

**Wirksamkeits-
kriterium**

Beurteilung mit Begründung

WK1:

Qualität des Verkehrssystems verbessert

Stärken

- Die verkehrlichen Massnahmen des Agglomerationsprogramms berücksichtigen alle Verkehrsträger, so dass die verkehrliche Situation insgesamt verbessert wird. Die Integration der meist punktuellen Massnahmen in ein Gesamtverkehrskonzept wird noch zu wenig aufgezeigt.
- Ein konsequentes und flächendeckendes Lenkungskonzept leitet den MIV auf die kantonalen Hauptverkehrsachsen und das Autobahnnetz. Dosierstellen an den Siedlungsändern und innerhalb des Solothurner Stadtgebiets optimieren den Verkehrsfluss und verflüssigen ihn in sensiblen Gebieten. Das Verkehrsmanagement wird durch weitere punktuelle Massnahmen wie Pfortneranlagen zur Dosierung und Busbevorzugung sowie durch eine gezielte Umgestaltung von Knoten (z.B. Aarmatt) weiter gestärkt.
- Der Ausbau von multimodalen Drehscheiben stärkt das ÖV-System sowie die Intermodalität. Die Fahrplanstabilität wird dank Busbevorzugung (Solothurn, Langendorf) verbessert. Es besteht die Absicht neue, tangentiale Buslinien zur Ergänzung des bestehenden Angebotskonzepts zu prüfen.
- Das schon heute attraktive Velonetz wird durch weitere Massnahmen gezielt ergänzt.
- Der Strassenraum wird mit Tempo 30 Zonen sowie mit Langsamverkehrsmassnahmen punktuell aufgewertet.

Schwächen

- Gesamtverkehrliche Überlegungen zur besseren Verknüpfung von Arbeits- und Wohnstandorten (mit Ausnahme von multimodalen Drehscheiben der Entwicklungsschwerpunkte und möglichen Tangentialverbindungen beim ÖV), um weitere modale Verschiebungen hin zum ÖV und zum Langsamverkehr zu erzielen, werden im AP nicht ausreichend diskutiert und aufgezeigt.
- Die Verkehrsbelastungen bleiben in den Ortskernen teilweise hoch. Die Verkehrsprobleme am Kreuzplatz in Derendingen werden nicht adäquat angegangen.
- Die verkehrlichen Massnahmen des AP3 berücksichtigen Aspekte der Strassenraumgestaltung zu wenig, weshalb die Trennwirkung bestehen bleibt und die Möglichkeiten einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität nicht wahrgenommen werden kann.
- Nachfrageseitige Massnahmen wie Parkraumbewirtschaftung, z. B. für singuläre Verkehrserzeuger, sind lokal vorhanden. Agglomerationsweite Konzepte oder Massnahmen zur Nachfragesteuerung werden nicht ausreichend aufgezeigt. Deshalb können die Massnahmen des Verkehrsmanagements in ihrer Wirkung nicht zusätzlich unterstützt werden.

WK2:

Siedlungsentwicklung nach innen

Stärken

- Die Siedlungsstrategie fördert die Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an Entwicklungsschwerpunkten (Umstrukturierungsgebiete, Wohnstandorte und Bahnhofgebiete). Sie liegen mehrheitlich an verkehrsgünstigen Standorten. Die Erreichbarkeit der Arbeits- und Wohnstandorte wird durch den Ausbau von multimodalen ÖV-Drehscheiben, den Ausbau von Velorouten sowie die Verbesserung des ÖV punktuell verbessert.
- Der öffentliche Raum wird durch Tempo 30 Zonen, durch den Bau von Velorouten sowie durch die Realisierung öffentlicher Grünanlagen (Riversidepark, Aareuferpark, Attisholz Nord und Süd, Stadtpark "Segetzhain") aufgewertet.

Schwächen

- Über die Förderung von Entwicklungsschwerpunkten hinaus sind weitergehende konzeptionelle Ansätze oder konkrete Massnahmen zur Innenentwicklung nur in Ansätzen vorhanden. Das bestehende Siedlungsgebiet wird noch nicht näher hinsichtlich seiner Potenziale zur Innenentwicklung differenziert, um entsprechende Massnahmen abzuleiten. Damit werden das gute Bauzonen-Analysetool SOBAT oder die Broschüre „Gute Beispiele der Verdichtung“ zu wenig in Wert gesetzt.
- Das Agglomerationsprogramm definiert relativ viele Entwicklungsschwerpunkte, die teilweise grosse Flächen umfassen. Es verzichtet darauf, diese zu priorisieren oder zu etappieren. Zudem weisen einige Standorte im Moment eine unzureichende ÖV-Erschliessung auf (Güteklassen C oder D).
- Das Agglomerationsprogramm zeigt bisher keine Möglichkeiten für einen Flächenausgleich zwischen den Gemeinden der Agglomeration auf. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass das Siedlungsgebiet insgesamt nicht vergrössert werden soll.

WK3:
Verkehrssicherheit erhöht

Stärken

- Der Ausbau von Velorouten, neue Tempo 30 Zonen, die Sanierung von kritischen Knoten sowie die Dosierung und Verflüssigung des Verkehrs verbessert lokal die objektive und subjektive Verkehrssicherheit.
- Auf der Grundlage der Unfalldatenbank VUGIS beseitigt der Kanton schrittweise die Unfallschwerpunkte.

Schwächen

- Über die punktuellen Massnahmen hinaus wird eine Strategie zur Verbesserung der allgemeinen Verkehrssicherheit nicht aufgezeigt. In der Stadt Solothurn sind in der Vergangenheit die Unfallraten überdurchschnittlich hoch gewesen, wobei diese in den letzten Jahren abgenommen haben. Das Agglomerationsprogramm geht auf diesen Punkt nicht ausreichend ein.
- Das Agglomerationsprogramm thematisiert die Verkehrsberuhigung auf Hauptachsen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit nicht ausreichend.

WK4:
Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Stärken

- Der Ausbau von multimodalen Drehscheiben und von Velorouten sowie die Dosierung des MIV führen zu leichten modalen Verschiebungen hin zum ÖV und LV. Dadurch werden sich sowohl die Luftschadstoffe wie auch die Lärmbelastungen gegenüber dem Referenzfall geringfügig reduzieren.
- Der Bereich Landschaft wird ausführlich behandelt. Die Massnahmen sehen eine Aufwertung der Flussräume sowie die Vernetzung und Verbesserung der Erreichbarkeit der Freiräume vor. Teilweise müssen die Massnahmen aber noch konkretisiert werden.
- Es sollen drei neue öffentliche Parks realisiert werden. Dabei wird aber auf ökologische Fragen zu wenig eingegangen. Beispielsweise ist die Nähe des Vogelreservats (OROEM Nr. 113) problematisch.

Schwächen

- Mit den Massnahmen des Agglomerationsprogramms werden zusätzliche, bisher unbebaute Flächen beansprucht (z.B. Weitblick oder Biberist Schwerzimoos/Rumi).
 - Mehrere Massnahmen, insbesondere im Langsamverkehr, sind mit Biotopen von nationaler Bedeutung (OROEM, Auengebiet, Wildtierkorridore) noch abzustimmen.
 - Das Agglomerationsprogramm macht keine Angaben dazu, wie die Umsetzung der Teilstrategie Landschaft im Rahmen der kommunalen Planungen gesichert werden kann. Die Landschaftsmassnahmen sind zudem nicht priorisiert, weshalb ihre Wirkung schwierig abzuschätzen ist.
 - Die ökologische Vernetzung wird im Agglomerationsprogramm nur in Massnahme L 302 thematisiert.
-

UR: Umsetzungs- reporting	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Kohärenz der Massnahmen über die Generationen hinweg ist vorhanden. Die Abgrenzung der vorliegenden Massnahmen von Massnahmen der Vorgängergeneration ist inhaltlich nachvollziehbar. ▪ Das Umsetzungsreporting ist vollständig und gut nachvollziehbar. Die Übersichtskarten mit den Massnahmen der ersten und zweiten Generation sind hilfreich. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen weist grössere zeitliche Verzögerungen auf. Beim AP1 weisen die Langsamverkehrsmassnahmen und die Eigenleistungen erhebliche Verspätungen auf. Im AP2 gibt es bei den meisten Massnahmen zeitliche Verzögerungen. ▪ Abweichungen von der geplanten Umsetzung werden häufig mit planerischen Änderungen und nicht gesicherten Finanzmitteln sehr allgemein begründet. ▪ Um weitere Verzögerungen zu vermeiden, werden Vorschläge unterbreitet, die jedoch sehr allgemein sind und sich mehr auf die organisatorische Ebene beziehen. ▪ Die Umsetzung der verkehrlichen Massnahmen wird weiter angestrebt, die Programmwirkung wird jedoch verzögert erreicht. ▪ Der Umsetzungsstand der Siedlungsmassnahmen weist kleinere zeitliche Verzögerungen auf, z. B. Bahnhofgebiete – Solothurn Westbahnhof.
---------------------------------	---

Tabelle 4-1

Aufgrund der durchgeführten Beurteilung ergibt sich folgender Nutzen, ausgedrückt in Punkten:

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Nutzen</i>
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (-1 bis 3 Punkte)	2
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen (-1 bis 3 Punkte)	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht (-1 bis 3 Punkte)	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (-1 bis 3 Punkte)	1
UR: Umsetzungsreporting (-2 bis 0 Punkte)	-1
Summe (Nutzen)	4

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B (vgl. A-Liste in Kap. 2 und B-Liste in Kap. 5.5) liegen bei CHF 39.97 Mio. einschliesslich CHF 15.44 Mio. für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen und zuzüglich von CHF 91.19 Mio. für die A-Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation. Für eine mittlere Agglomeration werden diese Kosten als mittel eingestuft.

Die Wirkung des Agglomerationsprogramms hängt davon ab, in welchem Verhältnis der in 4.1 ermittelte Nutzen zu den Gesamtkosten steht.

Nutzen (gemäss
Tabelle 4-2)

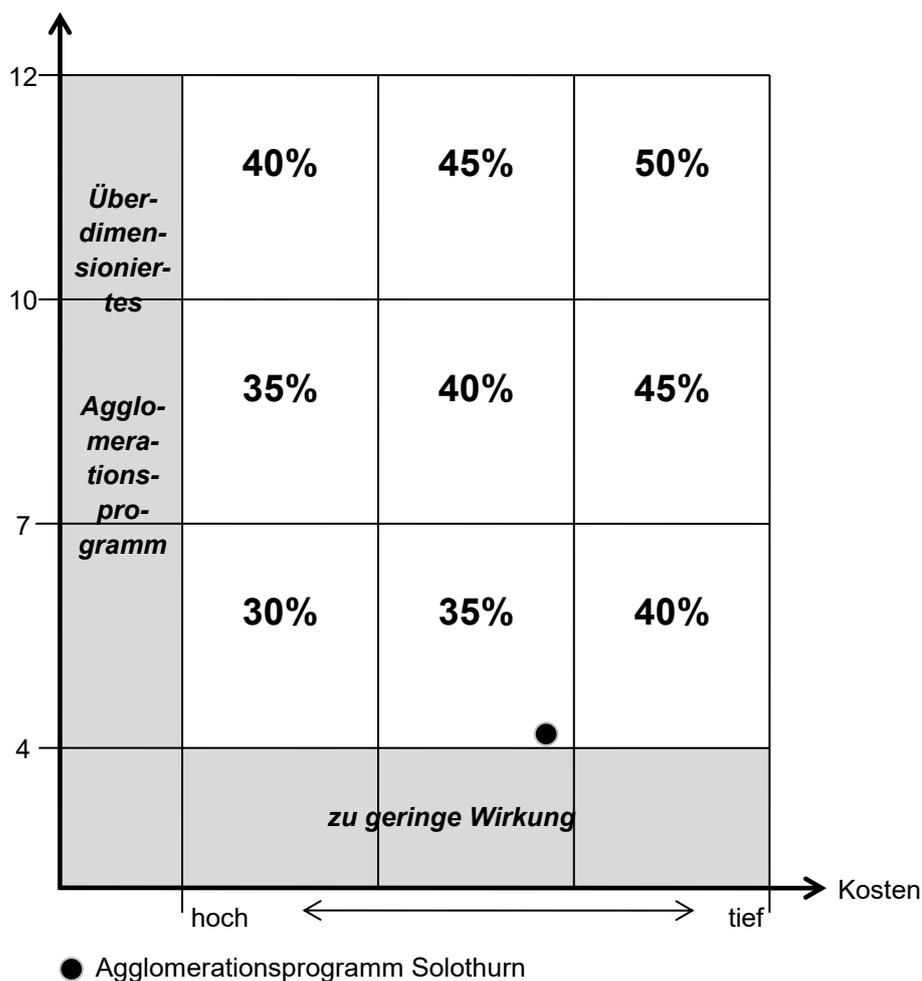


Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

Unter Berücksichtigung aller eingereichten Agglomerationsprogramme und mit Blick auf die verfügbaren Mittel überprüft der Bund die von der Trägerschaft vorgenommene Priorisierung der Massnahmen aufgrund des in der UVEK-Weisung erläuterten Verfahrens¹⁴. Dazu gehören die folgenden Schritte:

- Anpassung der Massnahmen (Kap. 5.1)
- Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen (Kap. 5.2)
 - Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen (Kap. 5.2.1)
 - nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen (Kap. 5.2.1)
 - Eigenleistungen der Agglomeration (Kap. 5.2.1)
 - nicht programmrelevante Massnahmen (Kap. 5.2.2)
- Ermittlung der durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3)
- Ermittlung der Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap. 5.4)
- Ermittlung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung durch den Bund (Kap.2 sowie Kap. 5.5)
 - Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2019-2022 bau- und finanzreif.
 - Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen oder deren Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.
- Ermittlung der Massnahmen mit Priorität C mit Handlungsbedarf nach Überprüfung durch den Bund (sog. C*-Massnahmen, Kap. 5.5)

Kapitel 2 und 5 enthalten nur Massnahmen mit einer positiven oder neutralen Wirkung auf das Agglomerationsprogramm.

Die in den Tabellen 2-1, 5-2 und 5-6 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

Massnahmen, die von der Agglomeration mit Priorität C eingereicht wurden, werden vom Bund nicht beurteilt.

5.1 Anpassung der Massnahmen

Um eine einheitliche Prüfung aller Agglomerationsprogramme durchführen zu können, mussten folgende Massnahmen in ihrer Zusammensetzung geändert werden:

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Änderung Massnahmenkonfiguration
Keine Massnahmen vorhanden			

Tabelle 5-1

Folgende Massnahmen wurden den Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen:

Paket LV A-Liste (Langsamverkehr)

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST
2601.3.018	V-LV 301.1	Bellach/Solothurn Bielstrasse: Neukonzipierung Rad- und Gehweg Knoten Wildbach bis Turbensaalkreisel	2.80

¹⁴ Vgl. UVEK-Weisung S. 14 ff. Ziff. 2, S. 40 Ziff. 3.5 und S. 65 ff. Ziff. 4.5.

2601.3.019	V-LV 301.2	Bellach/Langendorf: Velomassnahmen auf Langendorf- /Bellacher-/Lommiswilerstrasse	0.87
2601.3.020	V-LV 301.4	Zuchwil/Luterbach: Neuer Radweg Luterbacherstrasse/Zuchwilstrasse (Zuchwil Industriestrasse bis Nordstrasse Luterbach)	4.00
2601.3.021	V-LV 301.5	Gerlafingen: Umgestaltung Obergerlafingenstrasse (Abschnitt Mühlegasse bis Schulhausstrasse)	1.00
2601.3.023	V-LV 302.1	Bellach/Langendorf/Solothurn: Ergänzung Veloroute parallel zur Kantonsstrasse (Bündenweg-Hüslerhofstrasse- Kronenmattstrasse-private Strasse-neue Querung Wildbach-Langendorfstrasse-Vogelherdstrasse)	0.20

Tabelle 5-1a

Paket Aufw. Str. A-Liste (Aufwertung Strassenraum)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
2601.3.006	V-MIV 303	Flächendeckende Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen	0.49
2601.3.032	V-NA 301.2	Solothurn/Langendorf: Busspurverlängerung und neue Pfortnerung	5.00

Tabelle 5-1b

Paket LV B-Liste (Langsamverkehr)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
2601.3.022	V-LV 301.6	Bellach: Velomassnahmen auf der Franziskanerstrasse	0.40
2601.3.024	V-LV 302.2	Langendorf/Bellach: Veloroute abseits der Kantonsstrasse (Querung BLS-Strecke)	0.83
2601.3.025	V-LV 302.3	Biberist: Veloweg Jungfraustrasse/Solothurnstrasse	1.00

Tabelle 5-1c

Paket Aufw. Str. B-Liste (Aufwertung Strassenraum)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
2601.3.027	V-LV 303	Velo-Schnellverbindung Solothurn - Grenchen	0.71

Tabelle 5-1d

Paket VM B-Liste (Verkehrsmanagement)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
2601.3.031	V-NA 301.1	Bellach H5: Bielstrasse, neue Pfortnerung westlich Turbenkreisel	0.15

Tabelle 5-1e

5.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

5.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV)¹⁵) und der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung¹⁶ können folgende programmrelevante Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Sie sind in den ausgewiesenen Zeithorizonten umzusetzen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>
Siedlungsmassnahmen			
2601.3.034	S.301.1	Zuchwil, Aarmatt/Nidermatt (Sultex/Riverside)	As
2601.3.035	S.301.2	Luterbach/Derendingen, Unterdorf "Areal Schoeller"	As
2601.3.036	S.301.3	Derendingen/Subingen, Wissensteinfeld/Fadacker	As
2601.3.037	S.301.4	Biberist/Gerlafingen, Stahlwerk	As
2601.3.038	S.301.5	Solothurn, Weitblick	As
2601.3.039	S.301.6	Bellach, Stadttallmend	As
2601.3.040	S.301.7	Derendingen, Emmenhofareal	As
2601.3.041	S.301.8	Riedholz, Attisholz Nord	As
2601.3.042	S.301.9	Luterbach, Attisholz Süd	As
2601.3.043	S.301.10	Biberist, Papierfabrik	As
2601.3.044	S 302.1	Bellach, Bellach Ost	As
2601.3.045	S 302.2	Solothurn, Weitblick	As
2601.3.046	S 302.3	Biberist, Schwerzimos/Rumi	As
2601.3.047	S 302.4	Biberist, Schöngrün	As
2601.3.048	S 302.5	Solothurn, Muttendorf/Wasserstadt	As
2601.3.049	S 303.1	Biberist, Biberist RBS	As
2601.3.050	S 303.2	Langendorf, Delta-Areal	As
2601.3.051	S 303.3	Solothurn, Solothurn Hauptbahnhof	As
2601.3.052	S 303.4	Lohn-Ammanseg, Bahnhof Lohn-Lüterkofen RBS	As
2601.3.053	S 303.5	Biberist, Biberist Ost (BLS)	As
2601.3.054	S 303.6	Biberist, Solothurn West	As
2601.3.055	S 304	Siedlungsentwicklung nach innen	As
2601.3.056	L 301	Aufwertung Flussräume	As
2601.3.057	L 302	Vernetzung und Erhöhung der Erreichbarkeit	As

¹⁵ SR 725.116.21

¹⁶ Vgl. UVEK-Weisung, S. 48 ff. Ziff. 3.6 und S. 57 ff. Ziff. 4.4.1.

2601.3.058	L 303.1	Riversidepark (Areal Sultex/Riverside, Zuchwil)	As
2601.3.059	L 303.2	Aareuferpark (Attisholz Nord und Süd, Riedholz und Luterbach)	As
2601.3.060	L 303.3	Stadtpark "Segetzhain" (Areal Weitblick (Ober- und Unterdorf), Solothurn)	As
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
2601.3.014	V-ÖV 303	Verbesserung der ÖV-Erschliessung von Attisholz Nord und Süd	Av E
2601.3.029	V-LV 305	Biberist: Ergänzung Öffentliches Wegnetz zum Aussichtspunkt Gisihübeli	Av E
2601.3.033	V-NA 302	Mobilitätsmanagement	Av E

Tabelle 5-2

5.2.2 Nicht programmrelevante Massnahmen

Nachfolgend werden Massnahmen aufgelistet, die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als Eigenleistung eingereicht wurden, die aber vom Bund als für die Programmwirkung als nicht relevante Massnahmen eingestuft werden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
2601.3.030	V- KM 301	Riedholz: Ausbau Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage	Dieser Massnahmentyp ist nicht durch den NAF mitfinanzierbar.

Tabelle 5-3

5.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Die folgenden Strassen- und Eisenbahnmassnahmen sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt:

- beschlossene nationale Infrastrukturen, deren Realisierungsbeginn in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt;
- noch nicht beschlossene Massnahmen, die der Bundesrat in seiner Botschaft zum STEP Schiene Ausbauschnitt 2030/35 zur Finanzierung vorschlägt oder im Programm Engpassbeseitigung Nationalstrassen in den Modulen 2 und 3 enthalten sind und deren Baubeginn aufgrund der Einschätzung der zuständigen Bundesämter (BAV und ASTRA) voraussichtlich in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt

Massnahmen im C-Horizont werden bei der Wirkungsbeurteilung nicht berücksichtigt und sind deshalb auch nicht Bestandteil der untenstehenden Tabelle.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme
2601.3.008	V-ÖV 301	Doppelspurabschnitte RBS Solothurn - Bern (Durchgehender ¼-h-Takt & Beschleunigung RE Bern-Solothurn)
2601.3.067	ÜM1	Erweiterung N1 Luterbach - Härkingen

Tabelle 5-4

Die Tabellen haben informativen Charakter. Die Realisierung der Massnahmen richtet sich nach den Planungen und Kreditbeschlüssen der jeweiligen Programme des Bundes bzw. den Verfahren der einzelnen Projekte.

5.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität, ihr Kosten/Nutzen-Verhältnis sowie ihren Reifegrad gemäss der UVEK-Weisung¹⁷ führt zu folgenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
A → C				
2601.3.028	V-LV 304	Luterbach/Zuchwil: Neubau Emmesteg (Bereich Einmündung Emme in Aare)	1.50	Konflikt mit Umweltgesetzgebung: Die Massnahme ist nicht bundesrechtskonform und steht in Konflikt mit einem Auengebiet von nationaler Bedeutung n° 45 "Emmenschachen" und sehr nah des OROEM 113.
B → C				
2601.3.001	V-MIV 301	Viertelanschluss Derendingen A5 an Luzernstrasse	9.60	Kosten-Nutzen-Verhältnis und Reifegrad ungenügend: Durch den Viertelanschluss Derendingen A5, der eine Halbumfahrung von Derendingen ermöglicht, wird der Nachweis, dass die Verkehrsprobleme in Derendingen gelöst werden, nicht erbracht. Die Linienführung zur Realisierung des Viertelanschlusses tangiert neben der N5 auch die N1. Die technische Realisierbarkeit ist aus Sicht Nationalstrasse nicht gegeben und auch nicht erwünscht (Verkehrsablauf und -sicherheit). Konflikt mit Wald.

Tabelle 5-5

5.5 A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

Die **A-Liste** ist im Kapitel 2 ersichtlich.

Für die in der nachfolgenden **B-Liste** stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2019–2022 nicht erreichbar oder muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt des Versands dieses Prüfberichts (14.09.2018) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund nicht gesichert. Diese Massnahmen sollen optimiert und/oder zur Bau-

¹⁷Vgl. UVEK-Weisung, S. 57 ff. Ziff. 4.4.

und Finanzreife gebracht werden, in den Agglomerationsprogrammen der nachfolgenden Generation von der Agglomeration neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden¹⁸:

B-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) 2016*</i>	<i>Bundes- beitrag **</i>
2601.3.004	V-MIV 302.3	Lohn-Ammansegg: Neubau Kreisel Bern-/Schulhaus- /Bhfstrasse	0.70	0.69	0.24
2601.3.005	V-MIV 302.4	Lohn-Ammansegg: Kreisel Nord	0.84	0.84	0.29
2601.3.010	V-ÖV 302.2	Luterbach-Attisholz: Aufwertung Bahnhof mit Gleisüberführung Langsamverkehr, Bushaltestelle und Bike + Ride Anlagen	6.80	6.80	2.38
2601.3.011	V-ÖV 302.3	HB Solothurn RBS: Verbesserung städtebauliche Situation und Anbindung Langsamverkehr	6.00	6.00	2.10
2601.3.012	V-ÖV 302.4	Langendorf BLS: Aufwertung Bahnhof mit Bike + Ride Anlagen und Fuss und Velounterführung	1.50	1.50	0.53
2601.3.013	V-ÖV 302.5	Gerlafingen, Bushaltestelle und Buszufahrt Bahnhof	1.90	1.90	0.67
2601.3.063	-	Paket LV B-Liste	2.23	2.23	0.78
2601.3.064	-	Paket VM B-Liste	0.15	0.15	0.05
2601.3.065	-	Paket Aufw. Str. B-Liste	0.71	0.71	0.25
Summe			20.83	20.82	7.29

Tabelle 5-6 *Preisstand April 2016**Preisstand April 2016 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung

In der folgenden **C*- Liste** werden jene durch den Bund in die Priorität C gesetzten Massnahmen aufgelistet, bei denen der Bund den Handlungsbedarf grundsätzlich anerkennt, aber das Kosten/Nutzen-Verhältnis oder der Reifegrad der vorgeschlagenen Massnahme deren Aufnahme in die A- oder B-Liste nicht rechtfertigt (sog. C*-Massnahmen).

C*-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>
Keine Massnahmen vorhanden			

Tabelle 5-7

¹⁸ Vgl. UVEK-Weisung S. 73 Ziff. 5.3.

6 Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes

6.1.1 Allgemeines

Das vorliegende Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den themenbezogenen Sachplänen, namentlich den Teilen Infrastruktur Schiene bzw. Strasse des Sachplans Verkehr, mit Massnahmenplänen und Inventaren des Bundes überprüft. Dabei wurden keine Widersprüche festgestellt.

Die gesetzlichen Bestimmungen und Planvorgaben sind auch bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des vorliegenden Agglomerationsprogramms zwingend einzuhalten. Bei der Umsetzung von A-Massnahmen müssen allfällig auftretende Konflikte bis zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen geklärt sein.

6.1.2 Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)

Folgende für die Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B können aufgrund einer Grobprüfung des BAFU Konflikte oder Schwierigkeiten in Bezug auf die Einhaltung der Umweltschutzgesetzgebung aufweisen (nicht abschliessende Aufzählung).

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeit-horizont</i>	<i>Mögliche Konflikte</i>
2601.3.020	V-LV 301.4	5-1a	Zuchwil/Luterbach: Neuer Radweg Luterbacherstrasse/Zuchwilstrasse (Zuchwil Industriestrasse bis Nordstrasse Luterbach)	A	Auengebiet von nationaler Bedeutung Nr. 45 «Emmenschachen».
2601.3.027	V-LV 303	6-1	Velo-Schnellverbindung Solothurn – Grenchen	B	WTK von überregionaler Bedeutung.
2601.3.058	L 303.1	5-2	Riversidepark (Areal Sultex/Riverside, Zuchwil)	As	OROEM Nr. 113 südwestlich des Areals (Vogelreservat) und Gewässerraum.
2601.3.059	L 303.2	5-2	Aareuferpark (Attisholz Nord und Süd, Riedholz und Luterbach)	As	OROEM Nr. 113 (Vogelreservat) und Gewässerraum.
2601.3.014	V-ÖV 303	5-2	Verbesserung der ÖV-Erschliessung von Attisholz Nord und Süd	Av E	OROEM Nr. 113 (Vogelreservat), wenn eine Brücke über die Aare nötig ist.

Tabelle 6-1

6.2 Nachweis der Abstimmung von Massnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen

Sämtliche richtplanrelevanten Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden kantonalen Richtplan (RP) verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Massnahmen der A-Liste müssen dabei den Koordinationsstand „Festsetzung“ (FS), Massnahmen der B-Liste sollen mindestens den Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (ZE) aufweisen. Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

A-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
Keine Massnahmen vorhanden				

Tabelle 6-2

B-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
Keine Massnahmen vorhanden				

Tabelle 6-3

Richtplanrelevante Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind, müssen vor Abschluss der Leistungsvereinbarung vom Bund als „Festsetzung“ (FS) genehmigt sein.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>	<i>Zeit-horizont</i>
Keine Massnahmen vorhanden					

Tabelle 6-4

Die restlichen richtplanrelevanten Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen müssen grundsätzlich bis zum Ablauf der mit der Leistungsvereinbarung erfassten Zeitspanne von vier Jahren im Richtplan verankert und genehmigt sein.

Der Umgang mit Fruchtfolgeflächen (FFF) ist insbesondere in der Raumplanungsverordnung (RPV)¹⁹ geregelt. Die Zuständigkeit in diesem Bereich liegt grundsätzlich bei den Kantonen. Für die FFF und sofern dies notwendig ist, werden weitere entsprechende Vorbehalte in der Leistungsvereinbarung angebracht.

6.3 Vorbehalt wegen noch nicht definitiv feststehender Richtplaninhalte

Der Bund macht die Leistung von Beiträgen an die Massnahmen des Agglomerationsprogramms davon abhängig, dass diese dem/n genehmigten Richtplan/Richtplänen entsprechen (Art. 30 RPG). Bei geänderten Verhältnissen mit weitreichenden Auswirkungen auf die Nutzungsordnung – wie mit dem revidierten RPG gegeben – ist mit der definitiven Beitragszusicherung im Rahmen der Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm zuzuwarten, bis der Richtplan angepasst ist. Die Anpassung des/der Richtplans/Richtpläne an das revidierte RPG ist bis 30. April 2019 vorzunehmen, ansonsten die Ausscheidung neuer Bauzonen unzulässig ist, bis der betreffende Kanton/die betreffenden Kantone über eine vom Bundesrat genehmigte Richtplananpassung verfügt/verfügen (Art. 38a Abs. 1 und 3 RPG).

¹⁹ SR 700.1

Der nach Massgabe des revidierten RPG überarbeitete Richtplan des Solothurn ist vom Bundesrat noch nicht genehmigt worden. Der Bund muss sich bei der Prüfung des Agglomerationsprogramms somit auf eine planerische Grundlage abstützen, deren Inhalt noch nicht definitiv feststeht und sich folglich noch ändern kann. Deshalb gilt für das vorliegende Prüfergebnis des Bundes ein Vorbehalt.

Der nach Massgabe des revidierten RPG überarbeitete Richtplan des Kantons Solothurn wurde vom Bund bereits vorgeprüft. Das vorliegende Prüfergebnis steht daher unter dem Vorbehalt, dass der Kanton den Richtplan bundesrechtskonform (insbesondere nach Massgabe der Vorprüfungsvorlage und des Vorprüfungsberichts des Bundes) sowie nach Massgabe des besagten Prüfergebnisses beschliesst.

Die Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm kann erst abgeschlossen werden, wenn der Richtplan nach Massgabe des vorliegenden Prüfergebnisses (vgl. Kap. 6.2) vom Bundesrat genehmigt sind.

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Die am 30. September 2016 / 31. Dezember 2016 eingereichten Agglomerationsprogramme der 3. Generation bilden die Basis für die dritte Phase der Mittelfreigabe aus dem Infrastrukturfonds bzw. der Bewilligung eines Verpflichtungskredits zur Entnahme von Mitteln aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) ab 2019. Die eidgenössischen Räte werden nach Inkraftsetzung des NAFG in der Regel alle vier Jahre einen Verpflichtungskredit bewilligen.

Der Prüfbericht weist betreffend die Grundanforderungen und die Wirksamkeitskriterien jeweils Stärken und Schwächen des vorliegenden Agglomerationsprogramms aus (Kapitel 3 und 4). Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms **Solothurn** der nächsten Generation wird empfohlen, die erläuterten Schwächen zu beseitigen und die Stärken beizubehalten oder auszubauen.

Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr ausserhalb des Agglomerationsprogramms, die sich nach Einreichung des Agglomerationsprogramms als unumgänglich erweisen, sind im Sinn einer möglichst hohen Gesamtwirkung des Programms zu planen und im Rahmen einer nachfolgenden Generation von Agglomerationsprogrammen aufzunehmen bzw. in der Berichterstattung an den Bund aufzuführen und zu erläutern.

ANHANG 1

Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

Im Anhang 1 werden vergleichsweise kostengünstige Langsamverkehrsmassnahmen, Verkehrsmanagementmassnahmen und Aufwertungs-/Sicherheitsmassnahmen im Strassenraum aufgeführt. Diese Massnahmen wurden einem Benchmark unterzogen bzw. es wurden hierfür standardisierte Kosten berechnet, um eine vergleichbare und angemessene Basis für die Beurteilung und Ausrichtung von pauschalen Bundesbeiträgen zu erhalten.

Paket LV A-Liste (Langsamverkehr)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
Fussgängerstreifenmarkierung	25	Stück	6'136	35%	5%	2'040	51'000
Fussgängerschutzinseln ohne Strassenaufweitung	17	Stück	25'000	35%	5%	8'310	141'270
Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	8	Stück	100'000	35%	5%	33'250	266'000
Langsamverkehrsüberführungen	40	m2	810	35%	5%	270	10'800
Längsführung Kat.1	1'060	m	423	35%	5%	140	148'400
Längsführung Kat.2	210	m	874	35%	5%	290	60'900
Längsführung Kat.3	1'865	m	1'676	35%	5%	560	1'044'400
Längsführung Kat.4	1'350	m	3'056	35%	5%	1'020	1'377'000

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	3.10
-----------------------------------	------

Tabelle A1-a

Paket Aufw. Str. A-Liste (Aufwertung Strassenraum)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
Aufw. Str.	121'680	m2	35	35%	10%	10	1'216'800

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	1.22
-----------------------------------	------

Tabelle A1-b