

REPLA RSU / Kanton Solothurn

Agglomerationsprogramm Solothurn



Bericht

Das Agglomerationsprogramm besteht aus:

- Bericht
- Massnahmenblätter

November 2007

Verabschiedet von der DV der REPLA RSU am 19. November 2007

Genehmigt vom Regierungsrat des Kantons Solothurn am ...

Impressum

Auftraggeber:

Regionalplanungsgruppe Solothurn und
Umgebung
c/o Johannes Friedli, Hauptstrasse 4, 3254
Balm b. Messen

Auftragnehmer:

ecoptima, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Arbeitsgruppe:

Ambühl Gilbert, Gemeindepräsident Zuchwil
(Präsident)
Tschumi Kuno, Gemeindepräsid. Derendingen
Fluri Kurt, Stadtpräsident Solothurn
Ledermann Walter, Vizepräsident Langendorf
Schumacher Hugo, Gemeindepräsident Luter-
bach
Jordi Peter, Gemeindepräsident Gerlafingen
Blaser Martin, Gemeindepräsident Biberist
Walter Ernst, Gemeindepräsident Bellach
Hürlimann Ernst, Gemeindepräsident Lüs-
slingen
Isch Ulrich, Gemeindepräsident Nennigkofen
Friedli Johannes, Präsident REPLA-RSU
Staub Bernard, Chef Amt für Raumplanung
Steinbeck Thomas, Amt für Raumplanung
Straub Bernhard, Chef Stadtplanung Stadt-
bauamt
Bucher Ulrich, Berater
Erni Kurt, Amt für Verkehr und Tiefbau
Studer Manuela, Amt für Raumplanung

Ausschuss:

Ambühl Gilbert, Gemeindepräsident Zuchwil
(Vorsitz)
Friedli Johannes, Präsident REPLA-RSU
Staub Bernard, Chef Amt für Raumplanung
Straub Bernhard, Chef Stadtplanung Stadt-
bauamt
Bucher Ulrich, Berater
Erni Kurt, Amt für Verkehr und Tiefbau
Steinbeck Thomas, Amt für Raumplanung
Studer Manuela, Amt für Raumplanung

Projektbearbeiter:

Rupp Marco, ecoptima ag, Bern
Foletti Francesca, ecoptima ag, Bern
Karsky Catherine, ecoptima ag, Bern
Dörnenburg Klaus, Sigmaplan, Bern
Haldemann Roland, 3B AG, Bern
Müller Roland, Ingenieurbüro R. Müller, Kös-
nacht

Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo
(BA071452)

Inhalt

1.	Einleitung: Ausgangslage und Vorgehen	7
1.1	Wachsender Problemdruck	7
1.2	Die Agglomeration Solothurn	8
1.3	Umfeld/Grundlagen	9
1.4	Projektorganisation	11
1.5	Vorgehensschritte und Methodik	12
2.	Verkehr und Siedlung heute	14
2.1	Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung	14
2.2	Ist-Zustand Verkehr	14
	2.2.1 Basisnetz	14
	2.2.2 Verkehrsentwicklung bis 2005	19
2.3	Ist-Zustand Raumordnung	31
3.	Zukünftige Entwicklung Verkehr und Siedlung	35
3.1	Modellrechnungen 2020 für MIV	35
3.2	Schwachstellenanalyse Strassennetz 2020	38
3.3	Schwachstellenanalyse ÖV 2020	39
3.4	Schwachstellenanalyse Langsamverkehr 2020	39
3.5	Schwachstellenanalyse der Umfeldbelastung 2020	39
3.6	Schwachstellenanalyse Siedlungsentwicklung 2020	40
3.7	Folgerungen aus dem Verkehrsmodell	40
4.	Ziele und Strategie	41
4.1	Ziele	41
4.2	Strategie	43
4.3	Leitsätze	44
4.4	Handlungsschwerpunkte	45
4.5	Wirkung der Handlungsschwerpunkte	47
5.	Massnahmen	49
5.1	Herleitung der optimierten Massnahmenpakete	49
5.2	Massnahmenübersicht und zusammenfassende Beschreibung	49
5.3	Kosten und deren Tragbarkeit	57
6.	Wirkungsanalyse und Priorisierung	60
6.1	Methodik der Wirkungsanalyse und Priorisierung	60
6.2	Beurteilung der Wirkungen der Massnahmen(-pakete)	62
6.3	Beurteilung der Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms	65
6.4	Priorisierung der Massnahmenpakete	70
7.	Umsetzung	73
7.1	Trägerschaft	73
7.2	Umsetzung und Controlling	75
7.3	Weiteres Vorgehen	76

Anhang	77
1. Grundlagenberichte und -daten	77
2. Bauzonenreserven	79
3. Baulandbedarf für Wohnungsbau nach Gemeindetypen	80
4. Abkürzungen	81
5. Gemeinden Agglomeration und Repla/RSU	82
6. Karten	83
– Nr.1: Gemeindekategorien der Agglomeration Solothurn	
– Nr.2: Basisnetz Strasse	
– Nr.3: Basisnetz Eisenbahn und Bus	
– Nr.4: Basisnetz Radverkehr	
– Nr.5: Verkehrsbelastung auf dem Basisnetz Strasse 2005	
– Nr.6: Veträglichkeitskonflikte auf dem Verkehrsnetz (Basisnetz Strasse)	
– Nr.7: Unfälle mit Personenschäden 2006	
– Nr.8: Passagieraufkommen Eisenbahn und Bus	
– Nr.9: Passagieraufkommen Eisenbahn und Bus im Zentrum	
– Nr.10: Schwachstellen Langsamverkehrsnetz 2007	
– Nr.11: Park + Ride und Bike + Ride 2007	
– Nr.12: Bauzonenreserven 2006	
– Nr.13: Verkehrsintensive Anlagen	
– Nr.14: Schwachstellen 2020 MIV und ÖV	
– Nr.15: Konflikt zwischen Wohnnutzung (heutiger Stand) und dem MIV 2020 (optimal)	
– Nr.16: Angestrebte Entwicklung: Handlungsschwerpunkte	
– Nr.17: Massnahmen ÖV	
– Nr.18: Massnahmen MIV	
– Nr.19: Massnahmen Langsamverkehr	
– Nr.20: Massnahmen Kombinierte Mobilität	
– Nr.21: Massnahmen Raumplanung	

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Perimeter	8
Abb. 2: Projektorganisation	12
Abb. 3: Genereller Ansatz	12
Abb. 4: Struktur Agglomerationsprogramm	13
Abb. 5: Entwicklung der Verkehrsbelastung	21
Abb. 6: Belastungsdifferenzen ‚Angestrebte Entwicklung‘ – heute	36
Abb. 7: Vergleich Szenario ‚Angestrebte Entwicklung‘ mit Szenario ‚Trend‘	37
Abb. 8: Vergleich der DTV-Fahrleistungen Szenario Trend/Angestrebte Entwicklung(optimal) pro Gebiet mit dem Ausgangszustand 2005	38
Abb. 9: Von den Zielen zu den Massnahmen	41
Abb. 10: Nachhaltige Agglomerationsentwicklung: Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten	44
Abb. 11: Priorisierung der Massnahmenpakete	61
Abb. 12: Matrix Wirkungsindikatoren/Massnahmen(-pakete)	63
Abb. 13: Kosten/Nutzen-Verhältnis der Massnahmen(-pakete)	64
Abb. 14: Trägerschaft	74
Abb. 15: Ablauf Projektbearbeitung	75

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Baulandbedarf Agglomeration Solothurn bis 2020	32
Tab. 2: Beurteilung der verkehrsintensiven Anlagen in der Region Solothurn	34
Tab. 3: Handlungsschwerpunkte	47
Tab. 4: Massnahmen(-pakete)	51
Tab. 5 Umsetzungsprogramm	56
Tab. 6: Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten	59
Tab. 7: Vorschläge für die A-, B- und C-Liste	71

1. Einleitung: Ausgangslage und Vorgehen

1.1 Wachsender Problemdruck

Der Verkehr hat in der Region Solothurn wie fast überall in der Schweiz in den letzten Jahren stark zugenommen. Die meisten Szenarien gehen davon aus, dass die Mobilitätsnachfrage auch in den nächsten Jahren deutlich steigen wird. Damit stösst die bestehende Verkehrsinfrastruktur in der Region Solothurn zunehmend an die Kapazitätsgrenzen, und zwar sowohl im Strassen- wie auch im Schienenverkehr. Eine bedürfnisgerechte, d.h. zuverlässige, rasche Erschliessung und damit letztlich generell die Attraktivität der Wohn- und Arbeitsstandorte in der Region sind zunehmend gefährdet. Angesichts der langen Planungs- und Realisierungszeiträume und der knappen finanziellen Ressourcen ist der Handlungsbedarf gross und dringlich.

Der Bund hat die Problematik in den schweizerischen Agglomerationen erkannt. Im Dezember 2001 hat der Bundesrat einen Bericht zur Agglomerationspolitik herausgegeben. Darin schlägt der Bundesrat unter anderem das Agglomerationsprogramm als neues Instrument für die Abstimmung der verschiedenen agglomerationsbezogenen Aktivitäten und Massnahmen des Bundes, der Kantone und der Gemeinden vor. Trotz Ablehnung des Gegenvorschlags zur Avanti-Initiative konnte im Oktober 2006 das Infrastrukturfondsgesetz verabschiedet werden. Künftige Bundesbeiträge an Verkehrsinfrastrukturen des Agglomerationsverkehrs erfolgen auf der Basis von Programmen. Der Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen wird ab 2008 während 20 Jahren 20.8 Milliarden Franken bereitstellen, u.a. 6 Milliarden für Infrastrukturen im öffentlichen und privaten Agglomerationsverkehr, davon 2.56 Milliarden für dringende Projekte und 3.44 Milliarden für Agglomerationsprogramme.

Der Bund stellt bestimmte Anforderungen, die ein Agglomerationsprogramm erfüllen muss, um in den Genuss von Beitragszahlungen aus dem Infrastrukturfonds zu kommen. Das sind Partizipation, Trägerschaft, Zustandsanalysen Siedlung und Verkehr, Massnahmenbreite, Kosten- und Wirkungsabschätzung sowie Umsetzung und Controlling. Zusätzlich müssen die Massnahmen bei folgenden Kriterien eine positive Wirksamkeit erzielen: Qualität des Verkehrssystems, Siedlungsentwicklung nach innen, Verkehrssicherheit, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch.

Der Kanton Solothurn, die Stadt Solothurn und die 24 umliegenden Agglomerationsgemeinden haben ein Agglomerationsprogramm für die Region Solothurn erarbeitet. Das Bundesamt für Raumentwicklung hat das Agglomerationsprogramm Solothurn im Juni 2006 zwischenbeurteilt. Aufgrund der vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) erfolgten Zwischenbeurteilung des Ende 2005 eingereichten Agglomerationsprogramms sowie aufgrund des vom ARE überarbeiteten Konzepts für die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme wurde das Agglomerati-

onsprogramm Solothurn im Jahr 2007 ergänzt und überarbeitet. Parallel zu den Arbeiten am Agglomerationsprogramm lief die Vorbereitung der Umsetzung. Schwerpunkte dabei waren: Die Langsamverkehrsoffensive Solothurn (LOS!), das Projekt Mobilitätsmanagement, die Fertigstellung des Masterplans für verkehrsintensive Anlagen sowie das Angebotskonzept Öffentlicher Verkehr.

1.2 Die Agglomeration Solothurn

Der Bearbeitungsperimeter der Agglomeration Solothurn (in der Karte gelb eingezeichnet) basiert auf der Grundlage der Agglomerationsdefinition des Bundesamtes für Statistik. Im Betrachtungsperimeter werden zusätzlich die der Agglomeration umliegenden Gemeinden der RSU miteinbezogen, da gewisse Massnahmen von regionaler Bedeutung (z.B. Zufahrtskorridore, Freizeiträume) ausserhalb des Bearbeitungsperimeters liegen und Einfluss auf die Agglomeration haben können (s.a. Anhang 5 Liste Gemeinden RSU).

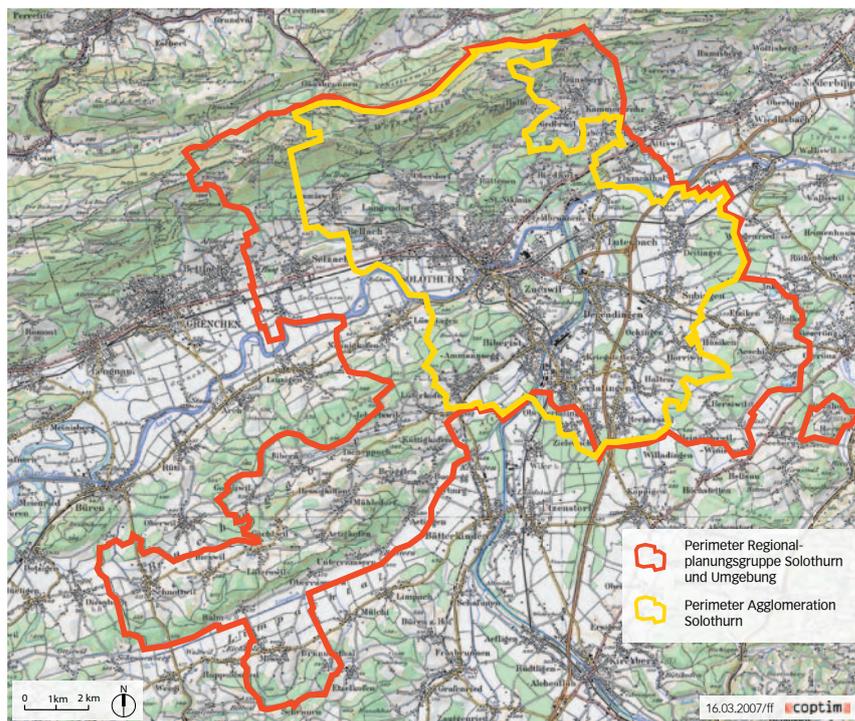


Abb. 1: Perimeter

1.3 Umfeld/Grundlagen

Auf **Bundesebene** ist folgende Planung im Gang, die für die Agglomeration Solothurn von Bedeutung ist:

Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)

Im Personenverkehr führt die „Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur“ (ZEB) die Philosophie der Bahn 2000 fort. Die 1. Etappe der Bahn 2000 hat u.a. die Vollknoten Bern und Zürich etabliert. Dieses Knotenkonzept soll mit einer 2. Etappe ergänzt werden. Die Reisezeit zwischen West- und Ostschweiz soll um eine halbe Stunde kürzer werden. Die dadurch entstehenden neuen Vollknoten, wie z.B. Biel ermöglichen kurze Umsteigezeiten und bessere Anschlüsse. Für die Realisierung der geplanten Vorhaben sind Mittel in der Höhe von rund 5 Milliarden Franken (Preisstand 2005) notwendig. Je nach Kostenentwicklung bei den anderen FinöV-Grossprojekten muss dieser Betrag noch angepasst werden. Im besten Fall sind Mittel für ZEB ab Mitte des nächsten Jahrzehnts verfügbar. Der Zeithorizont für die Realisierung beträgt 25 Jahre.

Das Angebot im Fernverkehr kann weiter systematisiert werden. Ein annähernder Halbstundentakt ist mit dem Angebot ZEB auf der Strecke Biel – Solothurn – Olten – Zürich möglich. Die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur ergibt zudem in Solothurn bessere Umsteigemöglichkeiten von Bern her (RegioExpress) auf den Fernverkehr Richtung Zürich und Genf.

Auch auf **kantonalen Ebene** werden zahlreiche kurz- und mittelfristige Planungen in den nächsten Jahren zu Verbesserungen im Verkehrssystem führen.

Kantonaler Richtplan 2000 und Anpassungen 2006

Der kantonale Richtplan zeichnet für die Region Solothurn die Leitlinien für die Raum- und Verkehrsentwicklung auf:

- Der öffentliche Verkehr wird zur Verbesserung der Gesamtverkehrskapazität und zur Entlastung der Umwelt gefördert.
- Dem nicht motorisierten individuellen Verkehr ‚Langsamverkehr‘ (Fussgänger, Radfahrer) wird in den Strassenräumen der notwendige Platz eingeräumt, um damit die Sicherheit und die Attraktivität erhöhen zu können.
- Die strassengebundenen Mittel werden – neben der Funktions- und Werterhaltung sowie der Steigerung der Verkehrssicherheit – in erster Linie für eine Optimierung des Verkehrsflusses (betriebliche Verkehrsmassnahmen wie Verkehrsleitsysteme) eingesetzt.

Karte Nr. 1

Der kantonale Richtplan bezeichnet im Sinne der anzustrebenden räumlichen Entwicklung die Gemeindekategorien. Innerhalb der Agglomeration Solothurn werden die Gemeinden wie folgt eingeteilt:

- **Zentrumsgemeinden.** Sie bilden die Schwerpunkte der Wirtschaftsräume von kantonaler Bedeutung. Sie weisen sowohl als Wohn- und Arbeitsorte als auch als Stätten für Freizeit und Versorgung eine überregionale Bedeutung auf.
Solothurn (1 Gemeinde).
- **Entwicklungsgemeinden in Zentrumsnähe.** Sie übernehmen vielfältige Aufgaben der Siedlungsentwicklung, vor allem als Wohn- und Arbeitsorte. Sie haben eine wichtige Versorgungsfunktion, nicht zuletzt auch für die umliegenden Gemeinden. Sie bilden eine funktionale Einheit mit den Zentrumsgemeinden.
Bellach, Biberist, Derendingen, Gerlafingen, Langendorf, Luterbach, Zuchwil (7 Gemeinden).
- **Weitere Entwicklungsgemeinden.** Aufgrund ihrer speziellen, in der Regel verkehrsgünstigen Lage, übernehmen sie bestimmte, begrenzte Entwicklungsaufgaben von (über)regionaler Bedeutung.
Deitingen, Kriegstetten, Lohn-Ammannsegg, Recherswil, Subingen (5 Gemeinden).
- **Wohngemeinden.** Gemeinden mit hoher Wohngunst.
Feldbrunnen-St.Niklaus, Halten, Lommiswil, Oberdorf, Obergerlafingen, Oeking, Riedholz, Rüttenen (8 Gemeinden).
- **Ländliche Gemeinden.** Sie verfügen über eine Grundversorgung und lokale Arbeitsplätze.
Balm bei Günsberg, Horriwil, Hubersdorf, Zielebach (BE) (4 Gemeinden).

Der Kanton Solothurn nahm 2005 im Bereich **verkehrsintensive Anlagen** eine Richtplananpassung vor (siehe Kap 2.3 Ist-Zusand Raumordnung, Verkehrsintensive Anlagen).

Verkehrspolitisches Leitbild (Bericht vom 26. Juli 2004)

Das verkehrspolitische Leitbild des Kantons Solothurn (VLB) stellt ein Strategiepapier der Regierung dar und ersetzt das Verkehrskonzept aus dem Jahre 1986. Es definiert die Schwerpunkte der kantonalen Verkehrspolitik der nächsten 10 Jahre in den folgenden Bereichen:

1. Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
2. Erreichbarkeit von Zentren und Agglomerationen
3. Finanzierung Gesamtverkehr

Mehrjahresprogramme Tiefbau und öffentlicher Verkehr

Im Globalbudget Strassenbau mit Verpflichtungskredit für die Jahre 2006–08 sind die in dieser Periode zu realisierenden Strassenprojekte definiert und die Finanzierung geregelt. In der Agglomeration Solothurn sind dies v.a. die flankierenden Massnahmen zur A5 (Umgestaltungsmassnahmen) in

den Gemeinden Solothurn, Zuchwil und Bellach sowie die Entlastung West Solothurn.

Im öV- Mehrjahresprogramm 2008–09 wird das öV-Angebot für diese Planungsperiode definiert. Neben dem Grundangebot sind in der Agglomeration Solothurn folgende weitere Angebotselemente vorgesehen:

- Aufnahme des bisherigen Versuchsbetriebs Ortsbus Bettlach ins Grundangebot
- Umsetzung ‚Optimierung Busangebot in der Agglomeration Solothurn‘ mit folgenden Eigenschaften: neues Linienkonzept, einheitliches Liniennetz für alle Wochentage und Tageszeiten, Ausdehnung der Betriebszeiten und Schliessung der Taktlücken

In einer 1. Phase werden per Dezember 2007 folgende Elemente realisiert:

- Neuordnung der Linien 5/7 Solothurn–Herzogenbuchsee
- Schliessung von Taktlücken auf der Linie 12 Solothurn–Günsberg–Oberbalmberg
- Verbesserung der Bedienung des Oberstufenzentrums Subingen

1.4 Projektorganisation

Wenn das Agglomerationsprogramm einen wesentlichen Beitrag zu einer erwünschten und koordinierten Entwicklung der Agglomeration leisten soll, muss es politisch breit abgestützt sein, ohne dass es zu einem unbezahlbaren Wunschkatalog verkommt. Eine effiziente Projektorganisation, in der die wesentlichen Entscheidungsträger eingebunden sind sowie ein gutes Kommunikationskonzept sind daher wesentliche Erfolgsfaktoren. In die Projektorganisation gemäss Abbildung 2 sind folgende Partner eingebunden:

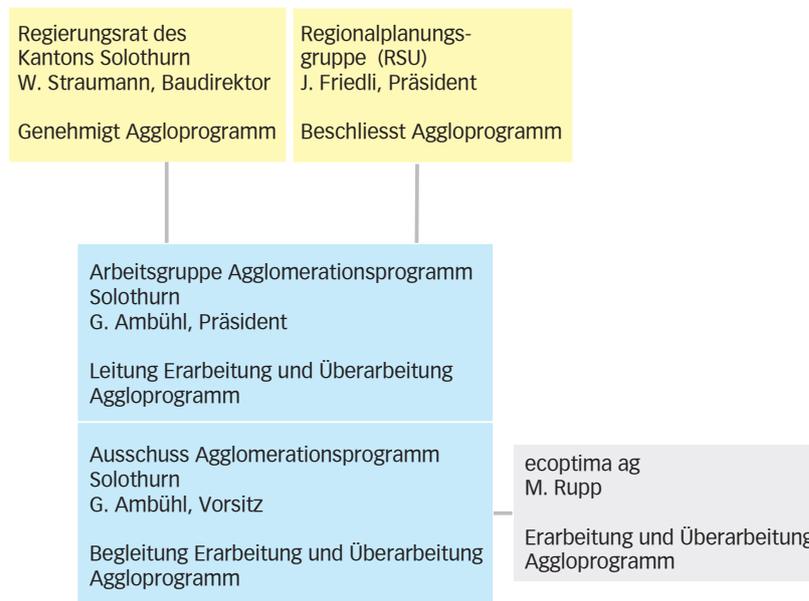


Abb. 2: Projektorganisation

Der Ausschuss erarbeitet einen Entwurf des Agglomerationsprogramms. Das Agglomerationsprogramm geht anschliessend bei den Gemeinden, den kantonalen Ämtern sowie den Verbänden in eine offizielle Mitwirkung. Die Regionalplanungsgruppe Solothurn beschliesst das Programm und der Regierungsrat des Kantons Solothurn genehmigt es.

1.5 Vorgehensschritte und Methodik

Der Erarbeitungsprozess des Agglomerationsprogramms erfolgt gemäss Abb. 3.

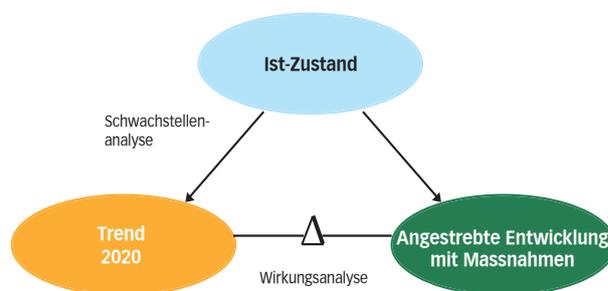


Abb. 3: Genereller Ansatz

Nach dem Aufzeigen des Ist-Zustandes Verkehr und Siedlung wird der zukünftige Zustand ohne Agglomerationsprogramm (Trendszenario) dargestellt und eine Schwachstellenanalyse durchgeführt. Den Schwerpunkt bildet die Beurteilung der Wirkungen der Massnahmen, die dem Vergleich

der Entwicklungen mit bzw. ohne das Ergreifen von Massnahmen entspricht.

Bei der Überarbeitung des Agglomerationsprogramms wurden aufgrund der Methodik folgende Schritte abgeleitet:

Einleitung	Ausgangslage, Umfeld, Vorgehen	Kapitel 1
Verkehr und Siedlung heute	Ist-Zustand	Kapitel 2
Zukünftige Entwicklung Verkehr und Siedlung	Fortschreiben bisherige Entwicklung und Schwachstellenanalyse 2020	Kapitel 3
Ziele und Strategie	Strategie, Grundsätze	Kapitel 4
Massnahmen	Das optimierte Massnahmenpaket	Kapitel 5
Wirkungsanalyse und Priorisierung	Was wird mit den Massnahmen erreicht	Kapitel 6
Umsetzung	Trägerschaft, Umsetzung, Weiteres Vorgehen	Kapitel 7

Abb. 4: Struktur Agglomerationsprogramm

In der Einleitung (Kapitel 1) werden die Ausgangslage, das Umfeld sowie die Vorgehensweise vorgestellt. Der Ist-Zustand Verkehr und Raumordnung wird im zweiten Kapitel ‚Verkehr und Siedlung heute‘ festgehalten. Im Kapitel 3 wird die bisherige Entwicklung für die kommenden Jahre fortgeschrieben sowie die künftigen Schwachstellen analysiert. Der nächste Schritt (Kapitel 4) erläutert die Strategie und die Grundsätze zur Erreichung des Szenarios ‚Angestrebte Entwicklung‘. Das Kapitel 5 präsentiert die Massnahmen bzw. die optimierten Massnahmenpakete für verschiedene Bereiche und deren mutmassliche Kosten. Diese Massnahmen(-pakete) werden danach auf ihre Wirkungen hin geprüft und priorisiert. Zudem wird die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms beurteilt (Kapitel 6). Zur Umsetzung der Massnahmen wird eine Trägerschaft bestimmt und ein Controlling aufgebaut (Kapitel 7).

2. Verkehr und Siedlung heute

2.1 Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung

Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerung im Kanton Solothurn hat zwischen 2000 und 2005 um 1.8% auf 250'614 Einwohner zugenommen. Diese Zunahme liegt unter der Schweizerischen, die + 3.5% beträgt. In der Stadt Solothurn hat die Bevölkerung im gleichen Zeitraum um 0.3% abgenommen (15'261 Einwohner). Im Bezirk Lebern erhöhte sich die Bevölkerungszahl um 0.4% (42'651 Einwohner) und im Bezirk Wasseramt um 2.3% (47'957 Einwohner).

Im gesamtschweizerischen Trend liegt die Entwicklung der Altersstruktur: abnehmende Geburtenhäufigkeit, starke Zunahme der älteren Jahrgänge (+64 sowie +80-jährige).

Arbeitsplatzentwicklung

Im Kanton Solothurn hat die Zahl der Beschäftigten (Voll- und Teilzeitbeschäftigte) von 2001 bis 2005 um 0.5% (587 Personen) zugenommen. Die Entwicklung in den Bezirken verlief unterschiedlich. Abnehmend war die Zahl der Beschäftigten in den Bezirken Solothurn (- 3.9%) und Wasseramt (- 2.3%). Der Bezirk Lebern wies keine Veränderung auf. Die Zahl der Arbeitsstätten hat zwischen 2001 und 2005 abgenommen und zwar um 3.8 %.

Der langfristige Trend der Beschäftigungsverlagerung vom Industrie- in den Dienstleistungssektor hat sich auch von 2001 bis 2005 weiter fortgesetzt. Bei der Branchenentwicklung wird festgestellt, dass seit 2001 der Bereich ‚Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen‘ den grössten absoluten Zuwachs an Beschäftigten verzeichnete (+ 1939). Seit 2001 gingen am meisten Arbeitsplätze im 2. Sektor im Bereich ‚Maschinenbau‘ verloren (- 1235).

2.2 Ist-Zustand Verkehr

2.2.1 Basisnetz

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Karte Nr. 2

Das Basisnetz MIV der Agglomeration Solothurn bilden die Nationalstrassen A1 und A5, sämtliche Kantonsstrassen der 1. und 2. Klasse und einige Gemeindestrassen, die heute eine gewisse regionale Bedeutung aufweisen (Definition: Verkehrsbelastung grösser als 3000 DTV (zum Vergleich: Günsbergstrasse: 3000 DTV) und/oder funktionale Bedeutung im Gesamtnetz).

Netzelemente und Betrieb

Das Basisnetz Strasse der Agglomeration Solothurn setzt sich aus den nachfolgenden Netzelementen zusammen:

Nationalstrasse A1

- Abschnitt Deitingen (Autobahnraststätte ‚Silberkugel‘/Schachen) – Rechterswil mit Vollanschluss Kriegstetten; Inbetriebnahme in den sechziger Jahren

Nationalstrasse A5

- Abschnitt Luterbach (Autobahnkreuz A1/A5) – Gemeindegrenze Lüsslingen (Tunnelportal Ost Lüsslingertunnel) mit Vollanschluss Solothurn Ost, Halbandschluss Solothurn Süd und Vollanschluss Solothurn West; Inbetriebnahme April 2002
- Entlastung West: Die Entlastung West wird als Ist-Zustand und Referenzzustand definiert. Das Projekt ist vom Stimmvolk gutgeheissen, die Finanzierung gesichert und die Ausführungsprojektierung im Gange. Vorgesehene Eröffnung 2008.

Kantonsstrassen

- (Definition gemäss Kant. Strassengesetz vom 1.1.2001) inkl. Neubau Entlastung West (‚Westtangente‘). Die Entlastung West ist eine zweispurige Hauptverkehrsstrasse mit Erschliessungsfunktion und beinhaltet im Wesentlichen die Elemente neue Aarebrücke (mit separater Velo- und Fussgängerbrücke), oberirdisches Trassee, Tunnel Gibelinstrasse, Unterführung SBB-Trasse, Durchgang BLS-Trasse und Anschlussbauwerke Allmendstrasse, Bielstrasse und Weissensteinstrasse. Vorgesehene Eröffnung 2008.

Gemeindestrassen von regionaler Bedeutung

- Definition: Verkehrsbelastung grösser als 3000 DTV und/oder funktionale Bedeutung im Gesamtnetz.

Netzlängen

Die Länge des Kantonsstrassennetzes des Kantons Solothurn hat sich in den letzten Jahren kaum verändert und beträgt zur Zeit rund 620 km. Das Basisnetz Strasse der Agglomeration Solothurn weist folgende Netzlängen auf (gerundet):

Nationalstrasse A1:	9 km
Nationalstrasse A5:	7 km (inkl. Anschlussbauwerk Entlastung West)
Kantonsstrassen:	132 km (inkl. Entlastung West; ,Westtangente‘)
Gemeindestrassen von regionaler Bedeutung:	8 km
Total	156 km

Abstimmung zur Raumordnung

Innerhalb des Agglomerationsperimeters ist jede Gemeinde mit einer Kantonsstrasse erschlossen. Das Basisnetz ist fein verästelt und von hoher Dichte (1341 m/km²).

Aufgrund des dichten Kantonsstrassennetzes und der relativ geringen Verkehrsbelastungen (DTV) in den kleineren Agglomerationsgemeinden (Wohngemeinden und Gemeinden im ländlichen Raum) weisen nur wenige Gemeindestrassen eine regionale Bedeutung auf.

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Karte Nr. 3

Das Basisnetz ÖV der Agglomeration Solothurn bilden die Bahnlinien der SBB, RBS, BLS und asm, das Busnetz der RBS/BSU und die Postautolinie Solothurn – Balmberg.

Netzelemente, Betrieb und Angebot

Das Basisnetz ÖV der Agglomeration Solothurn setzt sich aus den nachfolgenden Netzelementen zusammen:

Bahnlinien SBB

Infrastruktur:

- Jurasüdfusslinie Biel – Solothurn – Olten (–Zürich)
- Bahn 2000, 1. Etappe: Ausbaustrecke Solothurn – Inkwil (–Rothrist – Olten); Inbetriebnahme Dezember 2004

Angebot Fernverkehr:

- Westschweiz – Biel – Solothurn – Inkwil – Olten – Zürich – Ostschweiz: 60' Takt
- Biel – Solothurn – Oensingen – Olten – Zürich – Konstanz: 60'-Takt

Angebot Regionalverkehr:

- Biel – Solothurn – Olten: 60' Takt
- Biel – Solothurn: Verdichtung zum 30'-Takt in den Spitzenzeiten
- Solothurn – Olten: 30'-Takt (HVZ: bis Solothurn West–Langendorf)

Bahnlinie RBS (Regionalverkehr Bern–Solothurn)

- Solothurn – Bern im Halbstundentakt, Verdichtungen zum Viertelstundentakt in den Spitzenstunden in Lastrichtung

Bahnlinie BLS

- Solothurn – Burgdorf im Stundentakt und Verdichtungen
- Solothurn – Moutier im Stundentakt und Verdichtungen

Bahnlinie ASm (AareSeelandmobil)

- Solothurn – Niederbipp (,Bipperlisi'); 30' Takt

Busnetz RBS/BSU (Busbetrieb Solothurn und Umgebung)

- unterschiedliche Taktintervalle

Postautolinie Solothurn – Balmberg im Stundentakt und Verdichtungen

Das Netz hat eine stark radiale Struktur, ausgerichtet auf den Hauptbahnhof Solothurn als Knotenpunkt des ÖV-Netzes.

Netzlängen

Das Basisnetz öffentlicher Verkehr der Agglomeration Solothurn weist folgende Netzlängen auf:

Bahnlinien:	45 km
Bus- und Postautolinien	69 km
Total	114 km

Abstimmung zur Raumordnung

Innerhalb des Agglomerationsperimeters werden alle Gemeinden ausser Oekingen mit dem öffentlichen Verkehr bedient. Die Erschliessungsqualität nimmt mit der Entfernung zur Stadt Solothurn und der Siedlungsdichte ab. Die teilweise peripher der Dörfer entstandenen Bahnlinien und Haltestellen können die Siedlungsgebiete der Agglomerationsgemeinden heute zum Teil nur noch ungenügend bedienen. Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr innerhalb des Agglomerationsperimeters wird heute zu einem wesentlichen Teil durch das verdichtete Busnetz der RBS/BSU abgedeckt. Die Buslinien sind auf die Siedlungskerne und das Passagieraufkommen ausgerichtet. Die Postautolinie auf den Balmberg übernimmt zudem eine wichtige Funktion im Bereich Freizeitverkehr/Naherholung.

Langsamverkehr (LV)

Karte Nr. 4

Grundsätzlich ist jeder Weg und jede Strasse auch eine Langsamverkehrsverbindung. Es sind zwei unterschiedliche Netze für Fussgänger und Velofahrer zu unterscheiden:

- Alltagsnetz: Kommunalen und überkommunalen Ziel- und Quellverkehr, inkl. Schulwegverbindungen; ‚täglicher Gebrauch‘
- Freizeitnetz: Naherholung und Freizeit (Wanderwege und Radwanderwege); ‚sporadischer Gebrauch‘

Netzelemente und Betrieb

Die Basisnetze des Langsamverkehrs (LV) der Agglomeration Solothurn setzen sich aus verschiedenen Elementen zusammen:

Alltagsnetz

- Kantonstrassen (alle Kantonsstrassen inkl. Basisnetz MIV).
Elemente für Fussgänger: Innerorts meist Trottoirs (einseitig/beidseitig) oder andere gesicherte Fussgängerbereiche, ausserorts sind meist nur auf den Hauptachsen parallel zur Strasse gesicherte Fusswege vorhanden (Hauptachsen von Solothurn Richtung Biberist – Lohn-Ammannsegg, Bellach, Langendorf, Riedholz, Zuchwil–Luterbach, Zuchwil–Deringingen).
Elemente für Radfahrer: Auf den Hauptachsen sind grösstenteils Radstreifen vorhanden oder vorgesehen, auf den weniger stark belasteten

Abschnitten werden die Velofahrenden meist im Mischverkehr geführt. Schutzmassnahmen werden in der Regel nur bei vorhandenen Belastungen von mindestens 8'000 – 10'000 Fahrzeugen (Fz) und im Zusammenhang mit Strassensanierungen ergriffen.

- Gemeindestrassen von regionaler Bedeutung: Elemente und Betrieb analog dem Basisnetz MIV.
- Veloabstellplätze: Die Abstellplätze sind ein wichtiges Element für ein attraktives Velonetz, sie sind in die Betrachtungen miteinzubeziehen. Genügend und attraktive Abstellplätze an wichtigen Zielpunkten können die Verkehrsmittelwahl massgeblich beeinflussen und dazu beitragen, den Langsamverkehrsanteil zu erhöhen.
- Bike & Ride / Velostationen: siehe Kombinierte Mobilität.

Freizeitnetz

Elemente für Fussgänger:

- Wanderwege

Elemente für Velofahrer:

- Nationale Velorouten: ‚Mittelland-Route‘ Nr. 5 und ‚Aare-Route‘ Nr. 8
- Regionale Velorouten: ‚Le Jorat–Trois Lacs–Emme‘ Nr. 44 und ‚Jurasüdfuss-Route‘ Nr. 50
- Lokale Velorouten: ‚Bucheggberg-Route‘ Nr. 801

Netzlängen

Ähnlich dem Basisnetz MIV sind die zur Verfügung stehenden Langsamverkehrsnetze fein verästelt. Die Netzdichte nimmt mit der Nähe zur Stadt Solothurn zu. Das bestehende Strassennetz dient dem Ziel- und Quellverkehr (Alltagsnetz). Das Freizeitnetz ist teilweise mit dem Alltagsnetz identisch oder beansprucht separate Wege.

Abstimmung zur Raumordnung und Zielsetzungen

Es erfolgt keine direkte, gegenseitige Abstimmung. Der kantonale Richtplan 2000 definiert in Kapitel TV-7 ‚Rad-/Fuss- und Wanderwege‘ den übergeordneten Planungsauftrag zur Überprüfung der regionalen Radwegkonzepte. Mit den jährlich neu festzulegenden Strassenbauprogrammen, sind Netzergänzungen und –verbesserungen festzulegen und zu realisieren. Das Fuss- und Wanderwegnetz ist in einen ‚Inventarplan Wanderwege‘ überführt und steht als Grundlagenplan zur Abstimmung der räumlichen Entwicklung zur Verfügung. Das Naherholungs- und Freizeitnetz (Wanderwege, Radwanderwege) ist für die Lebensqualität der Bevölkerung und die Standortattraktivität der Region Solothurn von grosser Bedeutung. Aufgrund der landschaftlichen Vielfaltigkeit (Jura, Jurasüdfuss, Kleinstadt, Dörfer, ebene Kulturlandschaften wie die Witi und das Wasseramt) und der vorhandenen Wege ist das Freizeitnetz attraktiv, insbesondere die Jurawanderwege und nationalen Velolandrouten 5 und 8 durch das Aaretal sind beliebt, stellen einen Standortvorteil dar und tragen zur Bekanntheit über die Regionsgrenzen hinaus bei.

Zielsetzungen Langsamverkehr für das Agglomerationsprogramm:

- Entlang den Hauptachsen und zur sicheren und direkten Erschliessung wichtiger Zielpunkte ist ein attraktives Langsamverkehrsnetz inkl. den notwendigen Abstellplätzen zur Verfügung zu stellen.
- Es ist ein möglichst grosser Anteil Langsamverkehr am Gesamtverkehr innerhalb der Agglomeration Solothurn anzustreben.
- Das Naherholungs- und Freizeitnetz (Wanderwege, Radwanderwege) ist in der heutigen Dichte zu erhalten und qualitativ auszubauen.

2.2.2 Verkehrsentwicklung bis 2005

Motorisierter Individualverkehr

Grundlagen

Die aktuellste flächendeckende Strassenverkehrserhebung erfolgte im Jahr 2005. Der Verkehr wird periodisch alle 5 Jahre (2005, 2000, 1995, ...) im Rahmen der Schweiz. Strassenverkehrszählung SVVZ erhoben. Weiter existieren automatische Verkehrszählstellen auf den Autobahnen und auf ausgewählten Kantonsstrassen. Die Daten bilden die Grundlage für die Karte Nr. 5 ‚Verkehrsbelastung auf dem Basisnetz Strassen 2005‘.

Nachfrage

Allgemeine Betrachtung (Kanton und Bezirke)

Die Verkehrszunahme auf den Nationalstrassen im Zeitraum zwischen 2000 und 2005 ist mit 17% höher als in der vorangehenden Periode. Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) auf der A1 in Deitingen beträgt im Jahre 2005 81'778 Fahrzeuge, dies entspricht einer Zunahme von 16.9% seit 2000.

Der Verkehrsanstieg zwischen 2000 und 2005 beträgt auf der A5 bei Luterbach 10'689 Fahrzeuge (+ 51.5%). Die starke Verkehrszunahme auf der A5 ist auf die veränderte Situation nach der Eröffnung des Autobahnabschnittes Solothurn–Biel zurückzuführen.

Zwischen 2000 und 2005 nahm der motorisierte Individualverkehr auf dem Kantonsstrassennetz um 1.1% zu, deutlich weniger als in den vorangehenden Perioden. Diese geringe Zunahme ist mit grosser Wahrscheinlichkeit auf eine Verlagerung des Verkehrs von den Kantonsstrassen auf die Autobahn, namentlich auf die im Jahr 2002 eröffnete A5 zurückzuführen. Im Zeitraum von 2000 bis 2005 hat der Verkehr zwischen Bellach und Selzach markant abgenommen (-27.7%).

Der Motorisierungsgrad im Kanton Solothurn hat seit 2000 ebenfalls zugenommen und beträgt im Jahr 2005 0.58 PW/Person. Er liegt somit leicht über dem schweizerischen Durchschnitt (0.52 PW/Person).

In den Bezirken Solothurn und Lebern ist zwischen 2000 und 2005 auf den Kantonsstrassen eine grössere Verkehrsabnahme festzustellen (-6.2%). Dies ist in erster Linie auf eine Verkehrsumlagerung auf die Autobahn A5 zurückzuführen.

Zwischen Hinterriedholz und Günsberg ist innerhalb der Bezirke Solothurn und Lebern eine überproportional starke Verkehrszunahme von 19.2% festzustellen. Diese Zunahme wird auf eine starke Bautätigkeit im östlichen Leberberg (Günsberg, Niederwil, Hubersdorf) zurückgeführt. Die Zunahme des Verkehrs von 11.9% auf der Strecke Oberdorf/Langendorf lässt sich mit der allgemeinen Verkehrszunahme begründen.

Im Bezirk Wasseramt ist im Zeitraum von 2000 bis 2005 eine Verkehrsabnahme von 0.1% zu verzeichnen. Auch in diesem Bezirk sind Einflüsse durch die Eröffnung der A5 gegenüber der Zählung von 2000 erkennbar. Auf der Strecke Lohn/Bätterkinden ist eine Verkehrsabnahme von 16.7% festzustellen. Dies kann mit Änderungen der Routenwahl aus dem Bucheggberg in Richtung Autobahn A1 erklärt werden. Vor der Eröffnung der A5 floss der Verkehr in Richtung A1 vor allem durch Biberist. Nach deren Eröffnung bietet sich der Weg über Lüterkofen–Nennikofen–Lüsslingen zum A5-Anschluss Solothurn-West als Zubringerstrecke zur A1 an. Diese Vermutung wird durch die starke Verkehrszunahme (48.1%) zwischen Nennikofen und Lüterkofen untermauert.

Die Verkehrsabnahme auf der Strecke Solothurn–Zuchwil steht ebenfalls in Zusammenhang mit der Eröffnung der A5. Zwischen Zuchwil und Derendingen ist eine Verkehrszunahme von 12.9% zu verzeichnen, die auf die Sogwirkung des aufgewerteten A5-Anschlusses Solothurn-Ost zurückzuführen ist. Auf den Teilstücken Zuchwil/Luterbach, Derendingen/Deitingen, Obergerlafingen/Koppigen hat der Verkehr zwischen 2000 und 2005 zugenommen, jedoch weniger als in der vorangehenden Periode.

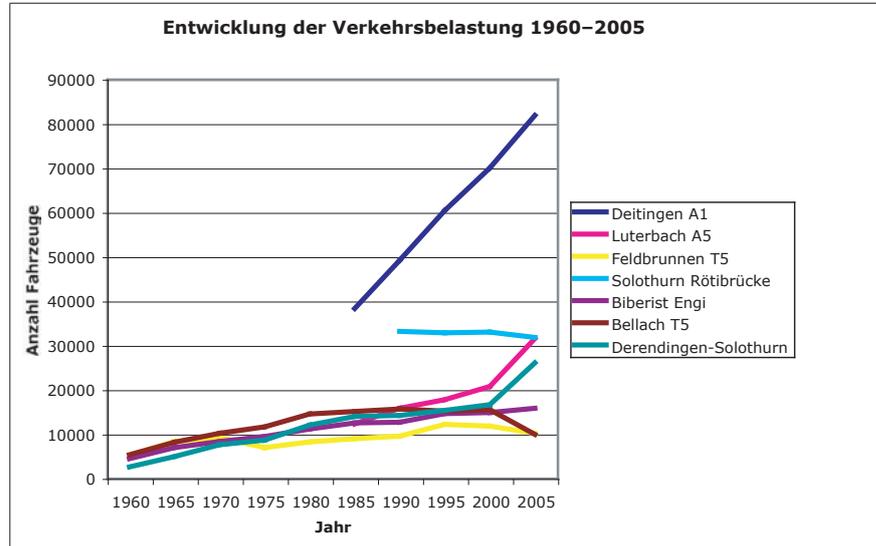


Abb. 5: Entwicklung der Verkehrsbelastung

Mit der Eröffnung der Autobahn A5 konnte die Verkehrsbelastung durch Transitverkehr auf den anderen Ost-West-Achsen (Bielstrasse H5, Bürenstrasse H22) stark reduziert werden. Insbesondere die Ost-West-Achse Zuchwil-Solothurn (Rötibrücke-Werkhofstrasse)-Bellach (Bielstrasse) wurde spürbar entlastet. Heute nimmt die Verkehrsbelastung auf dieser Achse jedoch tendenziell bereits wieder zu. Die innerstädtischen Verkehrsbelastungen sind praktisch unverändert hoch. Sie werden sich erst mit der Eröffnung der Entlastung West („Westtangente“) wahrnehmbar bis ganz reduzieren (Sperrung Wengibrücke). Punktuell konnte die Verträglichkeit mit der Umsetzung der ersten flankierenden Massnahmen bereits erhöht werden.

Kapazitätsengpässe und Staus sind in der Stadt Solothurn in den Morgen- und Abendspitzenstunden alltäglich (siehe Schwachstellen). Permanent grössere Stausituationen bilden sich während der werktäglichen Abendspitzenstunde, insbesondere auf der innerstädtischen Achse Vorstadt – Wengibrücke – Bielstrasse.

Detailbetrachtung Nationalstrasse A1:

Karte Nr. 5

- Innerhalb des Agglomerationsperimeters wird die grösste Verkehrsbelastung auf der A1, Luterbach/Deitingen mit einem DTV von 81'800 Fz nachgewiesen.
- Spitzenbelastungen zeigen sich in den Morgen- und Abendspitzenstunden und aufgrund des Ferien-Wochenendverkehrs. Dabei ist im Bereich

des Autobahnkreuzes Luterbach die Kapazitätsgrenze meist erreicht bzw. überschritten.

- Der A5/A1-Abschnitt wird zunehmend vom regionalen Ziel- und Quellverkehr innerhalb der Agglomeration benutzt; dadurch ist eine momentane Entlastung des Kantonsstrassennetzes eingetreten. Am stärksten zeigt sich dies auf der H5 Achse Grenchen – Solothurn, Ortsdurchfahrt Bellach und Solothurn.
- Andere Ortsdurchfahrten und Strassenabschnitte sind durch die neuen und bestehenden Autobahnanschlüsse und den dadurch resultierenden Zubringerverkehr zunehmend stärker belastet (Biberist, Gerlafingen, Derendingen).
- Der Anteil Transitverkehr ist hoch.

Detailbetrachtung Nationalstrasse A5:

- Seit Eröffnung im April 2002 steigt die Nachfrage kontinuierlich.
- Die Hauptnachfrage resultiert aus dem Werktagsverkehr.
- Bisher sind keine Kapazitätsprobleme aufgetreten, zusätzliche Reserven sind vorhanden.
- Eine vollumfängliche verkehrsentlastende Wirkung durch die A5 innerhalb der Agglomeration wird erst nach Inbetriebnahme der Entlastung West eintreten.

Detailbetrachtung Kantonsstrassen:

- Ausfallachse Ost, Solothurn – Zuchwil – Derendingen (Anschluss A5 Solothurn Ost): Dieser Abschnitt weist auf der Luzernstrasse in Solothurn mit einem DTV 28'000 Fz (2005) die stärkste Belastung innerhalb der Agglomeration auf. Als Bestandteil der flankierenden Massnahmen A5 wurde die Pfortnerung Ost (Luzernstrasse) mit Busbevorzugung installiert. Die Knoten Bahnhofplatz und Dornacherplatz sind an der Kapazitätsgrenze.
- Ausfallachse Nord-Ost (Baselstrasse/Solothurn); DTV 10'000 Fz (2005): Auf dieser Achse ist noch Kapazität vorhanden, der Knoten Baseltor ist jedoch mit einer veralteten LSA betrieblich nicht mehr weiter optimierbar. Der Knoten wird 2007 umgebaut. Es besteht eine Pfortnerung mit ÖV-Bevorzugung. Verbesserungen sind mit der Umsetzung der flankierenden Massnahmen A5 vorgesehen.
- Ausfallachse West: Solothurn – Bellach (Bielstrasse): Die Belastung hat sich seit Eröffnung der A5 markant gesenkt (- 39%, 2005). Die flankierenden Massnahmen A5 sind auf dem Gemeindegebiet von Bellach teilweise bereits umgesetzt: Pfortnerung West, Sanierung Franziskanerhofkreuzung, Strassenumgestaltung Bielstrasse.
- Ausfallachse Süd-West (Bürenstrasse): Diese Strasse weist im Jahr 2005 einen DTV von 8300 Fahrzeugen auf.
- Ausfallachse Süd: Solothurn – Biberist (Engestrasse); DTV 13'700 Fz (2005); Der stadteinwärts fahrende Verkehr wird an der Zuchwilerstrasse dosiert. Die Knoten am Guggelstutz in Solothurn und beim St.Urs wurden mittels Kreisels im Rahmen der flankierenden Massnahmen A5 umgestaltet. Dadurch konnte der Verkehrsfluss verstetigt werden.

- Zahlreiche Abschnitte in der Agglomeration Solothurn weisen DTV Belastungen von 1000 – 2000 Fahrzeugen auf.

Detailbetrachtung Gemeindestrassen von regionaler Bedeutung:

Diese Strassen weisen im heutigen Zeitpunkt eine Verkehrsbelastung von DTV 3000 oder grösser auf oder haben funktional im Gesamtnetz eine überörtliche Bedeutung. Auf den Gemeindegebieten Solothurn, Zuchwil, Biberist, Feldbrunnen und Riedholz sind dies:

- Schöngrünstrasse: Zufahrt Bürgerspital Solothurn, Zubringer Halbananschluss A5 Solothurn Süd (Solothurn, Biberist).
- Grenchenstrasse, Herrenweg, St.Niklaus, Hinter Riedholz (Solothurn, Feldbrunnen-St.Niklaus, Riedholz).
- Zubringer Obachquartier/Weststadt (Solothurn)
- Bleichenbergstrasse, Birchi (Zuchwil/Biberist)
- Zufahrt Sportzentrum Widi (Zuchwil)

Schwachstellen

Karte Nr. 6

Das Strassennetz weist mehrere Schwachstellen an Knoten auf (Kapazitätsprobleme und Verträglichkeitskonflikte):

- Bahnhofplatz (Umgestaltung mit flankierenden Massnahmen (fM) A5; 2009), Baseltor (Sanierung mit fM A5; 2007), Bürenstrasse/Dornacherstrasse (Umgestaltung mit fM A5; 2009), Werkhofstrasse/Untere Steingrubenstrasse (fM A5; 2007), Wengibrücke/Postplatz (Schliessung/Umgestaltung mit fM Westtangente, ab 2008), Bielstrasse/Weissensteinstrasse (Umgestaltung und neuer Betrieb mit fM A5; 2009) alle auf Gemeindegebiet Solothurn
- Solothurnstrasse /Aesplikreuzung (Kreisel; 2008); Biberist
- BLS-Übergang Weissensteinstrasse; Langendorf
- Baselstrasse Hinterriedholz; Riedholz
- Ortsdurchfahrt Gerlafingen und Kreuzplatz Kriegstetten mit Autobahnanschluss

ES gibt zudem verschiedene Strecken die Kapazitätsprobleme und Verträglichkeitskonflikte aufweisen. Verträglichkeitskonflikte bestehen am augenfälligsten auf den Autobahnzubringerachsen Richtung Zuchwil–Derendingen und Biberist–Gerlafingen–Kriegstetten. Die Verträglichkeitskonflikte zeigen sich durch:

- Tendenz zur Zunahme der Verkehrsbelastung
- Trennwirkung der Strassenanlage
- Beeinträchtigung des Langsamverkehrs
- Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrs
- Umweltbelastungen (Lärm)

Eine weitere Schwachstellen zeigt sich in der Erschliessung des Sultex-/Zeughausareal.

Karte Nr. 7

Was die Unfälle mit Personenschäden betrifft, konzentrieren sich diese v.a. auf die Stadt Solothurn. Mehr als fünf Unfälle mit Personenschäden wurden im Jahr 2006 z.B. auf der Werkhofstrasse registriert. Ausserhalb der Stadt Solothurn sind vorwiegend die Bielstrasse in Bellach und die Luzernstrasse in Zuchwil sowie die Kreuzungen Luzernstrasse/Hauptstrasse in Derendingen und Obergerlafingenstrasse/Kriegstettenstrasse in Gerlafingen betroffen.

Öffentlicher Verkehr

Grundlagen

Die vorhandenen Datengrundlagen sind uneinheitlich. Die Zählungen des Passagieraufkommens auf den Linien des öffentlichen Verkehrs (Bahn: SBB, RBS, BLS, ASm; Bus: RBS/BSU, Postauto) stammen aus den Jahren 2001 bis 2006. Gezählt wurde die Anzahl Reisende pro (Werk)Tag auf allen Streckenabschnitten des öv.

Das Passagieraufkommen auf dem BSU-Netz ist auf 50 Fahrgäste genau gerundet.

Nachfrage

Karten Nr. 8/9

Insbesondere in der Stadt Solothurn und der näheren Umgebung ist die Auslastung auf Bahn- und Buslinien gut. Innerhalb der Stadt beträgt das Passagieraufkommen zwischen Bahnhof und Amthausplatz rund 5800 Personen pro Tag, dies bedeutet eine Zunahme von über 30% zwischen 2003 und 2006. Im Korridor Solothurn–Bellach ist die Nachfrage mit der Verlängerung der Linie 3 seit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2004 massiv gestiegen. Beispielweise haben die Tagesfrequenzen im Querschnitt Touring–Franziskaner von ca. 600 Personen/Tag im Jahr 2003 auf rund 1000 Personen/Tag im Jahr 2006 zugenommen.

Die Verbindungen nach Kriegstetten, Subingen und Langendorf weisen im Jahr 2006 über 1000 Passagiere pro Tag auf. Bis zum Rand der Agglomeration nimmt die Zahl der Passagiere kontinuierlich auf teilweise unter 100 Fahrgäste ab.

Bahn 2000, 1. Etappe

Eine Beurteilung der Anschlussqualität zwischen Bus und Regional-/Fernverkehr der Bahn kann noch nicht abschliessend gemacht werden; bei Durchmesserlinien im 30'- und 60'-Takt stellt seit 2005 immer ein Ast halbstündliche Anschlüsse an den Fernverkehr und der andere Ast halbstündliche Anschlüsse an die Regionalzüge der Jurasüdfusslinie und an die RX-Züge nach Bern sicher. Bisher ergab sich für jeden Linienast mindestens stündlich ein mehr oder weniger guter Anschluss an die Schnellzüge.

Für die östlich von Derendingen gelegenen Gemeinden wurden die Reisezeiten nach Bern, Basel und der Ostschweiz via Herzogenbuchsee kürzer

als via Solothurn. Davon dürften die BSU-Linien Subingen-Herzogenbuchsee profitieren.

Hingegen ist der Busbetrieb zwischen Lohn und Bätterkinden seit 2005 nicht mehr möglich, da in Bätterkinden die Anschlüsse an die RBS-Linie SE nach Bern nicht mehr eingehalten werden können. Kräiligen kann damit aus der Agglomeration Solothurn nicht mehr direkt mit dem öV erreicht werden.

Ebenfalls fiel aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen die Verbindung zwischen Rechterswil und Koppigen weg. In Betrieb ist stattdessen eine neue Tangentiallinie Bätterkinden–Koppigen–Wynigen.

Die Anschlussqualität der Busbetriebe BSU blieb insgesamt erhalten. Generell verbessert wurden die Anschlüsse an den Regionalverkehr. Die Angebotsniveaus auf den einzelnen Linien blieben unverändert.

Zwischen Solothurn und Riedholz werden die Anschlüsse an den Fernverkehr neu durch die Postautolinie sichergestellt, da der Anschluss der asm nach Zürich entfällt. Die Postautolinie kann somit eine Mehrleistung erbringen.

Die Anzahl Verbindungen des RBS nach Bern sowie der BLS nach Moutier und Burgdorf blieben insgesamt etwa gleich.

Der Anschluss zwischen den Regionalzügen Olten–Solothurn und den RX Solothurn–Bern kann heute ausserhalb der Spitzenzeiten in Lastrichtung nur noch stündlich sichergestellt werden.

In den Spitzenzeiten wird der Regionalzug Olten-Solothurn bis Solothurn West-Langendorf weitergeführt. Damit konnte der Bahnhof Solothurn West deutlich aufgewertet werden.

Schwachstellen

Im Busangebot in der Region Solothurn werden folgende Schwachstellen festgestellt:

- **Unterschiedliche Liniennetze und-führungen in Abhängigkeit der Tageszeit und der Wochentage:** Beim heutigen BSU-Netz sind grundsätzlich drei Netzzustände vorhanden: Montag bis Samstag tagsüber, Sonntag tagsüber und Montag bis Sonntag Randstunden (ca. 20–24 Uhr). Dabei werden die verschiedenen Linienäste z.T. unerscheidlich miteinander verknüpft, anders geführt, nur auf Teilabschnitten oder überhaupt nicht bedient. Für die ÖV-Kunden ergibt sich damit ein nur schwer begreifbares Angebot in Abhängigkeit der Wochentage und/oder der Tageszeiten. Das Angebot ist nicht homogen und z.T. nur schwierig kommunizierbar.

- **z.T. ungenügende Fahrplanstabilität und Anschlussgewährleistung:**
In den letzten Jahren haben die Verkehrsbelastungen auf den Strassen auch in Solothurn stark zugenommen. Mit Bevorzugungsmassnahmen wurde der Busverkehr zwar gezielt gefördert. Trotzdem zeigt der heutige Betrieb, dass die hinterlegten Fahrzeiten und die Wegumläufe nicht mehr eingehalten werden können. An den Umsteigepunkten, namentlich am Hauptbahnhof Solothurn, entstehen Anschlussbrüche, was für die ÖV-Kunden zu langen und unattraktiven Wartezeiten führt.
- **Inhomogene und unlogische Bedienungszeiten:** Dieser Aspekt ist eng an die unterschiedlichen Netzzustände und den heutigen stark betriebsoptimierten Fahrzeugeinsatz gekoppelt. Einzelne Haltestellen/Korridore und damit Verkehrsbeziehungen werden unter der Berücksichtigung der Potentiale nicht nachvollziehbar bedient. Die ÖV-Kunden können sich nicht auf ein durchgehendes Angebot verlassen. Je nach Wochentag und Tageszeit benötigen sie für ihre Mobilitätsbedürfnisse trotzdem ein individuelles Verkehrsmittel.
- **Angebotsqualität/-niveau in Abhängigkeit der Wochentage und Tageszeiten:** Das Angebotsniveau des BSU kann an den Werktagen tagsüber unter Berücksichtigung der Potentiale als grundsätzlich sinnvoll und gerechtfertigt bezeichnet werden, obwohl gewisse, kurzfristige Spitzenbelastungen bereits heute mit Doppelführungen einzelner Kurse abgedeckt werden müssen. An Sonntagen und werktags am Abend nach 20 Uhr wird das Angebot aber auf ein Niveau reduziert, das im besten Fall noch als Minimalangebot im Sinne der Mobilitätsvorsorge bezeichnet werden kann. Im Wissen darum, dass der Freizeitverkehr heute bereits einer der grössten Verkehrs-/Mobilitätszwecke überhaupt darstellt und nach wie vor stetig wächst, muss das Busangebot in der Region Solothurn an Wochenenden und in den Randstunden nach 20 Uhr eindeutig als ungenügend und unattraktiv bezeichnet werden. Das Minimalangebot insbesondere nach 20 Uhr betrifft nicht nur den Freizeit- sondern auch den Pendlerverkehr.

Bahnseitig stellt der fehlende integrale Halbstundentakt zwischen Solothurn und Burgdorf (BLS) einen Mangel im bestehenden Angebot dar.

Langsamverkehr

Grundlagen

Im Kanton Solothurn existiert eine Fachstelle für Velo- und Fussverkehr. Die Beschreibung der Situation beim Langsamverkehr stützt sich auf die vorhandenen Fachkenntnisse und die diversen Untersuchungen, welche im Rahmen des Agglomerationsprogramms durchgeführt wurden.

Folgende Verkehrsdaten für den Langsamverkehr stehen zur Verfügung:

- Erhebung Veloverkehr 1995 und 2005 auf den Kantonsstrassen im Rahmen der Schweizerischen Strassenverkehrszählung
- Erhebung Veloverkehr 2005 auf den Gemeindestrassen der Stadt Solothurn
- Diverse Erhebungen Langsamverkehr bei den 4 aarequerenden Verbindungen in Solothurn
- Pendlerdaten aus der Volkszählung 2000, welche Angaben zum Ziel-, Quell- und Binnenverkehr liefern.

Nachfrage

Alltagsnetz Veloverkehr:

Der Vergleich der Verkehrsdaten der Jahre 1995, 2000 und 2005 zeigt, dass der Zweiradverkehr in allen Agglomerationsgemeinden in diesem Zeitraum abgenommen hat. Die deutlichste Abnahme weist die Zählstelle auf der Weissensteinstrasse in Solothurn mit mehr als 70% auf. Die geringste Abnahme ist auf der Baselstrasse in Feldbrunnen zu erkennen. Weitere Verminderungen von über 50% sind bei den Zählstellen auf der Hauptstrasse in Recherswil, auf der Jurastrasse (von/nach Flumental) in Luterbach und auf der Bellachstrasse in Bellach festzustellen.

In der Stadt Solothurn weist der Veloverkehr hingegen bei den Aareübergängen Wengibrücke und Velobrücke Solothurn-Zuchwil (Schützenmatt) einen hohen Verkehrsanteil von 10–15% auf. Auf der Wengibrücke wurde beispielsweise 2005 bei einem DTV von 24'100 Fahrzeugen ein Veloanteil von 10% (2400 Velos) ermittelt.

Der Veloverkehr ist zentral für die Schulen. Beim Berufs- und Schülerpendlerverkehr innerhalb der Gemeinden hat der LV die grössten Verkehrsanteile.

Beim Alltagsverkehr weist der Langsamverkehr besonders im Wasseramt und in den Gemeinden Bellach, Langendorf und Hubersdorf überdurchschnittliche Anteile auf (Durchschnitt: 25%). Bei den Binnenpendlern ist der Langsamverkehr - von einzelnen Ausnahmen abgesehen - am stärksten vertreten. Der Anteil des Langsamverkehrs liegt in den einzelnen Gemeinden der Agglomeration Solothurn zwischen 53 und 100%.

Im Zeitraum von 1990 bis 2000 hat der Anteil des Langsamverkehrs im Binnenverkehr in den Bezirken Lebern und Wasseramt abgenommen (- 2 bis - 4%), während der Autoverkehr an Bedeutung gewonnen hat. In Solothurn hat dieser Anteil von 19 auf 21% zugenommen. Bei den Zu- und Wegpendlern hat der Langsamverkehr deutlich an Bedeutung verloren und zwar zwischen 3 und 7%.

Gemessen an den zurückgelegten Wegen (Fahrtenlängen) ist der Langsamverkehrsanteil wohl wesentlich kleiner und vor allem auf das städtische Gebiet konzentriert. Das Potenzial zur Verlagerung von MIV-Fahrten zu

Gunsten des LV-Verkehrs ist daher gross, nimmt jedoch mit der Entfernung zur Stadt Solothurn schnell ab. Städtische Strukturen, eine möglichst vielfältige und hohe Nutzungsdichte und eine flache Topographie beeinflussen die Chancen für den Langsamverkehr positiv.

Die Voraussetzungen, den Langsamverkehrsanteil erhöhen zu können, sind trotz den weitgehend fehlenden städtischen Strukturen gut, da das Zentrum Solothurn von allen Agglomerationsgemeinden aus mit dem Velo innerhalb von 20–30 Minuten erreichbar ist. Insbesondere zwischen der Stadt Solothurn und den angrenzenden Entwicklungsgemeinden in Zentrumsnähe (Bellach, Langendorf, Biberist, Zuchwil, Luterbach, Derendingen und Gerlafingen) ist das Verlagerungspotenzial gross. Bis heute gibt es keine Koordination der Bedürfnisse und Projekte unter den Gemeinden.

Wichtige Ziele und Quellen des LV sind:

- Altstadt Solothurn und deren Geschäfte und Märkte
- ÖV-Knoten (Bahnhof HB Solothurn und Solothurn West, Biberist RBS)
- Regionalschulen, insbesondere die Kanti Solothurn
- Spitäler: Bürgerspital Solothurn und Klinik Obach
- Die wichtigste Veloachse für den Pendlerverkehr ist die Verbindung zwischen Zuchwil – rote Velobrücke (Aarequerung) – Sternengasse – Kantonsschule Solothurn resp. Altstadt.

Freizeitnetz Veloverkehr:

Neben den lokalen, kantonalen und nationalen Velolandrouten gibt es weitere wichtige Zielpunkte:

- Altstadt Solothurn und deren Geschäfte und Märkte
- ÖV-Knoten (Bahnhof HB Solothurn und Solothurn West, Biberist RBS)
- Einkaufszentrum Solo-Markt (Stadt Solothurn)
- Freibäder: Badi Solothurn/Aare, Sportzentrum Zuchwil, Badi Eichholz Gerlafingen

Schwachstellen

Karte Nr. 10

Das bestehende LV-Netz in der Agglomeration Solothurn bietet verschiedene günstige Verbindungen, weist jedoch mehrere Schwachstellen auf. Diese können in folgende Kategorien aufgeteilt werden:

Sicherheit:

- Netzteile mit mehr als 2000 Fahrzeugen/Tag ohne Velomassnahmen
- Netzteile mit Velomassnahmen, aber mehr als 4000 Fahrzeugen/Tag

Netz:

Fehlende Netzelemente bzw. Verbesserungsbedarf für den Veloverkehr.

Umsteigeknoten:

Ungenügender Zugang zu Fuss zu ÖV-Haltepunkten.

Sicherheit:

- Hubersdorf – Günsberg (Günsbergstrasse – Solothurnstrasse)
- Riedholz – Hubersdorf (Günsbergstrasse)
- Zuchwil (Luterbachstrasse)
- Derendingen (Hauptstrasse – Biberiststrasse)
- Kriegstetten (Hauptstrasse – Recherswilstrasse/Gerlafingenstrasse)
- Recherswil (Hauptstrasse)
- Luterbach (Derendingenstrasse – Hauptstrasse – Deitingenstrasse)
- Bellach (Kreisel Bielstrasse/Gurzelenstrasse/Tellstrasse)
- Solothurn (Kreuzung Engestrasse/Bleichenbergstrasse)
- Luterbach (Kreisel Zuchwilerstrasse/Jurastrasse/Lachen-Rüti/Bahnunterführung)
- Luterbach (Kreuzung Derendingenstrasse/Friedhofstrasse/Bahnhofstrasse)
- Südlich von Derendingen (Einmündung Hapstrasse/Waldweg)
- Langendorf (Kreuzung Langendorfstrasse/Weissensteinstrasse/Stöckli-mattstrasse)

Netz:

- Kreuzung Hinteres Riedholz – Attisholz – Aare – Solothurn
- Derendingen – Subingen
- Subingen – Oekingen – Kriegstetten
- Nennigkofen – Lüsslingen – Hünenweg – Solothurn
- Zuchwil – Luterbach
- Recherswil
- Solothurn – Selzach
- Subingen – Derendingen Süd
- Feldbrunnen – Riedholz
- Derendingen Süd
- Solothurn (Verbindung Dornacherstrasse – Zuchwilstrasse)
- Langendorf – Rüttenen – Solothurn

Umsteigeknoten:

- Lommiswil: BLS Station Lommiswil
- Oberdorf: BLS Station Oberdorf
- Oberdorf: Mühlebrücke
- Feldbrunnen: SBB Station St. Katharinen
- Derendingen: Linde
- Biberist: Emmenbrücke
- Gerlafingen: Fluryhof
- Recherswil: Freiheit
- Solothurn: Westbahnhof

Kombinierte Mobilität

Grundlagen

Als Grundlage steht die Studie ‚Bedarfsabklärungen Park+Ride / Bike+Ride‘ (2007), zur Verfügung.

Karte Nr. 11

Park and Ride

In der Agglomeration Solothurn sind im Jahr 2007 insgesamt 476 P+R-Plätze an Bahnhöfen vorhanden. Mehr als ein Drittel davon befindet sich in Solothurn und Lohn. In Solothurn West und RBS, in Oberdorf, in Biberist sowie in Lohn werden die Parkplätze bewirtschaftet (92).

Rund ein Drittel der Bahnhöfe der Agglomeration verfügt über keine P+R-Plätze. Oft sind allerdings auch dort in der näheren Umgebung Parkiermöglichkeiten vorhanden.

P+R-Plätze an den Bahnhöfen ausserhalb des Agglomerationszentrums können helfen, die Länge der Fahrten mit dem Auto zu reduzieren und die Einfallsachsen in das Zentrum zu entlasten. Gleichzeitig können aber auch vorhandene Buslinien konkurrenziert werden. Der Nutzen einer Erstellung oder Erweiterung von P+R-Anlagen muss somit von Fall zu Fall beurteilt werden.

Bike and Ride

In der Agglomeration Solothurn stehen 1118 B+R-Plätze an ÖV-Haltestellen zur Verfügung. Mehr als die Hälfte davon befindet sich in Solothurn, Biberist, Deitingen und Gerlafingen.

Am Hauptbahnhof Solothurn hat im Juni 2007 östlich des Bahnhofsgebäudes eine provisorische bewachte Velostation ihren Betrieb aufgenommen. Mit der Sanierung der Personenunterführung beim Bahnhof Solothurn wird hier ab 2009 eine definitive Velostation realisiert.

Zur Steigerung der Attraktivität stellt die ASm bei allen ÖV-Haltestellen gedeckte Abstellplätze zur Verfügung.

Übersichtliche und komfortable B+R-Stationen an Bahnhöfen tragen dazu bei, die Attraktivität der Bahn für den Pendler- und Freizeitverkehr zu erhöhen. An grösseren Bahnhöfen wie Solothurn entsprechen auch bewachte Velostationen einem Bedürfnis.

2.3 Ist-Zustand Raumordnung

Das Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn hat mittels Umfrage den Bebauungs- und Erschliessungsgrad der Gemeinden erhoben. Diese liegen tabellarisch vor (siehe Anhang 2). Die Bauzonen wurden nach Kategorien ‚bebaut‘ und ‚unbebaut‘ sowie nach Zonen ‚Wohnen/Mischzone‘ und ‚Industrie und Gewerbe‘ unterteilt. Zudem wurden die Reservezonen (hier kann erst gebaut werden, wenn die Reservezone in einem ordentlichen Nutzungsplanverfahren in eine Bauzone umgewandelt wird) erfasst.

Die Agglomerationsgemeinden weisen im Jahre 2006 bei einer Einwohnerzahl von 76'559 Einwohnern eine bebaute Fläche von rund 1372 ha in der Wohn- und Mischzone sowie 322 ha in der Industrie- und Gewerbezone auf. Die unbebaute Fläche beträgt ungefähr 213 ha in der Wohn- und Mischzone sowie 56 ha in der Industrie- und Gewerbezone. Die Reservezonen betragen rund 150 ha (siehe Anhang 2).

Die grössten Baulandreserven weisen aus:

	Wohn- und Mischzone	Industrie- und Gewerbezone
Solothurn	26.42 ha	1.68 ha
Luterbach	9.97 ha	13.92 ha
Biberist	17.38 ha	6.67 ha
Zuchwil	16.23 ha	2.56 ha
Derendingen	12.76 ha	4.79 ha
Subingen	11.62 ha	3.08 ha
Gerlafingen	10.60 ha	4.52 ha
Total alle Gemeinden (Agglo)	ca. 213 ha	ca. 56 ha

Im Verhältnis zu den bebauten Bauzonen betragen die unbebauten Bauzonen 16% (213 ha Wohn- und Mischzonen) bzw. 17% (56 ha Gewerbe- und Industriezonen). Unter Einbezug der Bevölkerungsentwicklung ist für das Agglomerationsgebiet insgesamt genügend unüberbaute Bauzone vorhanden.

Die grössten Reservezonen weisen die Gemeinden Solothurn (32.60 ha), Biberist (22.84 ha), Luterbach (20.80 ha), Bellach (13.07 ha) und Derendingen (11.82 ha) aus.

Karte Nr. 12

Auf der Grundlage der Informationen der Gemeinden wurde eine kartographische Darstellung der grösseren Gebiete (ab ca. 0.3 ha) vorgenommen. Die Flächen liegen über die ganze Agglomeration verteilt. Erwartungsgemäss bestehen im Zentrum der Agglomeration vor allem Umstrukturierungsgebiete, die unbebauten Flächen befinden sich hauptsächlich in den Umlandgemeinden.

Baulandbedarf

Mit der Beurteilung des Baulandbedarfs soll grob abgeschätzt werden, ob die Gesamtagglomeration über zu viel oder zu wenig Baulandreserven für den Wohnungsbau verfügt. Berücksichtigt sind die Wohnzonen und 50% der gemischten Zonen (ca. 13 ha). Nicht berücksichtigt wurden die Reservozonen.

Die Berechnungen des Gesamtbedarfes an Wohnbauzonen in der Agglomeration Solothurn wurden für das Szenario ‚Angestrebte Entwicklung‘ aufgrund der kantonale Bevölkerungsprognose 2004 bis 2030 (mittleres Szenario) durchgeführt (siehe Anhang 3). Es wurde je nach Gemeindetyp mit unterschiedlichen Wohnungsgrössen, Personen pro Haushalt und Ausnützungsziffern operiert. Mit zunehmender Distanz zum Zentrum nimmt die Wohnungsgrösse zu, die Anzahl Personen pro Wohnung nimmt ebenfalls zu und die Ausnützung sinkt.

Die kantonale Bevölkerungsprognose geht davon aus, dass für die Gemeinde Solothurn und die Entwicklungsgemeinden in Zentrumsnähe bis 2020 ein Bevölkerungszuwachs von rund 4% zu erwarten ist. Für die Stadt Solothurn stellt diese Entwicklung eine Trendwende dar. In den weiteren Entwicklungsgemeinden ist ebenfalls von einer Zunahme von ca. 4% auszugehen. Was die Wohngemeinden und die ländlichen Gemeinden betrifft beträgt die voraussichtliche Zunahme rund 6.5% bzw. 3.5%.

Der Vergleich des Baulandbedarfes mit den vorhandenen Baulandreserven (Wohnen ohne Gewerbeanteil), nach Gemeindekategorien (gemäss Kantonaalem Richtplan 2000) ergibt folgende Verteilung:

Gemeindekategorien	Angestrebte Entwicklung	Vorhandene Baulandreserven²
Zentrumsgemeinden (Solothurn) und Entwicklungsgemeinden in Zentrumsnähe	82 ha	103 ha
Weitere Entwicklungsgemeinden	19 ha	41 ha
Wohngemeinden	21 ha	41 ha
Ländliche Gemeinden	5 ha	12 ha
Total	127 ha	197 ha

Tab. 1: Baulandbedarf Agglomeration Solothurn bis 2020

Aus dem obigen Vergleich ist ersichtlich, dass in der Agglomeration Solothurn genügend Baulandreserven vorhanden sind. In der Gemeinde Solothurn und in den Entwicklungsgemeinden in Zentrumsnähe sind die bestehenden Baulandreserven nur leicht höher als der Bedarf gemäss ‚Angestrebte Entwicklung‘.

In den weiteren Entwicklungsgemeinden, Wohngemeinden und ländlichen Gemeinden ist der Bedarf (nach kantonalem Szenario und ‚Angestrebte Entwicklung‘) halb so gross wie die vorhandenen Baulandreserven.

Schwachstellen

Die unüberbauten Bauzonen in der Agglomeration Solothurn verteilen sich über das ganze Gebiet. Gut die Hälfte befindet sich in der Stadt Solothurn und in den umliegenden Entwicklungsgemeinden. Leider ist ein Teil der Baulandreserven nicht verfügbar. Knapp die Hälfte der Wohnbaulandreserven liegen in ‚weiteren Entwicklungsgemeinden‘, in den ‚Wohngemeinden‘ und den ‚ländlichen Gemeinden‘. Vom Bevölkerungsanteil in der Agglomeration Solothurn her betrachtet, verfügen diese Gemeinden über einen überproportionalen Anteil an Wohnbaulandreserven. In Zentrumsnähe gibt es grössere Reservezonen, die Schwachstellen in Bezug auf Verfügbarkeit und Erschliessung aufweisen.

Karte Nr. 13

Verkehrsintensive Anlagen

Die Standortwahl für kunden- bzw. verkehrsintensive Nutzungen wie Einkaufs- und Freizeitzentren beeinflusst das damit verbundene Verkehrsaufkommen entscheidend. Diese so genannten publikumsintensiven Anlagen (PA) sind an Orten anzusiedeln, die auch zu Fuss, mit dem Fahrrad oder mit dem öffentlichen Verkehr gut erreicht werden können. Sie erzeugen auf diese Weise wesentlich weniger Verkehr als auf der „grünen Wiese“. Ebenso sind für güterintensive Anlagen (GA) zweckmässige Standorte zu wählen.

Der Kanton Solothurn nahm 2005 eine Richtplananpassung für verkehrsintensive Anlagen vor. Die Richtplananpassung setzt die Standortanforderungen und eine generelle Begriffspräzisierung fest. Zudem wurde den Gemeinden der Auftrag erteilt, die Vorgaben in ihren Nutzungsplanungen umzusetzen.

Damit die vorhandenen Kapazitäten des Strassen- und Schienennetzes als Ganzes beurteilt werden können, ist es sehr wichtig, die Abklärungen zu zukünftigen Standorten von publikumsintensiven Anlagen, die mehr als 1500 Personenwagenfahrten pro Tag und güterverkehrsintensiven Anlagen, die mehr als 400 Fahrten von Lastwagen (LW) und Lieferwagen pro Tag erzeugen, regional zu koordinieren. Aus diesem Grund hat sich der Kanton Solothurn entschlossen, für die Beurteilung der verkehrsintensiven Anlagen in der Region Solothurn einen Masterplan zu erarbeiten. Bei der Bewertung werden die 14 verkehrsintensiven Anlagen in Kategorien 1 (geeignet: Planung abgeschlossen) bis 4 (kaum geeignet) eingeteilt.

	Verkehrspotenzial	Zentralität	Belastung mIV Gesamtnetz	Belastung mIV lokal	öV-Qualität	Eignungs - kategorie
Hauptbahnhof West PA	hoch	hoch	mittel	mittel	A	1
Zuchwilerstrasse Südpark PA	hoch	mittel	gering	gering	A	1
Ladendorf PA	sehr hoch	mittel	sehr hoch	mittel	C/D	1
HVZ GA	> GA	----	gering	mittel	----	1
Knoten Bielstrasse PA	hoch bis sehr hoch	hoch	hoch	mittel	B/C	2
Scintilla GA	Bereich GA	----	gering	gering	----	2
Bürgerspital PA	hoch	mittel	gering	gering	A/B	2
Zeughaus/Synthes PA	hoch	mittel	hoch	mittel	A/B	2
Oberhof/Unterbhof PA	sehr hoch	mittel	hoch	mittel	C/D	3
Sultex Wohnen/Arbeiten PA	mittel bis hoch	gering	hoch	mittel	B/C	3
Hauptbahnhof Ost PA	mittel (<PA?)	mittel	hoch	hoch	A	3
Westbahnhof PA	mittel (<PA)	mittel	hoch	gering	A/B	3
Trittibachhof PA	hoch	hoch	sehr hoch	gering	D	4
Scintilla PA	mittel (<PA)	gering	mittel	gering	D	4

Eignungskategorien: 1: Geeignet: Planung abgeschlossen (keine weiteren Bedingungen)
 2: Hohe Eignung: gewisse Bedingungen sind noch zu erfüllen
 3: Bedingt geeignet: umfassendere Abklärungen sind nötig
 4: Kaum geeignet

Tab. 2: Beurteilung der verkehrsintensiven Anlagen in der Region Solothurn

3. Zukünftige Entwicklung Verkehr und Siedlung

In diesem Kapitel wird die bisherige Entwicklung für die kommenden Jahre fortgeschrieben sowie die künftigen Schwachstellen analysiert.

3.1 Modellrechnungen 2020 für MIV

Für die Entwicklung der Agglomeration Solothurn bis 2020 wurden zwei Szenarien definiert:

- **Trend (,DTV 2020')**: Dieses Szenario geht davon aus, dass die Entwicklung wie bisher weitergeht und keine Massnahmen gegen unerwünschte Auswirkungen ergriffen werden. Die verkehrsintensiven Anlagen sind bereits nach raumplanerischen Kriterien berücksichtigt.
- **Angestrebte Entwicklung (,DTV 2020 optimal')**: Dieser Zustand rechnet damit, dass Massnahmen gegen das ungebremste Verkehrswachstum und gegen die Zersiedelung umgesetzt werden.

Bei den Berechnungen des Szenarios ‚Angestrebte Entwicklung‘ wurden folgende Massnahmen berücksichtigt:

- Umsetzung Konzept Langsamverkehr
- Mobilitätsmanagement im Kanton Solothurn
- Optimierte Bahn- und Busangebote, Viertelstundentakt RBS Solothurn-Bern, neue Buslinie 10 BSU gemäss ÖV-Mehrjahresprogramm
- Ausbau des Park+Ride-Angebots

Das Ingenieurbüro Müller hat mit dem Verkehrsmodell ‚Solothurn/Grenchen/Wasseramt‘ für die Zustände ‚Trend‘ (,DTV 2020') und ‚Angestrebte Entwicklung‘ (,DTV 2020 optimal') die Strassenbelastungen lokalisiert. Die Belastungsdifferenzen zwischen dem heutigen Zustand und 2020 sowie zwischen ‚Trend‘ und ‚Angestrebte Entwicklung‘ wurden in Plänen dargestellt.

Stellt man den heutigen Zustand dem Szenario ‚Angestrebte Entwicklung‘ gegenüber (Abb. 6), ist auf der Wengistrasse und der Bielstrasse in Solothurn eine Abnahme zu verzeichnen. Ebenfalls eine Abnahme weist der westliche Teil der Luzernstrasse in Zuchwil auf. Augenfällig ist die gegenüber dem Szenario Trend zwar tiefere aber immer noch starke Zunahme auf den Autobahnen A5 und A1.



Abb. 6: Belastungsdifferenzen ‚Angestrebte Entwicklung‘ – heute (DTV 2020 optimal minus DTV 2005) (Quelle: Ingenieurbüro Roland Müller, Verkehrsmodell Solothurn/ Grenchen/Wasseramt, Juni 2007)

Vergleicht man die beiden Szenarien ‚Angestrebte Entwicklung‘ und ‚Trend‘ (Abb. 7), ist eine generelle Abnahme feststellbar. Bei diesem Vergleich weisen nur die Einfallachsen Biel- und Baselstrasse eine leichte Zunahme (270–400 Fz/Tag) auf. Die stärksten Abnahmen von -2380 Fz/Tag und -2240 Fz/Tag sind auf der Rötistrasse respektiv auf dem südlichen Teil der Entlastung West zu erkennen. Ebenfalls eine bedeutende Abnahme weisen der Autobahnabschnitt zwischen Solothurn-West und Solothurn-Süd, die Werkhofstrasse sowie die Dornacherstrasse auf.

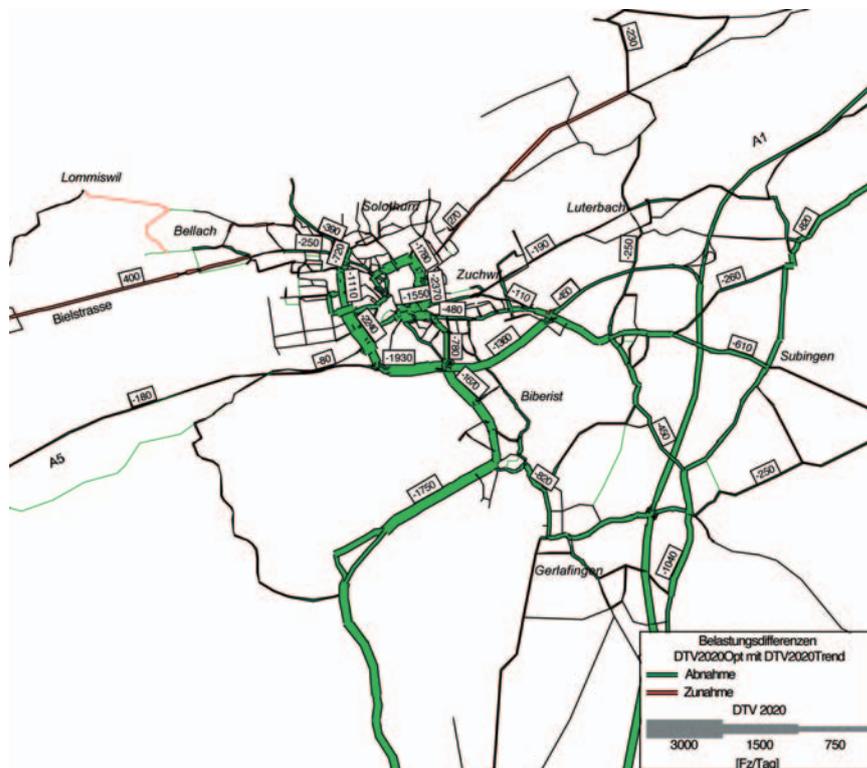


Abb. 7: Vergleich Szenario ‚Angestrebte Entwicklung‘ (DTV 2020 optimal) mit Szenario ‚Trend‘ (DTV 2020) (Quelle: Ingenieurbüro Roland Müller, Verkehrsmodell Solothurn/Grenchen/Wasseramt, Juni 2007)

Die Abbildung 8 zeigt die Entwicklung der Fahrleistungen (Fahrzeuge/Tag mal Länge der Beobachtungsstrecke). Aus der Grafik ist ersichtlich, in welchen Räumen der Agglomeration das Verkehrswachstum voraussichtlich am grössten sein wird. Solothurn (Gebiet 1) sowie Gebiet 5 weisen die stärkste Zunahme der Fahrleistungen auf, und zwar von 42% respektiv 54% beim Szenario ‚Angestrebte Entwicklung‘. In den am Zentrum anliegenden Gebieten ist ebenfalls eine starke Zunahme feststellbar (24–33%).

Stellt man das Szenario ‚Trend‘ dem Szenario ‚Angestrebte Entwicklung‘ gegenüber, so ist in den meisten Gebieten (5 und 2 ausgenommen) bei ‚Trend‘ eine grössere Verkehrszunahme als bei ‚Angestrebte Entwicklung‘ zu erkennen.

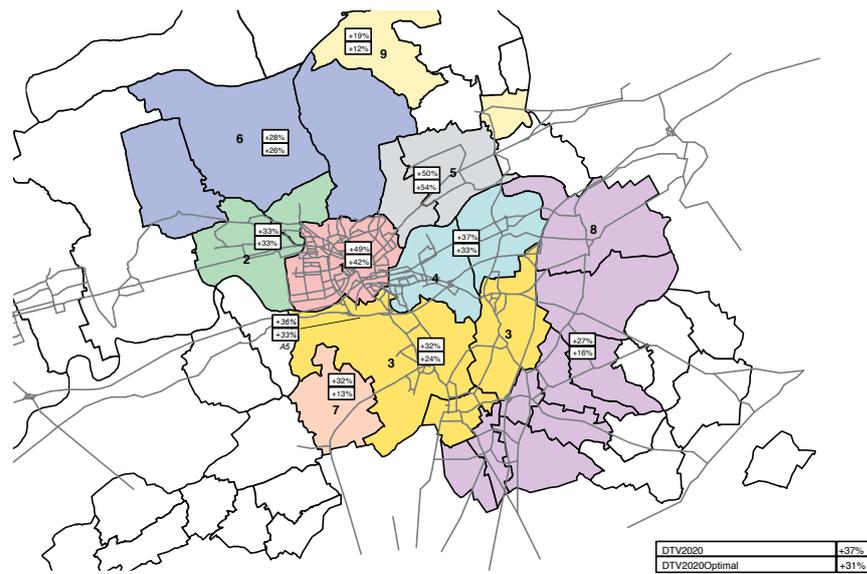


Abb. 8: Vergleich der DTV-Fahrleistungen Szenario Trend/Angestrebte Entwicklung pro Gebiet mit dem Ausgangszustand 2005 (Quelle: Ingenieurbüro Roland Müller, Verkehrsmodell Solothurn/Grenchen/Wasseramt, Juni 2007)

3.2 Schwachstellenanalyse Strassennetz 2020

Eine durchschnittliche Streckenbelastung von 60–90% der Kapazität gilt als Schwachstelle. Belastungen von über 90% weisen auf regelmässige Staubildungen hin. Erreicht oder übertrifft die Belastung die Leistungsfähigkeit, ist ein Verkehrszusammenbruch zu erwarten.

Karte Nr. 14

Auf dem südlichen Teil der Entlastung West, auf der Rötistrasse und auf Teilen der Werkhofstrasse wird beim Trendszenario in der Abendspitzenstunde die Leistungsfähigkeit überschritten (Auslastung ASP 2020). Auf dem östlichen Teil der Luzernstrasse in Zuchwil besteht sehr hohe

Stauneigung. Ebenfalls hohe Stauneigung ist auf Teilen der Werkhofstrasse und der Luzernstrasse in Solothurn und Zuchwil zu erwarten. Bei den Anschlüssen der Entlastung West, Bürenstrasse und Obach/Mutten ist mit Stauneigung zu rechnen.

3.3 Schwachstellenanalyse ÖV 2020

Karte Nr. 14

Staus oder sogar Verkehrszusammenbrüche des motorisierten Individualverkehrs behindern auch den strassengebundenen öffentlichen Verkehr, soweit diesem nicht ein separates Trasse zur Verfügung steht. In diesem Fall wird dem Bus dank Busbevorzugungsmassnahmen an Lichtsignalanlagen Vorfahrt gewährt.

Gewisse Schwachstellen beim Betrieb des öffentlichen Verkehrs sind an den Kreuzungen Luterbachstrasse/Nordsüdstrasse und Nordsüdstrasse/Hauptstrasse sowie auf dem östlichen Teil der Luzernstrasse in Zuchwil, an den Kreuzungen Solothurnstrasse/Aesplistrasse, Bernstrasse/Solothurnstrasse und Gerlafingenstrasse/Bleichenmattstrasse sowie auf der Solothurnstrasse und auf der Gerlafingenstrasse in Biberist und an der Kreuzung Biberiststrasse/Hauptstrasse in Gerlafingen zu erwarten.

3.4 Schwachstellenanalyse Langsamverkehr 2020

Auch der Fussgänger- und Veloverkehr wird durch starken MIV-Verkehr, durch Staus und Verkehrszusammenbrüche in Mitleidenschaft gezogen.

Der Fussgängerverkehr wird vor allem beim Queren von Strassenabschnitten mit einer hohen Auslastung behindert. An Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen nehmen Wartezeiten und Risiko für die Fussgänger mit zunehmender MIV-Frequenz zu.

Der Veloverkehr wird sowohl als Längs- als auch als Querverkehr durch starke MIV-Ströme beeinträchtigt. Für den querenden Veloverkehr ergeben sich ähnliche Probleme wie für die Fussgänger. Im Längsverkehr nehmen Fahrkomfort und Sicherheit mit zunehmender MIV-Belastung ab.

3.5 Schwachstellen der Umfeldbelastung 2020: Konflikte zwischen Siedlung und Verkehr

Karte Nr. 15

Neben betrieblichen Schwachstellen, kann ein Verkehrssystem weitere Schwachstellen aufweisen, z.B. hinsichtlich Konflikten zwischen Verkehr und empfindlicher Nutzung. Mit zunehmender Verkehrsbelastung dehnt sich der Bereich aus, in dem die Wohnqualität durch Umweltbelastung (Luftschadstoffe, Lärm) beeinträchtigt wird und deren Intensität zunimmt. Die diesbezüglich grössten Schwachstellen treten vor allem in Solothurn und an den Einfallachsen von Solothurn auf. Auch entlang der Autobahn A1, namentlich in Rechterswil und in der Nähe der Autobahnanschlüsse ist die Beeinträchtigung der Wohnnutzung sehr gross.

3.6 Schwachstellen Siedlungsentwicklung 2020

Es kann angenommen werden, dass ohne konsequente Umsetzung der Ziele des Agglomerationsprogramms die heutigen Schwachstellen in der Siedlungsentwicklung weiter bestehen bleiben. D.h. dass die Baulandreserven in den Wohngemeinden und in den ländlichen Gemeinden viel grösser als der Bedarf sein werden und zudem eine geringe Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr aufweisen werden. Eine weitere Schwachstelle wird in der z.T. fehlenden Verfügbarkeit von Wohnbauzonen in zentraler Lage sein.

3.7 Folgerungen aus dem Verkehrsmodell

Die Resultate des Verkehrsmodells bestätigen die Vermutungen, dass eine weitere Siedlungsentwicklung in die Fläche in der Zukunft zu bedeutenden Verkehrsproblemen führen wird. Sollen diese Zustände verhindert werden, ist das Szenario ‚Angestrebte Entwicklung‘ anzustreben. Damit sollen umfangreiche Staus in der Agglomeration Solothurn verhindert oder zumindest stark eingeschränkt werden können. Vom Szenario ‚Angestrebte Entwicklung‘ profitiert sowohl die Bevölkerung im Zentrum als auch jene in den ländlichen Gebieten der Agglomeration. Weniger Staustunden, Unfälle und Verträglichkeitskonflikte sowie eine besser ausgelastete Infrastruktur und eine verbesserte Erreichbarkeit gegenüber dem Trend-Szenario wären die positiven Folgen für die gesamte Agglomeration.

Daher sollte es das Ziel aller Agglomerationsgemeinden sein, die Entwicklung in Richtung ‚Angestrebte Entwicklung‘ zu unterstützen.

Aus den Berechnungen im Verkehrsmodell kann festgestellt werden, dass die positiven Auswirkungen der verschiedenen Massnahmen nur im Gesamtpaket spürbar sind. Die Auswirkungen einzelner Massnahmen wirken sich weniger stark und räumlich begrenzt aus.

Die einzelnen Massnahmen haben folgenden Anteil an der Reduktion der Fahrleistung des DTV (Szenario ‚Angestrebte Entwicklung‘ für das Jahr 2020):

– Mobilitätsmanagement	42 %
– Öffentlicher Verkehr	33 %
– Langsamverkehr	19 %
– Park+Ride	6 %

4. Ziele und Strategie

Damit eine nachhaltige und räumlich abgestimmte Politik entwickelt werden kann, braucht es klare Ziele und Strategien.

Grundlagen dafür bilden die kantonalen Vorgaben im Richtplan und im Verkehrspolitischen Leitbild. Darauf aufbauend wurde die Strategie ‚vermeiden – verlagern – verträglich gestalten‘ entwickelt (siehe Kap. 4.1, Abb. 10). Angestrebt wird eine regionale Entwicklung, die sowohl die Anforderungen der Gesellschaft, der Wirtschaft als auch der Umwelt respektieren.

Die abstrakte Strategie wird mit thematischen Leitsätzen konkretisiert: was ist zu tun mit der Raumplanung, welche Entwicklung stellen wir uns vor, etc. In einem nächsten Schritt werden die Leitsätze räumlich konkretisiert. Diese Handlungsschwerpunkte (Karte Nr. 16) zeigen uns optisch das Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsarten, aber auch zwischen Verkehr und Raumplanung.

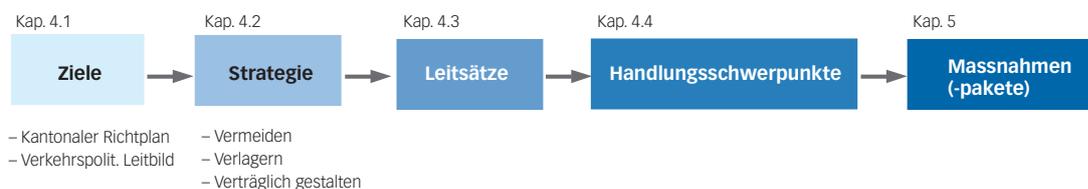


Abb. 9: Von den Zielen zu den Massnahmen

Die Abbildung 9 zeigt das Vorgehen, das von den Zielen zu den Handlungsschwerpunkten und schliesslich zu den Massnahmen geführt hat.

4.1 Ziele

Nachhaltige Verkehrspolitik

Das Agglomerationsprogramm Solothurn soll für die Behörden von Kanton, Region und betroffenen Gemeinden im Agglomerationsperimeter konkrete Entscheidungsgrundlagen und Massnahmenpakete für eine aus der Sicht von Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt verträgliche und koordinierte Raumentwicklung liefern. Das Agglomerationsprogramm soll eine verkehrsträgerübergreifende Sicht einnehmen und mit den Zielen der Raumordnungs- und Verkehrspolitik abgestimmt sein. Die zahlreichen bestehenden Grundlagen und alle relevanten Akteure sind einzubeziehen, so dass eine koordinierte, von allen Seiten akzeptierte Entscheidungsgrundlage entsteht.

Das Verkehrspolitische Leitbild definiert die Schwerpunkte der kantonalen Verkehrspolitik der nächsten 10 Jahre mit folgenden Lösungsansätzen:

1. Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
 - Standortkriterien für verkehrsintensive Grossprojekte festlegen

- Koordination Schulstandort- und Verkehrsplanung sicherstellen
- Interkantonale Zusammenarbeit in der Verkehrs- und Raumplanung intensivieren
- Richtlinien für die kommunale Parkraumpolitik festlegen
- ÖV-Tarifverbünde erweitern

2. Erreichbarkeit von Zentren und Agglomerationen

- Agglomerationsprogramme fördern und Umsetzung begleiten
- Verkehrssteuerungs- und Informationssysteme konzipieren
- ÖV-Ausbau in Agglomerationen fördern
- Koordination der Verkehrsträger sicherstellen
- Velowegnetz für Alltagsverkehr vervollständigen
- Ausbau der Langsamverkehrs-Infrastrukturen an ÖV-Knoten realisieren

3. Finanzierung Gesamtverkehr

- Neue Finanzierungsformen prüfen

Von besonderer verkehrspolitischer Bedeutung ist auch der Freizeitverkehr, der rund 50% zum Gesamtverkehrsaufkommen beiträgt. Eine Zielsetzung muss daher sein, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Freizeit- und Ausflugsverkehr möglichst tief zu halten und umweltfreundliche Verkehrsmittel zu fördern. Beliebte Ausflugsziele in der Agglomeration Solothurn (Balmberg, Weissenstein, „Witi“ etc.) sollten daher für Fussgänger, Radfahrer und Benutzer des ÖV möglichst attraktiv zu erreichen sein.

Nachhaltige Raumordnung

Den wirksamsten Beitrag zu einer nachhaltigen Raumentwicklung kann die Raumplanung durch eine zweckmässige Anordnung der Nutzungen erreichen, indem u.a.:

- der Boden haushälterisch genutzt wird durch eine Konzentration insbesondere der Arbeits- und Versorgungsnutzungen
- frei werdende Siedlungsflächen umgenutzt statt weiterhin neue erschlossen werden und damit zur Zersiedelung beitragen
- eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr stattfindet, insbesondere die Konzentration der Nutzungen an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs
- verkehrsintensive Nutzungen (Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen inkl. Parkplatzbewirtschaftung) begrenzt und wo zweckmässig in die Siedlungszentren integriert werden

Gemäss Kantonaalem Richtplan 2000 sollen die Verkehrsströme durch folgende Massnahmen beeinflusst werden:

- Umsetzung einer angebotsorientierten Verkehrspolitik;

- Bessere Koordination der Verkehrsmittel (MIV, ÖV, LV) zur wirtschaftlicheren und effizienteren Ausnützung der bestehenden Infrastrukturanlagen;
- Gezielte Steuerung der Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung;
- Ausschöpfung der Verdichtungsmassnahmen in Zentren und zentrumsnahen Gemeinden zur Begrenzung der Verkehrsmobilität (Pendler- und Freizeitverkehr).

Mit einer zweckmässigen Siedlungsentwicklung können die Entlastung der Umwelt durch weniger motorisierten Individualverkehr erreicht und die Infrastrukturkosten (Strassen, Ver-/Entsorgung, Schulen, u.a.) minimiert werden.

4.2 Strategie

Die strategischen Stossrichtungen des Agglomerationsprogramm Solothurn lauten:

Verkehr vermeiden:

- Die Konzentration der Neubauten und verkehrintensiven Nutzungen im Agglomerationskern und an geeigneten, verkehrsgünstigen Standorten (z.B. Umstrukturierungsgebiete, öV-Knoten, Autobahn) fördern
- Die Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs durch nachfrageleitende Massnahmen bremsen
- Zersiedelung und damit lange Wege vermeiden. In den nächsten Jahren neue Einzonungen nur noch zurückhaltend auf die Zentrumsgemeinde und Entwicklungsgemeinden in Zentrumsnähe beschränken

Verkehr verlagern:

- Die Siedlungsentwicklung auf Achsen mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr konzentrieren. Gleichzeitig Gebiete mit hohem Potential an den öV anbinden (Angebote schaffen)
- Das Umsteigen durch Erhöhung der Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs, der kombinierten Mobilität und des öffentlichen Verkehrs fördern
- Mit attraktiven Umsteigeorten (Gestaltung Bahnhöfe, Park/Bike+Ride) den kombinierten Verkehr fördern

Verkehr verträglich gestalten:

- Den Durchgangsverkehr von Wohngebieten fern halten, Arbeitsplatzgebiete direkt ab den Autobahnen erschliessen. Eingriffe in das Siedlungsgebiet (z.B. Zerschneidung von Quartieren) gegebenenfalls reparieren
- Den MIV möglichst auf Autobahnen und Hauptverkehrsstrassen kanalisieren. Dieses Verkehrsnetz optimieren und wo nötig punktuell ausbauen
- Den Verkehr (wo nötig) am Zentrumsrand dosieren, um ihn im Zentrum flüssig zu halten und um Behinderungen des öV zu vermeiden
- Wo möglich den öV und den Veloverkehr priorisieren (separate Spuren, Lichtsignalanlagen)

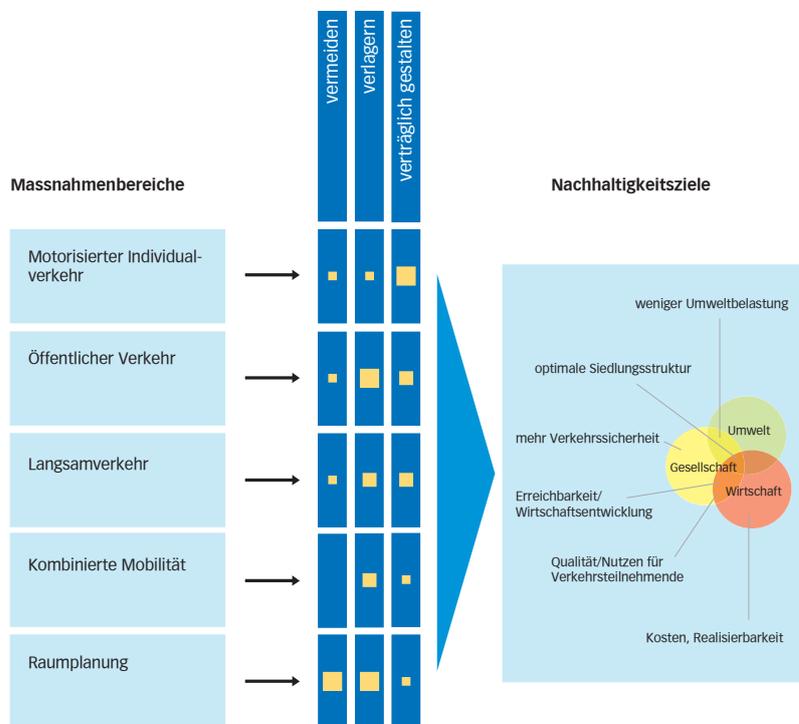


Abb. 10: Nachhaltige Agglomerationsentwicklung: Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten

4.3 Leitsätze

1. Wir sorgen für ein funktionstüchtiges Verkehrssystem zum Wohle von Wirtschaft und Gesellschaft unter Berücksichtigung der Umweltanliegen, im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung.
2. Wir konzentrieren die Siedlungsentwicklungen an Lagen, die gut mit dem ÖV erschlossen sind und fördern die innere Siedlungsentwicklung sowie Nutzungsverdichtungen zur Vermeidung des Flächenverbrauchs.
3. Wir stärken den öffentlichen Verkehr und verlagern einen Teil des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr und auf den Langsamverkehr. P+R-Anlagen erleichtern das Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr, der primär den ländlichen Raum erschliessen soll, auf den ÖV.
4. Wir vergrössern den Handlungsspielraum im Bereich Verkehr durch die grenzüberschreitend koordinierte Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsplanung. Siedlungsentwicklung soll insbesondere im Einzugsgebiet von ÖV-Haltestellen entlang möglichst attraktiver ÖV-Linien, gefördert

werden. Wir sind uns bewusst, dass starke Kernstädte den Motor der Agglomeration bilden und die Region als Ganzes stärken.

5. Wir erhöhen die eigene und die allgemeine Siedlungs- und Lebensqualität mit attraktiven Langsamverkehrsnetzen.
6. Wir beeinflussen die Verkehrsmittelwahl zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs mit Mobilitätsberatung und Mobilitätskampagnen.
7. Wir konzentrieren den motorisierten Individualverkehr auf die Hauptachsen. Wir führen ihn innerorts mit einer dem Siedlungsgebiet angemessenen Geschwindigkeit und sorgen mit geeignetem Verkehrsmanagement für eine optimale Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses.
8. Wir regeln und bewirtschaften den Parkraum nach Kriterien, welche die beschränkten Kapazitäten des Strassennetzes und die Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs in den Siedlungsräumen berücksichtigen.
9. Wir konzentrieren die Nutzungen auf jene Orte, wo sie aufgrund ihrer verkehrlichen Auswirkungen langfristig tragbar sind und zur Erreichung der Entwicklungsziele beitragen.
10. Wir sorgen bei Planung und Umsetzung der notwendigen Massnahmen für eine gute Information, breite Abstützung und eine hohe Akzeptanz in der Bevölkerung.

4.4 Handlungsschwerpunkte

Karte Nr. 16

Auf Grundlage der Ziele und Strategie der Agglomeration Solothurn und den Erkenntnissen aus dem Verkehrsmodell, der demografischen Entwicklung sowie der Raum- und Verkehrsentwicklung werden folgende Handlungsschwerpunkte vorgeschlagen:

Mobilität	<p>H1 Ausbau Verkehrsmanagement Erhöhen der Leistungsfähigkeit des Strassenverkehrsnetzes; Weiterentwickeln der Dosierungsansätze; Ergänzen mit Parkleitsystemen.</p>
	<p>H2 Busbevorzugung Realisierung von Verkehrsdosierungsanlagen an den radialen Einfallsachsen, Realisieren der Zuflussteuerung (Pfortneranlagen) mit Busbevorzugung (bauliche und betriebliche Massnahmen).</p>
	<p>H3 ÖV-Konzept Ausbauen des öffentlichen Verkehrs; Optimieren der öv-Knoten; Sicherstellen zusammenhängender Transportketten; Prüfen von Netzverbesserungen (radiale Linien, neue Linien, Taktverdichtungen).</p>
	<p>H4 Langsamverkehr in Kerngebieten und auf Entwicklungsachsen Einsetzen eines jährlichen Kredits für die Erstellung resp. Umsetzung eines regionalen Konzeptes Langsamverkehr mit Schwerpunkt Kerngebiete und Entwicklungsachsen: Schaffen durchgehender, sicherer und attraktiver Fuss- und Radwegverbindungen für Schüler, Pendler und für den Einkaufs- und Freizeitverkehr.</p>
Städtebau	<p>H5 Städtebauliche Aufwertung der Zentren und der urbanen Entwicklungsachsen Aufwerten von wichtigen Bahnhofs- und Umstrukturierungsgebieten. Siedlungsgebiete prägen das Gesicht einer Agglomeration; zusammen mit gut gestalteten Entwicklungsachsen prägen sie das Image eines Zentrums. Umsetzen von Aufwertungsmassnahmen aufgrund einer Gestaltungsstrategie (z.B. Verkehrsberuhigungsmassnahmen mit laufenden Projekten koordinieren).</p>
	<p>H6 Förderung von attraktiven Wohnschwerpunkten mit hoher öv-Standortgunst resp. öv-Erschliessbarkeit Verhindern bzw. Vermeiden einer unkontrollierten Entwicklung der Wohnquartiere „in die Fläche“; gezieltes Fördern von Wohnquartieren (attraktive Lage, gute Erschliessungsvoraussetzungen mit öv, Überbauungskonzepte mit entsprechender Dichte).</p>
	<p>H7 Attraktivierung des Wohnumfeldes Steigern der Attraktivität für den Langsamverkehr in den Wohngebieten, gezieltes Verbessern der Wohnumfeldqualität (Temporeduktion und Verstetigung des Verkehrsflusses und Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren mit Tempo 30-Zonen).</p>
	<p>H8 Standortoptimierung ‚Verkehrsintensive Anlagen‘: Konzept und Umsetzung Mehr als die Hälfte der Fahrten im Strassenverkehr ist heute dem Freizeit- und Einkaufsverkehr zuzuordnen. Um die Verkehrsprobleme in den Agglomerationen bewältigen zu können, sind Massnahmen zur Verbesserung des Modal Splits bei verkehrsintensiven Anlagen zwingend: Diese Anlagen müssen mit dem öv gut erschlossen bzw. erschliessbar sein und möglichst nahe bei den grossen und dichten Wohn- und Arbeitsplatzgebieten liegen. Parkplätze sind zu bewirtschaften, Anreize zur Benutzung des Autos zu vermeiden.</p>

Ruhender Verkehr	H9 Beeinflussung Parkplatz- und Fahrtenzahlen Modal Split strassenseitig durch zwei Ansätze beeinflussen: Zurückhaltendere Parkplatzbereitstellung zugunsten eines direkteren Zugangs zu attraktiven Langsamverkehrswegen und öV-Haltestellen; Festlegen maximaler Fahrtenzahlen für grosse Verkehrserzeuger an Entwicklungsschwerpunkten.
	H10 Anlagen des kombinierten Verkehrs Erarbeiten eines Konzepts für die Anlagen des kombinierten Verkehrs an den Schnittstellen des Individualverkehrs zum öffentlichen Verkehr; schrittweise Umsetzung prüfen (Park+Ride: Konzept für Gesamttagglomeration, Koordination mit Park+Rail; Bike+Ride: Konzept für Gesamttagglomeration; Park+Pool: Konzept für das Umsteigen vom eigenen PW auf Pooling mit Dritten).

Tab. 3: Handlungsschwerpunkte

4.5 Wirkung der Handlungsschwerpunkte

Die untenstehenden Erklärungen zeigen, wo die Handlungsschwerpunkte ihre Wirkung erzielen sollen.

Mobilität

Der **Ausbau des Verkehrsmanagements** sorgt dafür, dass der Strassenverkehr möglichst verträglich abgewickelt werden kann. Gleichzeitig sollen unnötige Umwege vermieden werden.

Busbevorzugungen und das **öV-Konzept** beschleunigen und attraktivieren den öffentlichen Verkehr und können damit helfen, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Verkehrsaufkommen zu reduzieren. Damit kann auch Verkehr vermieden werden.

Ebenso soll das Schaffen von durchgehenden, sicheren und attraktiven **Wegen für den Langsamverkehr** das Umsteigen fördern. Die Verträglichkeit für die Wohnbevölkerung und die Umwelt ist beim Langsamverkehr gut.

Städtebau

Eine **städtebauliche Aufwertung der Zentren und Entwicklungsachsen** attraktiviert diese und kann damit helfen, die zukünftige Siedlungsentwicklung vor allem hier anstatt in der Peripherie zu konzentrieren. Mehrverkehr aus der Peripherie kann damit vermieden und jener im Zentrum durch geeignete Massnahmen verträglicher gestaltet werden.

Die **Förderung von attraktiven Wohnschwerpunkten mit hoher öV-Standortgunst resp. öV-Erschliessbarkeit** senkt den Anteil des MIV am Verkehrsaufkommen zugunsten des öV. Durch das Verhindern einer unkontrollierten Entwicklung der Wohnquartiere in die Fläche kann zusätzlicher Verkehr vermieden werden. Weiter kann durch gezielte **Attraktivierung des Wohnumfeldes**

(Temporeduktionen, Verkehrsberuhigungen, Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrs etc.) der trotzdem entstehende Verkehr verträglich gestaltet werden.

Ruhender Verkehr

Die **Verkehrsintensiven Anlagen** verursachen einen bedeutenden Teil der Fahrten im Strassenverkehr. Durch **Standortoptimierungen** sollen diese Nutzungen so verträglich wie möglich gemacht werden. Dazu gehören eine gute öV-Erschliessung/Erschliessbarkeit, die Nähe zu Wohn- und Arbeitsplatzgebieten und **Parkplatzbewirtschaftung**. Bestehender Verkehr kann so verlagert und Mehrverkehr teilweise vermieden werden. Weiter sollten möglichst direkte Zugänge zu öV-Haltestellen und zum Langsamverkehrsnetz vorhanden sein.

Mittels attraktiven **Anlagen des kombinierten Verkehrs** kann erreicht werden, dass ein Teil des Weges mit dem öV statt mit dem Auto zurückgelegt wird, oder dass die Einwohner der Agglomeration mittels Fahrrad und öV zu ihrem Ziel gelangen.

In der Karte Nr. 16 „Angestrebte Entwicklung: Handlungsschwerpunkte“ werden die Erkenntnisse aus den vorangehenden Kapiteln kombiniert. Dargestellt wird die räumliche Zuteilung der Handlungsschwerpunkte im Bereich Siedlung und Verkehr.

5. Massnahmen

Die strategischen Grundsätze werden im Rahmen des Agglomerationsprogramms mittels der in diesem Kapitel aufgeführten Massnahmen folgerichtig und wirkungsvoll umgesetzt.

5.1 Herleitung der optimierten Massnahmenpakete (Best-Variante)

Die zu Beginn der Programmbearbeitung zusammengestellten Projekte und Massnahmen wurden an den formulierten Zielen und den erörterten Schwachstellen gemessen und aufgrund ihrer Tauglichkeit ins Agglomerationsprogramm aufgenommen. Diese Vorselektion führte zur vorläufigen Best-Variante der Massnahmen.

Die Massnahmen(-pakete) wurden einer Wirkungsanalyse unterzogen, Prioritäten für die Realisierung festgelegt und die geschätzten Kosten ermittelt. Aufgrund der Ergebnisse dieser Analyse wurden die Massnahmen(-pakete) nochmals überprüft: Projekte mit ungenügendem Wirkungsgrad wurden nicht weiter verfolgt oder zeitlich zurückgestellt.

5.2 Massnahmenübersicht und zusammenfassende Beschreibung

Die nachfolgend in Bereiche aufgeteilten und aufgelisteten Massnahmen (-pakete) sind in den Massnahmenblätter detaillierter aufgeführt.

Verkehr

Orts- und Regionalverkehr Bus

- 1.1 Taktverdichtung während Hauptverkehrszeiten
 - 1.2 Ausdehnung Abend-/Wochenendangebot
 - 1.3 Verbesserte Bedienung Talstation Weissensteinbahn
-

Regionalverkehr Bahn

- 2.1 Doppelspurabschnitte RBS Solothurn–Bern
 - 2.2 Verlängerung Linie asm Solothurn–Niederbipp bis Oensingen
 - 2.3 Angebotsausbau auf der Linie Solothurn–Burgdorf (BLS)
-

Haltestellen öffentlicher Verkehr

- 3.1 Optimierung der Bahnhofstandorte im Raum Solothurn West – Bellach
-

Motorisierter Individualverkehr

- 4.1 Entlastung West mit flankierenden Massnahmen in Solothurn
 - 4.2 Flankierende Massnahmen A5 in der Region
 - 4.3 Umsetzung Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf Ortsdurchfahrten
 - 4.4 Abstimmung Verkehr und Siedlung Wasseramt
-

Langsamverkehr

- 5.1 Erhöhung der Sicherheit auf Kantonsstrassen
 - 5.2 Alternativrouten auf Strassen mit geringem motorisiertem Verkehr
 - 5.3 Verbesserung der Zugänge zu den ÖV-Haltepunkten für den Fussverkehr
-

Kombinierte Mobilität

- 6.1 Velostation Bahnhof Solothurn
 - 6.2 Förderung Park+Ride-, Bike+Ride- und Park+Pool-Anlagen
-

Mobilitätsmanagement

- 7.1 Förderung Mobilitätsmanagement
-

Parkraumbewirtschaftung

- 8.1 Erstellung von Richtlinien für die Parkplatzbewirtschaftung in der Agglomeration Solothurn
-

Raumplanung

Wohnschwerpunkte

- 9.1 Solothurn Rosegg
- 9.2 Solothurn Sphinxmatte
- 9.3 Solothurn Mutten Obach Ober- und Unterhof
- 9.4 Biberist Schöngrün/Enge
- 9.5 Biberist Fällimoos/Grüngen
- 9.6 Biberist Schwerzimoos/Rumi

Bahnhofgebiete

- 10.1 Solothurn Westbahnhof
- 10.2 Solothurn Hauptbahnhof

Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiete

- 11.1 Zuchwil Sultex/Zeughaus
- 11.2 Luterbach Industrie-/Gewerbeschwerpunkt Neumatt
- 11.3 Luterbach/Derendingen Schoeller-Areal
- 11.4 Solothurn Mutten Obach Ober- und Unterhof

Anlagen mit hohem Publikumsverkehr

- 12.1 Langendorf Ladendorf
- 12.2 Solothurn Oberhof/Unterhof
- 12.3 Solothurn Knoten Bielstrasse

Tab. 4: Massnahmen(-pakete)

Infrastruktur und Angebot öffentlicher Verkehr

Karte Nr. 17

Ziel im Massnahmenbereich „Öffentlicher Verkehr“ ist einerseits eine bessere räumliche Erschliessung und andererseits eine Taktverdichtung, um eine Erhöhung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu erreichen.

M 1.1 Taktverdichtung während Hauptverkehrszeiten

Das Angebot wird insbesondere in den Hauptverkehrszeiten verdichtet und das teilweise unattraktive Angebot wird dank der neuen Linie 10 (Sonnenpark – Bahnhof Solothurn – Biberist Station RBS), dem Ausbau und der Optimierung der Linie 5 und 7 sowie der Taktverdichtung der Linie 1 verbessert.

M 1.2 Ausdehnung Abend-/Wochenendangebot

Das Angebot am Abend und an Wochenenden wird in der Agglomeration Solothurn ausgedehnt. Die Angebotsverbesserung beinhaltet die Ausdehnung des Halbstundentakts in Bellach und Brühl, den Ausbau der Linie 4 (Ast Rüttenen) sowie die Betriebsausdehnung der Linie 3.

M 1.3 Verbesserte Bedienung Talstation Weissensteinbahn

Das Angebot der Bahn soll verdichtet und der Busbetrieb auf das ganze Wochenende ausgedehnt werden, um eine attraktive Bedienung der Talstation Weissenstein mit Bahn und Bus zu erreichen.

M 2.1 Doppelspurabschnitte RBS Solothurn–Bern

Die Realisierung von Doppelspurabschnitten auf der RBS-Linie Solothurn–Bern zwischen Biberist und Grafenried bildet die Voraussetzung für die Einführung eines durchgehenden Viertelstundentakts.

M 2.2 Verlängerung Linie asm Solothurn–Niederbipp bis Oensingen

Eine bessere Bahnerschliessung im Korridor Niederbipp–Oensingen soll mit der Verlängerung der Bahnlinie Solothurn–Niederbipp von Niederbipp bis Oensingen erreicht werden. Zudem soll der Anschluss der Linie Solothurn–Niederbipp in Oensingen gewährleistet und das Regionalverkehrszentrum Oensingen aufgewertet werden.

M 2.3 Angebotsausbau auf der Linie Solothurn–Burgdorf (BLS)

Das Angebot auf der Linie Solothurn–Burgdorf (BLS) wird dank dem Ausbau zum integralen Halbstundentakt verbessert.

M 3.1 Optimierung der Bahnhofstandorte im Raum Solothurn West – Bellach

Die Verschiebung des Bahnhofs Bellach ins Gebiet Grederhof und der neue Haltepunkt Solothurn Brühl Ost erlauben eine bessere Erschliessung der Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete, namentlich des Stadtteils Solothurn West.

Strasseninfrastruktur

Karte Nr. 18

Massnahmen im Bereich ‚Motorisierter Individualverkehr‘ weisen einen sehr unterschiedlichen Planungsstand auf. Während das Projekt ‚Entlastung West mit flankierenden Massnahmen‘ bis 2009 realisiert wird (Vorleistung), liegt für einen Teil der Massnahme ‚Umsetzung Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf Ortsdurchfahrten‘ noch kein Vorprojekt vor.

M 4.1 Entlastung West mit flankierenden Massnahmen in Solothurn

Der motorisierte Individualverkehr wird durch Realisierung von Massnahmen im Bereich Infrastruktur und Betrieb (Verkehrslenkung) optimiert. Mit der Realisierung des Projekts Entlastung West wird das Solothurner Stadtzentrum vom Durchgangsverkehr entlastet. Zudem wird der Westen der Stadt (Gewerbegebiet Obach/Mutten) zweckmässig erschlossen.

4.2 Flankierende Massnahmen A5 in der Region

Mit der Umsetzung der flankierenden Massnahmen FLAMA in den Gemeinden Bellach, Biberist, Solothurn und Zuchwil werden die mit der A5

erzielte Verkehrsentslastung auf dem regionalen Strassennetz langfristig gesichert und die Ortsdurchfahrten optimiert.

4.3 Umsetzung Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf Ortsdurchfahrten

Die Optimierung von Ortsdurchfahrten und die Qualitätsverbesserung für alle Verkehrsteilnehmenden werden durch die Umsetzung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten erreicht.

4.4 Abstimmung Verkehr und Siedlung Wasseramt

Die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung im Wasseramt wird durch das Festlegen eines Raumentwicklungskonzepts unter der speziellen Berücksichtigung der Anliegen der Gemeinden optimiert.

Langsamverkehr

Karte Nr. 19

5.1 Erhöhung der Sicherheit auf Kantonsstrassen

Für Schüler, Pendler und Freizeitverkehr werden durchgehende, sichere und attraktive Radwegverbindungen geschaffen. Dies beinhaltet einerseits, dass, so weit möglich, auf sämtlichen Kantonsstrassen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 4000 Motorfahrzeugen pro Tag (DTV) Massnahmen zugunsten der Velofahrer realisiert werden. Andererseits werden auch an den Kreuzungs- und Verknüpfungspunkten des Langsamverkehrsnetzes mit dem Kantonsstrassennetz Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit ergriffen.

5.2 Alternativrouten auf Strassen mit geringem motorisiertem Verkehr

Für den Schüler-, Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr werden durchgehende, sichere und attraktive Radwegverbindungen geschaffen. Um den Veloverkehr auch für Personengruppen mit höheren Sicherheitsansprüchen attraktiv zu machen, werden, so weit möglich, zu allen Strassenverbindungen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 2000 Motorfahrzeugen pro Tag (DTV) Alternativrouten auf wenig oder gar nicht von motorisiertem Verkehr befahrenen Strassen realisiert. Neben der Verkehrssicherheit wird auch die soziale Sicherheit gebührend berücksichtigt. Dies ist insbesondere bei Velowegen abseits von Siedlungen, wie z.B. bei Waldwegen, besonders wichtig.

5.3 Verbesserung der Zugänge zu den ÖV-Haltepunkten für den Fussverkehr

Für den Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr werden direkte, sichere und attraktive Fusswegverbindungen zu den Haltepunkten des regionalen öffentlichen Verkehrs (Bushaltestellen und Bahnstationen) geschaffen, um den Zugang zum Regionszentrum mit dem öffentlichen Verkehr attraktiver zu machen.

Die Kampagne ‚Langsamverkehrs-Offensive Solothurn und Region!‘ (LOS!) macht auf diese Verbesserungen aufmerksam und wirbt bei der Bevölkerung für den Langsamverkehr.

Kombinierte Mobilität

M 6.1 Velostation Bahnhof Solothurn

Karte Nr. 20

Die Parkierungssituation für Velofahrer am Bahnhof Solothurn wird aus Sicht des Angebots und der Sicherheit dank der Realisierung einer bewachten Veloparkierungsanlage verbessert.

M 6.2 Förderung Park+Ride-, Bike+Ride- und Park+Pool-Anlagen

Das Parkplatzangebot (Park+Ride-, Bike+Ride- und Park+Pool-Anlagen) wird dank der Schaffung von neuen Abstellanlagen und der Einführung der Parkplatzbewirtschaftung verbessert.

Nachfrageorientierte Massnahmen

M 7.1 Förderung Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement versucht die Verkehrsmittelwahl vor Antritt der Fahrt zu beeinflussen. Das Umsetzungskonzept für den Kanton Solothurn konzentriert sich in seinen Inhalten auf folgende Stossrichtungen:

- die Arbeitgeber steuern den Arbeitsverkehr aktiv Richtung öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr
- die Einrichtungen mit hohem Verkehrsaufkommen setzen auf Multimodalität
- die Bevölkerung schöpft die Palette an Mobilitätsformen wegzwecksspezifisch aus.

8.1 Erstellung von Richtlinien für die Parkplatzbewirtschaftung in der Agglomeration Solothurn

Mit einer praxistauglichen Parkraumbewirtschaftung soll der ruhende Verkehr beeinflusst werden. Richtlinien für die Parkraumpolitik sollen erstellt werden.

Raumplanung

M 9 Wohnschwerpunkte (M 9.1–9.6)

Karte Nr. 21

Ressourcenschonende Raum- und Siedlungsstrukturen sollen geschaffen werden. Ziel ist eine haushälterische Nutzung des Bodens und eine langfristige Begrenzung des Wachstums, auch bezüglich Schaffung von zusätzlichem Verkehr. Zudem soll der Wohnungsbau gefördert werden.

Im Projekt Nachhaltige Quartierentwicklung Weststadt Solothurn geht es um den im Sommer 2007 gestarteten vierjährigen Entwicklungsprozess, in

dem Aspekte der Aufwertung, Integration, Wohnungsmarkt und die Aktivierung der Bevölkerung und übrigen Akteure geht.

M 10.1 Solothurn Westbahnhof

Der Entwicklungsschwerpunkt soll als Dienstleistungs- und Wohnstandort gefördert werden.

M 10.2 Solothurn Hauptbahnhof

Der Entwicklungsschwerpunkt ‚Solothurn Hauptbahnhof‘ soll gefördert und als Umsteigeort attraktiver gemacht werden.

M 11.1 Zuchwil Sultex/Zeughaus

Mit dieser Massnahme werden die Voraussetzungen für eine kontrollierte Entwicklung mit veränderten Nutzungen und Bedürfnissen geschaffen. Die Entwicklung von zweckmässigen Nutzungsstrukturen und einer optimalen Erschliessung wird angestrebt.

M 11.2 Luterbach Industrie-/Gewerbeschwerpunkt Neumatt

Das Areal soll als Industrie-/Gewerbeschwerpunkt gefördert werden.

M 11.3 Luterbach/Derendingen Schoeller-Areal

Die erwünschte Umnutzung und Nutzungsdurchmischung soll mit der Eigentümerin (Immofinanz AG), abgestützt auf die Erschliessungsqualität, vereinbart werden: eher weniger zentrumsbildenden Nutzungen als viel mehr arbeitsplatz-, flächenintensiv- und/oder bahnabhängig.

M 11.4 Solothurn Mutten Obach Ober- und Unterhof

Der Entwicklungsschwerpunkt ‚Solothurn Obach-Quartier‘ soll als Dienstleistungs- und Wohnstandort gefördert werden. Dies bedingt die Verlegung der Alphons Glutz-Blotzheim AG.

M 12.1 Langendorf Ladendorf

Der Einkaufsstandort soll attraktiviert und gleichzeitig der Verkehr (Fahrtenzahlen, Verkehrssicherheit) optimiert werden.

M 12.2 Solothurn Oberhof/Unterhof

Das Ziel ist, ressourcenschonende Raum- und Siedlungsstrukturen zu schaffen. Zudem sollen Arbeitsplätze gefördert werden.

M 12.3 Solothurn Knoten Bielstrasse

Der Entwicklungsschwerpunkt soll als Dienstleistungsstandort gefördert werden.

Nachfolgende Tabelle zeigt die Massnahmenübersicht mit ihrer zeitlichen Staffelung:

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Massnahmen 1: Orts- und Regionalverkehr														
1.1 Taktverdichtung während Hauptverkehrszeiten														
1.2 Ausdehnung Abend-/Wochenendangebot														
1.3 Verbesserte Bedienung Talstation Weissensteinbahn														
Massnahmen 2: Regionalverkehr Bahn														
2.1 Doppelspurabschnitte RBS Solothurn–Bern														
2.2 Verlängerung Linie asm Solothurn–Niederbipp bis Oensingen														
2.3 Angebotsausbau auf der Linie Solothurn–Burgdorf (BLS)														
Massnahmen 3: Haltestellen Öffentlicher Verkehr														
3.1 Optimierung der Bahnhofstandorte im Raum Solothurn West – Bellach														
Massnahmen 4: Motorisierter Individualverkehr														
4.1 Entlastung West mit flankierenden Massnahmen in Solothurn														
4.2 Flankierende Massnahmen A5 in der Region														
4.3 Umsetzung Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf Ortsdurchfahrten														
4.4 Abstimmung Verkehr und Siedlung Wasseramt														
Massnahmen 5: Langsamverkehr														
5.1 Erhöhung der Sicherheit auf Kantonsstrassen														
5.2 Alternativrouten auf Strassen mit geringem motorisiertem Verkehr														
5.3 Verbesserung der Zugänge zu den ÖV-Haltestellen für den Fussverkehr														
Massnahmen 6: Kombinierte Mobilität														
6.1 Velostation Bahnhof Solothurn (provisorisch/definitiv)														
6.2 Förderung Park+Ride-, Bike+Ride- und Park+Pool-Anlagen														
Massnahmen 7: Mobilitätsmanagement														
7.1 Förderung Mobilitätsmanagement														
Massnahmen 8: Parkraumbewirtschaftung														
8.1 Erstellung von Richtlinien für die Parkplatzbewirtschaftung														
Massnahmen 9: Wohnschwerpunkte														
9.1 Solothurn Rosegg														
9.2 Solothurn Sphinxmatte														
9.3 Solothurn Muttens Obach Ober- und Unterhof														
9.4 Biberist Schöngrün/Enge														
9.5 Biberist Fällmoos/Grüngen														
9.6 Biberist Schwerzmoos/Rumi														
Massnahmen 10: Bahnhofgebiete														
10.1 Solothurn Westbahnhof														
10.2 Solothurn Hauptbahnhof														
Massnahmen 11: Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiete														
11.1 Zuchwil Sultex/Zeughaus														
11.2 Luterbach Industrie-/Gewerbeschwerpunkt Neumatt														
11.3 Luterbach/Derendingen Schoeller-Areal														
11.4 Solothurn Muttens Obach Ober- und Unterhof														
Massnahmen 12: Anlagen mit hohem Publikumsverkehr														
12.1 Langendorf Ladendorf														
12.2 Solothurn Oberhof/Unterhof														
12.3 Solothurn Knoten Bielstrasse														

Tab. 5: Umsetzungsprogramm

5.3 Kosten und deren Tragbarkeit

Ein wichtiges Kriterium sind die Investitions- sowie Betriebs- und Unterhaltskosten der Projekte. Der Bund fordert den Nachweis, dass die Kosten der vorgeschlagenen Massnahmen(-pakete) sowohl für den Kanton als auch für die Gemeinden tragbar sind.

Für alle geplanten Massnahmen wurden während der Erarbeitung und der Überarbeitung des Programms immer wieder Schätzungen für die Investitions- als auch die Betriebs- und Unterhaltskosten erstellt. Die entsprechenden aktuellsten Kosten sind in folgender Tabelle aufgelistet:

Massnahmen(-pakete)	Investitions- kosten (Mio. Fr)	Betriebs- und Unter- haltskosten (Mio. Fr.) pro Jahr
Verkehr	Zwischentotal	249.7–251.6
		7.6
Orts- und Regionalverkehr Bus		
1.1 Taktverdichtung während Hauptverkehrszeiten	-	1.62
1.2 Ausdehnung Abend-/Wochenendangebot	-	0.8
1.3 Verbesserte Bedienung Talstation Weissenstein	-	0.15
Regionalverkehr Bahn		
2.1 Doppelspurabschnitte RBS Solothurn–Bern	25	0.5
2.2 Verlängerung Linie asm Solothurn–Niederbipp bis Oensingen	18	0.07
2.3 Angebotsausbau auf der Linie Solothurn–Burgdorf (BLS)	-	0.7
Haltestellen öffentlicher Verkehr		
3.1 Optimierung der Bahnhofstandorte im Raum Solothurn West – Bellach	20	0.5
Motorisierter Individualverkehr		
4.1 Entlastung West mit flankierenden Massnahmen in Solothurn	85	1.7
4.2 Flankierende Massnahmen A5 in der Region	68.4	1
4.3 Umsetzung Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf Ortsdurchfahrten	16.7	0.25
4.4 Abstimmung Verkehr und Siedlung Wasseramt	-	-
Langsamverkehr		
5.1 Erhöhung der Sicherheit auf Kantonsstrassen	4.5–5.0	-
5.2 Alternativrouten auf Strassen mit geringem motorisiertem Verkehr	8.6–9.8	-
5.3 Verbesserung der Zugänge zu den ÖV-Haltestellen für den Fuss- verkehr	2.0–2.2	-
Kombinierte Mobilität		
6.1 Velostation Bahnhof Solothurn	0.5	0.14
6.2 Förderung Park+Ride-, Bike+Ride und Park+Pool-Anlagen	0.971	0.01
Mobilitätsmanagement		
7.1 Förderung Mobilitätsmanagement	-	0.2
Parkraumbewirtschaftung		
8.1 Erstellung von Richtlinien für die Parkplatzbewirtschaftung in der Agglomeration Solothurn	-	-

Raumplanung	Zwischentotal	0.3	-
Wohnschwerpunkte			
9.1 Solothurn Rosegg	-	-	-
9.2 Solothurn Sphinxmatte	0.1	-	-
9.3 Solothurn Muttten Obach Ober- und Unterhof	0.2	-	-
9.4 Biberist Schöngrün/Enge	-	-	-
9.5 Biberist Fällimoos/Grüngen	-	-	-
9.6 Biberist Schwerzimoos/Rumi	-	-	-
Bahnhofgebiete			
10.1 Solothurn Westbahnhof	3	-	-
10.2 Solothurn Hauptbahnhof	0.1	-	-
Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiete			
11.1 Zuchwil Sutex/Zeughaus	-	-	-
11.2 Luterbach Industrie-/Gewerbeschwerpunkt Neumatt	-	-	-
11.3 Luterbach/Derendingen Schoeller Areal	-	-	-
11.4 Solothurn Muttten Obach Ober- und Unterhof	-	-	-
Anlagen mit hohem Publikumsverkehr			
12.1 Langendorf Ladendorf	-	-	-
12.2 Solothurn Oberhof/Unterhof	-	-	-
12.3 Solothurn Knoten Bielstrasse	-	-	-
Gesamttotal	250.0–251.9	7.6	

Tab. 6: Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten

Wie aus obiger Tabelle hervorgeht, verursachen die Massnahmen(-pakete) Investitionskosten von rund 251 Mio. Franken und Betriebs- und Unterhaltskosten von ungefähr 8 Mio. Franken/Jahr. Die Finanzierung der Massnahmen 4.1 Entlastung West mit flankierenden Massnahmen, 4.2 Flankierende Massnahmen A5 in der Region sowie 6.1 Velostation Bahnhof Solothurn ist bereits gesichert. Sie werden ebenso wie die Massnahme ‚Umsetzung Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf Ortsdurchfahrten (Horriwil)‘ und die Massnahmen 5.1.03 und 5.1.10 (Erhöhung der Sicherheit auf Kantonsstrassen) vor 2011 realisiert. Zudem muss die Massnahme 2.2 Verlängerung Linie asm Solothurn–Niederbipp bis Oensingen anderweitig finanziert werden, da ausserhalb des Agglomerationsperimeters.

Daraus (Gesamtinvestitionskosten abzüglich Investitionskosten der Massnahmen 4.1, 4.2, 6.1, 2.2, 5.1.03, 5.1.10) resultiert ein Betrag von rund 79 Mio. Fr., wobei davon ausgegangen wird, dass 30–50% der Finanzierung über den Infrastrukturfonds des Bundes und der Rest über Kanton und Gemeinden läuft. Eine finanzielle Beteiligung des Bundes im Rahmen seiner Agglomerationspolitik ist für die Region von grosser Bedeutung.

³ Die Investitionskosten im Bereich LV werden in der Massnahme M 5.3 ‚Verbesserung der Zugänge zu den ÖV-Haltepunkten für den Fussverkehr‘ berücksichtigt.

6. Wirkungsanalyse und Priorisierung

Das Hauptanliegen ist die Summe der Wirkungen des Agglomerationsprogramms zu optimieren, den angestrebten Nutzen zu maximieren und die unerwünschten Belastungen zu minimieren. Mit Hilfe der Wirkungsanalyse wird dargelegt, wie die Massnahmen(-pakete) wirken, und welche zielorientierte Effekte realisiert werden können.

6.1 Methodik der Wirkungsanalyse und Priorisierung

Die Methodik für die Wirkungsbeurteilung von Agglomerationsprogrammen sowie für die Priorisierung der Massnahmen ist in der „Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme“ des Bundes (August 2007) vorgegeben. Demnach sind 4 Wirkungskriterien zu untersuchen, denen wiederum Indikatoren zugeteilt sind. Die Wirkungsindikatoren werden aufgrund des Vergleichs der Trendentwicklung mit der angestrebten Entwicklung ermittelt.

Die Wirkungskriterien sind folgende:

- WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert
- WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert
- WK3: Verkehrssicherheit erhöht
- WK4: Umwelbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Die **Wirkungsanalyse** erfolgt für das Agglomerationsprogramm Solothurn auf zwei Ebenen:

- Die Massnahmen(-pakete) werden hinsichtlich ihrer Auswirkungen einzeln untersucht. Gestützt auf diese Analyse wird die Priorisierung vorgenommen.
- Daneben wird eine Analyse der Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramm vorgenommen. Bei dieser Analyse werden die Massnahmen der A- und B-Liste, die nicht-infrastrukturellen Massnahmen sowie die Vorleistungen berücksichtigt. Die Gesamtwirkung stellt für den Bund die Grundlage für den Vergleich zwischen den verschiedenen Agglomerationsprogrammen, und für die Bestimmung der Beitragshöhe dar.

Für die **Priorisierung** der Massnahmen(-pakete) wurde grundsätzlich das Vorgehen des Bundes übernommen:

1. Ermittlung der Relevanz der Massnahmen(-pakete)
2. Definition des Reifegrades der Massnahmen(-pakete)
3. Ermittlung der Kosten/Nutzenverhältnisse der Massnahmen(-pakete)
4. Definition der Bau- und Finanzreife der Massnahmen(-pakete)

Basis für die Kosten-Nutzenverhältnisse der Massnahmen bzw. Massnahmenpakete sind einerseits die zur Verfügung stehenden Kosten(schätzungen), andererseits die pro Massnahme bzw. Massnahmenpakete beurteilte Wirkung. Massnahmen mit hoher Wirksamkeit, gemäss den Kriterien des Bundes, wird ein hoher Nutzen zugesprochen. Die Definition des Reifegrades der Massnahmen wurde aufgrund der vom Bund vorgegebenen Kriterien vorgenommen.

Der Vorschlag für die Einteilung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms Solothurn in die geforderten A-, B- und C-Listen kam folgendermassen zustande:

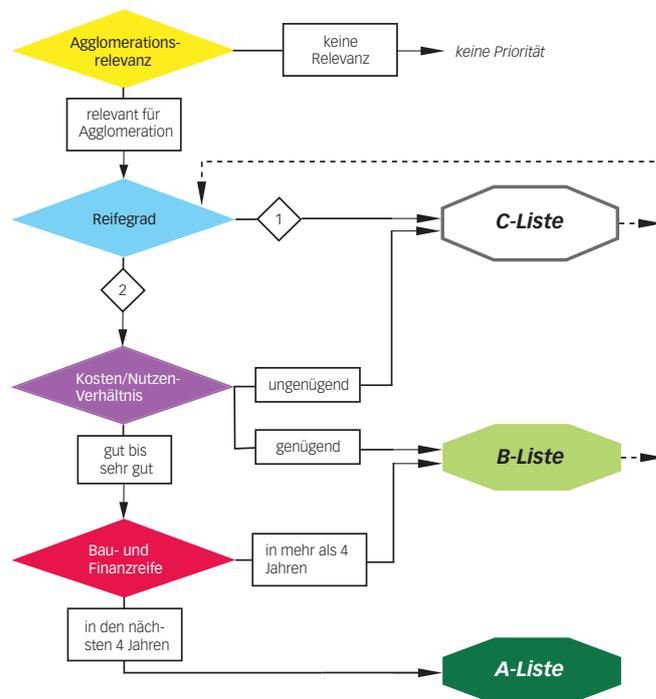


Abb. 12: Priorisierung der Massnahmen(-pakete)

6.2 Beurteilung der Wirkungen der Massnahmen(-pakete)

Bei der Beurteilung der Wirkungen wird festgehalten, ob davon auszugehen ist, dass die Wirkungen in Richtung Nachhaltigkeitsziele gehen oder ob sie mit diesen im Widerspruch stehen.

Die Ergebnisse der Wirkungsanalyse der Massnahmen(-pakete) sind in folgender Matrix-Darstellung Wirkungsindikatoren/Massnahmen(-pakete) zusammengefasst (siehe auch ‚Wirkungsanalyse‘ mit detaillierterer verbaler Wirkung).

Bewertung der Wirksamkeit der Massnahmen(-pakete)

	1. Reisezeiten in OV	2. Qualität in OV	3. Situation im Strassenverkehr	4. Erreichbarkeit	5. Intermodalität	6. Qualität im Fuss- und Veloverkehr	1. Konzentration von Aktivitäten an Siedlungsschwerpunkten	2. Städtebau und Lebensqualität	3. Termwirkung von Verkehrsinfrastrukturen in Siedlungsebenen	2. Anzahl Tote pro Jahr	3. Anzahl Verkehrte pro Jahr	4. Sachschäden pro Jahr	1. Lärmbelastung Siedlung und Strasse	2. Luftbelastung	3. Klima / CO ₂ -Emissionen	4. Flächenbeanspruchung	5. Zerschneidungseffekte von Landschaftsräumen
1.1 Taktverdichtungen während HVZ / 1.2 Ausdehnung Abend-/Wochenendangebot	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
1.3 Verbesserte Bedienung Talstation Weissenstein	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
2.1 Doppelspurabschnitte RBS Solothurn-Bern	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
2.2 Verlängerung Linie asm Solothurn-Niederbipp bis Oensingen	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
3.1 Optimierung der Bahnhofstandorte im Raum Solothurn West – Bellach	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
4.1 Entlastung West mit flankierenden Massnahmen in Solothurn	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
4.2 Flankierende Massnahmen A5 in der Region	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
4.3 Umsetzung Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf Ortsdurchfahrten	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
4.4 Abstimmung Verkehr und Siedlung Wasseramt	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
5 Langsamverkehr	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
6.1 Velostation Bahnhof Solothurn	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
6.2 Förderung Park+ Ride-, Bike+Ride- und Park+Pool-Anlagen	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
7.1 Förderung Mobilitätsmanagement	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
8.1 Parkplatzbewirtschaftung	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
9 Wohnungsschwerpunkte	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
10 Bahnhofgebiete	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
11.1 Zuchwil Sulite/Zeughaus / 11.4 Solothurn Obach-Quartier	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
11.2 Luterbach Industrie-/Gewerbeschwerpunkt Neumatt/ 11.3 Luterbach/Derendingen	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
12.1 Langendorf Ladendorf	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
12.2 Solothurn Oberhof/Unterhof / 12.3 Solothurn Knoten Bielstrasse	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Abb. 12: Matrix Wirkungsindikatoren/Massnahmen(-pakete)

Der Nachweis der Wirksamkeit der Massnahmen(-pakete) gemäss der vom Bund vorgegebenen Wirksamkeitskriterien kann erbracht werden. Die Wirksamkeit kann wie folgt zusammengefasst werden: Alle Massnahmen (-pakete) zeigen bei den meisten Wirksamkeitskriterien positive Wirkungen. Bei den Massnahmen Verkehr schneiden die Massnahmen im Bereich öffentlicher Verkehr, besonders ‚M 1.1 Taktverdichtung während Hauptverkehrszeiten / M 1.2 Ausdehnung Abend-/Wochenendangebot‘ sowie im Bereich Langsamverkehr und Mobilitätsmanagement sehr gut ab. Auch die Massnahme 4.4 ‚Abstimmung Verkehr und Siedlung‘ zeigt in allen Bereichen eine positive Wirkung.

Die raumplanerischen Massnahmen weisen v.a. beim Kriterium ‚Siedlungsentwicklung nach innen gefördert‘ sehr positive Akzente auf.

Negative Auswirkungen lassen sich ausschliesslich bei der Massnahme 4.1 ‚Entlastung West mit flankierenden Massnahmen in Solothurn‘ (Vorleistung) im Bereich ‚Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert‘ feststellen.

Das Kosten/Nutzen-Verhältnis kann aufgrund der vergebenen Punkte und der Infrastrukturkosten abgeschätzt werden. Es zeigt sich, dass das Kosten/Nutzen-Verhältnis für alle Massnahmen(-pakete) als insgesamt positiv zu beurteilen ist. Das Ergebnis ist in folgender Grafik dargestellt.

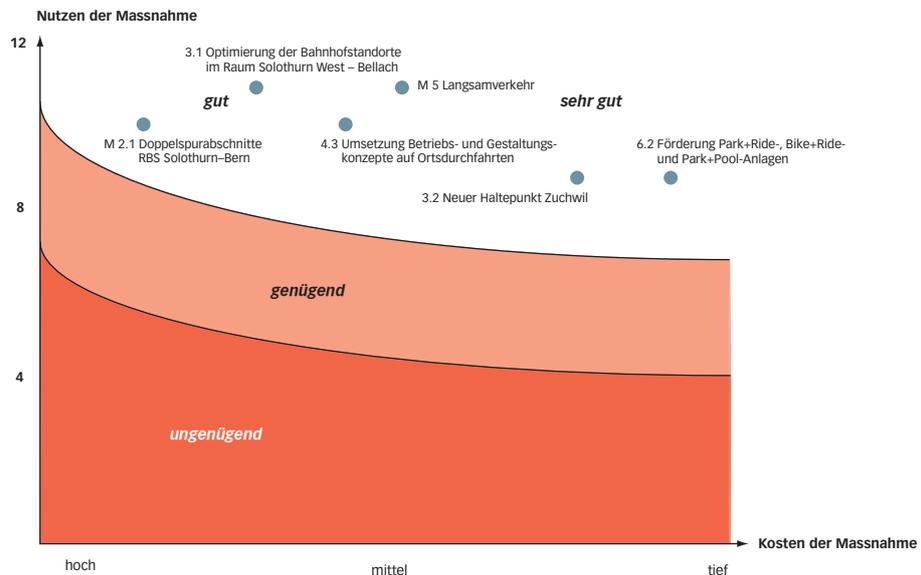


Abb. 13: Kosten/Nutzen-Verhältnis der Massnahmen(-pakete)

6.3 Beurteilung der Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms

Die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms Solothurn wird sowohl argumentativ als auch mit Hilfe von Punkten dargestellt.

Wirksamkeitskriterium 1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert

Vorleistungen

- Die Umfahrung West entlastet das Stadtzentrum vom Durchgangsverkehr
- Die im Rahmen der flakierenden Massnahmen A5 ergriffenen Beschleunigungsmassnahmen für den ÖV führen zu Verbesserungen der Reisezeiten im öffentlichen Verkehr.
- Die Verkehrsmenge und die Sicherheit für den Langsamverkehr wird zudem entscheidend verbessert (sichere Strassenquerungen, sichere und neue Veloverbindungen).
- Die Realisierung einer Velostation im Bahnhof Solothurn verbessert die Attraktivität von intermodalen Wegen.
- Diverse Massnahmen im Bereich des Langsamverkehrs verbessern das Angebot sowie die Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer.

1. Reisezeiten im öffentlichen Verkehr

Die Warte-/Umsteigezeiten können dank einer Verdichtung der Taktfolgen vermindert werden. Im Weiteren erlauben die Doppelspurabschnitte auf dem Streckenabschnitt Biberist–Grafenried bessere Anschlüsse in Solothurn auf den Fernverkehr. Das Mobilitätsmanagement ermöglicht eine verstärkte Priorisierung des Busses und verringert ebenfalls die durchschnittlichen Reisezeiten im ÖV.

2. Qualität im öffentlichen Verkehr

Die Erhöhung der Zuverlässigkeit dank Doppelspuren kann die Qualität im ÖV durch eine bessere Fahrplanstabilität verbessern. Eine weitere Erhöhung der Qualität im ÖV lässt sich durch das Schliessen von Taktlücken sowie der Ausdehnung der Betriebszeiten erreichen. Der Ausbau zum integralen Halbstundentakt auf der Linie Solothurn–Burgdorf hat ebenfalls eine Verbesserung der Qualität im ÖV zur Folge.

3. Stausituation im Strassenverkehr

Die Stausituation im Strassenverkehr kann durch verschiedene Massnahmen verbessert werden. Das Mobilitätsmanagement ermöglicht eine Entlastung des Strassennetzes. Dank eines besseren ÖV- und LV-Angebotes sowie dank attraktiveren intermodalen Wegen kann im Vergleich zum Trend der Verkehr verlagert, und somit die Stausituation verbessert werden.

Die Ansiedelung an bestehenden Buslinien bewirkt eine Erhöhung des Modalsplits zu Gunsten des Umweltverbundes.

4. Erreichbarkeit

Die Erreichbarkeit der Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und Wohnen wird verbessert. Einerseits steigt die Erreichbarkeit durch die Entlastung des Strassennetzes und die Priorisierung des Busses und andererseits durch die Schaffung direkterer wie auch attraktiverer Verbindungen im Langsamverkehr zu und zwischen den Entwicklungsschwerpunkten. Ebenfalls die Abstimmung von Verkehr und Nutzungsentwicklung, wie z.B. die Ansiedelung an bestehenden Buslinien erhöht die Erreichbarkeit.

5. Intermodalität

Der verbesserte Zugang insbesondere für den Fussgängerverkehr zu ÖV-Haltestellen verbessert die Intermodalität. Im Weiteren wird die Attraktivität von intermodalen Wegen durch die Verbesserung und den Ausbau des Parkplatzangebots (P+R / B+R) für Velos und Autos gesteigert.

6. Qualität im Fuss- und Veloverkehr

Die Qualität im Fuss- und Veloverkehr wird dank der Verringerung der Gefahrenstellen sowie der Schaffung neuer direkter Wege wesentlich verbessert.

Fazit: Die Verbesserung der Qualität der Verkehrssysteme ist bedeutend.

Punkte: 3

Vorleistung: 1

Summe: 4

Wirksamkeitskriterium 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Vorleistungen

- Die Umfahrung West vermindert die Trennwirkung durch die Entlastung des Stadtzentrums.
- Ortsdurchfahrten werden durch gestalterische Massnahmen aufgewertet und die Lebensqualität verbessert.
- Durch den Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr wird ebenfalls die Trennwirkung reduziert.

1. Konzentration von Aktivitäten an Siedlungsschwerpunkten

Mit der Ausscheidung von Entwicklungsschwerpunkten Wohnen und Arbeiten und der Aufwertung des Zentrums kann die Konzentration von Aktivitäten an gut erschlossenen Siedlungsschwerpunkten erhöht werden. Die Verschiebung oder der Neubau von Bahnhaltestellen in Gebieten mit höherem Bevölkerung- oder Arbeitsplatzpotenzial verbessern die Erschliessung erheblich.

2. Städtebau und Lebensqualität

Das Mobilitätsmanagement führt zu einer Aufwertung des Zentrums und der Siedlungsschwerpunkte und somit zur Erhöhung der Lebensqualität. Zudem kann dank eines besseren ÖV- und LV-Angebotes der Verkehr verlagert werden. Die Aussenräume können somit aufgewertet und belebt werden.

3. Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen in Siedlungsgebieten

Durch die Schaffung zusätzlicher Fläche für den Langsamverkehr (z.B. für Velostreifen) sowie durch die Abnahme der MIV-Verkehrsmenge kann die Trennwirkung vermindert werden.

Fazit: Die Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen ist hinreichend.

Punkte: 2

Vorleistung: –

Summe: 2

Wirksamkeitskriterium 3: Verkehrssicherheit erhöht

Vorleistungen

- Durch die Realisierung von Radstreifen und separater Wege für den Langsamverkehr kann die Sicherheit für die Velofahrer und Fussgänger erheblich erhöht werden.
- Dank der Verkehrsberuhigung (Flankierende Massnahmen A5) kann die Unfallhäufigkeit bei den Ortsdurchfahrten reduziert werden.

1. Verkehrssicherheit allgemein erhöht

Die Verkehrssicherheit wird beispielweise mit Velostreifen und -routen für den Langsamverkehr wesentlich erhöht. Mit einem besseren ÖV-Angebot wird der Anteil des MIV gegenüber dem Trend ab- und jener des ÖV zunehmen, womit die Verkehrssicherheit ebenfalls gesteigert werden kann.

Fazit: Die Erhöhung der Sicherheit ist bedeutend.

Punkte: 3

Vorleistung: 1

Summe: 4

Wirksamkeitskriterium 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Vorleistungen

- Dank der Verkehrsberuhigung und Verstärkung des Verkehrs im Rahmen der flankierenden Massnahmen A5 nimmt die Lärmbelastung auf den Innerortsstrassen ab.

1. Lärmbelastung Schiene und Strasse

Positiv wirkt sich der Umsteigeeffekt auf den öffentlichen Verkehr und auf den Langsamverkehr aus.

2. Luftbelastung

Mit der Verstärkung des Verkehrs sowie einem besseren Modalsplit wird die Luftbelastung gegenüber den Trend reduziert.

3. Klima / CO2-Emissionen

Die CO2-Emissionen werden gegenüber dem Trend dank der Konzentration in den Entwicklungsschwerpunkten sowie einem besseren Modalsplit verringert.

4. Flächenbeanspruchung

Die Zunahme der Flächenbeanspruchung wird in der Bilanz tendenziell verringert. Mit der Etablierung von Entwicklungsschwerpunkten wird das ausufernde Siedlungswachstum eingedemmt.

5. Zerschneidungseffekt von Landschaftsräumen

Es werden keine zusätzlichen Landschaftsräume zerschnitten.

Fazit: Die Verminderung der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs ist bedeutend.

Punkte: 3

Vorleistung: –

Summe: 3

Die Region zieht aus dem Agglomerationsprogramm Solothurn einen sehr hohen Nutzen und erzielt markante Verbesserungen in den Bereichen Verkehr und Siedlung.

Gesamtwirkung	
	Punkte (inkl. Vorleistung)
WK 1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	4
WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	2
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	4
WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	3
Summe	13

Auf eine Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen wird im Agglomerationsprogramm Solothurn auf Stufe Gesamtprogramm verzichtet. Dies macht nur im Quervergleich mit den anderen Programmen Sinn.

6.4 Priorisierung der Massnahmen(-pakete)

In der Folge werden die Massnahmen(-pakete) entsprechend ihrer Reife-grade, ihrer Kosten-Nutzenverhältnisse und dem Zeitpunkt ihrer Bau- und Finanzreife den Vorschlägen der Listen A, B oder C zugeteilt.

Vorschlag für eine A-Liste

Massnahmen(-pakete)	Reifegrad	Kosten/ Nutzen- verhältnis	Bau- und Finanz- reife	Kosten- schätzung (Mio. CHF)
M3.1 Optimierung der Bahnhofstandorte im Raum Solothurn West – Bellach	2	gut	2011–2014	20
M4.3 Umsetzung Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf Ortsdurchfahrten (Teil)	2	gut - sehr gut	2011–2014	8.25
M5.1 Erhöhung der Sicherheit auf Kantonsstrassen (Teil)	2	gut - sehr gut	2011–2014	2–2.5
M5.2 Alternativrouten auf Strassen mit geringem motorisiertem Verkehr (Teil)	2	gut - sehr gut	2011–2014	4-5
M5.3 Verbesserung der Zugänge zu den ÖV-Haltepunkten für den Fussverkehr	2	gut - sehr gut	2011–2014	2–2.2
M6.2 Förderung Park+Ride-, Bike+Ride- und Park+Pool-Anlagen	2	sehr gut	2011–2014	0.971
Gesamtkosten				37.2–38.9

Vorschlag für eine B-Liste

Massnahmen(-pakete)	Reifegrad	Kosten/ Nutzen- verhältnis	Bau- und Finanz- reife	Kostenschät- zung (Mio. CHF)
M2.1 Doppelspurabschnitte RBS Solothurn–Bern	2	gut	2015–2018	25
M4.3 Umsetzung Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf Ortsdurchfahrten (Teil)	2	gut - sehr gut	2015–2018	7.5
M5.1 Erhöhung der Sicherheit auf Kantonsstrassen (Teil)	2	gut - sehr gut	2015–2018	2.4
M5.2 Alternativrouten auf Strassen mit geringem motorisiertem Verkehr (Teil)	2	gut - sehr gut	2015–2018	4.6–4.8
Gesamtkosten				39.5–39.7

Vorschlag für eine C-Liste

Massnahmen(-pakete)	Reifegrad	Kosten/ Nutzen- verhältnis	Bau- und Finanz- reife	Kostenschät- zung (Mio. CHF)
M5.1 Erhöhung der Sicherheit auf Kantonsstrassen (Teil)	1	gut - sehr gut	nach 2014	0.1–0.2
Gesamtkosten				0.1–0.2

Tab. 7: Vorschläge für die A-, B- und C-Listen

Wie aus vorangehenden Tabellen ersichtlich ist, verursachen die Massnahmen(-pakete) der vorgeschlagenen A-Liste Kosten von rund 33 Mio. Franken. Aufgrund der der vorgeschlagenen B-Liste zugeteilten Massnahmen(-pakete) entstehen Kosten von ungefähr 40 Mio. Franken. Für die Massnahme der vorgeschlagenen C-Liste ‚M 5.1.04 Mittelfristig Prüfung alternativer Möglichkeiten‘ sind weitere Abklärungen notwendig.

7. Umsetzung

7.1 Trägerschaft

In den Workshops vom 2. November 2006 und vom 4. Juli 2007 hat der Ausschuss verstärkt mit Vertretern von Gemeinden, das Thema Regionale Zusammenarbeit/Trägerschaft vertieft diskutiert. Die Ergebnisse sind nachfolgend zusammengefasst:

Die Regionalplanungsgruppe Solothurn und Umgebung (RSU) ist federführend für die Erarbeitung und nachfolgende Betreuung des Agglomerationsprogramms Solothurn. Das Agglomerationsprogramm wird in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Gemeinden erstellt und umgesetzt. Region, Kanton und Gemeinden bilden die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms.

Die ausserordentliche Delegiertenversammlung der Repla RSU beschliesst das Agglomerationsprogramm unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus der Vernehmlassung und beantragt beim Regierungsrat die Genehmigung.

Der Regierungsrat genehmigt das Agglomerationsprogramm bzw. wichtige Ergänzungen/Änderungen. Wesentliche Inhalte fliessen in den kantonalen Richtplan ein. Nach einer öffentlichen Vernehmlassung wird der Richtplan/ die Richtplananpassung vom Regierungsrat genehmigt.

Der Kanton tritt gegenüber dem Bund formell als Vertreter der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms auf und schliesst mit dem Bund eine Leistungsvereinbarung ab. Er verpflichtet sich damit, die sach- und zeitgerechte Verwendung der Bundesmittel in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit den Gemeinden und der zuständigen Regionalplanungsgruppe zu gewährleisten.

Die Regionalplanungsgruppe koordiniert, kontrolliert und gewährleistet die Umsetzung des Agglomerationsprogramms und stellt dessen Anpassung an veränderte Rahmenbedingungen sicher. Dazu schliesst sie mit den Agglomerationsgemeinden einen Zusammenarbeitsvertrag ab. Die Region erarbeitet in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton im Rahmen des periodischen Controllings einen Bericht über die umgesetzten Massnahmen und deren Wirkung.

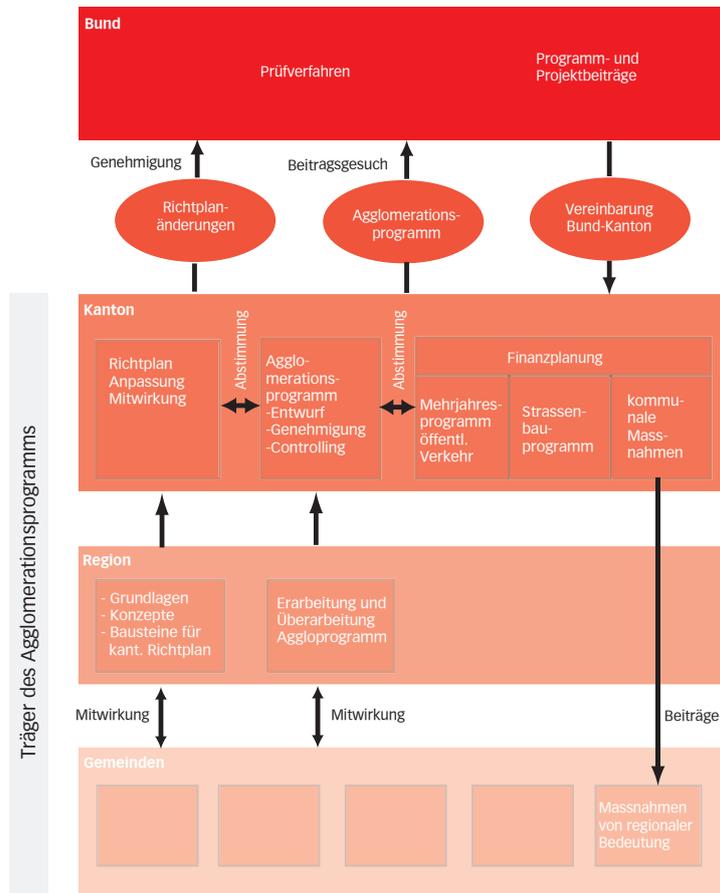


Abb. 13: Trägerschaft

Aufgrund der divergierenden Zeithorizonte zwischen langfristig angelegten Massnahmen des Agglomerationsprogramms und der kurz- bis mittelfristig ausgerichteten politischen Führung ist das Definieren von Zwischenzielen für den Umsetzungserfolg massgebend. Diese Zwischenziele sollen aus dem Umsetzungsprogramm (siehe Kapitel 5.2) abgeleitet und durch die Trägerschaft festgelegt werden.

Das Controlling wird mit einer definierten Organisation sichergestellt. Die Erarbeitung bzw. Überarbeitung des Agglomerationsprogrammes wurde durch einen Ausschuss, bestehend aus dem Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn, dem Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn, der Stadtplanung Solothurn, dem Präsidium der Regionalplanungsgruppe und einem selbständigen Berater unter dem Vorsitz des Gemeindepräsidenten von Zuchwil, koordiniert und inhaltlich vorbereitet. Diese Zusammensetzung hat sich bewährt und wird weiterhin periodisch (1x jährlich) die Controllingfunktion übernehmen. Mit einem Standbericht wird der Ausschuss die Arbeitsgruppe Agglomerationspolitik über die Umsetzung inklusive Budget- und Terminkontrolle und Qualitätssicherung informieren. Anschliessend geht der Standbericht mit Empfehlungen zu Anpassungen und Prioritäten fürs nächste Jahr in die Delegiertenversammlung der Repla RSU und an den Regierungsrat des Kantons Solothurn.

7.3 Weiteres Vorgehen

Das Agglomerationsprogramm Solothurn bietet eine langfristige Gesamtchau der Verkehrs- und Raumentwicklung der Region Solothurn. Für einige Grossprojekte sind noch vertiefende Abklärungen notwendig, aufgrund derer entschieden werden kann, wie die Ausbauten realisiert werden sollen. Für die ÖV-Massnahmen werden die Detailkonzepte erstellt und die Fahrpläne ausgearbeitet. Im Bereich Motorisierter Individualverkehr wird die Entlastung West mit den flankierenden Massnahmen in Solothurn und in der Region bis 2009 realisiert.

Was den Langsamverkehr betrifft, werden die Projekte kontinuierlich durch die Gemeinden und den Kanton realisiert. Auf dem Gebiet der kombinierten Mobilität wird bis 2009 eine bewachte Veloparkierungsanlage am Bahnhof Solothurn verwirklicht. In diesem Bereich werden zudem Ausführungsprojekte für den Ausbau und die Sanierung der Park+Ride und Bike+Ride-Anlagen erstellt.

Bei den raumplanerischen Massnahmen gilt es vor allem, die planerischen Voraussetzungen zu schaffen, die Areale zur Baureife zu entwickeln sowie Marketing-Massnahmen zu erarbeiten und einzuleiten.

Die Anpassung des kantonalen Richtplans sowie die positive Prüfung des Agglomerationsprogramms durch die Bundesbehörden bilden die Voraussetzungen für die Finanzierungsentscheide des Bundes im Agglomerationsverkehr.

Anhang

1. Grundlagenberichte und -daten

Kapitel 1

- Bundesamt für Raumentwicklung: Agglomerationsprogramme, Teil Verkehr und Siedlung: Prüfkriterien, Anwendungshandbuch; Juni 2004
- Bundesamt für Raumentwicklung: Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme; August 2007
- Bundesamt für Verkehr, Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB); 2007
- Kanton Solothurn: Kantonaler Richtplan 2000; Januar 2000
- Kanton Solothurn: Richtplanung Kanton Solothurn: Anpassungen und Fortschreibungen 2005; Januar 2006
- Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung/Amt für Verkehr und Tiefbau: Verkehrspolitisches Leitbild, Grundlagenbericht; Juli 2004
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau: Mehrjahresprogramm Angebot 2006–2007

Kapitel 2

- Bundesamt für Strassen: Der Langsamverkehr in den Agglomerationsprogramme, Arbeitshilfe; April 2007
- Kanton Solothurn, Amt für Finanzen: Statistische Mitteilung, Wohnbevölkerung 2005; Januar 2006
- Kanton Solothurn, Amt für Finanzen: Statistische Mitteilung, Betriebszählung 2005; Januar 2007
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau: Verkehrserhebung 1995; Mai 1997
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau: Verkehrserhebung 2000; Mai 2001
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau: Ergebnisse der Strassenverkehrserhebung 2005; Februar 2006
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau, Optimierung Busangebot Region Solothurn, Prüfung von Verbesserungen im öffentlichen Agglomerationsverkehr, Schlussbericht der Begleitgruppe; Januar 2007
- Polizei Kanton Solothurn, Verkehrsunfallstatistik 2006
- Bahn+Bus Beratung AG 3B: Bestandesaufnahme und Bedarfsabklärung Park+Ride und Bike+Ride, Agglomerationsprogramm Solothurn; Mai 2007
- Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung/Sigma-plan: Masterplan verkehrsintensive Anlagen Region Solothurn, Schlussbericht; Dezember 2006
- Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung: Anpassung des kantonalen Richtplans: Verkehrsintensive Einrichtungen; Januar 2004
- Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung, Bauzonen 2006 (Daten Gemeinden)

- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau/SigmaPlan: Volkszählung 2000, Pendlerstruktur; Dezember 2004
- Kanton Solothurn, Bau- und Justizdepartement: Solothurn, Entlastung West; August 2001
- Kanton Solothurn, Bau-Departement: Projekt Entlastung West Solothurn; Januar 1997
- Kanton Solothurn: Kantonaler Richtplan 2000; Januar 2000
- Kanton Solothurn: Richtplanung Kanton Solothurn: Anpassungen und Fortschreibungen 2005, Januar 2006
- Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung: Raumbesichtigung im Kanton Solothurn, Bereich Siedlung: Bauzonen der Gemeinden; Februar 2006
- Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung: Raumbesichtigung im Kanton Solothurn, Bevölkerung und Wohnen; Juni 2007

Kapitel 3

- Kanton Solothurn, Ingenieurbüro Roland Müller: Agglomerationsprogramm Solothurn, Verkehrsmodellberechnungen 2007; Juli 2007
- Kanton Solothurn, Ingenieurbüro Roland Müller: Verkehrsmodell Solothurn/Grenchen/Wasseramt, Aktualisierung 2006, Prognosen 2008 bis 2020; Dezember 2006
- Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung: Raumbesichtigung im Kanton Solothurn, Bereich Siedlung: Bauzonen der Gemeinden; Februar 2006
- Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung: Raumbesichtigung im Kanton Solothurn, Bevölkerung und Wohnen; Juni 2007

Kapitel 4

- Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung/Amt für Verkehr und Tiefbau: Verkehrspolitisches Leitbild, Grundlagenbericht; Juli 2004
- Kanton Solothurn: Kantonaler Richtplan 2000; Januar 2000

Kapitel 5

- Bundesamt für Raumentwicklung: Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme; August 2007
- Bundesamt für Strassen: Der Langsamverkehr in den Agglomerationsprogrammen, Arbeitshilfe; April 2007
- Bahn+Bus Beratung AG 3B: Bestandesaufnahme und Bedarfsabklärung Park+Ride und Bike+Ride, Agglomerationsprogramm Solothurn; Mai 2007
- Kanton Solothurn: Mobilitätsmanagement im Kanton Solothurn, Umsetzungsprogramm; Juni 2007
- Stadt Solothurn, HSA: Nachhaltige Quartierentwicklung Weststadt Solothurn; April 2007

Kapitel 6–7

- Bundesamt für Raumentwicklung: Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme; August 2007

2. Bauzonenreserven

Gemeinde	Einwohner 2006		Beschäftigte 2005		bebaute Fläche in ha		unbebaute Fläche in ha		Verhältnis unbebaut-bebaut		Reservezone * in ha
	Mischzone	Wohn- und Industri- und Gewerbezone	Mischzone	Wohn- und Industri- und Gewerbezone	Mischzone	Wohn- und Industri- und Gewerbezone	Mischzone	Wohn- und Industri- und Gewerbezone	Mischzone	Industri- und Gewerbezone	
Balm bei Günsberg	194	30	6.97	0.00	1.83	0.00	0.26				keine
Bellach	5146	1907	75.93	32.75	10.43	5.58	0.14	0.17			13.07
Biberist	7942	3076	141.72	59.75	17.38	6.67	0.12	0.11			22.84
Derendingen	5957	1807	102.48	14.65	12.76	4.79	0.12	0.33			11.82
Deltingen	2124	584	48.49	5.96	8.03	3.32	0.17	0.56			1.76
Feldbrunn-St. Niklaus	867	129	15.99	0.11	2.98		0.19	0.00			0.70
Gerlafingen	4838	1397	77.65	35.76	10.60	4.52	0.14	0.13			0.42
Halten	824	34	20.07		2.73		0.14				1.60
Hornwil	826	157	20.05	1.42	4.38	0.48	0.22	0.34			keine
Hubersdorf	678	61	20.36		2.10		0.10				1.95
Kriegstetten	1173	370	28.00	0.10	5.90		0.21	0.00			4.43
Langendorf	3520	1543	61.00	10.00	9.40	1.50	0.15	0.15			5.48
Lohn-Ammannsegg	2543	722	64.79	7.26	12.17		0.19	0.00			1.37
Lommiswil	1445	100	40.74	0.17	6.08	1.05	0.15	6.18			1.66
Luterbach	3174	1008	61.63	41.96	9.97	13.92	0.16	0.33			20.80
Oberdorf	1670	513	37.83	0.98	6.88		0.18	0.00			0.86
Obergerlafingen	1100	276	31.10	4.80	4.60	1.50	0.15	0.31			2.50
Oekingen	696	26	18.52		4.44		0.24				5.61
Recherswil	1683	295	43.63	4.42	6.37	4.37	0.15	0.99			4.49
Riedholz	1628	641	38.75	14.89	8.10	0.38	0.21	0.03			5.20
Rüttenen	1415	240	31.95	0.75	6.93		0.22	0.00			
Solothurn	15378	16069	224.30	20.66	26.42	1.68	0.12	0.08			32.60
Subingen	2861	1474	57.76	18.41	11.62	3.08	0.20	0.17			7.00
Zielebach	326	32	8.10	2.30	4.90	0.30	0.60	0.13			keine
Zuchwil	8877	4243	94.65	44.87	16.23	2.56	0.17	0.06			3.95
Total	76885	36734	1'372.46	321.97	213.23	55.70	0.16	0.17			150.11

Schätzung

* Reservezone: Hier kann erst gebaut werden, wenn die Reservezone in einem ordentlichen Nutzungsplanverfahren in eine Bauzone umgewandelt wird.*

3. Baulandbedarf für Wohnungsbau nach Gemeindetypen

Gemeinde-Typ ¹	Wohnungs- grösse (m ²)	Personen pro Wohnung	Ausnutzungsziffer (Verhältnis Wohnfläche zu Grundstückfläche)	Bedarf wegen Bevölkerungswachstum (kantonale Bevölkerungsprognose, mittleres Szenario)		Zusatzbedarf (ha) bei Belegungs- abnahme von 8%	Gesamtbedarf (ha) Jahr 2020 Szenario 'Angestrebte Entwicklung'	Bauland (ha) IST ²
				Verhältnis Wohnfläche zu Grundstückfläche	Bevölkerungs- zuwachs 2005–20 (Einwohner)			
1+2	105	1.9	0.55	2221	23.38	58.74	82	103
3	120	2.1	0.4	398	5.69	13.11	19	41
4	130	2.2	0.4	650	9.60	11.71	21	41
5	140	2.3	0.3	71	1.44	3.19	5	12
Total				3331	40.11	86.75	127	197

¹ Gemeindetypen nach kant. Richtplan 2000:

- 1 Zentrungsgemeinden (Solothurn)
- 2 Entwicklungsgemeinden in Zentrumsnähe
- 3 Weitere Entwicklungsgemeinden
- 4 Wohnungsgemeinden
- 5 Ländliche Gemeinden

² Anmerkung: Die vorhandenen Baulandreserven im IST-Zustand beinhalten alle bereits eingezonten Flächen. Reservierflächen wurden nicht mitgezählt.

4. Abkürzungen

ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASm	Aare Seeland mobil
ASP	Abendspitze
BLS	Bern–Lötschberg–Simplon-Bahn
BSU	Busbetrieb Solothurn und Umgebung
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr (Jahresdurchschnitt pro Tag)
fM	flankierende Massnahmen
Fz	Fahrzeuge
GA	Güterintensive Anlagen
LV	Langsamverkehr
LW	Lastwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NFA	Neugestaltung Finanzausgleich
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PA	Publikumsintensive Anlagen
PW	Personenwagen
RBS	Regionalverkehr Bern–Solothurn
REPLA RSU	Regionalplanungsgruppe Solothurn und Umgebung
UVEK	Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation

5. Gemeinden Agglomeration und Repla RSU

Gemeinden im Agglomerationsperimeter (nach Definition BFS):

Balm b. Günsberg	Lommiswil
Bellach	Luterbach
Biberist	Oberdorf
Deitingen	Obergerlafingen
Derendingen	Oeking
Feldbrunnen-St.Niklaus	Recherswil
Gerlafingen	Riedholz
Halten	Rüttenen
Horriwil	Subingen
Hubersdorf	Solothurn
Kriegstetten	Zielebach
Langendorf	Zuchwil
Lohn-Ammannsegg	

Gemeinden Repla RSU:

Aeschi	Kammersrohr
Aetigkofen	Küttigkofen
Aetingen	Kyburg-Buchegg
Balm b. Messen	Lüsslingen
Bibern	Lüterkofen-Ichertswil
Biezwil	Lüterswil-Gächliwil
Bolken	Messen
Brüggl	Mühledorf
Brunnenthal	Nennigkofen
Etziken	Niederwil
Flumenthal	Oberramsern
Günsberg	Schnottwil
Gosliwil	Selzach
Heinrichswil-Winistorf	Steinhof
Hersiwil	Tscheppach
Hessigkofen	Unterramsern
Hüniken	

6. Karten

- Nr.1: Gemeindekategorien der Agglomeration Solothurn
- Nr.2: Basisnetz Strasse
- Nr.3: Basisnetz Eisenbahn und Bus
- Nr.4: Basisnetz Radverkehr
- Nr.5: Verkehrsbelastung auf dem Basisnetz Strasse 2005
- Nr.6: Verträglichkeitskonflikte auf dem Verkehrsnetz (Basisnetz Strasse)
- Nr.7: Unfälle mit Personenschäden 2006
- Nr.8: Passagieraufkommen Eisenbahn und Bus
- Nr.9: Passagieraufkommen Eisenbahn und Bus im Zentrum
- Nr.10: Schwachstellen Langsamverkehrsnetz 2007
- Nr.11: Park + Ride und Bike + Ride 2007
- Nr.12: Bauzonenreserven 2006
- Nr.13: Verkehrsintensive Anlagen
- Nr.14: Schwachstellen 2020 MIV und ÖV
- Nr.15: Konflikt zwischen Wohnnutzung (heutiger Stand) und dem DTV 2020 (optimal)
- Nr.16: Angestrebte Entwicklung: Handlungsschwerpunkte
- Nr.17: Massnahmen ÖV
- Nr.18: Massnahmen MIV
- Nr.19: Massnahmen Langsamverkehr
- Nr.20: Massnahmen Kombinierte Mobilität
- Nr.21: Massnahmen Raumplanung