



Was bezweckt das Agglomerationsprogramm Solothurn?

Ziel des Agglomerationsprogramms ist das Umsetzen einer nachhaltigen Verkehrs- und Raumordnungspolitik. Den Behörden von Kanton, Region und den 25 betroffenen Gemeinden im Agglomerationsperimeter sollen Entscheidungsgrundlagen und ein Massnahmenpaket für eine aus Sicht von Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt verträgliche und koordinierte Entwicklung zur Verfügung gestellt werden. Die Attraktivität der Agglomeration Solothurn soll auch in Zukunft gewahrt und gestärkt werden, ohne dass die Verkehrs- und Umweltprobleme überhand nehmen. Dazu ist es notwendig, die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung – und damit auch die kostenintensiven Verkehrsinfrastrukturen – besser aufeinander abzustimmen. Der Bund gewährt den Trägern des Agglomerationsverkehrs finanzielle Unterstützung.

Wie soll sich die Agglomeration Solothurn entwickeln?

Es werden zwei Entwicklungsszenarien bis zum Jahr 2020 betrachtet. Das Szenario Trend geht davon aus, dass die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung weiter verläuft wie bisher. Die Siedlungsentwicklung findet vor allem in ländlichen Gebieten statt. Die Folgen sind starke Verkehrszunahmen und Überlastungen von wichtigen Strassenverbindungen.

Im Szenario Angestrebte Entwicklung wird damit gerechnet, dass die Entwicklung in die Fläche gebremst werden kann. Arbeiten und Wohnen im Zentrum und in zentrumsnahen Gebieten werden dabei gefördert. Die Verkehrszunahme findet vor allem beim öffentlichen Verkehr und beim Langsamverkehr statt.

In der Agglomeration soll im Sinne der Ziele und der Strategie das verträglichere Szenario Angestrebte Entwicklung erreicht werden.

Welche Handlungsschwerpunkte werden für die Agglomeration Solothurn empfohlen?

Damit die Weiterentwicklung im Sinne des Szenario Angestrebte Entwicklung geschehen kann, werden Handlungsschwerpunkte in den Bereichen Mobilität, Nutzung und Städtebau und ruhender Verkehr festgelegt. Die Agglomeration soll für Wohnen und Arbeiten attraktiv bleiben. Zu den Schwerpunkten gehören die Förderung und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs, des Langsamverkehrs und der kombinierten Mobilität, das verträgliche Gestalten des Verkehrs und die Festlegung von bevorzugten Entwicklungsgebieten für Wohnen und Arbeiten. Diese sollen mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar sein.

Ausgangslage

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 beim Bahn- und Busverkehr. Eine bedürfnisgerechte, d.h. zuverlässige, rasche Erschliessung und 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 Infrastrukturgesetz 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. 3.44 Milliarden für Agglomerationsprogramme. Der Bund stellt folgende Grundanforderungen an das Agglomerationsprogramm:

- Partizipation gewährleistet
- Trägerschaft untersucht und bestimmt
- Analyse Ist-Zustand und zukünftiger Zustand unter Einbezug von Siedlungsentwicklung, MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr
- Alle Massnahmenbereiche untersucht
- Auswirkungen und Kosten transparent aufgezeigt
- Umsetzung und Controlling sind gesichert

Der Kanton Solothurn, die Stadt Solothurn und die 24 umliegenden Agglomerationsgemeinden haben ein Agglomerationsprogramm für die Region Solothurn erarbeitet. Auf der Grundlage diverser Vorarbeiten und umfassender Analysen wurde eine Strategie für die Gesamtentwicklung der Agglomeration ausgearbeitet.

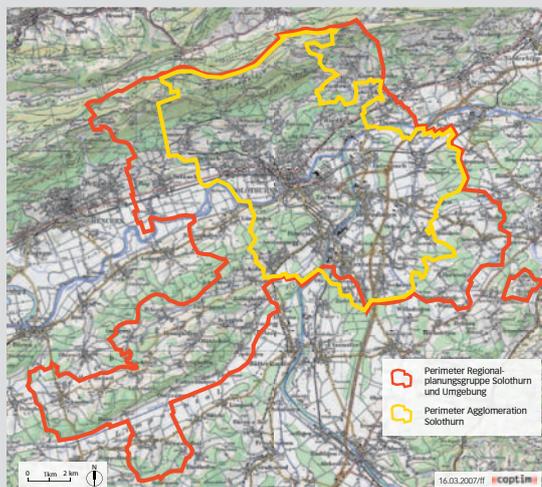


Abbildung: Perimeter der Agglomeration Solothurn und der Repla RSU

Funktion, Ziele und Strategien

Das Agglomerationsprogramm hat zwei Funktionen:

Als Koordinationsinstrument stimmt das Agglomerationsprogramm alle Massnahmen von Bund, Kanton und Gemeinden, welche die räumliche Entwicklung der Agglomeration Solothurn beeinflussen, aufeinander und im Hinblick auf die erwünschte Entwicklung ab. Es ist anzustreben, dass die Kernpunkte des Agglomerationsprogramms in verbindliche Pläne und Programme des Kantons übergeführt werden können (kantonaler Richtplan, Strassenbauprogramm, Investitionsplanung öffentlicher Verkehr).

Als Finanzierungsinstrument listet das Agglomerationsprogramm die Kosten der geplanten Massnahmen auf und macht Aussagen über deren Nutzen, die Finanzierung sowie hinsichtlich der erforderlichen Kreditbeschlüsse und des mutmasslichen Realisierungszeitraums.

Ziel des Agglomerationsprogramms ist das Umsetzen einer nachhaltigen Verkehrs- und Raumordnungspolitik.

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

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

Nachhaltige Raumordnung

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

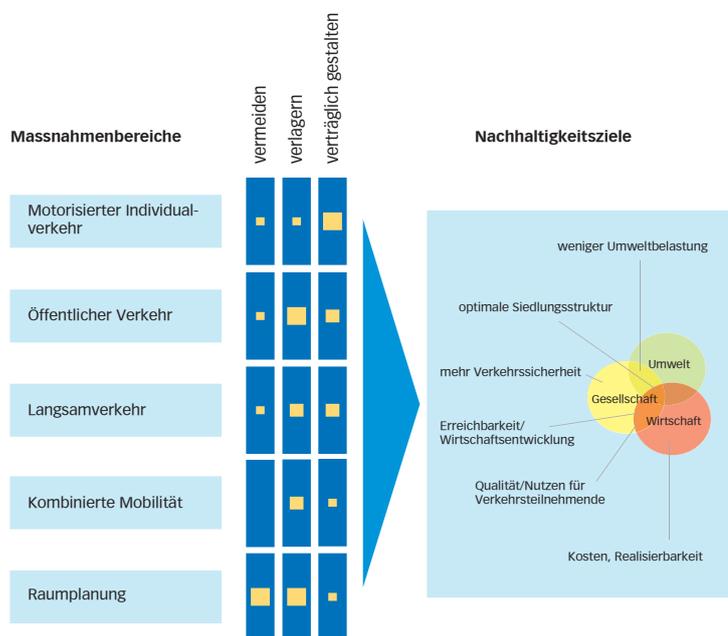
- der Boden haushälterisch genutzt wird durch Konzentration insbesondere der Arbeits- und Versorgungsnutzungen
- frei werdende Siedlungsflächen umgenutzt statt weiterhin neue erschlossen werden und damit zur Zersiedelung beitragen
- eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr stattfindet, insbesondere die Konzentration der Nutzungen an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs
- verkehr-intensive 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 + zentrumsnahen Gemeinden zur Begrenzung der Verkehrsmobilität (Pendler- u. 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.

Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms wurde auf der Grundlage der Ziele folgende Strategie entwickelt:



Verkehr vermeiden:

- Konzentration der Siedlung an verkehrsgünstigen Standorten
- Wachstum des motorisierten Individualverkehrs (MIV) durch nachfragelockende Massnahmen bremsen
- Zersiedelung und damit lange Wege vermeiden

Verkehr verlagern:

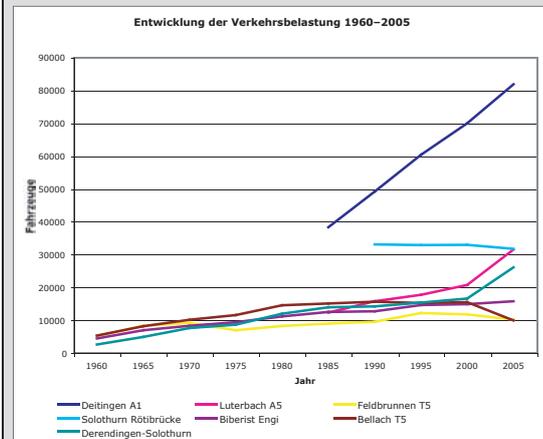
- Siedlungsentwicklung auf Achsen mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr konzentrieren und Gebiete mit hohem Potenzial an den öffentlichen Verkehr (öV) anbinden
- das Umsteigen durch Attraktivieren des Fuss- und Veloverkehrs, der kombinierten Mobilität und des öV fördern

Verkehr verträglich gestalten:

- Durchgangsverkehr von Wohngebieten fernhalten, Eingriffe in das Siedlungsgebiet gegebenenfalls reparieren
- den motorisierten Individualverkehr möglichst auf Hauptverkehrsstrassen kanalisieren
- den Verkehr 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

Motorisierter Individualverkehr heute

Der motorisierte Individualverkehr hat in den vergangenen Jahrzehnten in der Agglomeration Solothurn stetig zugenommen, wie die untenstehende Abbildung illustriert. In den Spitzenstunden treten Staus auf einzelnen Strecken in der Stadt Solothurn und auf den umliegenden Hauptachsen auf, die auf eine Leistungsgrenze hindeuten. Dabei kann es vorkommen, dass sich die Staus bis an die Autobahnanschlüsse zurückbilden und den Verkehrsfluss erheblich beeinträchtigen.



Seit der Eröffnung der A5 im April 2002 ist eine gewisse Entlastung auf den Hauptachsen spürbar. Es zeigt sich jedoch heute bereits wieder eine Tendenz zur erneuten Auffüllung der Verkehrsmenge. Die innerstädtischen Verkehrsbelastungen werden sich erst mit der Eröffnung der Entlastung West, Solothurn (Westtangente), wahrnehmbar bis ganz reduzieren. Als wichtige flankierende Massnahme wird die Wengibrücke für den motorisierten Individualverkehr gesperrt.

Die beachtliche bauliche Entwicklung im weiteren Agglomerationsgürtel verursachte in den letzten Jahren ein überdurchschnittliches Wachstum des Verkehrs auf den Zubringerachsen ins Stadtgebiet Solothurns. Hier sind die Leistungsgrenzen vielerorts erreicht.

Schwachstellen im Verkehrsnetz sind insbesondere:

- Bahnhofplatz, Baseltor, Bürenstrasse/Dornacherstrasse, Werkhofstrasse/ Untere Steingrubenstrasse, Wengibrücke/ Postplatz, Bielstrasse/ Weissensteinstrasse; alle auf Gemeindegebiet Solothurn. Diese Strassenabschnitte werden im Rahmen der flankierenden Massnahmen zur Entlastung West H5 umgestaltet.
- Solothurnstrasse/Aesplikreuzung; Biberist
- BLS-Übergang Weissensteinstrasse; Langendorf
- Baselstrasse Hinterriedholz; Riedholz
- Ortsdurchfahrt Gerlafingen und Kreuzplatz Kriegstetten mit Autobahnanschluss

Auf diversen Strecken bestehen **Verträglichkeitskonflikte**, 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 (Luft, Lärm)

Öffentlicher Verkehr heute

Die Hauptpfeiler des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Solothurn sind ein dichtes Angebot an Buslinien (BSU, Postauto) und die Bahn (ASm, RBS, BLS, SBB).

Innerhalb des Agglomerationsperimeters werden alle Gemeinden mit dem öffentlichen Verkehr bedient. Die Erschliessungsqualität nimmt mit der Entfernung zur Stadt Solothurn und der abnehmenden Siedlungsdichte ab. Die teilweise peripher der Dörfer entstandenen Bahnlinien und Haltestellen können die Siedlungsgebiete der Agglomerationsgemeinden heute z.T. nur ungenügend bedienen.

Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr innerhalb des Agglomerationsperimeters wird heute grösstenteils durch das verdichtete Busnetz der BSU abgedeckt. Die Buslinien sind auf die Siedlungskerne und das Passagieraufkommen ausgerichtet. Die Postautolinie auf den Balmberg, die Weissensteinbahn und die Aareschiffahrt übernehmen wichtige Funktionen im Bereich der Naherholung.



Das bisherige und für die Zukunft erwartete Verkehrswachstum sind eine Folge verschiedener Faktoren wie erhöhter Freizeitmobilität, veränderter Gewohnheiten in der Arbeitswelt, der wirtschaftlichen Entwicklung, der verbesserten Verkehrsangebote bei nach wie vor relativ günstigen Preisen sowie eine disperse Siedlungsentwicklung.

Dabei bereiten u.a. der überproportional wachsende Tangentialverkehr (Start und Ziel einer Fahrt jeweils ausserhalb des Zentrums) Sorgen, welcher durch den ÖV nur schlecht abgedeckt wird, und ebenso das ungehinderte Wachstum des Verkehrsaufkommens auf den Autobahnen.

Dies geht einher mit der Tendenz, Arbeitsplätze in die Agglomerationsgemeinden zu verlegen oder neu zu schaffen, sowie mit dem Wachstum der Wohnbevölkerung auch ausserhalb der Kernagglomeration bzw. des Gebietes, welches mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossen ist.

Insbesondere in der Stadt Solothurn und der näheren Umgebung ist die Auslastung auf Bahn- und Buslinien gut. Während auf der Strecke zwischen Bahnhof und Amtshausplatz rund 5800 Passagiere/Tag verkehren, sind es auf den Verbindungen in Agglomerationsgemeinden wie Kriegstetten, Subingen oder Langendorf immer noch über 1000 Passagiere pro Tag. Am Rand der Agglomeration hingegen ist die Auslastung ungenügend, sie sinkt auf gewissen Strecken unter 100 Fahrgäste pro Tag.

Zentrale Probleme im Busangebot in der Region Solothurn sind:

- Unterschiedliche Liniennetze und -führungen in Abhängigkeit von der Tageszeit und den Wochentagen
- z. T. ungenügende Fahrplanstabilität und Anschlussgewährleistung
- Inhomogene und unlogische Bedienungszeiten
- Angebotsqualität/-niveau in Abhängigkeit von den Wochentagen und Tageszeiten.

Handlungsschwerpunkte

Auf Grundlage der Ziele und Strategie der Agglomeration Solothurn und der Erkenntnisse aus dem Verkehrsmodell werden folgende **10 Handlungsschwerpunkte** definiert:

1. Ausbau Verkehrsmanagement

Nachhaltiges Weiterentwickeln des Strassenverkehrssystems; Weiterentwickeln der Dosierungsansätze; Ergänzen mit Parkleitsystemen.

2. Busbevorzugung

Realisierung von Verkehrsdosierungsanlagen an den radialen Einfallsachsen, Realisieren der Zuflusssteuerung (Pfortneranlagen) mit Busbevorzugung.

3. ÖV-Konzept (Ausbau, Optimierung)

Ausbauen des öffentlichen Verkehrs; Optimieren der ÖV-Knoten; Sicherstellen zusammenhängender Transportketten; Prüfen von Netzverbesserungen.

4. Attraktivierung des Langsamverkehrs in Kerngebieten und auf Entwicklungachsen

Schaffen durchgehender, sicherer und attraktiver Fuss- und Radwegverbindungen für Schüler, Pendler und für den Einkaufs- und Freizeitverkehr.

5. Städtebauliche Aufwertung der Zentren und der urbanen Entwicklungsachsen

Aufwerten von wichtigen Bahnhofs- und Umstrukturierungsgebieten. Umsetzen von Aufwertungsmassnahmen aufgrund einer Gestaltungsstrategie (z.B. Verkehrsberuhigungsmassnahmen mit laufenden Projekten koordinieren).

6. Förderung attraktiver Wohnstandorte mit guter 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).

7. Attraktivierung des Wohnumfeldes

Steigern der Attraktivität für den Langsamverkehr in den Wohngebieten, gezieltes Verbessern der Wohnumfeldqualität (Temporeduktion und Versteigerung des Verkehrsflusses und Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren mit Tempo 30-Zonen).

8. Standortoptimierung „verkehrsintensive Anlagen“

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.

9. Beeinflussung der 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.

10. Förderung von Anlagen des kombinierten Verkehrs

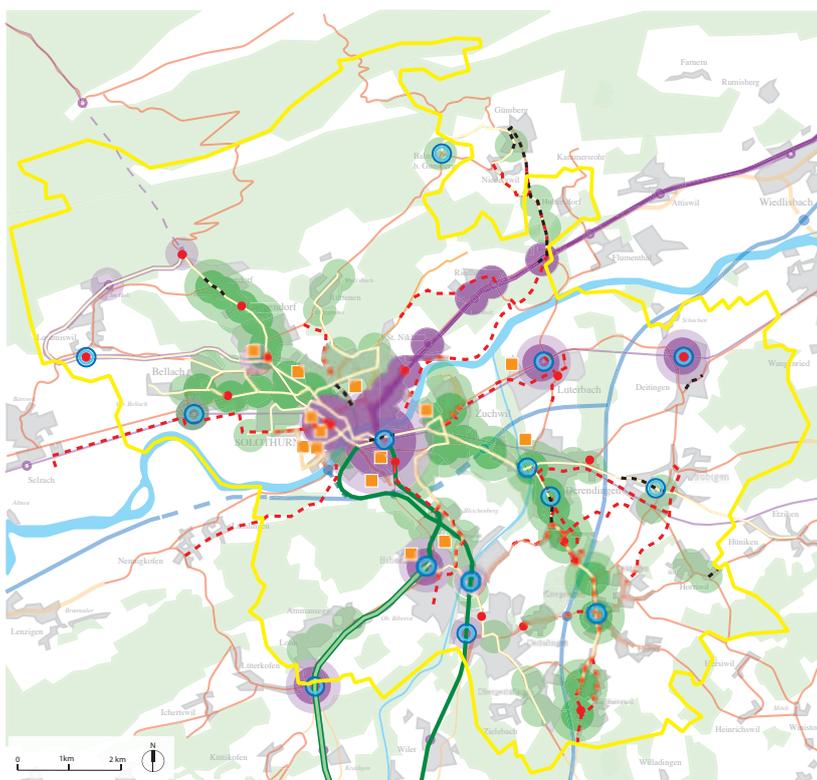
Förderung von Anlagen des kombinierten Verkehrs an den Schnittstellen des Individualverkehrs zum öffentlichen Verkehr (Park+ Ride, Bike+Ride und Park+Pool-Anlagen).

Jeder dieser Handlungsschwerpunkte soll mithelfen, gemäss der Strategie den Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und verträglich zu gestalten.

–Die bereits heute mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Gebiete sollen verstärkt weiterentwickelt werden. Mit der Förderung von neuen, geeigneten Entwicklungsgebieten für Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit soll eine agglomerationsverträgliche Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gefördert werden.

–Mit der Umsetzung von verkehrsseitig geeigneten Betriebs- und Gestaltungskonzepten sollen die stark belasteten Ortsdurchfahrten beruhigt und der Verkehr verflüssigt werden; der öffentliche Verkehr soll Vorfahrt erhalten.

Die 10 Handlungsschwerpunkte werden folgendermassen räumlich lokalisiert (siehe untenstehende Karte):



Langsamverkehr und kombinierte Mobilität heute

Das Naherholungs- und Freizeitnetz (Wanderwege, Radwanderwege) ist für die Lebensqualität der Bevölkerung und die Standortattraktivität der Region von grosser Bedeutung. Mit den jährlichen Strassenbauprogrammen, sind Netzergänzungen und –verbesserungen festzulegen und zu realisieren.

Aufgrund der kleinräumigen Situation in der Agglomeration Solothurn ist ein möglichst grosser Anteil Langsamverkehr (LV) am Gesamtverkehr anzustreben.

In der Agglomeration kann der LV in zwei Typen unterschieden werden:

- Alltagsnetz:

Der Anteil des LV an den Fahrten von Pendlern ist befriedigend, angestrebt wird aber eine Steigerung. Dazu braucht es entlang der Hauptachsen und zur sicheren und direkten Erschliessung der Zielpunkte wie Arbeitsplätze und Schulen ein attraktives Netz mit Velostreifen entlang der Hauptachsen, inkl. den notwendigen Abstellplätzen.

- Freizeitnetz:

Das Freizeitnetz mit (Rad-)Wanderwegen ist bereits heute gut ausgebaut.



Der Zweiradverkehr hat in allen Agglomerationsgemeinden zwischen 1995 und 2005 abgenommen. Beim Berufs- und Schülerpendlerverkehr innerhalb der Gemeinden hat der LV die grössten Verkehrsanteile. Insbesondere für die Schulen ist der Veloverkehr zentral.

Die Schwachstellen im Bereich Langsamverkehr zeigen sich durch:

- Ungenügende Sicherheit auf Kantonsstrassen
- Fehlende Netzelemente (Velostreifen, -wege)
- Ungenügender Zugang zu Fuss zu ÖV-Haltestellen.

Die Voraussetzungen, den LV-Anteil erhöhen zu können, sind gut, da das Zentrum Solothurn von allen Agglomerationsgemeinden aus innerhalb von 20 - 30 Minuten erreichbar ist. Insbesondere zwischen der Stadt Solothurn und den angrenzenden Gemeinden Bellach, Langendorf, Biberist, Zuchwil, Luterbach, Derendingen und Gerlafingen ist das Verlagerungspotenzial gross. Bis heute gibt es keine Koordination der Massnahmen im Bereich Langsamverkehr unter den Gemeinden.

Das Potenzial zur Verlagerung von MIV-Fahrten zu Gunsten des LV ist besonders im städtischen Gebiet gross, nimmt jedoch mit zunehmender Entfernung zur Stadt Solothurn ab. Ein erhebliches Potenzial liegt auch bei kombinierten Fahrten Velo/öV (Bike & Ride).

In der Agglomeration Solothurn stehen im Jahr 2007 rund 500 P+R- und mehr als 1000 B+R-Plätze an ÖV-Haltestellen zur Verfügung. Am Hauptbahnhof Solothurn hat am 11. Juni 2007 eine provisorische, bewachte Velostation ihren Betrieb aufgenommen.

Raumordnung heute

Die Agglomerationsgemeinden weisen im Jahre 2006 bei einer Bevölkerung 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.

Freie Flächen liegen über die ganze Agglomeration verteilt. Über die grössten Baulandreserven in der Wohn- und Mischzone verfügen Solothurn (26.4 ha), Biberist (17.4 ha) und Zuchwil (16.23 ha). Die grössten Industrie- und Gewerbelandreserven liegen in Luterbach (13.92 ha) und Biberist (6.7 ha).



Erwartungsgemäss bestehen im Zentrum vor allem Umstrukturierungsgebiete (z.B. ehemalige Industrieareale). Die unbebauten Flächen verteilen sich auf die ganze Agglomeration. Bezogen auf die Anzahl Einwohner verfügen die ländlichen Gemeinden über überproportional grosse Bauzonen.



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 genügend unüberbaute Bauzone vorhanden.

Die grössten Reservezonen weisen die Gemeinden Solothurn (32.60 ha), Biberist (22.84 ha) sowie Luterbach (20.80 ha) aus.

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 Reserven 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 Lage aufweisen.

Massnahmen(-pakete) und Kosten

Auf der Grundlage der 10 Handlungsschwerpunkte werden Massnahmen (-pakete) vorgeschlagen. Keine der im Bericht aufgeführten Massnahmen (-pakete) dient ausschliesslich einem Verkehrsträger. Ziel ist immer das Zusammenspiel und somit die gegenseitige Ergänzung.

Die vorgeschlagenen Massnahmen(pakete) sind eine erste Auslegeordnung. Bei den grösseren Infrastrukturmassnahmen von Schiene und Strasse ist in einem nächsten Schritt die Zweckmässigkeit nachzuweisen.

Bedeutendste Massnahmen des Agglomerationsprogramms sind:

Öffentlicher Verkehr:

- Taktverdichtungen und Ausdehnung des Angebots im Orts- und Regionalverkehr (Bahn und Bus)
- Bau von Doppelspurabschnitten der RBS-Linie Solothurn–Bern
- Angebotsausbau auf der Linie Solothurn–Burgdorf (BLS)
- Verschiebung/Neubau der Bahnhöfe Bellach und Solothurn Brühl Ost
- Verlängerung der asm-Linie Solothurn–Niederbipp bis Oensingen



Motorisierter Individualverkehr:

- Umsetzung Betriebs- und Gestaltungskonzept auf Ortsdurchfahrten
- Abstimmung Verkehr und Siedlung im Wasseramt



Langsamverkehr:

- Erhöhung der Sicherheit auf Kantonsstrassen (Strecken und Knoten)
- Alternativrouten auf Strassen mit geringem motorisiertem Verkehr
- Verbesserung der Zugänge zu den ÖV-Haltestellen für den Fussverkehr

Kombinierte Mobilität:

- Realisierung einer bewachten Velostation am Bahnhof Solothurn
- Förderung von Park+Ride-, Bike+Ride- und Park+Pool-Anlagen



Nachfrageorientierte Massnahmen:

- Mobilitätsmanagement
- Parkraumbewirtschaftung

Raumplanung:

- Förderung des Wohnungsbaus an attraktiven Lagen mit guter ÖV-Erschliessung, Stärken der Zentren
- Entwicklungsschwerpunkte für Arbeitszonen schaffen
- Konzentration der verkehrintensiven Nutzungen auf geeignete Gebiete
- Entwickeln der Umstrukturierungsgebiete

Die im Rahmen der Entlastung West mit flankierenden Massnahmen in Solothurn und den flankierenden Massnahmen zur A5 in der Region anfallenden Kosten sind finanziert. Damit ist ein gewichtiger Teil (rund 150 Mio. Fr.) der Investitionen im Verkehrsbereich gesichert. Die Massnahmen werden kurzfristig (2009) umgesetzt.

Zusammengefasst nach den einzelnen Massnahmenbereichen belaufen sich die Investitionskosten auf ca. 99 Mio. Fr. und die Betriebs- und Unterhaltskosten auf ungefähr 8 Mio. Franken pro Jahr. Die Finanzierung der Velostation ist zu 50% gesichert. Zudem muss die Massnahme ‚Verlängerung Linie asm Solothurn–Niederbipp bis Oensingen‘ anderweitig finanziert werden, da sie sich ausserhalb des Agglomerationsperimeters befindet.

Daraus ergibt sich ein Betrag von rund 79 Mio. Franken, bei dem davon ausgegangen wird, dass 30–50% der Finanzierung über den Infrastrukturfonds des Bundes und der Rest über den Kanton und die Gemeinden läuft.

Ein optimales Massnahmenpaket soll auch kostengünstig und finanzierbar sein:

- Beim öffentlichen Verkehr sind Prioritäten zu setzen: Das Angebot ist auf die Nachfrage auszurichten und dauernd zu optimieren;
- Strassenbauten sind auf ihren Nutzen und die Auswirkungen zu überprüfen.

Verkehr und Siedlung 2020

Zwei Szenarien wurden im Detail abgeklärt:

- Szenario Trend: die Siedlungsentwicklung erfolgt vor allem im ländlichen Raum
- Szenario Angestrebte Entwicklung: die Siedlungsentwicklung erfolgt vor allem in den Zentrums Gemeinden und die Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm werden umgesetzt.

Verkehr

Sowohl für das Trendszenario als auch für das Szenario Angestrebte Entwicklung wird für den Zeitraum 2005–2020 mit einer allgemeinen Mobilitätszunahme gerechnet. Die Veränderungen der Verkehrsanteile durch raumordnungs- und verkehrspolitische Massnahmen sind entscheidend.

Im Verkehrsmodell der Agglomeration Solothurn werden die Auswirkungen der beiden Szenarien auf die Strassenbelastungen verglichen. Das Szenario Angestrebte Entwicklung führt im Vergleich zum Trendszenario fast durchgehend zu kleineren Belastungen. In der Stadt Solothurn werden mit Ausnahme der geringen Zunahme auf der Baselstrasse alle Strassen entlastet. Zudem ist die Zunahme der Fahrleistungen beim Zustand Angestrebte Entwicklung praktisch überall kleiner.

Die Siedlungskonflikte sind beim Szenario Angestrebte Entwicklung im Allgemeinen auch etwas geringer als beim Szenario Trend. Die Reduktion dieser Konflikte ist vor allem im Gebiet an der südlichen Westtangente spürbar.

Weniger Stautunden, Unfälle und Verträglichkeitskonflikte sowie eine besser ausgelastete Infrastruktur und eine verbesserte Erreichbarkeit gegenüber dem Szenario Trend wären die positiven Folgen des Szenarios Angestrebte Entwicklung für die gesamte Agglomeration.

Fazit:

Ziel ist eine Entwicklung gemäss Szenario Angestrebte Entwicklung. Eine Entwicklung gemäss dem Trendszenario soll verhindert werden. Dazu sollen die Angebote des öv und des Langsamverkehrs ausgebaut werden. Im öv sollen zudem verkürzte Reisezeiten die Nachfrage steigern. Die Förderung des Mobilitätsmanagements und der kombinierten Mobilität ist anzustreben.



Siedlung

Schwachstellen:

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.

Trägerschaft, Abläufe, Instrumente, Finanzierung

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. Sie schliesst 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.

Der Bund prüft das Agglomerationsprogramm auf seine Übereinstimmung mit seinen eigenen Vorgaben sowie hinsichtlich der Wirksamkeit.

Folgende Kriterien sind dabei massgebend:

- Qualität der Verkehrssysteme verbessert (Reisezeiten, ÖV-Qualität, Staus, Erreichbarkeit, Modalsplit, Langsamverkehr)
- Siedlungsentwicklung nach innen gefördert (Konzentration von Aktivitäten an Siedlungsschwerpunkten, Städtebau und Lebensqualität, Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen in Siedlungsgebieten)
- Verkehrssicherheit erhöht (Unfälle, Todesfälle, Sachschäden)
- Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert (Luft, Lärm, Klima, Boden)
- Investitions- und Betriebskosten beurteilt

Das Controlling wird mit einer definierten Organisation sichergestellt. Mit einem Standbericht wird die Controllinggruppe (bestehend aus dem Ausschuss der Arbeitsgruppe Agglomerationsprogramm) jährlich 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.

Wirkungsanalyse

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 zielorientierten Effekte realisiert werden können.

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.

Der Nachweis der Wirksamkeit der Massnahmen(-pakete) gemäss der vom Bund vorgegebenen Wirksamkeitskriterien kann erbracht werden. Die Wirksamkeit des Agglomerationsprogramms Solothurn kann folgendermassen zusammengefasst werden: Alle Massnahmen zeigen grundsätzlich positive Wirkungen. Bei den Massnahmen Verkehr schneiden die Massnahmen im Bereich Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr und Mobilitätsmanagement sehr gut ab. Die raumplanerischen Massnahmen weisen v.a. im Bereich ‚Siedlungsentwicklung nach Innen‘ sehr positive Akzente auf.

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 Beurteilung der Gesamtwirkung zeigt, dass die Region aus dem Agglomerationsprogramm Solothurn einen sehr hohen Nutzen zieht und markante Verbesserungen in den Bereichen Verkehr und Siedlung erzielt.

Impressum

Informationen und Auskünfte:

Regionalplanungsgruppe Solothurn und Umgebung

Hauptstrasse 4, 3254 Balm b. Messen

J. Friedli, Präsident Repla RSU: Tel. 032 661 50 71

www.repla-rsu.ch / info@repla-rsu.ch

G. Ambühl, Vorsitzender Arbeitsgruppe Agglomerationsprogramm: Tel. 032 686 52 62

gilbert.ambuehl@zuchwil.ch

Amt für Raumplanung Kanton Solothurn

Werkhofstrasse 59, 4509 Solothurn

B. Staub: Tel. 032 627 25 61

www.arp.so.ch

ecoptima ag, Bern

M. Rupp, F. Foletti, C. Karsky

SigmaPlan, Bern

K. Dörnenburg

3B AG, Bern

R. Haldemann

Ingenieurbüro Roland Müller, Künsnacht

R. Müller

Weitere Exemplare der Kurzfassung und des Gesamtberichts sowie eine CD mit den Dokumenten im pdf-Format können bei der Regionalplanungsgruppe Solothurn und Umgebung bestellt werden. Für den Gesamtbericht wird eine Schutzgebühr von Fr. 30.- erhoben. Die Kurzfassung sowie die CD sind gratis erhältlich.

Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BA071452)

Stand 30. November 2007