

repla espaceSOLOTHURN/Kanton Solothurn

Agglomerationsprogramm 2. Generation/2012



Amthausplatz
Solothurn

Bericht

Das Agglomerationsprogramm besteht aus:

- Bericht
- Massnahmenblätter

Juni 2012

Impressum

Auftraggeber:

Regionalplanungsgruppe Solothurn
und Umgebung
c/o Markus Schneider, Allmendstrasse 6c,
4500 Solothurn

Arbeitsgruppe:

Ambühl Gilbert, Gemeindepräsident Zuchwil
(Präsident)
Tschumi Kuno, Gemeindepräsid. Derendingen
Fluri Kurt, Stadtpräsident Solothurn
Berger Hans-Peter, Gemeindepräsi. Langendorf
Nussbaumer Jürg, Präs. Planungskommission
Luterbach
Jordi Peter, Gemeindepräsident Gerlafingen
Blaser Martin, Gemeindepräsident Biberist
Probst Anton, Gemeindepräsident Bellach
Hürlimann Ernst, Gemeindepräsident Lüsslingen
Schluep Herbert, Gemeindepräsi. Nennigkofen
Siegenthaler Roger, Präsident repla
Schneider Markus, Geschäftsstelle repla
Staub Bernard, Chef Amt für Raumplanung
Niggli Stefan, Amt für Verkehr und Tiefbau
Laubscher Daniel, Chef Stadtplanung Stadtbau-
amt
Bucher Ulrich, Berater
Erni Kurt, Amt für Verkehr und Tiefbau
Gantenbein Stefan, Amt für Verkehr und Tiefbau
Schneider Amalia, Amt für Raumplanung
Bader Jannine, Amt für Raumplanung
Dobler Anita, Kant. Wirtschaftsförderung
Schönholzer Lukas, Amt für Gemeinden

Ausschuss:

Ambühl Gilbert, Gemeindepräsident Zuchwil
(Vorsitz)
Schneider Markus, Geschäftsstelle repla
Staub Bernard, Chef Amt für Raumplanung
Laubscher Daniel, Chef Stadtplanung Stadtbau-
amt
Bucher Ulrich, Berater
Erni Kurt, Amt für Verkehr und Tiefbau
Niggli Stefan, Amt für Verkehr und Tiefbau
Schneider Amalia, Amt für Raumplanung
Bader Jannine, Amt für Raumplanung
Dobler Anita, Kant. Wirtschaftsförderung
Schönholzer Lukas, Amt für Gemeinden

Projektbearbeiter:

Rupp Marco, ecoptima ag, Bern
Tillmann Richard, ecoptima ag, Bern
Karsky Catherine, ecoptima ag, Bern
Aberegg Isabelle, ecoptima ag, Bern

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

Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo
(BA120132)

Inhalt

1.	Einleitung: Ausgangslage und Vorgehen	7
1.1	Die Agglomeration Solothurn	7
1.2	Übergeordnete Grundlagen und Vorgaben	8
1.3	Leistungen im Rahmen des Agglomerationsprogrammes seit 2007	10
1.4	Projektorganisation	10
1.5	Vorgehensschritte und Methodik	11
2.	Verkehr, Siedlung und Landschaft heute	13
2.1	Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung	13
2.2	Ist-Zustand Verkehr	16
2.3	Ist-Zustand Siedlung	31
2.4	Ist-Zustand Landschaft	36
3.	Schwachstellen 2030 und Handlungsbedarf	40
3.1	Schwachstellenanalyse Strassennetz 2030	40
3.2	Schwachstellenanalyse ÖV 2030	41
3.3	Schwachstellenanalyse Langsamverkehr 2030	41
3.4	Schwachstellenanalyse Kombinierte Mobilität 2030	42
3.5	Schwachstellenanalyse Umfeldbelastung 2030	42
3.6	Schwachstellenanalyse Siedlungsentwicklung 2030	42
3.7	Folgerung Handlungsbedarf	43
4.	Zukünftige Entwicklung Verkehr, Siedlung und Landschaft	50
4.1	Aktualisierte Bevölkerungsprognose 2009-2035	50
4.2	Zukunftsbild Agglomeration und Umgebung	51
5.	Strategie	57
5.1	Teilstrategie Verkehr	58
5.2	Teilstrategie Siedlung und Landschaft	63
6.	Massnahmen	66
6.1	Herleitung der Massnahmen(-pakete)	66
6.2	Massnahmen Verkehr	68
6.3	Massnahmen Siedlung	73
6.4	Übersicht der Massnahmen und Investitionskosten	75
7.	Wirkungsanalyse und Priorisierung	76
7.1	Methodik der Wirkungsanalyse	76
7.2	Beurteilung der Wirkung der Massnahmen(-pakete)	76
7.3	Zielszenario 2030	78
7.4	Vorgehen zur Priorisierung	82
7.5	Priorisierung der Massnahmen(-pakete)	84
8.	Umsetzung	87
8.1	Trägerschaft	87
8.2	Umsetzung und Controlling	89
8.3	Weiteres Vorgehen	90

Anhang	91
1. Grundlagenberichte und -daten	91
2. Bauzonenreserven	93
3. Baulandbedarf für Wohnungsbau nach Gemeindetypen	94
4. Gemeinden Agglomeration und repla espaceSOLOTHURN	95
5. Karten	96
– Nr. 1: Gemeindekategorien der Agglomeration Solothurn	
– Nr. 2: Basisnetz Strasse	
– Nr. 3: Basisnetz Eisenbahn/Bus	
– Nr. 4: Basisnetz Radverkehr	
– Nr. 5: Verkehrsbelastung Basisnetz Strasse 2010	
– Nr. 6: Verträglichkeitskonflikte Basisnetz Strasse (Knoten/Strecken)	
– Nr. 7: Unfälle mit Personenschäden 2009	
– Nr. 8: Passagieraufkommen Eisenbahn/Bus 2009	
– Nr. 9: Passagieraufkommen Eisenbahn/Bus 2009 im Zentrum	
– Nr. 10: ÖV-Güteklassen	
– Nr. 11: Park+Ride/Bike+Ride 2012	
– Nr. 12: Bauzonenreserven 2011	
– Nr. 13: Verkehrsintensive Anlagen	
– Nr. 14: Schutzzonen	
– Nr. 15: Schwachstellen 2030 MIV und ÖV	
– Nr. 16: Konflikt zwischen Wohnnutzung und dem DTV 2030	
– Nr. 17: Zukunftsbild ‚Siedlung und Verkehr‘ und ‚Landschaft‘	
– Nr. 18: Massnahmen MIV	
– Nr. 19: Massnahmen ÖV	
– Nr. 20: Massnahmen LV	
– Nr. 21: Massnahmen KM und NA	
– Nr. 22: Massnahmen Siedlung	
Umsetzungsbericht AP Solothurn 1. Generation	120
Teil A: Massnahmen 1. Generation	
Teil B: Gesamtkonzeption 1. Generation	

1. Einleitung: Ausgangslage und Vorgehen

Im einleitenden Kapitel werden grundlegende Rahmenbedingungen des Agglomerationsprogrammes Solothurn geklärt. Dazu gehört ein Überblick zu den Themen Perimeter, konzeptionelle Grundlagen, bisherige Leistungen im Rahmen des Agglomerationsprogrammes, Projektorganisation und methodisches Vorgehen bei der Erarbeitung des vorliegenden Berichts.

1.1 Die Agglomeration Solothurn

Der Bearbeitungsperimeter der Agglomeration Solothurn (in der Karte gelb eingezeichnet) basiert auf der Agglomerationsdefinition des Bundesamtes für Statistik. Im Betrachtungsperimeter werden zusätzlich die der Agglo-

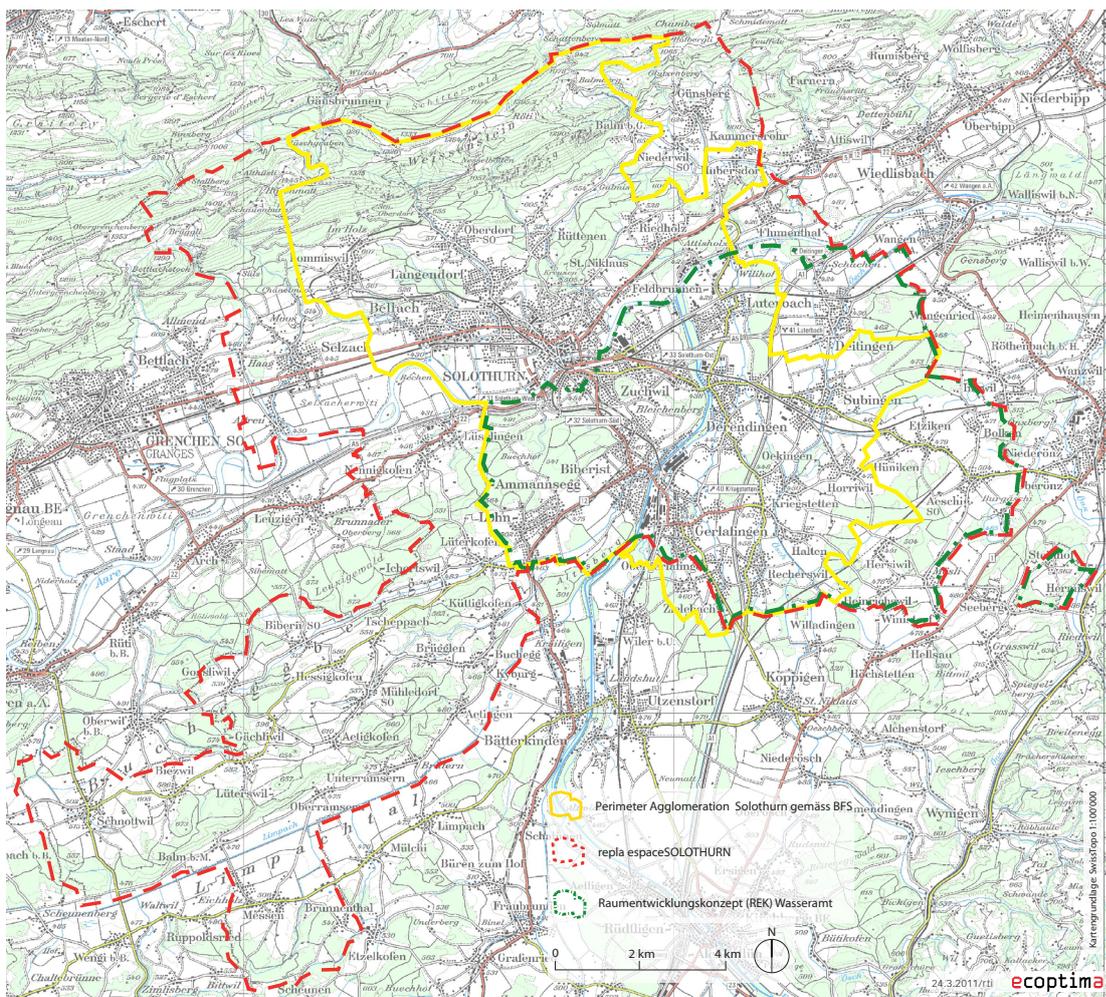


Abb. 1: Verschiedene Perimeter der Region Solothurn und Umgebung

meration umliegenden Gemeinden der repla espaceSOLOTHURN miteinbezogen, da gewisse Massnahmen von regionaler Bedeutung ausserhalb des Bearbeitungsperimeters liegen und Einfluss auf die Agglomeration

haben können. Für das Gebiet des Bezirks Wasseramt wurden parallel zum Agglomerationsprogramm vertiefte Untersuchungen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr vorgenommen. Die Resultate wurden in den Berichten Räumliches Entwicklungskonzept (REK) Wasseramt sowie Betriebskonzept (BK) Wasseramt zusammengefasst und in das Agglomerationsprogramm Solothurn integriert. Eine Liste der betroffenen Gemeinden befindet sich im Anhang.

1.2 Übergeordnete Grundlagen und Vorgaben

Insbesondere auf **kantonomer Ebene** wurden zahlreiche kurz- und mittelfristige Planungen erarbeitet, die wichtige Grundlagen und Vorgaben für das Agglomerationsprogramm Solothurn bilden:

Kantonomer Richtplan und Raumkonzept Kanton Solothurn

Als Grundlage zum aktuell gültigen Richtplan des Kantons Solothurn (Januar 2000) hatte der Kanton im Jahr 1994 gemäss dem Eidg. Raumplanungsgesetz (Art. 6 Abs. 1) die ‚Grundzüge der anzustrebenden räumlichen Ordnung über die Siedlungsräume‘ – das Strukturkonzept ‘94 – erarbeitet. In der Zwischenzeit durchlief die Richtplanung bereits zweimal ein umfassendes Controlling (2004, 2008). Darauf basierend hat der Kantonsrat am 20. Januar 2009 den Regierungsrat beauftragt, das Strukturkonzept ‘94 zu überarbeiten, den Richtplan im Jahr 2010 gesamthaft zu überprüfen und Kriterien zu entwickeln, welche die Grösse der Bauzonen der Gemeinden besser auf die erwünschte Besiedlung ausrichten. Die Überarbeitung des Strukturkonzepts ‘94 führte schlussendlich zum Raumkonzept Kanton Solothurn, dessen wesentlichen Inhalte direkt in die Gesamtüberprüfung des Richtplans einfließen.

Karte Nr. 1

Das Raumkonzept (Stand März 2011) bezeichnet im Sinne der anzustrebenden räumlichen Entwicklung verschiedene **Handlungsräume**. Diese funktionalen Teilräume mit spezifischen natur- und kulturräumlichen Charakteristiken ermöglichen eine Perspektive, die Gemeinde- und Bezirksgrenzen überwindet, den heute bestehenden Realitäten Rechnung trägt, die angestrebte Raumordnung aufzeigt und den Umgang mit künftigen Veränderungen erleichtert. Die Gemeinden der Agglomeration Solothurn lassen sich folgenden Handlungsräumen (Raumtypen) zuordnen:

- Urbaner Raum: Solothurn, Bellach, Biberist, Derendingen, Gerlafingen, Langendorf, Oberdorf, Zuchwil
- Agglomerationsgeprägter Raum: Feldbrunnen-St. Niklaus, Halten, Horriwil, Kriegstetten, Lohn-Ammannsegg, Lommiswil, Luterbach, Obergerlafingen, Oekingen, Rechterswil, Riedholz, Rüttenen, Subingen
- Ländlicher Raum: Balm bei Günsberg, Hubersdorf, Zielesbach

Kantonomer Richtplan 2000 und Anpassungen 2007-10

Der bis dato gültige kantonomer Richtplan 2000 zeigt für die Region Solothurn die Leitlinien der 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 zugestanden, 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.

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 bis ca. 2014 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 Mehrjahresprogramm Tiefbau für die Jahre 2011-14 werden die Strassenbauprojekte für diese Planungsperiode festgelegt. In der Agglomeration Solothurn sind dies v.a. verschiedene Strassensanierungen (z.B. in den Gemeinden Horriwil, Langendorf, Hubersdorf, Gerlafingen), die Erneuerungen der Aarebrücke Wilyhof (Riedholz, Luterbach, Deitingen) sowie der SBB-Überführung Aarmatt (Zuchwil) und die Umsetzung der A-Massnahmen des Agglomerationsprogrammes der 1. Generation (z.B. Sanierung Ortsdurchfahrt Oberdorf, Solothurn Sphinxmatte).

Im Globalbudget ‚öffentlicher Verkehr‘ mit Verpflichtungskredit für die Jahre 2012-13 ist das in dieser Periode zu realisierende ÖV-Angebot definiert und die Finanzierung geregelt. Neben dem Grundangebot, das im Rahmen der letzten beiden Globalbudgets wesentlich verbessert wurde, sind in der Agglomeration Solothurn folgende weitere Angebotselemente vorgesehen:

- Einsatz von modernisierten Fahrzeugen des Typs ‚Domino‘ ab 2012 sowie des Typs ‚Flirt‘ ab 2013 entlang der Jurasüdfusslinie Olten – Solothurn – Biel (im Zusammenhang mit der zusätzlichen Haltestelle Solothurn Brühl Ost)
- Inbetriebnahme der Verlängerung der asm-Linie Solothurn – Niederbipp nach Oensingen ab Fahrplanwechsel 2013
- Prüfung einer Fusion der Tarifverbunde ‚Libero‘ (Bern – Emmental – Oberaargau – Solothurn) und ‚AboZigZag‘ (Biel – Grenchen – Seeland – Berner Jura)

1.3 Leistungen im Rahmen des Agglomerationsprogrammes seit 2007

Im Zusammenhang mit den Bestrebungen zur Zusammenarbeit innerhalb der Agglomeration Solothurn wurden seit der Fertigstellung des Agglomerationsprogrammes der 1. Generation verschiedene Leistungen in Form von Projekten erbracht. Folgende Projekte bzw. Bereiche sind zu erwähnen:

- Umsetzung verschiedener Massnahmen des Agglomerationsprogrammes der 1. Generation (Vorleistungen, A-Massnahmen)
- Raumentwicklungskonzept Wasseramt: Koordination der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Bezirk Wasseramt
- Betriebskonzept Wasseramt: Prüfung verschiedener Verkehrsmassnahmen im Bezirk Wasseramt bis auf Stufe Verkehrslenkung
- Buskonzept Solothurn: Neue Linien/Linienabschnitte, geänderte Linieneinführungen, einheitliche Netzgestaltung für alle Wochentage, Taktverdichtungen tagsüber sowie Ausbau des Abend- und Sonntagsangebots
- Entlastung West: Neue Kantonsstrasse als Zubringer des A5-Vollanschlusses Solothurn-West inkl. flankierenden Massnahmen (z.B. Langsamverkehr)
- Langsamverkehr: Sanierung, Neu- und Umgestaltung verschiedener Knoten und (Teil-)Strecken, z.B. Bahnhofplatz (Solothurn), Weissensteinstrasse (Langendorf), Bielstrasse (Bellach/Solothurn), Oesch-Brücke (Subingen)
- Velostation Solothurn: Neu- und Ausbau des Angebots (Veloabstellplätze) sowie der Dienstleistungen (z.B. Mietvelos)
- Schulwegsicherung: Verschiedene Projekte als Eigenleistung der Region, z.B. Wasseramt, Bucheggberg, Anlässe für LV-Verantwortliche
- Langsamverkehrs-Offensive Solothurn und Region (LOS!): Animierung der Bevölkerung im Bereich Langsamverkehr mittels Öffentlichkeitsarbeit z.B. slowUp Bucheggberg, Kampagne DokTours, bike to work/bike to school
- So!mobil: Aktionsprogramm mit Beratungsdienstleistungen sowie neuen Angeboten für die Bevölkerung und Unternehmen im Bereich Mobilität, z.B. Mobilitätskurse für Senioren, Mobilitätsberatung für Unternehmen, Mobilitätsbildung an Schulen

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. Eine effiziente Projektorganisation, in der die wesentlichen Entscheidungsträger eingebunden sind, sowie ein gutes Kommunikationskonzept sind daher wesentliche Erfolgsfaktoren. Wie in Abbildung 2 zur Projektorganisation dargestellt ist, vertreten die ins Projekt eingebundenen Partner die Interessen der unterschiedlichen politischen Ebenen (Kanton, Region, Stadt, Gemeinden). Das Projekt

„Agglomerationsprogramm Solothurn“ dient ebenfalls als Koordinationsplattform für die Auftragvergabe von weiteren agglomerationsrelevanten (Teil-)Projekten, u.a. das Projekt „Raumentwicklungskonzept Wasseramt“.

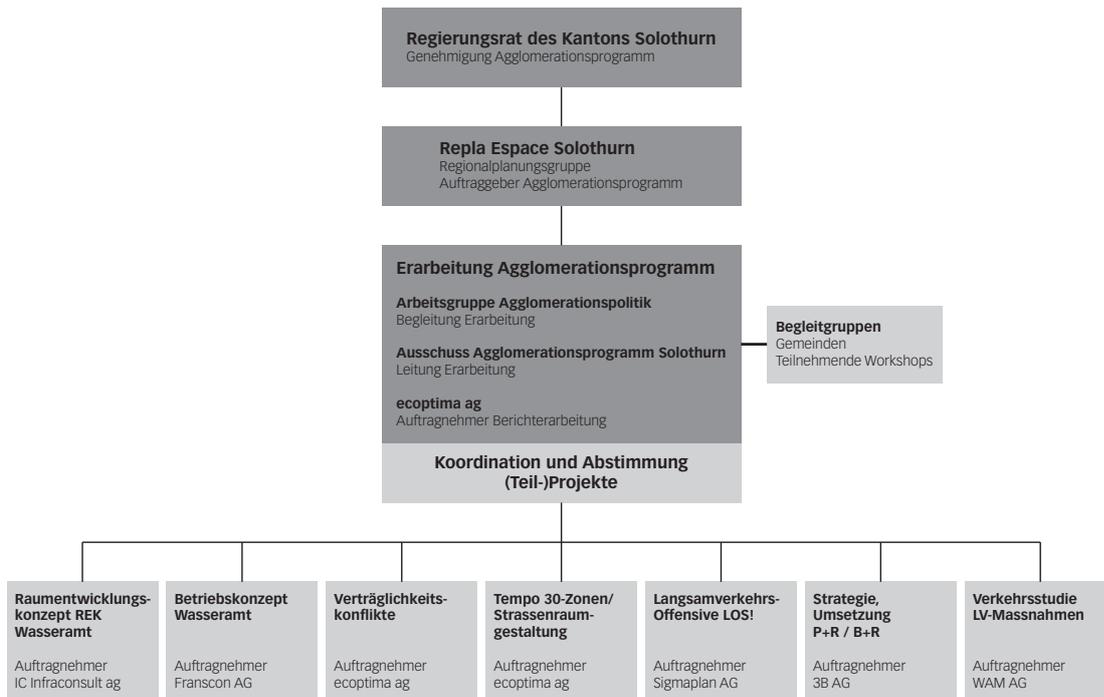


Abb. 2: Projektorganisation

1.5 Vorgehensschritte und Methodik

Die Vorgehensweise bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogrammes Solothurn stützt sich auf die ‚Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation‘ (ARE, Dezember 2010). Basierend auf dem Ist-Zustand Verkehr, Siedlung und Landschaft wird eine Schwachstellenanalyse durchgeführt, wovon wiederum der Handlungsbedarf abzuleiten ist. Gemeinsam mit den Gemeinden wird zudem ein Zukunftsbild für die Bereiche Verkehr, Siedlung und Landschaft erarbeitet, welches die angestrebte, zukünftige Entwicklung der Agglomeration abbildet. Davon ausgehend werden konkretisierte Umsetzungsstrategien festgelegt und die dafür notwendigen Massnahmen werden ermittelt. Die abschliessende Beurteilung der Wirkungen der Massnahmen, die dem Vergleich der Entwicklungen mit bzw. ohne das Ergreifen von Massnahmen entspricht, bildet den Schwerpunkt eines Agglomerationsprogramms und eine wesentliche Entscheidungsgrundlage bei der Priorisierung der Massnahmen.

Bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms wurden aufgrund der Methodik folgende Schritte abgeleitet, die ebenfalls den Aufbau des vorliegenden Berichts widerspiegeln:

Einleitung	Ausgangslage, Umfeld, Leistungen, Vorgehen	Kapitel 1
Verkehr, Siedlung und Landschaft heute	Ist-Zustand	Kapitel 2
Schwachstellen und Handlungsbedarf	Fortschreiben der bisherigen Entwicklung, Schwachstellenanalyse 2030, Handlungsbedarf ableiten	Kapitel 3
Zukünftige Entwicklung Verkehr, Siedlung und Landschaft	Bevölkerungsprognose 2009-2035, Zukunftsbild Agglomeration und Umgebung	Kapitel 4
Teilstrategie ‚Verkehr‘ Teilstrategie ‚Siedlung und Landschaft‘	Übergeordnete Strategie Konkretisierte Teilstrategie Fokus Wasseramt	Kapitel 5
Massnahmen	Das optimierte Massnahmenpaket	Kapitel 6
Wirkungsanalyse und Priorisierung	Was wird mit den Massnahmen erreicht	Kapitel 7
Umsetzung	Trägerschaft, Umsetzung, Weiteres Vorgehen	Kapitel 8

Abb. 3: Struktur Agglomerationsprogramm

In der Einleitung (Kapitel 1) werden die Ausgangslage, das Umfeld, die Leistungen seit 2007 sowie die Vorgehensweise vorgestellt. Der Ist-Zustand Verkehr, Raumordnung sowie Landschaft und Umwelt wird im zweiten Kapitel ‚Verkehr, Siedlung und Landschaft heute‘ festgehalten. Im Kapitel 3 wird die Entwicklung für die kommenden Jahre fortgeschrieben und die künftigen Schwachstellen für den Referenzzustand 2030 werden analysiert, um davon den Handlungsbedarf abzuleiten. Zudem werden in Kapitel 4 mit Hilfe der Bevölkerungsprognose 2009-2035 und dem Zukunftsbild der Agglomeration Solothurn und Umgebung (Gemeinden der repla espaceSOLOTHURN) die Leitplanken der zukünftigen Entwicklung festgelegt. In einem nächsten Schritt (Kapitel 5) werden die übergeordnete Strategie sowie die konkretisierten Teilstrategien ‚Verkehr‘ und ‚Siedlung und Landschaft‘ erläutert, welche für die Umsetzung der angestrebten Entwicklung (Zukunftsbild) notwendig sind. In Kapitel 6 werden dann die Massnahmen bzw. die optimierten Massnahmenpakete für verschiedene Bereiche sowie deren Kosten präsentiert. Diese Massnahmen(-pakete) werden anschliessend auf die vier Wirksamkeitskriterien hin geprüft und priorisiert. Zudem wird die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms beurteilt (Kapitel 7). Zur Umsetzung der Massnahmen wird schlussendlich eine Trägerschaft bestimmt und ein Controlling aufgebaut (Kapitel 8).

2. Verkehr, Siedlung und Landschaft heute

Im folgenden Kapitel wird sowohl die Entwicklung der Bevölkerung und der Arbeitsplätze in der Agglomeration Solothurn und Umgebung während der letzten zehn bis zwanzig Jahren aufgezeigt als auch der Ist-Zustand der Bereiche Verkehr, Siedlung und Landschaft.

2.1 Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung

2.1.1 Entwicklung Bevölkerung 1990-2009

Die Agglomeration Solothurn wies Ende 2009 rund 76'000 Einwohner auf. In der gesamten Agglomeration hat die Bevölkerung im Zeitraum von 1990 bis 2009 um 9.1% zugenommen. In den verschiedenen Agglomerationsgemeinden hat die Bevölkerungszahl in diesem Zeitraum generell zugenommen, jedoch unterschiedlich stark. Während beispielsweise die Gemeinden Lohn-Ammannsegg, Feldbrunnen-St.Niklaus und Subingen ein überdurchschnittliches Wachstum von mehr als 30% verzeichnen, ist in den Gemeinden Bellach (1.7%) und Balm b. Günsberg (1.6%) die Bevölkerungszahl weniger stark gewachsen und in Zuchwil (0.0%) sogar stagniert. Verglichen mit dem Durchschnitt der Agglomerationsgemeinden erfuhr auch die Stadt Solothurn mit 4.6% eher ein moderates Wachstum. Sowie so verteilt sich das prozentuale Bevölkerungswachstum ungleichmässig auf die drei verschiedenen Handlungsräume¹ der Agglomeration Solothurn: ‚Urbaner Raum‘ (6.8%), ‚Agglomerationsgeprägter Raum‘ (15.5%) und ‚Ländlicher Raum‘² (13.6%) (s. Tabelle 1 sowie Abbildung 4). Die Gemeinden des agglomerationsgeprägten und des ländlichen Raums bieten im Durchschnitt offensichtlich mehr Möglichkeiten für attraktive Wohnlagen und neuen Wohnraum.

Tabelle 1 sowie Abbildung 4 zeigen zudem die Bevölkerungsentwicklung in der Region ‚Espace Solothurn‘ unterschieden nach Bezirken. Die Bezirke Bucheggberg (21.8%), Wasseramt (17.5% bzw. 10.1%) und Lebern (10.8%) weisen ebenfalls ein überdurchschnittliches Bevölkerungswachstum für oben erwähnten Zeitraum auf, was auf deren attraktives Angebot in den Bereichen Wohnen, Arbeiten und Landschaft zurückgeführt werden kann. Insbesondere der ländlich geprägte Bezirk Bucheggberg weist mit dem relativen Wert von 21.8% (absoluter Wert: 1'302 Einwohnerinnen und Einwohner) ein ziemlich starkes Wachstum auf, was der vergleichende Blick auf die Zahlen (BfS ständige Wohnbevölkerung 1991-2008) stark wachsender Kantone (Aargau: ca. 17%; Zürich: ca. 16%) oder des Schweizer Durchschnitts (ca. 13%) für denselben Zeitraum beweist. Auch wenn der Bezirk Solothurn, wie oben bereits erwähnt, innerhalb der Region eine eher unterdurchschnittliche Entwicklung durchmachte, ist diese im Vergleich zu anderen Schweizer Städten überdurchschnittlich.

¹ Handlungsräume gemäss Raumkonzept Kanton Solothurn, vgl. auch Kap. 1.2

² Die Entwicklung in der Gemeinde Zielebach (Bevölkerungszahl 2009: 328) wurde nicht berücksichtigt.

	1990	1995	2000	2005	2008	2009	Diff. % 1990- 2009	Trend
Urbaner Raum	50'713	52'068	52'669	53'224	53'728	54'147	6.8%	+
Agglomerations- geprägter Raum	17'979	18'552	19'508	18'159	20'637	20'762	15.5%	++
Ländlicher Raum	774	837	891	864	862	879	13.6%	++
Total Agglomeration	69'466	71'457	73'068	72'247	75'227	75'788	9.1%	+
Inneres Wasser- amt (Agglo)	41'068	42'526	43'620	42'638	44'972	45'202	10.1%	++
Äusseres Wasseramt	2'793	3'136	3'265	3'319	3'332	3'281	17.5%	++
Bezirk Solothurn	15'238	15'495	15'307	15'261	15'692	15'938	4.6%	+
Bezirk Lebern	15'165	15'529	16'172	16'478	16'690	16'801	10.8%	++
Bezirk Bucheggberg	5'972	6'337	6'796	7'027	7'262	7'274	21.8%	+++

Tab. 1: Bevölkerungsentwicklung Agglomeration Solothurn und Bezirke ‚Espace Solothurn‘ 1990 bis 2009 (Quelle: Amt für Raumplanung Kanton Solothurn, 2007; Amt für Finanzen Kanton Solothurn, 2010)

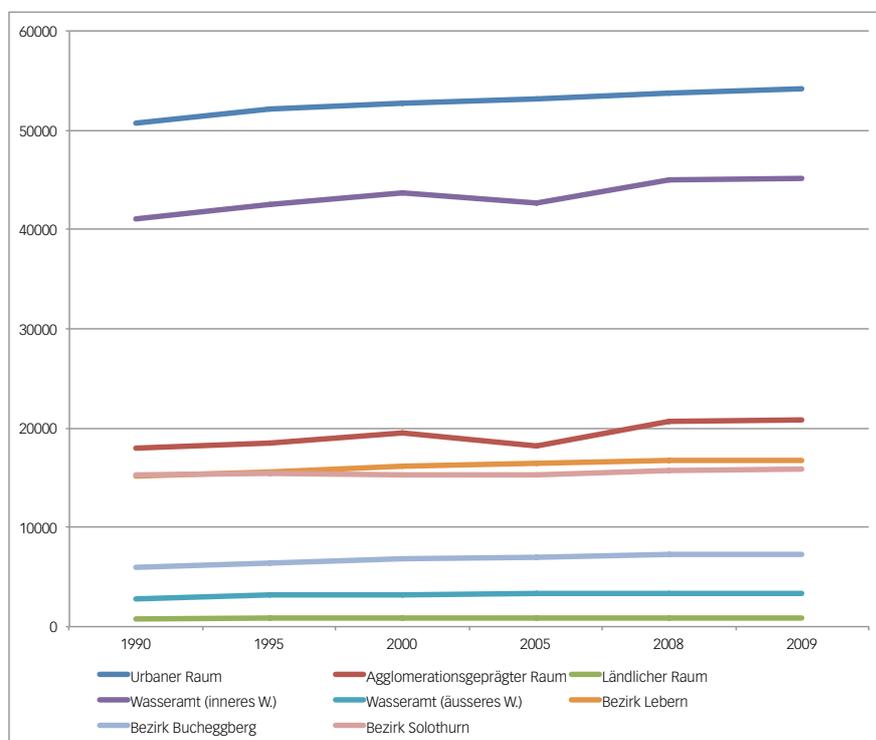


Abb. 4: Bevölkerungsentwicklung Agglomeration Solothurn und Bezirke ‚Espace Solothurn‘ 1990 bis 2009 (Quelle: s. Tab. 1)

2.1.2 Entwicklung Beschäftigte 2001-2008

Im Jahr 2008 wies die Agglomeration Solothurn ca. 38'500 Beschäftigte (Vollzeitäquivalente) auf. Die Anzahl Beschäftigte hat sich in der Agglomeration Solothurn im Zeitraum von 2001 bis 2008 nur schwach verändert (Zunahme 2%), die Entwicklung ist jedoch in den einzelnen Agglomerationsgemeinden sehr unterschiedlich verlaufen. So verzeichnen beispielsweise die Gemeinden Obergerlafingen, Feldbrunnen-St. Niklaus und Rüttenen ein extrem starkes Wachstum an Beschäftigten von mehr als 40%, hingegen die Gemeinden Derendingen und Recherswil eine starke Abnahme von über 20%. In der Stadt Solothurn ist die Anzahl der Beschäftigten in etwa gleich geblieben (Zunahme 1%). Die Unterscheidung der Agglomerationsgemeinden in die Handlungsräume ‚Urbaner Raum‘, ‚Agglomerationsgeprägter Raum‘ und ‚Ländlicher Raum‘ zeigt, dass über 80% der Beschäftigten im urbanen Raum arbeiten, hingegen der agglomerationsgeprägte und der ländliche Raum ein grösseres relatives Wachstum an Beschäftigten (16% bzw. 19%) verzeichnen (s. Tab. 2).

	2001	2005	2008	Diff. % 1990- 2009	Trend
Urbaner Raum	32'420	30'968	32'418	0%	+/-
Agglomerationsgeprägter Raum	5'187	5'876	5'997	16%	++
Ländlicher Raum	146	123	174	19%	++
Total Agglomeration	37'753	36'967	38'589	2%	+
Inneres Wasseramt (Agglo)	16'488	16'294	16'531	0%	+/-
Äusseres Wasseramt	740	720	792	7%	+
Bezirk Solothurn	16'799	15'905	16'990	1%	+
Bezirk Lebern	5'306	5'454	5'869	11%	++
Bezirk Bucheggberg	2'287	2'231	2'207	-3%	-

Tab. 2: Entwicklung Beschäftigte (Vollzeitäquivalent) Agglomeration Solothurn und Bezirke ‚Espace Solothurn‘ 2001 bis 2008 (Amt für Finanzen Kanton Solothurn, 2005)

Tabelle 2 sowie Abbildung 5 zeigen ebenfalls die Entwicklung der Anzahl Beschäftigte in der Region ‚Espace Solothurn‘ unterschieden nach Bezirken. Die Bezirke Lebern (11%) und Wasseramt (äusseres: 7%) haben im oben erwähnten Zeitraum ein überdurchschnittliches Wachstum an Beschäftigten erfahren, was auf deren gute Erschliessung mit dem MIV zurückgeführt werden kann. Das relative Wachstum der beiden Bezirke ist ebenfalls im Vergleich mit Werten (Zahlen: Bfs Betriebszählung 2001-2008) verschiedener Kantone (Aargau: 9%; Bern: 4%; Zürich: 6%) und dem Schweizer Durchschnitt (8%) als überdurchschnittlich einzuschätzen. Zu einer Stagnation der Entwicklung der Beschäftigtenzahlen ist es hingegen im inneren Wasseramt (0%) gekommen, wo die grossen Industriebetriebe der Region (z.B. Biberist, Derendingen, Gerlafingen) hauptsächlich angesiedelt sind. Auch der Bezirk Solothurn, wie oben bereits erwähnt, hat diesbezüglich eine unterdurchschnittliche Entwicklung aufzuweisen. Grund ist wohl das begrenzte Angebot an Arbeitsplätzen.

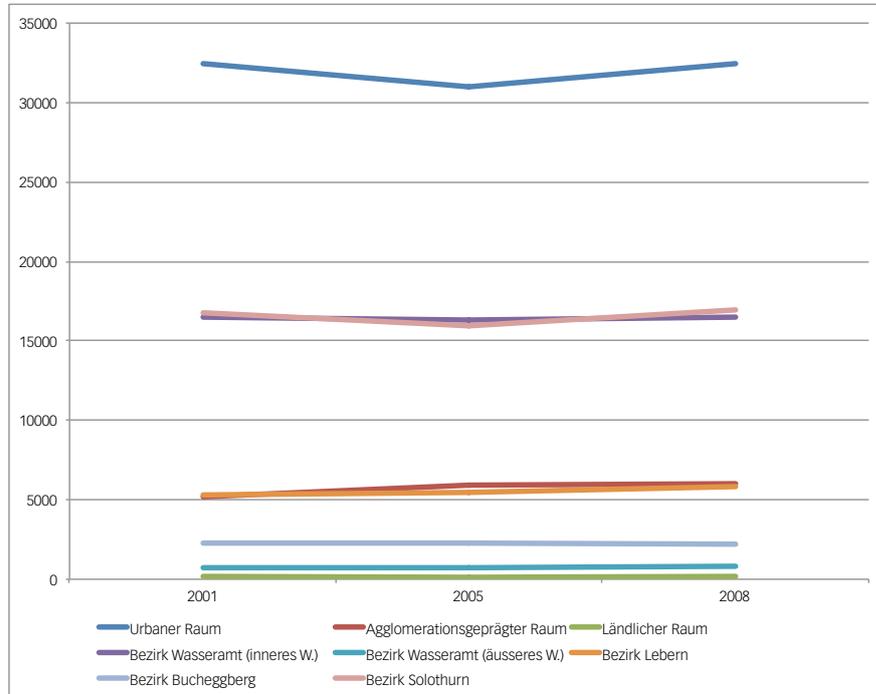


Abb. 5: Entwicklung Beschäftigte (Vollzeitäquivalent) Agglomeration Solothurn und Bezirke 'Espace Solothurn' 2001 bis 2008 (Quelle: s. Tab. 2)

2.2 Ist-Zustand Verkehr

Im Folgenden wird für die verschiedenen Verkehrsträger (MIV, ÖV, LV) zuerst das bestehende Basisnetz erläutert, danach die Verkehrsentwicklung bis 2010 aufgezeigt.

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 Typen ‚Hauptverkehrsstrasse‘ (HVS) und ‚Verbindungsstrasse‘ (VS) sowie einige Gemeindestrassen, die heute eine gewisse regionale Bedeutung aufweisen (Definition: Verkehrsbelastung grösser als 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) – Recherswil mit Vollanschluss Kriegstetten; Inbetriebnahme 60er Jahre

Nationalstrasse A5

- Abschnitt Luterbach (Autobahnkreuz A1/A5) – Gemeindegrenze Lüsslingen (Tunnelportal Ost Lüsslingertunnel) mit Vollanschluss Solothurn Ost, Halbinschluss Solothurn Süd und Vollanschluss Solothurn West; Inbetriebnahme April 2002

Kantonsstrassen

- Definition: Gemäss ‚Vorgehensbeschrieb Klassierung der Kantonsstrassen‘ vom 30.4.2011 (inkl. Entlastung West bzw. ‚Westtangente‘). Die Entlastung West ist eine zweispurige Hauptverkehrsstrasse mit Erschliessungsfunktion und beinhaltet im Wesentlichen die Elemente neue Aarebrücke (mit separater Velo- und Fussgängerbrücke), oberirdisches Trasse, Tunnel Gibelinstrasse, Unterführung SBB-Trasse, Durchgang BLS-Trasse und Anschlussbauwerke Allmendstrasse, Bielstrasse und Weissensteinstrasse. Eröffnet August 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)
Gemeindestrassen von region. 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 BSU, ASm und BGU sowie die Postautolinien Solothurn – Balmberg, Solothurn – Büren a.A. – Zollikofen und im Bucheggberg.

Netzelemente, Betrieb und Angebot

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

Bahnlinsen 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: 30'-Takt
- 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“), Konzession für Verlängerung nach Oensingen erteilt; 30' Takt

Busnetz BSU (Busbetrieb Solothurn und Umgebung):

- unterschiedliche Taktintervalle, neues Buskonzept seit Dezember 2008

Buslinie ASm

- Solothurn Brühl – Subingen – Etziken – Herzogenbuchsee

Buslinie BGU

- Lommiswil – Selzach – Bettlach – Bahnhof Grenchen Süd

Postautolinien:

- Solothurn – Balmberg im Stundentakt und Verdichtungen
- Solothurn – Büren a.A. – Zollikofen
- Drei Linien im Bucheggberg ab Lohn-Lüterkofen bzw. Bätterkinden, neues Angebotskonzept seit August 2010 (angepasst August 2011)

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:

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

Abstimmung zur Raumordnung

Innerhalb des Agglomerationsperimeters werden alle Gemeinden mit dem öffentlichen Verkehr bedient. Die Erschliessungsqualität nimmt mit der Entfernung zur Stadt Solothurn und mit zunehmender Abnahme 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 BSU abgedeckt. Die Buslinien sind auf die Siedlungskerne und das Passagieraufkommen ausgerichtet. Die Postautolinie Balmberg übernimmt zudem eine wichtige Funktion im Bereich Freizeitverkehr/Naherholung, während die Postautolinien des Bucheggbergs ebenfalls für den Transport der Schülerinnen und Schüler von Bedeutung sind.

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:

- a) Alltagsnetz: Kommunalen und überkommunalen Ziel- und Quellverkehr inkl. Schulwegverbindungen; ‚täglicher Gebrauch‘
- b) Freizeitnetz: Naherholung und Freizeit (Wanderwege und Radwanderwege, Mountainbike Routen); ‚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–Deringen).
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 bei vorhandenen Belastungen von mindestens 8'000 – 10'000 Fahrzeugen (Fz) und im Zusammenhang mit Strassensanierungen ergriffen. In Ausnahmefällen auch bei einer Verkehrsbelastung von weniger als 8'000 Fahrzeugen.
- 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
- Regionale Mountainbike Route: ‚Chasseral–Weissenstein-Route‘, Nr. 44

Netzlängen

Das Basisnetz des Radverkehrs wurde seit dem Agglomerationsprogramm 2007 stark verdichtet. Auf neue Angebote wird im Rahmen der Kampagne LOS! aufmerksam gemacht (LOS!-Plakat). 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

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 Vielfältigkeit (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 2010

Motorisierter Individualverkehr

Grundlagen

Karte Nr. 5

Die aktuellste flächendeckende Strassenverkehrserhebung erfolgte im Jahr 2010. 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 2010‘.

Nachfrage

Allgemeine Betrachtung (Kanton und Bezirke)

Der Verkehr hat insgesamt im Zeitraum 2005-2010 weiter zugenommen. Dabei verlagert sich der Verkehr zum Teil von den Kantonsstrassen auf die Nationalstrassen. Das durchschnittliche Verkehrswachstum auf den Kantonsstrassen beträgt in diesem Zeitraum daher insgesamt nur 1.0 %. Die Verkehrsentwicklung auf den Kantonsstrassen ist je nach Region sehr unterschiedlich. Eine Verkehrsabnahme im Bezirk Wasseramt von -4.6 % ist festzustellen sowie Verkehrszunahmen in den Bezirken Solothurn/Lebern (+6.3 %) und Bucheggberg (+8.3 %), werden die Zahlen der Strassenverkehrserhebung von 2010 mit denjenigen von 2005 verglichen. Generell hat im Kanton Solothurn ebenfalls der Motorisierungsgrad zugenommen. Dieser ist in den letzten Jahren weiterhin kontinuierlich gestiegen und beträgt im Jahr 2009 591 Personenwagen pro 1'000 Einwohnenden. Von 2005 bis 2009 hat beispielsweise der Personenwagenbestand im Kanton Solothurn um 4.9% zugenommen, während bei der Bevölkerung ein Wachstum von 2.0% verzeichnet wird.

Weitere Zahlen (z.B. Querschnitt der Personenkilometer), die Aussagen über die allgemeine MIV-Nachfrage zulassen, werden im Rahmen des Mikrozensus 2010 erhoben und voraussichtlich im Frühling 2012 publiziert.

Detailbetrachtung Nationalstrasse

Das Verkehrsaufkommen auf der A5 bei Luterbach und Zuchwil lag in den letzten 5 Jahren insgesamt bei rund 3.3 % (neue Zählstelle Zuchwil seit 2009). Im gesamten Betrachtungszeitraum von 1980 bis 2010 ist auf der A5 (Abschnitt Luterbach-Solothurn) eine Gesamtzunahme von 185 % zu verzeichnen.

Detailbetrachtung Kantonsstrassen

Die Zählstelle in Bellach weist bis ins Jahr 2000 einen stetigen Verkehrsanstieg bis auf einen DTV von 17'850 Fahrzeugen aus. Mit der Eröffnung der Autobahn A5 im Jahr 2002 findet eine markante Verkehrsabnahme um 6'450 Fahrzeuge (-36 %) statt, welche sich im Jahr 2010 bei einem DTV von 11'000 Fahrzeugen auf einem ähnlichen Niveau eingependelt hat.

Die Zählstelle Feldbrunnen liegt mit DTV-Werten von 8'400 Fahrzeugen im Jahr 1980 und 10'000 Fahrzeugen im Jahr 2005 im mittleren Belastungsbe- reich. Während der Verkehr in den Jahren 1980-2001 kontinuierlich ange-

stiegen ist, hat er in den letzten Jahren abgenommen und beträgt heute 9'077 Fahrzeuge pro Tag.

Die Zählstelle Solothurn Westtangente wurde mit der Eröffnung der Westtangente 2008 in Betrieb genommen. Seit dieser Zeit nahm die Verkehrsbelastung um rund 1'600 Fahrzeuge (+ 6 %) auf 26'600 Fahrzeuge zu.

Ebenfalls seit 2008 ist die Zählstelle Solothurn Rötibrücke in Betrieb. Von 2009 bis 2010 steigt die Verkehrsbelastung von 17650 Fahrzeugen um 350 Fahrzeuge auf rund 18'000 Fahrzeuge leicht an (+2%). Allerdings hat nach der Eröffnung der Entlastung West die Verkehrsbelastung um 5'100 Fahrzeuge (-19 %) deutlich abgenommen.

Eröffnung Entlastung West in Solothurn

Am 8. August 2008 wurde die Westtangente (H5a) eröffnet. Im Zuge dessen wurde die Wengibrücke für den motorisierten Individualverkehr gesperrt und das Gebiet Obach/Mutten erschlossen und eingezont. Die Verkehrsbelastung auf der Westtangente liegt mit 26'600 Fahrzeugen pro Tag innerhalb der prognostizierten Spanne. Allerdings ist die Tendenz seit der Eröffnung (DTV bei rund 25'000 Fahrzeugen) steigend. Die Verkehrsabnahme auf der Rötibrücke von rund 5'100 Fahrzeugen (-19 %) übertrifft die frühere Prognose (-3'000 Fahrzeuge) bei weitem und entlastet die Innenstadt spürbar. So sind beispielsweise Verkehrsreduktionen von 12'450 Fahrzeugen (-44 %) bei der Zählstelle 142 (Derendingen–Solothurn) und 5'150 Fahrzeugen (-38 %) bei der Zählstelle 160 (Biberist–Solothurn) zu beobachten. Der Vergleich des aarequerenden Verkehrs 2005 über die Röti- und die Wengibrücke (46'000 Fahrzeuge pro Tag) und 2010 über die Rötibrücke und Westtangente (47'900 Fahrzeuge pro Tag) zeigt eine leichte Verkehrszunahme von 1'400 Fahrzeugen pro Tag bzw. 3 %.

Auch im weiteren Umfeld von Solothurn macht sich eine Verkehrsverlagerung in Richtung Autobahn bzw. Westtangente bemerkbar. Besonders bei den beiden Autobahnanschlüssen Solothurn-Ost (Zählstelle 156) sowie Solothurn-West (Zählstelle 160) ist dieser Effekt in eindrücklicher Weise zu beobachten. Die Auf- und Abfahrtsrampen von und nach Biel weisen markante Zunahmen von 6'800 Fahrzeugen (+223 %) bei der Zählstelle 160 (Solothurn-West) bzw. von 5'600 Fahrzeuge (+176 %) bei der Zählstelle 156 (Solothurn-Ost) auf. Im Gegensatz dazu weisen beim Autobahnanschluss Solothurn Ost die Auf- und Abfahrtsrampe von und nach Zürich / Bern einen Verkehrsrückgang um 3'850 Fahrzeuge (-24 %) auf, was ebenfalls auf die geänderte Routenwahl zurückzuführen ist. Ähnliches gilt für die Zählstelle 322A.1 (Knoten Solothurn, Büenstrasse–Zubringer Westtangente), bei welcher der Verkehr auf der Auf- und Abfahrtsrampe der Westtangente um 2'750 Fahrzeuge (+44 %) zunahm.

Verträglichkeitskonflikte

Die Knoten (VK 1-14) und Strecken (VKS 1-6) mit Verträglichkeitskonflikten des Aggloprogramms der 1. Generation wurden im Rahmen des Grundlagenberichts „Verträglichkeitskonflikte“ (ecoptima ag, März 2011) geprüft

und neu bewertet. Zusätzlich wurden vier weitere Knoten (VK a-d), die aufgrund der Unfallstatistik 2009 der Solothurner Kantonspolizei eine erhöhte Unfallzahl mit Personenschäden (vier oder mehr) aufweisen in die Bewertung miteinbezogen. Die Übersichtskarten 6a (Knoten) und 6b (Strecken) zeigen die weiterhin bestehenden und die behobenen Verträglichkeitskonflikte, welche im Rahmen einer Verkehrsstudie für die Massnahmenentwicklung durch die WAM Planer und Ingenieure AG ebenfalls verifiziert wurden.

Vor allem die Ortszentren der östlich gelegenen Gemeinden (Wasseramt), namentlich Biberist, Derendingen und Gerlafingen, die stark vom Durchgangsverkehr belastet sind, weisen mehrere Verträglichkeitskonflikte auf, insbesondere im Bereich Langsamverkehr. Betroffen sind folgende Knoten:

- VK 2: Basel-/Günsbergstrasse (Riedholz);
- VK 8: Kreuzplatz (Bahnhof-/Luzernstrasse; Derendingen);
- VK 9: Luzern-/Deitingenstrasse (Subingen);
- VK 11: Gerlafingen-/Kriegstettenstrasse (Kriegstetten);
- VK 14: Güggestutz (Enge-/Zuchwilerstrasse; Solothurn);
- VK a: Westtangente/Bürenstrasse (Biberist);
- VK b: Biel-/Langendorfstrasse (Solothurn);
- VK d: Gerlafingen-/Hauptstrasse (Kriegstetten);

sowie folgende Strecken:

- VKS 2: Solothurn – Bellach (Bielstrasse);
- VKS 3: Solothurn – Zuchwil – Luterbach (Luzern-/Luterbach-/Zuchwilstrasse);
- VKS 4: Zuchwil – Derendingen (Haupt-/Luzernstrasse bis Kreuzplatz);
- VKS 4a: Derendingen – Subingen (Luzernstrasse bis Kreuzung Deitingenstrasse);
- VKS 4b: Derendingen Kreuzplatz – Ortsteil Oberdorf (Hauptstrasse);
- VKS 5a: Solothurn – Biberist (Zuchwiler-/Enge-/Solothurnstrasse);
- VKS 5b: Biberist – Gerlafingen (Haupt-/Gerlafingen-/Kriegstettenstrasse).

Hingegen haben seit 2007 verschiedene Massnahmen in den Bereichen ÖV und LV dazu beigetragen, die Situation im Zentrum Solothurns zu entschärfen. Somit konnten folgende Verträglichkeitskonflikte an Knoten und entlang von Strecken behoben werden. Dies betrifft folgende Knoten:

- VK 1: Weissenstein-/Langendorfstrasse (Langendorf);
- VK 3: Werkhof-/Unt. Steingrubenstrasse (Solothurn);
- VK 4: Röti-/Basel-/Werkhofstrasse (Solothurn);
- VK 5: Luzern-/Röti-/Dornachstrasse (Solothurn);
- VK 6: Dornacher-/Büren-/Schöngrünstrasse (Solothurn);
- VK 7: Kreisel Juraplatz (Luterbach-/Nord-Süd-/Wildstrasse; Zuchwil);
- VK 10: Solothurn-/Engestrasse (Biberist);
- VK 12: Obergerlafingen-/Hauptstrasse (Gerlafingen);
- VK 13: Solothurn-/Aesplistrasse (Biberist);
- VK c: Martinshofkreisel (Haupt-/Nord-Südstrasse; Zuchwil);

sowie folgende Streckenabschnitte:

- VKS 1: Solothurn – Langendorf (Weissensteinstrasse);
- VKS 4: westliche Hauptstrasse (Zuchwil);
- VKS 4a: Derendingen – Subingen (Luzernstrasse ausserorts);
- VKS 6: Stadtzentrum Solothurn (Werkhof-/Röti-/Dornacher Strasse).

Trotz diesen Verbesserungen bleibt das Bedürfnis bestehen, die verkehrliche Situation für den Langsamverkehr attraktiver und sicherer zu gestalten.

Unfälle

Karte Nr. 7

Was die Unfälle mit Personenschäden betrifft, konzentrieren sich diese im Jahr 2009 v.a. auf die Stadt Solothurn (Rötistrasse, Zuchwilerstrasse, Bahnhof, Knoten Bürenstrasse). Ausserhalb der Stadt Solothurn sind vorwiegend die Hauptstrasse in Zuchwil sowie die Kreuzung Luzernstrasse/Hauptstrasse in Derendingen (Kreuzplatz) betroffen.

Öffentlicher Verkehr

Grundlagen

Die Zählungen des Passagieraufkommens auf den Linien des öffentlichen Verkehrs (Bahn: SBB, RBS, BLS, asm; Bus: BSU, ASm, BGU, Postauto) stammen aus dem Jahr 2009. Für die Buslinien des BSU liegen ebenfalls die Zahlen aus dem Jahr 2010 vor. Gezählt wurde die Anzahl Reisende pro (Werk)Tag auf den Streckenabschnitten des ÖV.

Nachfrage

Karte Nr. 8,
Karte Nr. 9

Ab Fahrplanwechsel 2009 hat sich das Liniennetz des BSU (mit Einführung des neuen Buskonzepts) zum Teil massiv geändert. Daher ist ein direkter Vergleich mit früheren Daten schwierig. Ein Vergleich der Fahrgastfrequenzen ist daher nur auf Basis einzelner Korridore zulässig und nicht auf Basis einzelner Streckenabschnitte. Die Erfolgskontrolle des Buskonzepts Solothurn (Bericht RBS/BSU, Buskonzept Solothurn, Erfolgskontrolle 1. Halbjahr 2009, 11.8.2009) weist im Korridor Oberdorf-Solothurn eine Zunahme von rund 15% gegenüber dem 1. Quartal des Vorjahres (2008) auf; im Korridor Rechterswil-Solothurn eine Zunahme von rund 19% gegenüber dem 1. Quartal des Vorjahres; im Korridor Bellach-Solothurn eine Zunahme von rund 4%; im Korridor Lohn/Gerlafingen/Zuchwil-Solothurn eine Zunahme von 12%; im Korridor Sonnenpark-Solothurn eine Zunahme von rund 28%; im Korridor Rüttenen-Solothurn eine Zunahme von rund 19% und im Korridor Luterbach-Solothurn eine Zunahme von rund 28%. Das zweite Quartal weist in der Korridorbetrachtung etwas tiefere Zuwachsraten auf als das erste Quartal, ausser auf der Linie 6, die weiter an Bedeutung gewonnen hat (Sonnenpark Solothurn-Hauptbahnhof-Zuchwil Zentrum-Bleichenberg-Biberist RBS). Ebenfalls eine positive Entwicklung weisen die Linien 5 und 7 des Korridors Solothurn HB-Herzogenbuchsee (2008-2009: +6%) bzw. Solothurn HB-Solothurn Brühl (2008-2009: +13%) auf, für welche lediglich eine jährliche Erhebung der Fahrgastzahlen besteht. Gemäss Zahlen des RBS/BSU konnte der erwähnte Trend im Jahr 2010 fortgesetzt werden. Auf allen betrachteten Korridoren des BSU-Netzes wurde bei den

Fahrgastzählungen nochmals ein Zuwachs von insgesamt 7.8% gegenüber dem Jahr 2009 festgestellt. Die stärksten Zuwachsraten fallen dabei auf die Korridore Sonnenpark Solothurn-Hauptbahnhof, Luterbach-Hauptbahnhof, Rüttenen-Hauptbahnhof und Recherswil-Hauptbahnhof.

Auf den Bahnkorridoren der RBS konnte ebenfalls eine positive Frequenzentwicklung festgestellt werden: durchschnittlich + 6.3% zwischen 2008 und 2009.

ÖV-Güteklassen

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 2. Generation schreibt der Bund in seinen Weisungen (Kapitel Teilstrategie Siedlung) die Siedlungsentwicklung nach innen an geeigneten Orten sowie Neueinzonungen nach gewissen Kriterien vor. Die ÖV-Erschliessung ist dabei zentral. Auch dem Kanton Solothurn ist es im Rahmen der Richtplanung ein Anliegen, die Siedlungsentwicklung vermehrt auf das ÖV-Angebot abzustimmen. Aus diesem Grund hat der Kanton entschieden ein Planungsinstrument in Form eines nachführbaren GIS-Layers ‚ÖV-Erschliessungsgüte‘ zu entwickeln, das als Grundlage für raumplanerische Fragen und zur Weiterentwicklung des ÖV-Angebots dient.

Um die ÖV-Erschliessungsgüte im gesamten Siedlungsgebiet sowie die Besonderheiten des ÖV-Systems (hauptsächlich Busverkehr) des Kantons Solothurn zu erfassen, genügte das normierte VSS-System nicht. Der Kanton Solothurn hat deshalb zusammen mit dem Büro WAM Planer und Ingenieure AG ein eigenes – VSS-kompatibles – System zur Erfassung des ÖV-Grundangebots geschaffen. Grundlagendaten wurden dafür dem ‚ÖV-Kostenverteilmmodell Kanton Solothurn‘ (OevKov) entnommen, während die Modellentwicklung und die Resultatdarstellung auf der Basis der ÖV-Angebotsdaten 2010 erfolgten. Tabelle 3 zeigt die Klassen A bis F der Solothurner Güteklassensystematik:

Haltestellenkategorien	Erreichbarkeit der Haltestellen (Distanz in m)			
	< 300	300...500	501...750	751...1000
I	Klasse A	Klasse A	Klasse B	Klasse C
II	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Klasse D1
III	Klasse B	Klasse C	Klasse D1	Klasse D2
IV	Klasse C	Klasse D1	Klasse D2	Klasse E
Va	Klasse D1	Klasse D2		
Vb	Klasse D2	Klasse E		
VI	Klasse E	Klasse F		

Tab. 3: ÖV-Güteklassen Kanton Solothurn

Karte Nr. 10

Massgebend für die Ermittlung der Haltestellenkategorie ist die Art des Verkehrsmittels sowie dessen Kursintervall. Die ÖV-Güteklassen sind schlussendlich das Ergebnis von Haltestellenkategorie und Erreichbarkeit der Haltestellen. Karte Nr. 10 zeigt, dass lediglich das Gebiet rund um den

Hauptbahnhof Solothurn über die ÖV-Güteklasse A verfügt. Güteklasse B weisen einzelne Gebiete im Zentrum der Stadt Solothurn (z.B. Amthausplatz) sowie Orte in den Gemeinden Zuchwil (z.B. Kreisel Mc Donald's) und Derendingen (Kreuzplatz) auf, die entlang der Hauptverkehrsachsen liegen, während die Mehrheit der Ortszentren der Agglomerationsgemeinden (z.B. Biberist, Gerlafingen, Langendorf, Riedholz) in der Güteklasse C liegen. Grosse Teile des Siedlungsgebietes der Agglomeration Solothurn liegen hingegen in den Klassen D1, D2, E oder F. Einige wenige Agglomerationsgemeinden verfügen über Siedlungsgebiete, deren Haltestellen nicht klassiert wurden (z.B. Halten) oder die ausserhalb der Güteklassen liegen (z.B. Subingen). Die folgenden, auf einer GIS-Analyse basierenden Tabellen, zeigen die prozentuale Verteilung des Siedlungsgebietes („bebaute Bauzonen“³) und der Bauzonenreserven („unbebaute Bauzonen“⁴) auf die Klassen der ÖV-Erschliessungsgüte:

ÖV-Güteklassen	Wohnen	Mischzone	Industrie/ Gewerbe	Total
A	0.4%	2.6%	0.5%	0.7%
B	3.6%	19.6%	9.1%	6.5%
C	27.7%	35.7%	31.0%	29.3%
D1	34.5%	26.2%	27.1%	32.3%
D2	16.0%	11.9%	18.4%	15.9%
E	16.0%	1.1%	6.4%	12.6%
F	–	0.5%	–	0.1%
nicht klassiert	–	–	–	–
keine	1.7%	2.4%	7.5%	2.7%

Tab. 4: Verteilung der bebauten Bauzonen nach ÖV-Güteklassen

ÖV-Güteklassen	Wohnen	Mischzone	Industrie/ Gewerbe	Total
A	0.1%	2.1%	–	0.4%
B	2.1%	10.9%	3.2%	3.7%
C	26.2%	52.5%	16.6%	27.5%
D1	39.4%	23.2%	25.2%	33.3%
D2	20.2%	10.6%	27.7%	20.7%
E	5.6%	0.2%	15.3%	7.4%
F	0.7%	–	–	0.4%
nicht klassiert	0.7%	–	–	0.4%
keine	5.1%	0.6%	12.1%	6.3%

Tab. 5: Verteilung der unbebauten Bauzonen nach ÖV-Güteklassen

Die Tabellen 4 und 5 zeigen, dass sowohl bei den bebauten (77.5%) als auch bei den unbebauten Bauzonen (81.5%) die meisten Flächen inner-

³ Ohne Grünzonen und Zonen für öffentliche Nutzung (s. Kap. 2.3.1)

⁴ Einzonzonte Gebiete gemäss kommunalem Zonenplan, die noch nicht bebaut sind (Stand: März 2011; s. Kap. 2.3.1)

halb der ÖV-Güteklassen C, D1 und D2 liegen. Tendenziell verfügen die Bauzonen der Mischzone (Wohnen und Arbeiten) über eine bessere ÖV-Erschliessung als diejenigen der reinen Wohnzone oder der Industrie- und Gewerbezone. Zum Beispiel weisen 65.5% der unbebauten Bauzonen in der Mischzone mindestens die ÖV-Güteklasse C auf, während es bei denjenigen der Wohnzone bzw. Industrie- und Gewerbezone lediglich 28.3% bzw. 19.7% sind. Bei den unbebauten Bauzonen liegt sogar ein bestimmter Prozentwert ausserhalb der ÖV-Güteklassen. Im Bereich der Industrie- und Gewerbezone sind das immerhin 12.1%. Insgesamt sind die bestehende Siedlung (bebaute Bauzonen) und die aktuellen Bauzonenreserven (unbebaute Bauzonen) zu je zwei Drittel gut bis sehr gut (A bis D1, d.h. mindestens Halbstundentakt) und zu je einem Drittel gering bis gar nicht (D2 bis F bzw. keine Klasse, d.h. Stundentakt, selteneres Kursintervall oder gar keine Haltestelle) mit dem ÖV erschlossen.

Aussagekräftig hinsichtlich der Erschliessungsqualität der Agglomeration Solothurn sind ebenfalls die Ergebnisse der folgenden GIS basierten Analyse, welche die Verteilung der Einwohnerinnen und Einwohner sowie der Beschäftigten auf die Klassen der ÖV-Erschliessungsgüte untersucht:

ÖV-Güteklassen	Einwohnerinnen/ Einwohner		Beschäftigte	
	absolut	relativ	absolut	relativ
A	1'051	1.44%	1'826	4.78%
B	6'8634	9.37%	10'836	28.38%
C	25'569	35.06%	13'325	34.90%
D1	25'219	34.58%	8'250	21.61%
D2	9'307	12.76%	2'715	7.11%
E	2'936	4.03%	688	1.80%
F	183	0.25%	0	0.00%
nicht klassiert	291	0.40%	16	0.04%
keine	1'547	2.12%	528	1.38%
TOTAL	72'937	100.00%	38'184	100.00%

Tab. 6: Verteilung der Einwohnerinnen und Einwohner sowie der Beschäftigten nach ÖV-Güteklassen (Quellen: BFS Hektarraster Volkszählung 2000/Betriebszählung 2008)

Tabelle 6 zeigt, dass sowohl die meisten Einwohnerinnen und Einwohner (79.0%), als auch die meisten Beschäftigten (84.9%) innerhalb der ÖV-Güteklassen B, C und D1 (mind. 30'-Takt) wohnen bzw. arbeiten. Generell sind die Arbeitsplätze besser erschlossen als die Wohnstandorte. Beispielsweise liegen 28.38% der Arbeitsplätze innerhalb der ÖV-Güteklasse B, während nur 9.37% der Einwohnerinnen und Einwohner innerhalb derselben ÖV-Güteklasse wohnen. Festzuhalten ist aber auch, dass prozentual gesehen nur wenige Einwohnerinnen und Einwohner (6.8%) sowie Beschäftigte (3.2%) innerhalb der ÖV-Güteklassen E, F und ‚nicht klassiert‘ angesiedelt sind oder sogar über keine ÖV-Erschliessung verfügen.

Die folgenden kartographischen Abbildungen (vgl. Abb. 6 und 7) zeigen zudem, dass sich die Arbeitsplätze der Agglomeration Solothurn grösstenteils (Ausnahme z.B. Industrie- und Gewerbegebiete zwischen

Derendingen und Subingen) an zentralen, gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten in den Gemeinden des urbanen Raums befinden und beschäftigungsstarke Gebiete (> 500 Beschäftigte/ha) sehr oft in direkter Umgebung eines Bahnhofs (z.B. Stahl Gerlafingen, M-Areal, Industrieareal Langendorf, VEBO-Areal, Zeughausareal Zuchwil) liegen.

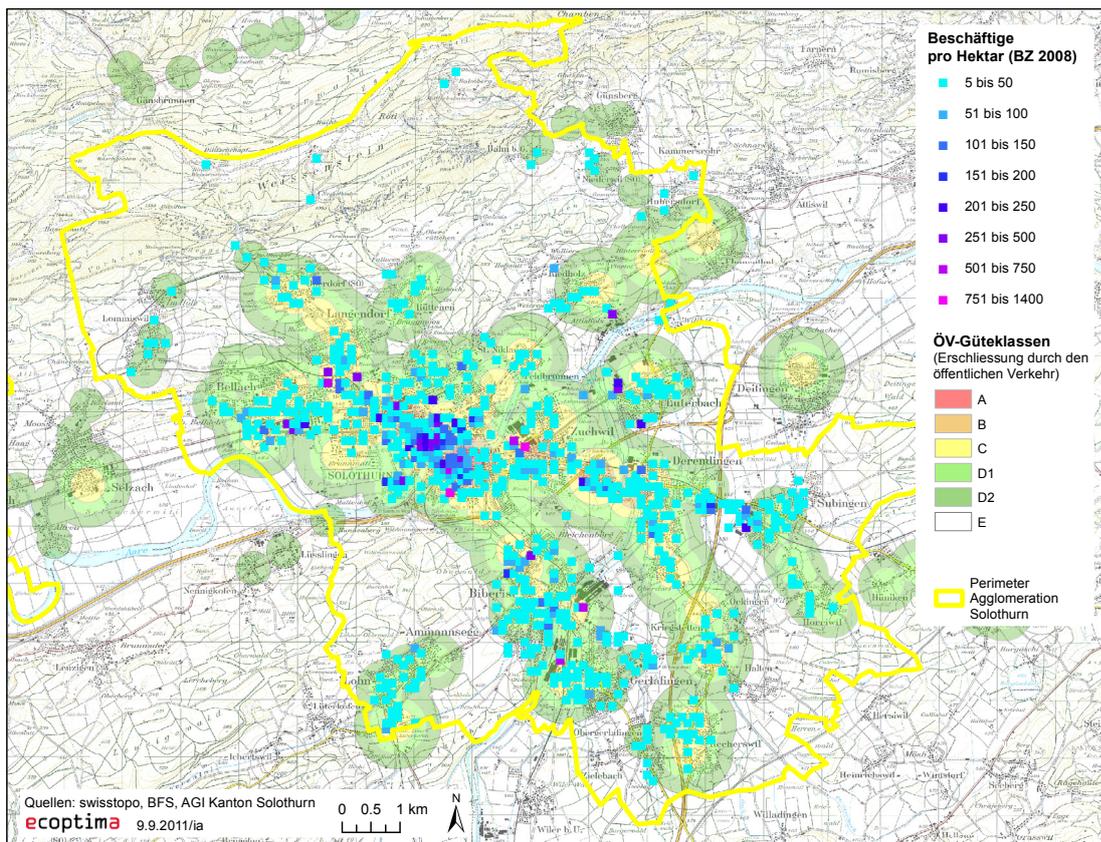


Abb. 6: Beschäftigte pro Hektar und deren Erschliessung nach ÖV-Güteklassen (Quelle: BFS Hektarraster BZ 2008)

Im Gegensatz zu den Beschäftigten sind die Einwohnerinnen und Einwohner deutlich disperser im Raum der Agglomeration Solothurn verteilt und verschiedene Wohnstandorte (z.B. in den Gemeinden Halten, Lommiswil, Riedholz, Rüttenen, Subingen) verfügen über eine schlechte (E oder F) oder gar keine ÖV-Erschliessung. Aber auch die Wohnbevölkerung konzentriert sich tendenziell an Orten mit guter ÖV-Erschliessung (z.B. in den Ortszentren von Biberist, Derendingen, Gerlafingen, Langendorf, Luterbach und Zuchwil sowie in Solothurn West).

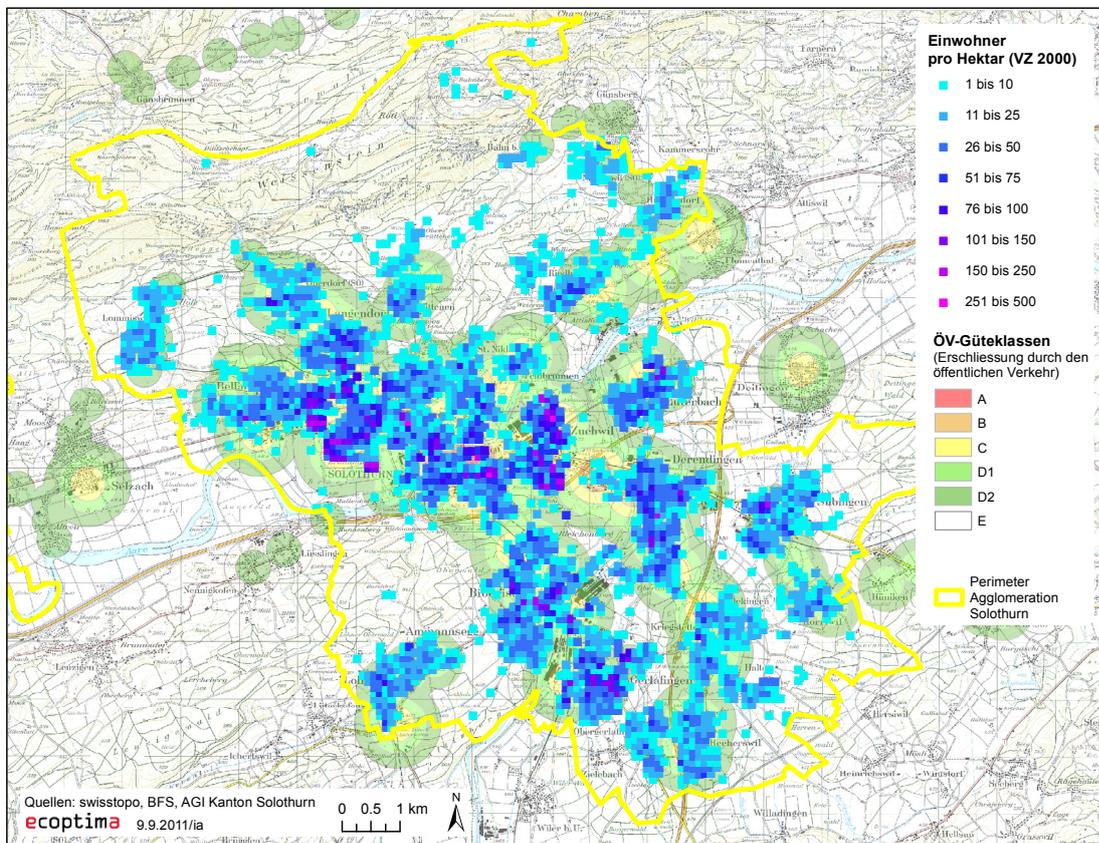


Abb. 7: Einwohnerinnen und Einwohner pro Hektar und deren Erschliessung nach ÖV-Güteklassen
 (Quelle: BFS Hektarraster VZ 2000)

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 diverse Untersuchungen.

Folgende Verkehrsdaten für den Langsamverkehr stehen zur Verfügung:

- Erhebung Veloverkehr 2005 und 2010 auf den Kantonsstrassen im Rahmen der Schweizerischen Strassenverkehrszählung
- Netzplan Velo Kanton Solothurn, Kantonaler Richtplan, Entwurf für die Vernehmlassung, Juli 2010
- Verkehrszählung 2005 und 2010 der Stadt Solothurn, u.a. bei den 6 aarequerenden Verbindungen in Solothurn

Nachfrage

Alltagsnetz Veloverkehr:

Die erhobenen Daten zum Zweiradverkehr auf den Kantonsstrassen weisen unterschiedliche Entwicklungstendenzen auf. Über alle Zählstellen gesehen wird im Zeitraum 2005-2010 ein Verkehrsanstieg von 4'500 Fahrten

pro Tag bzw. +15% ausgewiesen und für die Kantonsstrassen des Kreis I (repla espaceSOLOTHURN) einer von 2'970 Fahrten pro Tag bzw. +20%.

Ein ähnliches Bild ergab die Verkehrszählung⁵ durch das Büro WAM Planer und Ingenieure AG im Jahr 2010 hinsichtlich der aarequerenden Strecken in der Stadt Solothurn. Am Stichtag im Jahr 2010 wurden an den sechs Zählstellen (zwei neue Brücken seit der Zählung im Jahr 2005) insgesamt 1'396 Fahrten (+20%) mehr gezählt als im Jahr 2005. Während bei der Rötibrücke (obere Ebene) eine Zunahme von 310 Querungen (+99%) verzeichnet wurde, resultierte bei der Kreuzackerbrücke eine Abnahme von 622 Querungen (-27%). Generell konnte beim aarequerenden Langsamverkehr in der Kernstadt eine Verlagerung von der Kreuzackerbrücke auf die Wengi- und Rötibrücke, welche aufgrund der flankierenden Massnahmen an Attraktivität gewonnen haben, festgestellt werden.

Aktuelle Zahlen zum Anteil des Langsamverkehrs am Alltagsverkehr liegen zurzeit nicht vor. Diese werden im Rahmen des Mikrozensus 2010 erhoben und liegen voraussichtlich erst im Frühling 2012 vor. Aufgrund von Erhebungen in der Vergangenheit z.B. im Rahmen der Volkszählung ist jedoch bekannt, dass der Veloverkehr für die Schulen zentral ist und der Langsamverkehr generell beim Berufs- und Schülerpendlerverkehr innerhalb der Gemeinden (Binnenverkehr) die grössten Verkehrsanteile hat.

Schwachstellen

Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes der 1. Generation wurde den Schwachstellen des bestehenden LV-Netzes besondere Priorität eingeräumt, da entsprechend viele A- und B-Massnahmen definiert wurden. 2011 hat die Umsetzung der A-Massnahmen begonnen. Somit kann davon ausgegangen werden, dass die im Agglomerationsprogramm der 1. Generation aufgeführten Schwachstellen kurz- bis mittelfristig behoben werden. Aus diesem Grund wird an dieser Stelle darauf verzichtet, die LV-Schwachstellen erneut aufzulisten. Zudem wurden verschiedene Knoten und Strecken, die Schwachstellen hinsichtlich des Langsamverkehrs aufweisen, bereits in die Analyse der Verträglichkeitskonflikte (s. Kap. 2.2.2, Abschnitt MIV) miteinbezogen und eingehend geprüft.

Kombinierte Mobilität

Grundlagen

Als Grundlage steht der Schlussbericht ‚Kombinierte Mobilität, Strategie und Umsetzung (2011), zur Verfügung.

Park and Ride

In der Agglomeration Solothurn sind im Jahr 2009 insgesamt 611 P+R-Plätze an Bahnhöfen vorhanden. Mehr als die Hälfte davon befindet sich in Solothurn, Oberdorf und Lohn. An den meisten Bahnhöfen werden die Parkplätze bewirtschaftet, nicht bewirtschaftet sind insgesamt 53 in Lommiswil, Biberist, Gerlafingen und Hinteres Riedholz.

Karte Nr. 11

⁵ Zählwerte aus 14h Beobachtungszeit

Bike and Ride

In der Agglomeration Solothurn stehen 1'198 B+R-Plätze an ÖV-Haltestellen zur Verfügung. Mehr als die Hälfte davon befindet sich in Solothurn Hauptbahnhof, Solothurn RBS, Solothurn West, Biberist und Gerlafingen.

Mit der Sanierung der Personenunterführung beim Bahnhof Solothurn wurde im Jahr 2010 eine bewachte Velostation in Betrieb genommen (700 Plätze).

Zur Steigerung der Attraktivität stellt die Aare Seeland mobil AG 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 Veloabstellplätze (Velostation) einem Bedürfnis.

2.3 Ist-Zustand Siedlung

Im Folgenden wird auf verkehrsrelevante Themen des Bereichs Siedlung eingegangen. Dazu gehört die Darlegung der bestehenden Baulandreserven, die Abschätzung des Baulandbedarfs bis 2030 sowie die bestehenden und geplanten verkehrsintensiven Anlagen.

2.3.1 Baulandreserven

Das Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn hat auf der Grundlage der neu digitalisierten Bauzonen-Plänen mittels einer GIS-Analyse den Bebauungsgrad der Gemeinden erhoben.⁶ 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. Die im Kanton Solothurn vorhandenen Reservezonen sind NICHT Teil der rechtlichen Bauzonen und werden darum bei den folgenden Berechnungen nicht berücksichtigt.

Die Agglomerationsgemeinden weisen im Jahr 2011 bei einer Einwohnerzahl von rund 76'000 Einwohnern eine bebaute Fläche von rund 1'382 ha in der Wohn- und Mischzone sowie 279 ha in der Industrie- und Gewerbezone auf. Die unbebaute Fläche beträgt ungefähr 188 ha in der Wohn- und Mischzone sowie 67 ha in der Industrie- und Gewerbezone.

Folgende Gemeinden verfügen über die grössten Baulandreserven (jeweils > 20 ha):

⁶ Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes der 1. Generation wurden die un-/bebauten Bauzonen mittels einer Gemeindebefragung erhoben. Dies ist mit ein wesentlicher Grund, warum sich die Zahlen teilweise markant unterscheiden (vgl. bebaute Industrie- und Gewerbezone).

	Wohn- und Mischzone		Industrie- und Gewerbezone	
Biberist	14.02 ha	7.45%	6.61 ha	9.81%
Derendingen	11.76 ha	6.25%	11.52 ha	17.10%
Luterbach	9.17 ha	4.87%	23.02 ha	34.18%
Solothurn	28.88 ha	15.35%	2.04 ha	3.03%

Insgesamt sind die Baulandreserven wie folgt auf die drei Raumtypen (Handlungsräume) der Agglomeration Solothurn verteilt:

	Wohn- und Mischzone		Industrie- und Gewerbezone	
Urbaner Raum	103.44 ha	55.0%	30.97 ha	46.0%
Agglomerations- geprägter Raum	78.45 ha	41.7%	31.44 ha	46.7%
Ländlicher Raum	6.24 ha)	3.3%	4.94 ha)	7.3%
Total unbebaute Bauzonen	188.13 ha	100%	67.35 ha	100%

Die Gemeinden des ‚urbanen Raums‘, in denen sich 71% der Bevölkerung und 84% der Beschäftigten konzentrieren, verfügen absolut über den grössten Anteil an unbebauten Bauzonen. 103.44 ha der 188.13 ha Baulandreserven in der Wohn- und Mischzone (55%) liegen innerhalb dieser acht Gemeinden, davon 28.88 ha (15%) allein in der Stadt Solothurn. Die Gemeinden des ‚agglomerationsgeprägten Raums‘ besitzen hingegen leicht mehr Baulandreserven in der Industrie- und Gewerbezone als diejenigen des ‚urbanen Raums‘. 23.02 ha der 31.44 ha (73%) entfallen dabei auf die Gemeinde Luterbach. Die Baulandreserven der Gemeinden des ‚ländlichen Raums‘ sind in Bezug auf das Total der unbebauten Bauzonen unbedeutend.

Anders sieht es aber aus, wenn die unbebauten Bauzonen in Relation zu den bebauten Bauzonen betrachtet werden. Im Verhältnis zu den bebauten Bauzonen betragen die unbebauten Bauzonen insgesamt 14% (188 ha zu 1'382 ha Wohn- und Mischzone) bzw. 24% (67 ha zu 278 ha Gewerbe- und Industriezone). Je nach Gemeinde bzw. Raumtyp variiert der relative Wert dieses Verhältnisses jedoch äusserst stark. Während für die Gemeinden des ‚urbanen Raums‘ Werte berechnet wurden (13% bzw. 23%), die unterhalb des oben erwähnten Durchschnitts liegen, sind diejenigen der Gemeinden des ‚agglomerationsgeprägten Raums‘ (16% bzw. 75%) und des ‚ländlichen Raums‘ (20% Wohn- und Mischzone) grösser. Mehrere Gemeinden besitzen im Vergleich zu ihrer bebauten Fläche sowie der aktuellen Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahl überproportional grosse Baulandreserven. Beispielsweise übertreffen die Baulandreserven der Industrie- und Gewerbezone in der Gemeinde Lommiswil die bebauten Fläche derselben Zone um mehr als das Sechsfache.

verteilt. Während unbebaute Bauzonen für gemischte Nutzung (Wohnen und Arbeiten) vor allem in der Stadt Solothurn und den angrenzenden Gemeinden Zuchwil, Biberist und Bellach liegen, befinden sich diejenigen für Industrie und Gewerbe in verschiedenen Gemeinden des Wasseramts (Biberist, Derendingen, Gerlafingen, Luterbach, Subingen). Nicht alle Gewerbe- und Industriezonen weisen dabei eine gute Erschliessung (ÖV- oder Autobahnanschluss) auf. Die unbebauten Bauzonen für die Wohnnutzung sind über das gesamte Gebiet – also auch den ländlichen Raum – der Agglomeration Solothurn verteilt. Diese Flächen befinden sich hauptsächlich an den äusseren Siedlungsgrenzen der Agglomeration.

2.3.2 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 werden die Wohnzonen und 50% der gemischten Zonen (ca. 19 ha). Nicht berücksichtigt werden die Industrie- und Gewerbebezonen sowie die Reservezonen.

Die Berechnungen des Gesamtbedarfs an Wohnbauzonen in der Agglomeration Solothurn für die angestrebte Entwicklung bis ins Jahr 2030 wurden aufgrund der kantonalen Bevölkerungsprognose 2009 bis 2035 (mittleres Szenario) durchgeführt (siehe Anhang 3). Je nach Raumtyp der Gemeinde (s. Kap. 1.2 ‚Handlungsräume‘) wurde mit unterschiedlicher Bruttogeschossfläche (BGF) pro Wohnung, Belegungsdichte und Ausnützungsziffer operiert. Mit zunehmender Distanz zum Zentrum nimmt die Bruttogeschossfläche zu, die Belegungsdichte ebenfalls und die Ausnützung sinkt.

Die kantonale Bevölkerungsprognose geht davon aus, dass für die Gemeinde Solothurn bis 2030 ein Bevölkerungszuwachs von rund 6.75% zu erwarten ist. Für die Stadt Solothurn stellt diese Entwicklung eine bedeutende Verstärkung des bestehenden Trends (Zunahme 1990 bis 2009: 4.6%; vgl. Kap. 2.1.1) dar. In den übrigen Gemeinden des ‚urbanen Raums‘ und in denjenigen des ‚agglomerationsgeprägten Raums‘ ist ebenfalls mit einer Zunahme der Bevölkerung (ca. 4.3% bzw. 8.0%) zu rechnen. Hingegen wird bei den Gemeinden des ‚ländlichen Raums‘ mit einer Bevölkerungsabnahme von ca. 2.5% gerechnet.

Der Vergleich des Baulandbedarfs bis 2030 mit den vorhandenen Baulandreserven (Wohnen ohne Gewerbeanteil), unterschieden nach Raumtypen (gemäss Raumkonzept Kanton Solothurn), ergibt folgende Verteilung:

Raumtypen der Gemeinden	Angestrebte Entwicklung	Vorhandene Baulandreserven ¹
Stadt Solothurn (urbaner Raum)	30 ha	24 ha
Urbaner Raum (ohne Stadt Solothurn)	60 ha	66 ha
Agglomerationsgeprägter Raum	53 ha	73 ha
Ländlicher Raum	1 ha	6 ha
Total	145 ha	169 ha

Tab. 7: Vergleich Baulandbedarf bis 2030 und Baulandreserven für den Wohnungsbau in der Agglomeration Solothurn

¹ Bei den gemischten Zonen wird ein Gewerbeanteil von 50% abgezogen (ca. 19 ha)

Aus dem obigen Vergleich ist ersichtlich, dass in der Agglomeration Solothurn grundsätzlich genügend Baulandreserven vorhanden sind für die angestrebte Entwicklung bis 2030, diese jedoch teilweise am falschen Ort liegen. In der Stadt Solothurn reichen die bestehenden Baulandreserven gemäss den Berechnungen nicht aus. Im Gegensatz dazu decken die Baulandreserven der übrigen Gemeinden des ‚urbanen Raums‘ den berechneten Bedarf bis 2030. In den Gemeinden des ‚agglomerationsgeprägten Raums‘ sowie denjenigen des ‚ländlichen Raums‘ ist der Bedarf weitaus geringer als die vorhandenen Baulandreserven. So übertrifft die Fläche der Baulandreserven der Gemeinden des ‚ländlichen Raums‘ diejenige des Baulandbedarfs 2030 um ein Vielfaches.

Zu berücksichtigen ist, dass ein Teil des Baulandbedarfs über innere Verdichtung abgedeckt werden kann. Dies vor allem in Solothurn und in den Gemeinden des Typs ‚urbaner Raum‘ (siehe auch Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete). Im Rahmen des Projekts ‚Siedlungsentwicklung nach Innen‘, möchte der Kanton Solothurn Bauzonen mit Verdichtungspotential ausscheiden.

2.3.3 Schwachstellen Bauzonen

Die Bauzonenreserven für den Wohnungsbau in der Agglomeration Solothurn sind zwar über das ganze Gebiet verteilt, jedoch äusserst unproportional zur bestehenden Siedlungs- und Bevölkerungsgrösse der einzelnen Gemeinden sowie dem berechneten Baulandbedarf gemäss der Bevölkerungsentwicklung bis 2030. Etwas mehr als die Hälfte (90 ha) der un bebauten Wohnbauzonen befinden sich in den Gemeinden des ‚urbanen Raums‘ (Stadt Solothurn und angrenzende Gemeinden), wo insgesamt das stärkste Bevölkerungswachstum innerhalb der Agglomeration erwartet wird. Die andere Hälfte der un bebauten Wohnbauzonen (79 ha) liegt in den Gemeinden des ‚agglomerationsgeprägten Raums‘ und des ‚ländlichen Raums‘, obwohl dort nur 40% des gesamten Bevölkerungswachstums prognostiziert wird. Ein ähnliches Ungleichgewicht besteht bezüglich der Baulandreserven in der Gewerbe- und Industriezone. Verschiedene Gemeinden des ‚agglomerationsgeprägten Raums‘ und des ‚ländlichen Raums‘

verfügen trotz geringer Anzahl Beschäftigte über grössere Baulandreserven, während solche des ‚urbanen Raums‘ (z.B. Solothurn) verhältnismässig kleine Reserven aufweisen. Generell sind die grossen Schwachstellen hinsichtlich der angestrebten Entwicklung bis 2030 das Baulanddefizit in der Stadt Solothurn und der im Verhältnis zum Bedarf überproportionale Anteil (ca. zwei Fünftel der Gesamtfläche) an unbebauten Wohnbauzonen in den Gemeinden des ‚agglomerationsgeprägten Raums‘.

2.3.4 Verkehrsintensive Anlagen

Karte Nr. 13

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.

Anlage	Verkehrspotenzial	Zentralität	Belastung MIV Gesamtnetz	Belastung MIV lokal	ÖV-Qualität	Eignungskategorie
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	–	mittel	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
Ober-/Unterschhof 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

* Heute Teil des Testplanungsareals Luterbach/Riedholz

** Heute Kofmehl-Areal in Solothurn

*** Ehemals Schoeller-Areal in Luterbach/Derendingen

Tab. 8: Beurteilung der verkehrsintensiven Anlagen in der Region Solothurn

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 entschied sich der Kanton Solothurn für die Beurteilung der verkehrsintensiven Anlagen in der Region Solothurn einen Masterplan (2006) zu erarbeiten. Bei der Bewertung werden die 14 verkehrsintensiven Anlagen in Kategorien 1 (geeignet: Planung abgeschlossen) bis 4 (kaum geeignet) eingeteilt.

2.4 Ist-Zustand Landschaft

Im Folgenden werden die für das Agglomerationsprogramm relevanten Themen des Bereichs Landschaft aufgearbeitet. Dazu gehören Angaben zu den prägenden Landschaftsräumen, zu den bedeutenden Landschaftsschutzgebieten und zu den verkehrsbedingten Umweltbelastungen (Lärm- und Luftbelastung) innerhalb der Agglomeration Solothurn und Umgebung.

2.4.1 Landschaft

Schönheit, Eigenart und Vielfalt der Landschaft sind zu einem grossen Teil in der besonderen kulturellen und geographischen Lage des Kantons Solothurn begründet. Erst das Zusammenspiel von Klima, Geologie und den daraus resultierenden Böden, mit dem Einfluss des wirtschaftenden Menschen, formte jedoch die heutige Landschaft. Hügellandschaften, Schwemmebenen, Hanglagen am Jurasüdfuss sowie der stark bewaldete Kettenjura prägen das vielschichtige Landschaftsbild der Agglomeration Solothurn.

Die Hügellandschaften Äusseres Wasseramt und Bucheggberg umfassen verschiedene Gemeindegebiete der Agglomeration Solothurn (z.B. Halten und Horriwil oder Teile von Lohn-Ammannsegg und Biberist). Charakteristisch sind jeweils die sanften, eiszeitlich geprägten Hügel, das Mosaik offener Landwirtschaftsflächen sowie grossflächige Waldgebiete.

Die Schwemmebenen der Emme und Aare umfassen die flachen Gebiete entlang der gleichnamigen Flüsse. Die einstigen Überschwemmungsgebiete der beiden Flüsse bieten heute Raum für Siedlung, Verkehr und Landwirtschaft. Während der Landschaftsraum entlang der teilweise von Wald gesäumten Emme durch flache, ackerbaulich genutzte Landwirtschaftsflächen, ausgedehnte Siedlungen und die Autobahn (A1/A5) geprägt ist, bestimmen im Agglomerationsperimeter liegenden Teil der Aare-Schwemmebene der mäandrierende Fluss sowie Teile der Landwirtschafts- und Schutzzone Witi – eine der letzten grösseren offenen Flächen im schweizerischen Mittelland – weitgehend das Landschaftsbild. Mehrere Gemeindegebiete im Süden und Osten der Stadt Solothurn (z.B. Derendingen, Gerlafingen, Luterbach, Biberist, Zuchwil) liegen ganz oder teilweise innerhalb dieses Landschaftstyps.

Grosse Teile des Siedlungsgebietes der Agglomeration Solothurn liegen entlang den Ausläufern und Hanglagen des Jurasüdfusses – dem Land-

schaftsraum Oberer und Unterer Leberberg. Während der Obere Leberberg (z.B. Bettlach, Langendorf, Oberdorf) durch grössere, zusammenhängende Siedlungsgebiete zwischen denen Grünkorridore (Siedlungstrenngürtel) liegen geprägt ist, liegen die Siedlungen der Wohngemeinden sowie der ländlichen Gemeinden des Unteren Leberbergs (z.B. Balm b. Günsberg, Feldbrunnen-St. Niklaus, Riedholz) zwischen grösseren Waldgebieten und sind von landwirtschaftlich genutzten Landschaftskammern umgeben.

Auch wenn die Kettenjuralandschaft Grenchenberg-Weissenstein-Balmberg den Perimeter der Agglomeration Solothurn lediglich im Norden (Gemeinden Lommiswil, Oberdorf, Rüttenen, Balm b. Günsberg) teilweise überlagert, zählt dieser Landschaftsraum zu den charakteristischsten Merkmalen im Landschaftsbild der Agglomeration Solothurn. Die grossen Waldgebiete der ersten Jurakette mit den offenen Flächen im Bereich Weissenstein und Balmberg prägen das Panorama in der Agglomeration Solothurn weitgehend. Dank Felsstandorten, seltenen Waldgesellschaften, artenreichen Heumatten und Sömmerungsweiden weist das Gebiet hohe Naturwerte auf.

2.4.2 Schutzzonen

Im Zusammenhang mit den Prozessen der Suburbanisierung sind die verschiedenen Landschaftsräume der Agglomeration Solothurn in der Vergangenheit unter gehörigen Siedlungsdruck geraten. Um landschaftlich besonders wertvolle Gebiete vor einer weiteren Zersiedelung zu bewahren, hat der Kanton Solothurn in seinem Richtplan einzelne Gebiete unter Schutz gestellt. So werden im kantonalen Richtplan die Landschaftsräume Äusseres Wasseramt, Bucheggberg mit dem Teilgebiet Altisberg-Bleichenberg und Kettenjura als Gebiete von ‚besonderer Schönheit und Eigenart‘ bzw. als kantonale Schutzgebiete festgelegt (§ 121 Planungs- und Baugesetz, PBG, BGS 711.1). In diesen Gebieten gelten allgemeine Schutzziele (z.B. Bauten und Anlagen besonders sorgfältig in die Landschaft eingliedern) gemäss der Verordnung über den Natur- und Heimatschutz (NHV).

Karte Nr. 14

Im Richtplan des Kantons Solothurn sind aber auch spezifische Schutzzonen ausgeschieden (vgl. Karte). Dies sind die kantonalen Vorranggebiete Natur und Landschaft, die kantonalen Naturreservate, die kantonalen Uferschutzzonen sowie die Spezialzone ‚kantonale Landwirtschafts- und Schutzzone Witi‘. Im Rahmen der Richtplan-Gesamtüberprüfung sollen zudem die Wildtierkorridore von nationaler und regionaler Bedeutung mit den entsprechenden, behördenverbindlichen Massnahmen in den Richtplan aufgenommen werden.

Auf der Ebene der Schutzzonen von nationaler Bedeutung ist insbesondere die Kettenjuralandschaft rundum die Erhöhung Weissenstein zu erwähnen. Dieses teilweise im Perimeter der Agglomeration Solothurn liegende Gebiet ist seit 1977 als Objekt 1010 im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) aufgeführt.

2.4.3 Umwelt

Die im Bereich Luft und Lärm massgebenden Grenzwerte werden in der Agglomeration Solothurn entlang der Verkehrsträger Strasse und Bahn punktuell überschritten. Gesamthaft gesehen ist die Umweltqualität als gut zu bewerten.

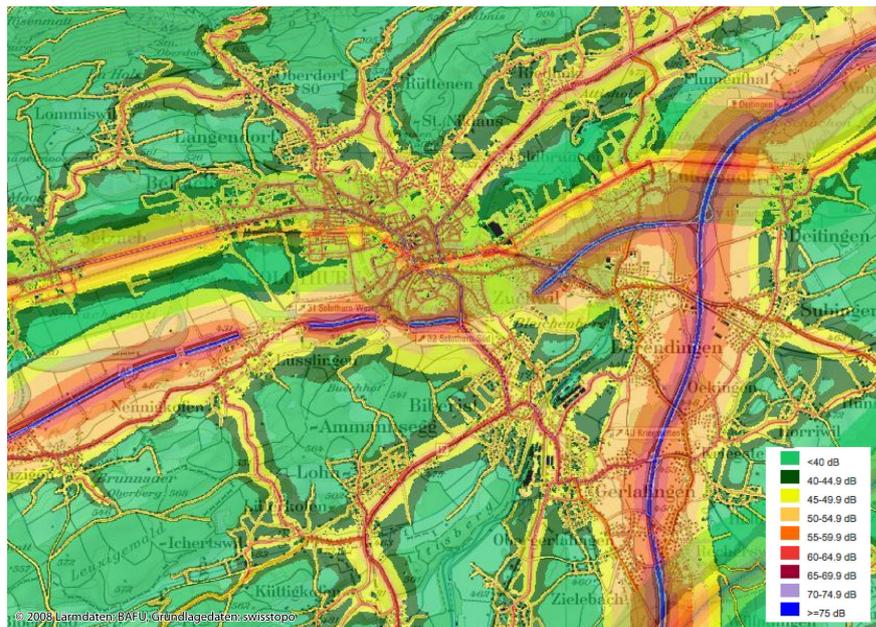


Abb. 8: Lärmbelastung am Tag Strasse und Bahn überlagert (Quelle: BAFU 2008)

Hauptlärmquellen sind in der Agglomeration Solothurn die Autobahnen A1 und A5, die Kantonsstrassen sowie die SBB-Bahnlinie am Jurasüdfuss (s. Abbildung 8). Die Emission der Autobahnen beeinträchtigt vor allem die Siedlungsgebiete von Derendingen, Oekingen, Kriegstetten, Rechterswil und Zuchwil. Die modellierten Werte sind hier während des Tages zwischen 60 und > 70 dB. Die Siedlungsgebiete der Stadt Solothurn sowie der Agglomerationsgemeinden Gerlafingen und Biberist sind ebenfalls durch die Kantonsstrassen vom Lärm beeinträchtigt. Insbesondere die Gemeinde Zuchwil ist stark vom Strassenlärm betroffen

Hinsichtlich der Luftbelastung durch die verkehrsrelevanten Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂), Feinstaub (PM10) und Ozon (O₃) ist die Situation räumlich wie zeitlich variabel. Die Tagesgrenzwerte von Stickstoffdioxid werden ausschliesslich an stark verkehrsexponierten Standorten überschritten, sie liegen da konstant auf hohem Niveau (s. Abbildung 9). Die Belastung durch Feinstaub tritt ebenfalls strassennah (s. Abbildung 10) und namentlich entlang der Autobahnen A1 und A5 sowie in den Zentren von Solothurn, Gerlafingen und Biberist am Höchsten auf. Die Messwerte liegen dort leicht über dem Immissionsgrenzwert (PM10-Konzentration >20 µg/m³; Rotton in der Karte). Die Tagesgrenzwerte wurden in Solothurn im Jahr 2009 an 19 Tagen überschritten. Im Gegensatz zu Stickstoffdioxid

und Feinstaub ist Ozon ein flächiges und an den Sommer gebundenes Problem, das insbesondere die Agglomerationsränder betrifft.

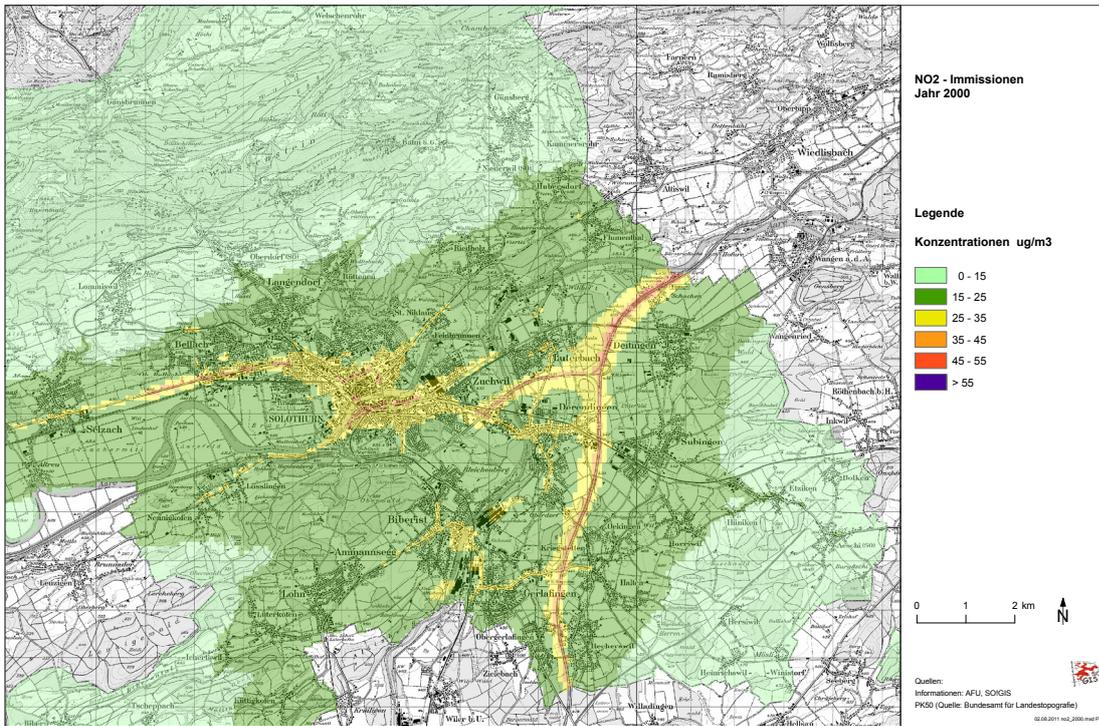


Abb. 9: Luftbelastung NO₂-Konzentration 2000 (Quellen: AfU, SOGIS)

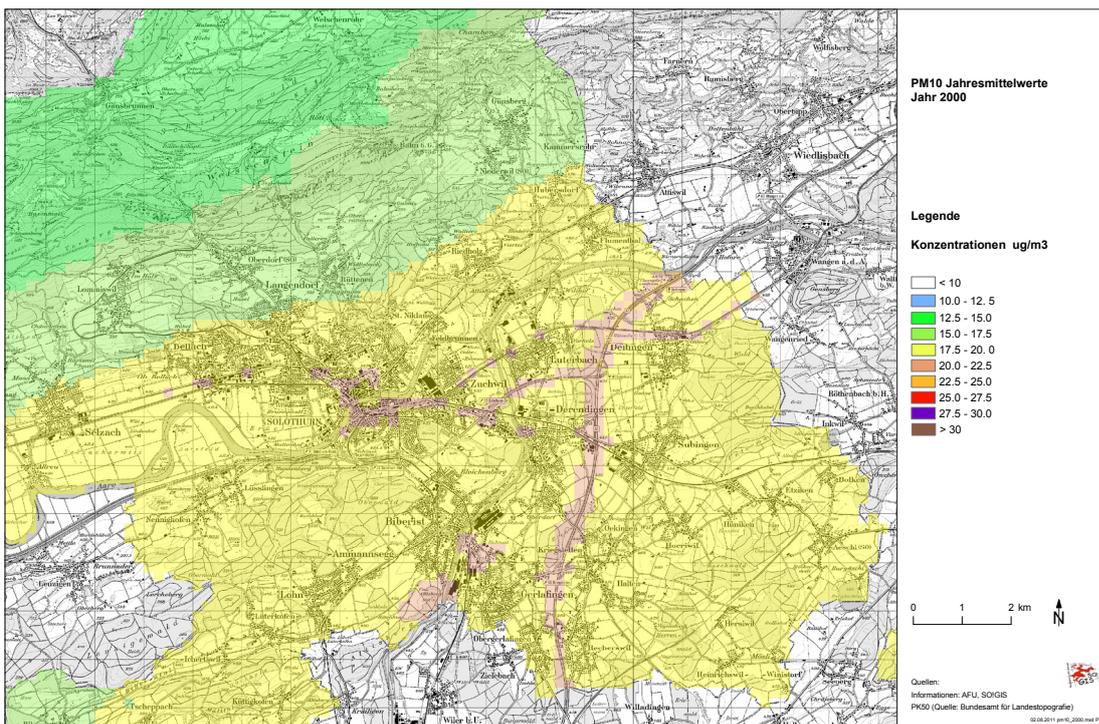


Abb. 10: Luftbelastung PM10-Konzentration 2000 (Quellen: AfU, SOGIS)

3. Schwachstellen 2030 und Handlungsbedarf

Im folgenden Kapitel werden die bisherige Verkehrs- und Siedlungsentwicklung für die kommenden Jahre (Zustand bis 2030) fortgeschrieben und die daraus resultierenden, künftigen Schwachstellen analysiert. Schlussendlich wird davon der Handlungsbedarf für die Agglomeration Solothurn abgeleitet.

3.1 Schwachstellenanalyse Strassennetz 2030

Im Rahmen der Aktualisierung des Verkehrsmodells Solothurn/Grenchen/Wasseramt wurde die Stauneigung des Strassennetzes für verschiedene Zustände (2010, 2020 und 2030) berechnet. Die Berechnungen sind das Ergebnis aus der prognostizierten Verkehrsentwicklung gemäss der Strassenverkehrserhebung 2010 und den bestehenden Kapazitäten des heutigen Strassennetzes. Berücksichtigt wurden die Verkehrszahlen während der Abendspitze. Eine durchschnittliche Streckenbelastung von 60 bis 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. 15

Die Prognose des Verkehrsmodells geht von einem weiteren Verkehrswachstum bis 2030 (ASP/DTV 2030) aus. Ohne entsprechende Gegenmassnahmen führt dies vor allem während den Abendspitzen (ASP 2030) zu einer Verschärfung des Stauneigungsproblems bzw. der Schwachstellen (siehe Karte Nr. 15). So wird auf dem südlichen Teil der Entlastung West und an mehreren Knoten entlang der städtischen Einfallsachsen des Kantonsstrassennetzes in Biberist (Solothurn-/Aesplistrasse, Bern-/Solothurn-/Hauptstrasse), Zuchwil (Kreisel Mc Donald's, Martinhof und Juraplatz) und Solothurn (Baseltor) mit einer sehr hohen Stauneigung oder sogar mit der Überschreitung der Verkehrskapazität gerechnet. Hohe Stauneigungen werden zudem auf einzelnen, viel befahrenen Streckenabschnitten in Solothurn (Autobahnanschluss Solothurn-West, Rötibrücke, Werkhofstrasse), Biberist (Hauptstrasse), Derendingen (Luzernstrasse) und Zuchwil (Luzernstrasse) sowie an einzelnen, neuralgischen Knoten in Biberist (zwei Kreisel entlang Hauptstrasse), Solothurn (Kreisel Dornacher-/Büren-/Schöngrünstrasse) und Zuchwil (Kreisel Guggelstutz) erwartet. Des Weiteren werden auf den städtischen Einfallsachsen des Kantonsstrassennetzes (Weissenstein-, Biel- und Luzernstrasse), auf dem nördlichen Teil der Entlastung West, auf der Solothurnstrasse in Biberist bzw. zwischen Biberist und Solothurn, auf einzelnen Ortsdurchfahrten (Gerlafingenstrasse in Biberist, Hauptstrasse in Zuchwil) sowie auf dem A5-Autobahnabschnitt zwischen den Anschlüssen Solothurn-West und Solothurn-Süd Stauneigungen prognostiziert.

3.2 Schwachstellenanalyse ÖV 2030

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.

Karte Nr. 15

Gemäss der Prognose des aktualisierten Verkehrsmodells 2030 sind verschiedene Strecken und Knoten von Stauneigungen betroffen, die nebst dem privaten motorisierten Verkehr ebenfalls den strassengebundenen öffentlichen Verkehr bewältigen und (noch) über keine Busbevorzugung verfügen. Gewisse Schwachstellen beim Betrieb des öffentlichen Verkehrs werden darum an folgenden Knoten und auf folgenden Strecken erwartet (siehe Karte Nr. 15): an den Kreiseln Mc Donald's, Martinhof, Juraplatz und Haupt-/Schulhausstrasse sowie auf dem östlichen Teil der Luzernstrasse in Zuchwil; auf der Luzernstrasse (Kreuzplatz bis Ritterplatz) in Derendingen; an den Knoten Solothurn-/Aesplistrasse, Bern-/Solothurnstrasse, Haupt-/Poststrasse und Haupt-/Bleichenmattstrasse sowie auf der Solothurn-, Haupt- und Gerlafingenstrasse in Biberist; an den Knoten Biberist-/Hauptstrasse und Haupt-/Kriegstettenstrasse in Gerlafingen; an den Knoten Baseltor, Dornacher-/Bürenstrasse und Wengi-/Bielstrasse sowie auf der Werkhofstrasse und der Bielstrasse in Solothurn und der Weissensteinstrasse in Solothurn und Langendorf.

3.3 Schwachstellenanalyse Langsamverkehr 2030

Der Fussgänger- und Veloverkehr wird ebenfalls durch starken MIV-Verkehr, durch Staus und Verkehrszusammenbrüche in Mitleidenschaft gezogen. Wo für zu Fuss Gehende und Velofahrende keine Ergänzungsrouten bestehen, sind diese den aufgezählten Negativfolgen des MIV direkt ausgesetzt. Folglich leiden Qualität und Sicherheit der Langsamverkehrsteilnehmenden.

Der Fussgängerverkehr wird vor allem beim Queren von Strassenabschnitten mit einer hohen Auslastung behindert (z.B. Gerlafingenstrasse Biberist). An Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen (z.B. Kreuzplatz in Derendingen) nehmen Wartezeiten und Risiko für die Fussgänger mit zunehmender MIV-Frequenz zu.

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

3.4 Schwachstellenanalyse Kombinierte Mobilität 2030

Attraktive Bahnverbindungen inkl. der Tarifsituation und die effektive Verkehrssituation auf den Strassen haben einen unmittelbaren Einfluss auf die Nachfrage der kombinierten Mobilität. Da im Kanton Solothurn wie auf nationaler Ebene ein Wachstum des Gesamtverkehrs bis 2030 zu erwarten ist und die Kapazitätsauslastung der Strassen somit zunehmen wird, gleichzeitig aber das ÖV-Angebot verbessert wird, kann davon ausgegangen werden, dass die kombinierte Mobilität an Attraktivität gewinnen wird. Dies stellt die bestehenden Anlagen sowie geeignete Standorte für Neuanlagen wiederum vor neue Herausforderungen.

Hinsichtlich Schwachstellen müssen zwei Aspekte berücksichtigt werden. Einerseits werden bestehende P+R- und B+R-Anlagen aufgrund des hohen Auslastungsgrades oder aufgrund der mangelhaften Infrastruktur (z.B. fehlende Überdachung) Mängel aufweisen, andererseits wird an attraktiven Standorten der Bedarf nach Neuanlagen steigen. Dafür müssen nebst den oben erwähnten Einflussfaktoren der kombinierten Mobilität ebenfalls die Potentiale der Einzugsgebiete (Siedlungsstruktur und ÖV-Netz), die Konkurrenzierung von ÖV-Zubringerlinien (nicht erwünscht), die örtlichen Verhältnisse (z.B. notwenige Flächen für Neuanlage) und die Gefahr von Missbräuchen (z.B. Benutzung als Besucherparkplätze) berücksichtigt werden.

3.5 Schwachstellenanalyse Umfeldbelastung 2030

Karte Nr. 16

Nebst betrieblichen Schwachstellen, kann ein Verkehrssystem weitere Schwachstellen aufweisen, z.B. hinsichtlich Konflikten zwischen Verkehr und empfindlichen Nutzungen. 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 werden gemäss den Berechnungen des aktualisierten Verkehrsmodells 2030 (Siedlungskonflikte DTV 2030; siehe Karte Nr. 16) vor allem in Solothurn und an den Einfallsachsen von Solothurn (Biel-, Weissenstein-, Basel-, Luzern-, Luterbach- und Solothurnstrasse) auftreten. Aber auch entlang der Autobahnen A1 (Recherswil) und A5 (Biberist, Solothurn und Zuchwil) sowie in den Ortszentren von Biberist, Gerlafingen und Derendingen wird mit grossen Verkehrsbeeinträchtigungen auf das Siedlungsgebiet gerechnet. Teile des Siedlungsgebietes entlang der Entlastung West sowie an den A5-Autobahnanschlüssen bilden eine weitere Schwachstelle bezüglich Siedlungskonflikte.

3.6 Schwachstellenanalyse Siedlungsentwicklung 2030

Ohne eine konsequente Abstimmung von Siedlung und Verkehr – wie im Agglomerationsprogramm Solothurn angestrebt – kann davon ausgegangen werden, dass die heutigen Schwachstellen der Siedlungsentwicklung

weiter bestehen bleiben. D.h. dass die Baulandreserven in den Gemeinden des ‚agglomerationsgeprägten‘ und des ‚ländlichen Raums‘ viel grösser als der Bedarf sein werden und zudem eine geringe Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr aufweisen werden. Weitere Schwachstellen werden die fehlende Verfügbarkeit von Wohnbauzonen an zentraler Lage sein und die Einrichtung von verkehrintensiven Anlagen an mit dem ÖV unzureichend erschlossenen Standorten.

3.7 Folgerung Handlungsbedarf

Gestützt auf der Schwachstellenanalyse des Ist-Zustandes (siehe verschiedene Abschnitte Kap. 2.2-2.4) und derjenigen der zukünftigen Entwicklung bis 2030 (siehe Kap. 3.1-3.6) lässt sich der Handlungsbedarf für die Bereiche Verkehr, Siedlung sowie Landschaft und Umwelt der Agglomeration Solothurn ableiten.

Motorisierter Individualverkehr

Die Belastung des motorisierten Individualverkehrs auf dem Strassennetz der Agglomeration Solothurn (z.B. DTV 2010) ist teilweise bereits sehr hoch und wird aufgrund des prognostizierten Verkehrswachstums (z.B. DTV 2030) weiter steigen. Heute, gemäss den Prognosen des Verkehrsmodells aber auch in der Zukunft, ist die Belastung insbesondere auf den Ortsdurchfahrten, der nach Solothurn einfallenden Strassenachsen und verschiedenen Strassenabschnitten in der Stadt Solothurn besonders gross. Stauneigung, Verträglichkeitskonflikte mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr, Unfälle mit Personenschäden, Lärm- und Luftbelastung sowie Konflikte mit der Wohnbevölkerung sind typische, negative Folgen, die in der Agglomeration Solothurn durch das starke Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs verursacht werden.

Wie die Schwachstellenanalyse gezeigt hat, gibt es einzelne Streckenabschnitte (z.B. Solothurnstrasse in Biberist, Luzernstrasse in Derendingen und Zuchwil, Bielstrasse in Bellach und Solothurn) und Knoten (Bern-/Solothurnstrasse in Biberist, Kreuzplatz in Derendingen, Kreisel Mc Donald's in Zuchwil), welche besonders durch Negativfolgen des Verkehrs betroffen sind. Auf diese neuralgischen Strecken und Knoten, welche zu einem grossen Teil in den urbanen Gemeinden des Wasseramts liegen, gilt es bei der Weiterentwicklung der Agglomeration Solothurn ein besonderes Augenmerk zu legen. Nebst den urbanen Gemeinden des Wasseramts – Biberist, Derendingen, Gerlafingen und Zuchwil –, wo aufgrund der aktuellen Verkehrsentwicklung grosser Handlungsbedarf hinsichtlich Ortsdurchfahrtsanierung, Ortsumfahrung, Verkehrsberuhigung und Stauraumbewirtschaftung besteht, weisen ebenfalls die Gemeinden des urbanen Raums aus den anderen Korridoren – Bellach, Langendorf und Oberdorf – sowie die Zentrumsgemeinde Solothurn selbst Handlungsbedarf auf. Obwohl diese Gemeinden aus der gesamtregionalen Verkehrsbetrachtung klassische Gebiete des Durchgangsverkehrs sind, darf nicht ausser Acht gelassen

werden, dass ein grosser Anteil des Verkehrs in diesen Gemeinden selbst generiert wird.

Im Zusammenhang mit dem prognostizierten Verkehrswachstum (Trendprognose) kann davon ausgegangen werden, dass beim Ausbleiben von Massnahmen sich die aufgezeigte Entwicklung im Bereich des motorisierten Individualverkehrs mit allen negativen Folgen inbegriffen weiter zuspitzen wird. Um die hohe Lebens- und Wohnqualität in der Agglomeration Solothurn aufrecht zu erhalten, muss dem stetigen Verkehrswachstum unbedingt entgegengewirkt werden. Beträchtliche Anteile des MIV sollen möglichst aus dem Agglomerationszentrum und den sensiblen Ortskernen der Gemeinden des urbanen Raums ferngehalten werden, um die Lebens- und Wohnqualität auch an zentralen Orten gegenüber heute deutlich zu steigern. Der MIV-lastige Modal Split in der Agglomeration Solothurn (z.B. 73% der Wegpendler Gerlafingens mit MIV; gemäss Mikrozensus 2000) soll zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs beeinflusst werden. Um die Aufenthaltsqualität in den Siedlungsgebieten, insbesondere in den Wohnquartieren, zu verbessern, soll der Verkehr mit geeigneten Massnahmen beruhigt werden. Generell ist die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu steigern. Nebst diversen infrastrukturellen Massnahmen bietet sich der Agglomeration Solothurn ebenfalls die Möglichkeit einen Teil der steigenden Verkehrsnachfrage mittels nachfrageseitigen Massnahmen (Verkehrs- und Mobilitätsmanagement, Parkraumbewirtschaftung u.a.) gezielt zu steuern bzw. zu vermeiden.

Handlungsbedarf motorisierter Individualverkehr in Stichworten:

- Grosse MIV-Belastung mit negativen Folgen (z.B. Stau, Unfälle, Luftbelastung) auf Ortsdurchfahrten, den Einfallsachsen der Stadt Solothurn und bestimmten Strecken der Stadt Solothurn
- Gemeinden des urbanen Raums, insbesondere diejenige des Wasseramtes, leiden besonders unter erhöhtem Verkehrsaufkommen (Durchgangs- und Zielverkehr)
- Verkehrswachstum entgegenhalten sowie beträchtliche MIV-Anteile möglichst von Agglomerationszentrum und sensiblen Ortsdurchfahrten fernhalten oder beruhigen
- MIV-lastiger Modal Split möglichst zugunsten des ÖV und LV verbessern sowie steigende Verkehrsnachfrage durch nachfrageseitige Massnahmen gezielt steuern bzw. vermeiden

Öffentlicher Verkehr

Unter der Belastung des Strassennetzes durch den motorisierten Verkehr leidet ebenfalls der strassengebundene öffentliche Verkehr. Entlang der ASm-Linie bestehen Verträglichkeitskonflikte auf der Baselstrasse und auf dem Streckennetz der Linienbusse ist infolge Busbehinderungen durch die stauenden Fahrzeuge des motorisierten Individualverkehrs zum Teil die Fahrplanstabilität gefährdet. Dies benötigt eine konsequente Umsetzung der ÖV-Priorisierung an den aufgezeigten Schwachstellen (z.B. Solothurnstrasse in Biberist, Luzernstrasse in Derendingen/Zuchwil) des Strassennetzes, insbesondere während der Spitzenzeiten. Es handelt sich dabei

um eine Voraussetzung, um die Attraktivität des ÖV in der Agglomeration Solothurn weiter zu steigern.

Das ÖV-Angebot der Agglomeration Solothurn ist stark durch die Busse des BSU geprägt. In der Vergangenheit wurde dieses kontinuierlich verbessert, und zwar mit Erfolg wie die Passagierzahlen der aktuellen BSU-RBS-Erfolgskontrolle bestätigen. Zudem bestätigt dies die Bestrebungen der Agglomeration, das ÖV-Angebot weiter auszubauen. So werden beispielsweise auf der RBS-Linie Bern-Solothurn weitere Taktverdichtungen und Bahnbeschleunigungen für die Zukunft angestrebt.

Generell soll die Attraktivität des ÖV in der Agglomeration Solothurn weiter gesteigert werden, um Anteile des Strassenverkehrs möglichst auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern. Nebst der angestrebten Taktverdichtung und Bahnbeschleunigung gehört dazu ebenfalls die Verbesserung der Erschliessung des Siedlungsgebietes (z.B. neue Haltestellestandorte) oder die Aufwertung der Infrastruktur (z.B. Sanierung der Haltestellen und Bahnhöfe). Grundsätzlich gilt dabei, dass die ÖV-Erschliessung vor oder mindestens zeitgleich mit der Siedlungsentwicklung realisiert wird.

Handlungsbedarf öffentlicher Verkehr in Stichworten:

- Behinderungen des strassengebundenen ÖV (Linienbusse) mittels Buspriorisierungen vermeiden, insbesondere während den Spitzenzeiten
- ÖV-Angebot weiterhin nachfragegerecht ausbauen, z.B. RBS-Linie Bern-Solothurn, Buslinien
- Attraktivitätssteigerung des ÖV mittels verbesserter Erschliessung des Siedlungsgebietes und Aufwertung von Bahninfrastruktur (z.B. Bahnhöfe)

Langsamverkehr

Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes der 1. Generation wurde erkannt, dass die Agglomeration Solothurn eine grössere Zahl von Schwachstellen im Bereich des Langsamverkehrs aufweist. Im Zusammenhang mit dem steigenden Verkehrsaufkommen und stark befahrenen Strassen, leidet insbesondere die Sicherheit der Fahrradfahrenden und zu Fuss Gehenden. Handlungsbedarf besteht noch an gewissen Knoten und zum Teil an Strecken auf dem Kantonsstrassennetz mit hohem Verkehrsaufkommen, aber ungenügenden Vorkehrungen für den Langsamverkehr (z.B. Lachen-Rütti zwischen Luterbach und Deitingen) und keiner Möglichkeit einer alternativen Routenwahl. Dies betrifft vor allem Knoten und Strecken in den Gemeinden des Wasseramtes mit einer grossen Menge an Durchgangsverkehr. Oft weisen darum auch die Ortsdurchfahrten dieser Gemeinden (Bellach, Biberist, Derendingen, Gerlafingen, Langendorf und Zuchwil) ein hohes Sicherheitsrisiko für den Langsamverkehr auf. Die verschiedenen Gefahrenstellen des Langsamverkehrs in der Agglomeration Solothurn sollen entweder mittels Knoten- oder Streckensanierungen behoben werden, oder angemessen auf Ergänzungsrouten umfahren werden können.

Mit Hilfe von Knoten- und Streckensanierungen in der Agglomeration Solothurn konnten solche Gefahrenstellen in der letzten Zeit teilweise behoben werden. Weitere Sanierungen sind bereits in Planung u.a. im Rahmen des Agglomerationsprogrammes der 1. Generation. Auch für die 2. Generation besteht Handlungsbedarf. Die Agglomeration Solothurn strebt darum die konsequente Weiterentwicklung von Langsamverkehrsmassnahmen an und steigert somit die Attraktivität des Langsamverkehrs um ein Vielfaches.

Die Agglomeration Solothurn hat erkannt, dass ein gutes Netzangebot für den Langsamverkehr nicht nur dazu beiträgt den motorisierten Individualverkehr auf andere Verkehrsträger zu verlagern, sondern insgesamt die Attraktivität der Agglomeration als Arbeits-, Wohn- und Freizeitregion steigert. Mit der Förderung des Langsamverkehrs sollen ebenfalls positive Effekte hinsichtlich des Siedlungs- und Wohngebietes in der Agglomeration Solothurn erzielt werden.

Handlungsbedarf Langsamverkehr in Stichworten:

- Sicherheit für den Langsamverkehr an Knoten und entlang von Strecken des Kantonsstrassennetzes, insbesondere im Wasseramt und auf Ortsdurchfahrten verbessern
- Anknüpfen am Agglomerationsprogramm der 1. Generation, d.h. konsequente Weiterentwicklung von LV-Massnahmen und somit Attraktivitätssteigerung des LV-Netzes
- Attraktives LV-Angebot als positiver Effekt für die Agglomeration Solothurn als Arbeits-, Wohn- und Freizeitregion

Kombinierte Mobilität

Der Handlungsbedarf hinsichtlich der kombinierten Mobilität wurde in der Agglomeration Solothurn erkannt. Verschiedene Anlagen wurden in der Vergangenheit saniert, ausgebaut oder neu gebaut. Im Untergeschoss des Hauptbahnhofs Solothurn entstand eine neue Velostation für mehrere hundert Fahrräder. Dass bereits ein weiterer Ausbau der Abstellplätze in Planung ist, beweist, dass die Förderung der kombinierten Mobilität in der Agglomeration Solothurn eine Erfolgsgeschichte ist.

Im Kontext des prognostizierten Verkehrswachstum und dem Ausbau des ÖV-Angebots kann zudem davon ausgegangen werden, dass die Nachfrage der kombinierten Mobilität weiter zunehmen wird. Die Agglomeration Solothurn strebt darum an, der steigenden Nachfrage der kombinierten Mobilität mit dem stetigen Ausbau eines attraktiven Angebots zu begegnen. Entsprechend sind im Rahmen des Agglomerationsprogrammes der 1. Generation verschiedenenorts neue B+R-Abstellplätze geplant.

Insbesondere die Regionalbahnhöfe entlang der BLS- und RBS-Strecken weisen ein grosses Potential für die verschiedenen Formen der kombinierten Mobilität auf. Beispielsweise bietet der RBS-Regionalbahnhof Lohn-Lüterkofen als wichtiger ÖV-Knotenpunkt für die Region Bucheggberg die idealen Voraussetzungen für die kombinierte Mobilität, verfügt

jedoch über keine adäquate Infrastruktur. Ähnliche Standorte mit nicht-adäquater Infrastruktur, jedoch mit grossem Handlungsbedarf, befinden sich ebenfalls in den anderen ÖV-Korridoren der Agglomeration Solothurn.

Während die Agglomeration Solothurn P+R-Anlagen ausschliesslich an den Regionalbahnhöfen fördert, besteht hinsichtlich B+R-Anlagen ebenfalls ein Handlungsbedarf an häufig frequentierten Bushaltestellen. Nach wie vor werden darum in der ganzen Agglomeration Solothurn B+R- bzw. P+R-Anlagen saniert, erweitert, neu gebaut und geplant.

Handlungsbedarf kombinierte Mobilität in Stichworten:

- Handlungsbedarf hinsichtlich kombinierter Mobilität wurde in der Agglomeration Solothurn erkannt und weiterer Ausbau wird geplant
- Im Zusammenhang mit dem steigenden Verkehrswachstum wird ebenfalls die Nachfrage der kombinierten Mobilität steigen, dem soll mit stetigem Ausbau des Angebots begegnet werden
- Regionalbahnhöfe als ideale Standorte für Anlagen der kombinierten Mobilität fördern, z.B. RBS-Bahnhof Lohn-Lüterkofen
- B+R-Anlagen sanieren, erweitern, neu bauen oder planen, und zwar in der ganzen Agglomeration

Siedlung

Wie in den meisten Agglomerationen der Schweiz, droht auch in der Agglomeration Solothurn die fortlaufende Zersiedelung. Gründe dafür sind in der Agglomeration Solothurn das prognostizierte Bevölkerungswachstum, die wachsende Flächenbeanspruchung der Wohnbevölkerung, der Wirtschaft und der Verkehrssysteme, die steigenden Mobilitätsbedürfnisse (Pendler- und Freizeitverkehr) sowie die grosse Menge an dezentral gelegenen Baulandreserven. In der Agglomeration Solothurn besteht grosser Handlungsbedarf hinsichtlich einer verstärkten Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf den urbanen Raum, was u.a. die Schätzung des Baulandbedarfs für den Wohnungsbau zum Ausdruck bringt.

Die Konzentration der Siedlungsentwicklung vorwiegend auf die Gemeinden des urbanen Raums mit einem guten ÖV-Angebot zu fördern, anstatt Bauland an peripherer Lage mit einer starken Abhängigkeit des MIV zu entwickeln, ist für die Agglomeration Solothurn jedoch nicht ganz unproblematisch. Der Vergleich des geschätzten Baulandbedarfs für den Wohnungsbau im Jahr 2030 mit den heutigen Baulandreserven hat gezeigt, dass verschiedene Gemeinden des urbanen Raums, insbesondere die Stadt Solothurn, über ein Baulanddefizit verfügen. Um die angestrebte Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung zu realisieren ist es darum umso wichtiger die verbleibenden unbebauten Bauzonen möglichst kompakt zu entwickeln und bereits bebauten Bauzonen gezielt zu verdichten. Die Themen Ausnützungsziffer und Siedlungsentwicklung nach innen sind somit für die Agglomeration Solothurn und vor allem die Stadt Solothurn von zentraler Bedeutung. Trotz dem grossen Handlungsbedarf im Bereich Siedlungsverdichtung, soll jedoch die Lebens- und Siedlungsqualität unter keinen Umständen darunter leiden.

Um die Siedlungsentwicklung in die gewünschte Richtung zu steuern, d.h. an zentrale, gut mit dem ÖV erschlossene Orte und somit zur Vermeidung von langen Verkehrswegen beizutragen, besteht in der Agglomeration Solothurn Handlungsbedarf für eine Siedlungsentwicklung, die sich vorwiegend auf sogenannten ‚Entwicklungsschwerpunkte‘ (ESP) konzentriert. Für unterschiedliche Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit) sollen geeignete Standorte ausgeschieden werden, an denen eine grossflächige Entwicklung stattfinden kann ohne dabei Mehrverkehr zu erzeugen. Idealerweise liegen diese Standorte in unmittelbarer Nähe zu den ÖV-Haltestellen oder je nach Nutzung (z.B. güterintensive Nutzung) zu den Autobahn-Anschlüssen. Damit die Förderung solcher Standorte die Zersiedelung der Landschaft nicht zusätzlich anheizt, bieten unnutzbare Industrie- und Gewerbebrachen, von denen in der industriegeprägten Region Solothurn verschiedene vorhanden sind (z.B. Sultex-/Zeughausareal in Zuchwil), alternative Standorte an bester Lage. Letztendlich kann in der Agglomeration Solothurn die angestrebte Siedlungs- bzw. Lebens- und Wohnqualität nur erreicht werden, wenn das prognostizierte Verkehrswachstum mit koordinierten Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen vermindert und verlagert wird.

Handlungsbedarf Siedlung in Stichworten:

- Ausrichtung der Siedlungsentwicklung vorwiegend auf Gemeinden des urbanen Raums mit guter ÖV-Erschliessung, um Zersiedelung zu bremsen
- Unbebaute Bauzonen möglichst kompakt bebauen und bebaute Bauzonen verdichten, jedoch ohne dadurch die Lebens- und Siedlungsqualität zu verschlechtern
- Siedlungsentwicklung an ‚Entwicklungsschwerpunkten‘ für unterschiedliche Nutzungen konzentrieren
- ‚Entwicklungsschwerpunkte‘ möglichst auf unnutzbaren Industrie- und Gewerbearealen realisieren, um wenige zusätzliche Siedlungsflächen zu beanspruchen
- Koordination von Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen

Landschaft und Umwelt

Die in der Agglomeration Solothurn bestehende Tendenz zur Zersiedelung der Landschaft und das prognostizierte Verkehrswachstum belasten ebenfalls die Qualität der Landschaft und Umwelt. Während in eher ländlich geprägten Landschaftskammern (z.B. Teile der Emmeschwemmeben oder Oberer / Unterer Leberberg), die beliebte Wohngebiete sind, ein grosser Siedlungsdruck besteht, würde ein nachfrageorientierter Ausbau der Strasseninfrastruktur zu einer weiteren Zerschneidung der Landschaft führen. Eine gut koordinierte Entwicklung von Verkehr und Siedlung innerhalb der Agglomeration sind darum eine Grundbedingung, um diesen Trends entgegenzuwirken.

Die Agglomeration Solothurn verfügt über hohe Natur- und Landschaftswerte, die auch für die Bevölkerung vielfältige Funktionen (z.B. Erholung, Landwirtschaft, Ästhetik) erfüllen. Diese Vielfalt und Attraktivität des

Natur- und Landschaftsraums muss unbedingt erhalten bleiben. Als ästhetisches Gesamtbild sind diese zudem mit ein Grund für die hohe Lebensqualität in der Agglomeration Solothurn. Nebst dem Verkehrswachstum muss darum auch das Siedlungswachstum in sensiblen Gebieten (z.B. Bleichenberg, Landwirtschaftsgebiet zwischen Derendingen, Subingen und Oekingen) möglichst begrenzt werden.

Im Zusammenhang mit dem prognostizierten Verkehrswachstum leidet zudem die Umwelt aufgrund der Lärm- und Luftimmissionen, insbesondere entlang der Hauptverkehrsachsen. In der Agglomeration Solothurn ist es darum wichtig, dass die Verkehrsentwicklung im Rahmen der Umweltverträglichkeit bleibt. Der Handlungsbedarf ist hier sehr bedeutend, da sich diese Faktoren (Luft und Lärm) schlussendlich wieder auf die regionale Lebens- und Wohnqualität auswirken.

Handlungsbedarf Landschaft und Umwelt in Stichworten:

- Zersiedelung und Verkehrswachstum belasten die Umwelt- und Landschaftsqualität und somit ebenfalls die Lebens- und Wohnqualität der Agglomeration Solothurn
- Erhöhter Siedlungs- und Verkehrsinfrastrukturdruck in ländlich geprägten Landschaftskammern (z.B. Emme-Schwemmebene), die beliebte Wohngebiete sind
- Natur- und Landschaftswerte mit vielfältigen Funktionen müssen erhalten bleiben
- Verkehrsentwicklung muss im Rahmen der Umweltverträglichkeit bleiben

4. Zukünftige Entwicklung Verkehr, Siedlung und Landschaft

Im folgenden Kapitel werden zuerst die Resultate der aktualisierten Bevölkerungsprognose präsentiert, bevor auf die Erarbeitung des Zukunftsbildes und dessen Resultate in Form zweier Karten und textlich ausformulierten Zielsetzungen eingegangen wird.

4.1 Aktualisierte Bevölkerungsprognose 2009-2035

Der Kanton Solothurn liess 2005 zusammen mit den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt eine Bevölkerungsprognose bis 2030 erstellen. Das mittlere Szenario dieser Bevölkerungsprognose wurde mit Regierungsratsbeschluss Nr. 2006/826 vom 25. April 2006 als verbindliche Grundlage für alle Planungen im Kanton Solothurn erklärt. Das Amt für Raumplanung wurde beauftragt, die Bevölkerungsprognose periodisch zu überprüfen und zu aktualisieren.

Der Kanton Solothurn liess die Bevölkerungsprognose 2010 zusammen mit dem Kanton Basel-Landschaft überprüfen und aktualisieren. Der Prognosehorizont der aktualisierten Prognose erstreckt sich von 2009 bis 2035.

Bevor eine neue Prognose erstellt wurde, wurden die Ergebnisse der im Jahr 2005 berechneten Prognose mit der tatsächlichen Entwicklung der Jahre 2005 bis 2008 verglichen. Die Ergebnisse zeigten, dass vor allem die Zuwanderung der berufstätigen ausländischen Arbeitskräfte unterschätzt wurde. Die Erkenntnisse aus der retrospektiven Analyse flossen in die neue Prognose ein.

Die Prognose wurde berechnet aus der Fortschreibung der heutigen Wohnbevölkerung. Dabei wurden Annahmen über die zukünftigen Geburten, Zuwanderungen, Sterbefälle und Abwanderungen getroffen. Die künftige Bevölkerungsentwicklung wurde für drei Szenarien dargestellt (unteres, mittleres und oberes Szenario).

Die Bevölkerungsprognose für das Jahr 2035 geht für das mittlere Szenario von 271'600 Personen (+7.5%⁷) aus, das untere Szenario rechnet mit 246'300 Personen (-2.5%) und das obere Szenario mit 296'400 (+17.3%). Nach dem mittleren Szenario wächst die Bevölkerung durch die Zuwanderung von Ausländerinnen und Ausländern, die Schweizer Bevölkerung bleibt nahezu konstant.

Gemäss Regierungsratsbeschluss wird das mittlere Szenario als verbindliche Grundlage für alle Planungen im Kanton Solothurn mit räumlichen Auswirkungen angewandt.

⁷ Als Vergleichswert dient die Bevölkerungszahl des Kantons Solothurn aus dem Jahr 2009 gemäss Bundesamt für Statistik: 252'700 Einwohnerinnen und Einwohner.

4.2 Zukunftsbild Agglomeration und Umgebung

Das Zukunftsbild ist eine konzeptionelle Darstellung der zukünftigen Siedlungs-, Verkehrs- und Freiraumstruktur. Für die drei Bereiche Siedlung, Verkehr und Landschaft werden die wichtigsten Strukturelemente und deren Lage festgelegt sowie Zielsetzungen formuliert. Das Zukunftsbild ist in Zusammenarbeit mit den Gemeinden entstanden und baut auf einer Analyse des Ist-Zustandes, der Schwachstellen sowie dem Entwurf von Entwicklungsszenarien auf. Obwohl ebenfalls die Umgebung (Gemeinden der repla espaceSOLOTHURN) der Agglomeration Solothurn berücksichtigt wird, liegen die inhaltlichen Schwerpunkte innerhalb des Agglomerationsperimeters.

Während der Veranstaltung ‚Workshop: Zukunftsbild der Agglomeration Solothurn‘ vom 7. Juli 2010 mit den Gemeinden der repla espaceSOLOTHURN wurden den Teilnehmenden drei schematische Entwicklungsszenarien (Szenario ‚kompakt‘, ‚Agglomeration‘ und ‚peripher‘; s. Abb. 11) präsentiert.



Abb. 11: Szenarien ‚kompakt‘, ‚Agglomeration‘ und ‚peripher‘ (von links nach rechts)

Basierend auf den anschliessenden Diskussionen und deren Synthese wurde entschieden, das Szenario ‚Agglomeration‘ (s. Abb. 11 mitte) als normative Grundlage für die weitere Erarbeitung des Zukunftsbildes zu verwenden. Dieses charakterisiert sich wie folgt:

Siedlung

- Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung entlang wichtiger Korridore und in der Nähe Kernstadt.
- Entwicklungsschwerpunkte in der Kernagglomeration werden vorangetrieben.
- Moderate Förderung der Siedlungsentwicklung in den gut ÖV-erschlossenen Bauzonen der weiteren Agglomeration.
- Die übrigen bestehenden Siedlungsgebiete (bestehende Bauzonen) werden auf ein geringfügiges Einwohner- und Beschäftigtenwachstum ausgelegt.

Verkehr

- Ausbau des ÖV in der Kernagglomeration sowie punktuelle Verstärkung in der weiteren Agglomeration.
- Beim MIV punktuelle Optimierungen von Netzkapazitäten und ESP-Erschliessungen in der Agglomeration.

- Sanierung und verträgliche Gestaltung der Ortsdurchfahrten in der Agglomeration.
- Ausbau P+R-Angebot in den Korridoren und an Knotenpunkten des ÖV.
- Sicheres und funktionales Velo- und Fusswegnetz in der weiteren Agglomeration.

Landschaft

- Aufwertung der siedlungsnahen Grün- und Freiräume für Naherholung.
- Erhaltung der wichtigsten Landschaftskammern und Naturräume.
- Aufwertung der Tourismus- und Freizeitinfrastruktur.

An einer zweiten Veranstaltung (Informationsveranstaltung Agglomerationsprogramm Solothurn/REK Wasseramt, 1. Februar 2011) wurden den Anwesenden der REPLA-Gemeinden die Entwürfe des konkretisierten Szenarios – das Zukunftsbild ‚Siedlung und Verkehr‘ sowie das Zukunftsbild ‚Landschaft‘ – präsentiert. Darauf folgte die Bereinigung der beiden Entwürfe aufgrund der anschliessenden Mitwirkungsphase, in der die Gemeinden die Möglichkeit hatten Stellung zu nehmen.

Zukunftsbild ‚Siedlung und Verkehr‘

Karte Nr. 17a

Das Zukunftsbild ‚Siedlung und Verkehr‘ (s. Abb. 12 bzw. Karte Nr. 17a) zeigt basierend auf den bestehenden Siedlungs- und Waldgebieten (Raumorientierung) die in der Zukunft wesentlichen Verkehrsachsen des MIV und ÖV, die Gebiete mit guter ÖV-Erschliessung (Gütekategorie A–C) sowie die verschiedenen Entwicklungsschwerpunkte für Wohnen und Arbeiten von kantonaler Bedeutung in der Agglomeration Solothurn und Umgebung. Folgende (Haupt-)Zielsetzungen wurden für den Bereich ‚Siedlung und Verkehr‘ definiert:

Hauptzielsetzungen

Haushälterische Bodennutzung sowie optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr

Dafür notwendige Zielsetzungen

- Ausgestaltung von **kompakten Siedlungen** in der Stadt, der Agglomeration und dem ländlichen Raum, die gut mit dem **ÖV erschlossen** sind (ÖV-Gütekategorie A–C)
- Ausscheiden von **Wohnschwerpunkten** an Orten mit guter Versorgung und guter ÖV-Erschliessung (kurzfristig: Solothurn Obere Mutten, Biberist Schöngrün, Biberist Schwerzimoos/Fällimoos, Bellach Grederhof Ost; mittel- bis langfristig: Solothurn Wasserstadt)
- Einrichten von **Arbeitsplatzschwerpunkten** entweder an Standorten mit einer guten ÖV-Erschliessung für Büroarbeitsplätze oder an Autobahnstandorten für Industrie und Gewerbe (kurzfristig: Attisholz⁸ Nord, Luterbach Attisholz Süd, Solothurn Ober-/Unterhof bzw. ‚Weitblick‘, Biberist M-Real-Areal, Zuchwil Sultex/Zeughaus; mittel- bis langfristig: Derendingen Wissensteinfeld, Zuchwil Längmatt)

⁸Die beiden Standorte Attisholz Nord und Süd entsprechen dem ehemaligen Borregaard-Areal.

- Standorte mit **verkehrsintensiver Nutzung** so ansiedeln, dass bei der Anfahrt möglichst keine Wohnquartiere durchquert werden müssen (Kofmehl-Areal)
- Fördern von **Bahnhofgebieten** als Dienstleistungs- und Wohnstandorte sowie Umsteigeknoten (Solothurn Hauptbahnhof, Solothurn Westbahnhof, Lohn-Ammannsegg Bahnhof Lohn-Lüterkofen)
- Fördern des **ÖV-Angebots** (Bahn und Bus), des **Langsamverkehrs** und der **kombinierten Mobilität** als Alternative zum MIV
- Verbesserung des Wohnumfelds und der Verkehrssicherheit durch die **Strassenraumgestaltung** in stark MIV-belasteten Ortskernen und **Temporeduktion** auf siedlungsorientierten Strassen (Tempo 30, Begegnungszone)

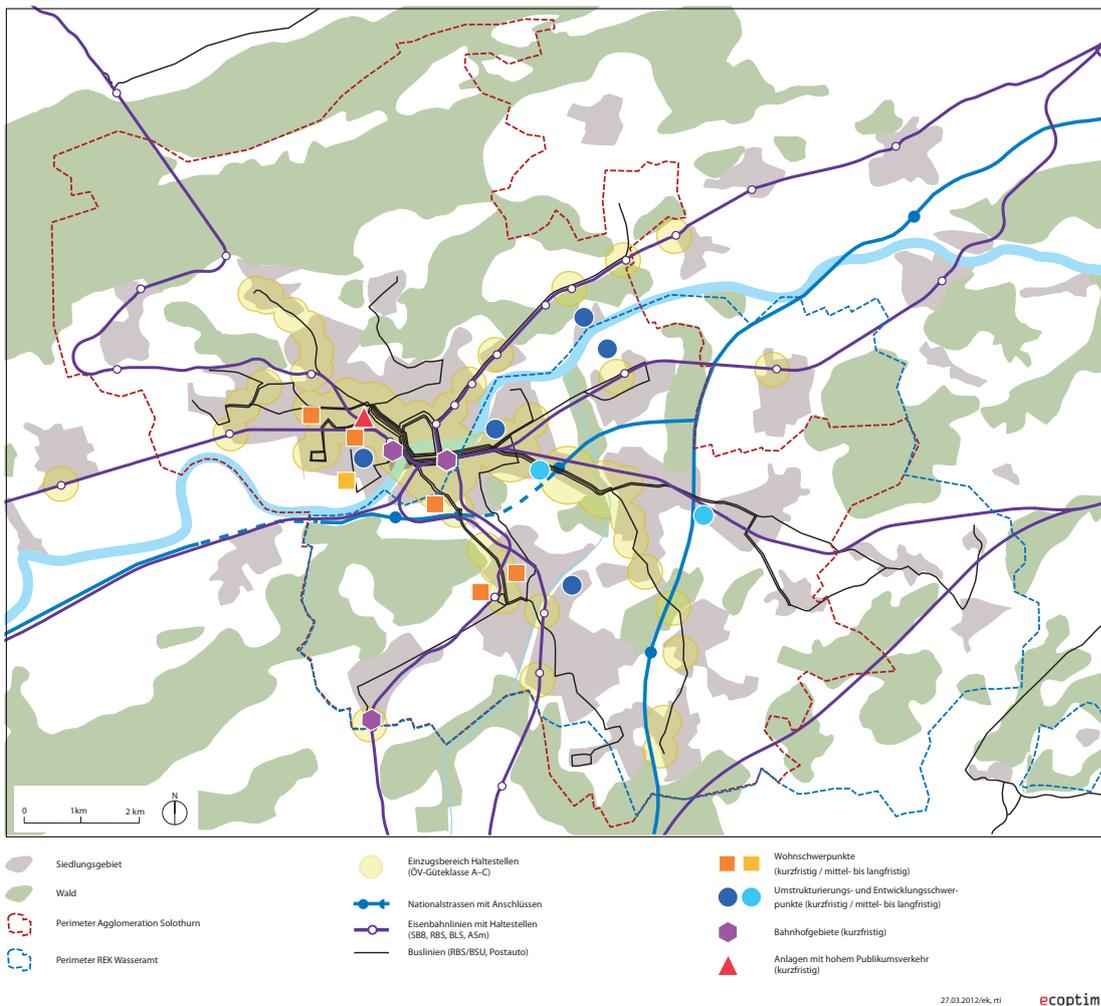


Abb. 12: Zukunftsbild ‚Siedlung und Verkehr‘

Zukunftsbild ‚Landschaft‘

Karte Nr. 17b

Das Zukunftsbild ‚Landschaft‘ (s. Abb. 13 bzw. Karte Nr. 17b) zeigt basierend auf den bestehenden Siedlungs-, Gewässer- und Waldgebieten

(Raumorientierung) sowie fünf Landschaftstypen (Räumliche Typologie, s. auch Kap. 2.4.1) die in der Zukunft wesentlichen Vorranggebiete und Schutzgebiete der Bereiche Natur, Landschaft und Landwirtschaft sowie die Vernetzungskorridore (Wildtierkorridore) der Landschaft in der Agglomeration Solothurn und Umgebung. Folgende Zielsetzungen wurden für den Bereich ‚Natur, Landschaft und Landwirtschaft‘ in Abhängigkeit des Landschaftstyps definiert:

Kettenjuralandschaft Grenchenberg – Weissenstein – Balmberg

- Bewahren der Eigenart und Schönheit der Landschaft
- Erhalten und Aufwerten der artenreichen Lebensräume
- Fördern einer naturnahen Landwirtschaft
- Bauten und Anlagen besonders sorgfältig in die Landschaft eingliedern
- Konzentrieren von Bauten und Anlagen zur Freizeitnutzung in den Gebieten für Freizeit und Erholung
- Fördern und Lenken der beschaulichen Erholungsnutzung

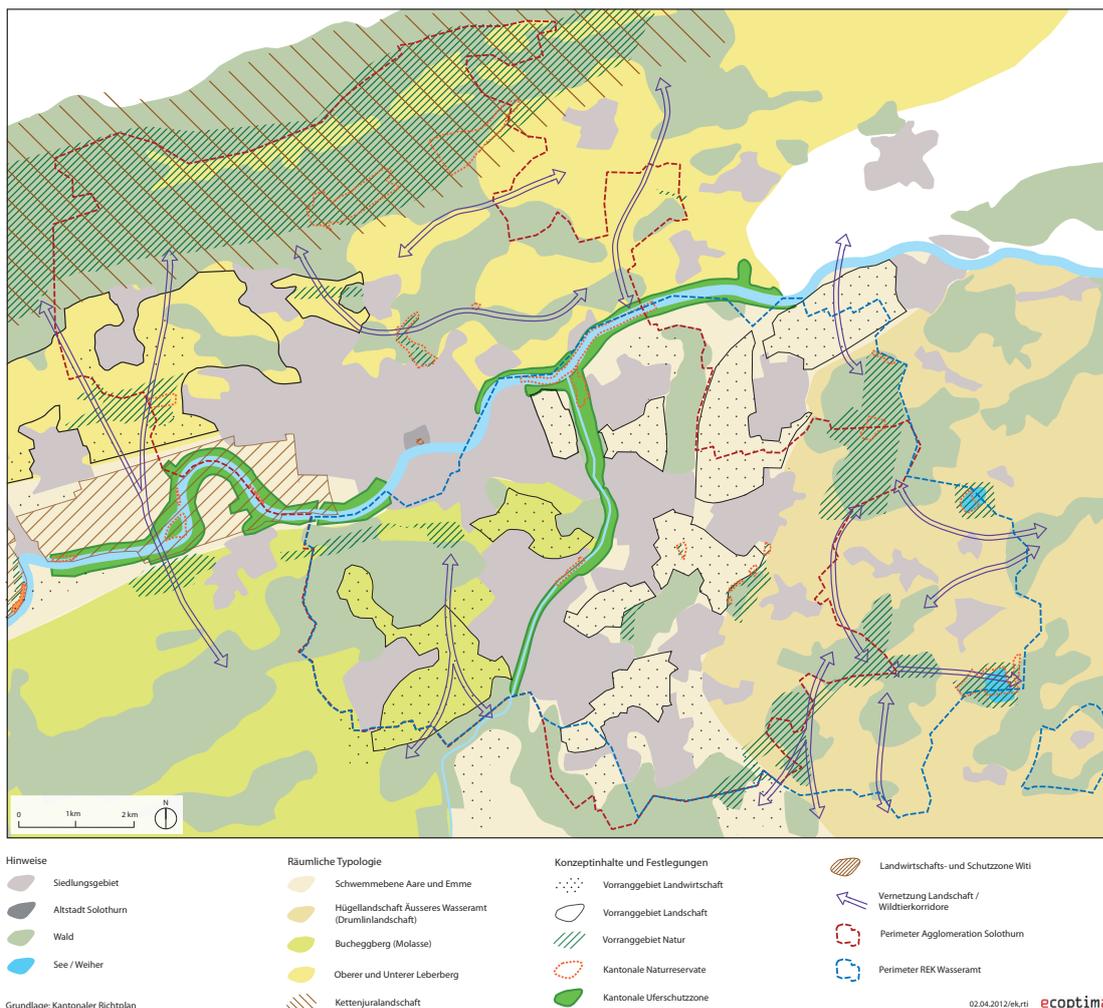


Abb. 13: Zukunftsbild ‚Landschaft‘

Jurasüdfuss Grenchen – Solothurn (Oberer Leberberg)

- Landwirtschaftliche Gunstlagen sichern
- Grössere Landschaftsräume von weiteren Bauten und Anlagen freihalten

Für die Bereiche, welche in der Juraschutzzone liegen, zudem:

- Erhalten der besonderen Eigenart und Schönheit
- Soweit es der Schutzzweck erlaubt, auch Landwirtschafts- und Erholungsgebiet
- Bauten und Anlagen besonders sorgfältig in die Landschaft eingliedern
- Exponierte Standorte sowie übermässige Aufschüttungen und Abgrabungen vermeiden

Jurasüdfuss Rüttenen – Flumenthal (Unterer Leberberg)

- Erhalten der Strukturen von Siedlungen, Landwirtschaftsflächen und Wald

- Landwirtschaftliche Gunstlagen sichern

Für die Bereiche, welche in der Juraschutzzone liegen, zudem:

s. Oberer Leberberg

Aareebene Grenchen – Solothurn (Witi)

- Erhalten der offenen Ackerlandschaft
- Erhalten und Aufwerten der Lebensräume, insbesondere als Vogelbrut- und Raststätte sowie Hasenkammer von nationaler Bedeutung
- Gewährleisten einer naturverträglichen Naherholung

Emme-Schwemmebene

- Landwirtschaftliche Gunstlagen sichern
- Grössere Landschaftsräume von weiteren Bauten und Anlagen freihalten

Hügellandschaft Bucheggberg (Altisberg – Bleichenberg)

- Landwirtschaftliche Gunstlagen sichern
- Grössere Landschaftsräume von weiteren Bauten und Anlagen freihalten

Für die Bereiche, welche im Schutzgebiet Bucheggberg liegen zudem:

s. Juraschutzzone Oberer Leberberg

Hügellandschaft Äusseres Wasseramt

- Erhalten der besonderen Eigenart und Schönheit
- Soweit es der Schutzzweck erlaubt, auch Landwirtschafts- und Erholungsgebiet
- Bauten und Anlagen besonders sorgfältig in die Landschaft eingliedern
- Exponierte Standorte sowie übermässige Aufschüttungen und Abgrabungen vermeiden

Zusätzlich wurden folgende Zielsetzungen für den Bereich ‚Natur, Landschaft und Landwirtschaft‘ unabhängig des Landschaftstyps definiert:

- Zur Erhaltung der landwirtschaftlichen Gunstlagen (z.B. in Emme- und Aare-Schwemmebene), der grösseren offenen Landschaftsflächen (z.B. Fallerenboden – Brüggmoss, Ammannsegg – Biberist, Bleichenberg, Gerlafingen – Kriegstetten) und der grösseren Landschaftsbereiche mit besonders schützenswerten Lebensräumen (z.B. Bellacherweier,

- Weiermatt – Dubenmoos, Schachenwälder entlang der Emme, Eichholz in Derendingen, Pfaffenweier – Mürgebrunnen) müssen die **Vorranggebiete Landwirtschaft, Landschaft und Natur** berücksichtigt werden
- Um die wichtigsten Verbindungsachsen für grossräumige Wildtier-Wanderungen von Bauten und Anlagen freizuhalten, müssen die **Wildtierkorridore** von nationaler (z.B. Riemberg – Lommiswil, Biberist, Äusseres Wasseramt) und regionaler Bedeutung (z.B. Galmis, Riedholz – Günsberg, Feldbrunnen – St. Niklaus, Hüniken) berücksichtigt werden

5. Strategie

Damit eine nachhaltige und räumlich abgestimmte Politik entwickelt werden kann, die auf den Handlungsbedarf innerhalb der Agglomeration Solothurn eingeht, braucht es eine klare Strategie. Grundlagen dafür bildeten im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 1. Generation die kantonalen Vorgaben im Richtplan und im Verkehrspolitischen Leitbild. Darauf aufbauend wurde eine Strategie entwickelt, die im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation als übergeordnete Strategie betrachtet werden kann. Es handelt sich dabei um die **3 V-Strategie** ‚Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten‘ (s. Abb. 14).

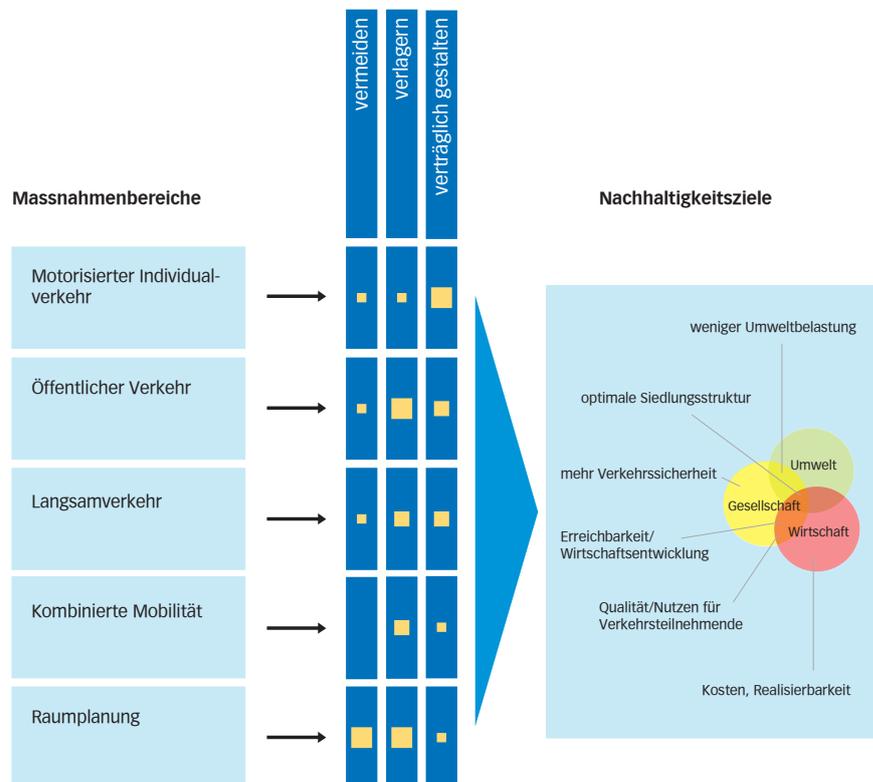


Abb. 14: Nachhaltige Agglomerationsentwicklung: Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten

- **Verkehr vermeiden:** Durch die gegenseitige Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung soll das Wachstum des Verkehrs gedämpft werden. Dies erfordert die Konzentration der Siedlungsentwicklung an verkehrstechnisch günstig und mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Standorten.
- **Verkehr verlagern:** Der öffentliche Verkehr, Fuss- und Veloverkehr sowie die kombinierte Mobilität sollen an Attraktivität gewinnen.
- **Verkehr verträglich gestalten:** Die negativen Auswirkungen des verbleibenden Verkehrs werden durch die Dosierung und Lenkung des

Verkehrs, die Senkung des Geschwindigkeitsregimes sowie durch die Strassenraumgestaltung minimiert.

Diese übergeordnete Strategie wurde im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation in Abstimmung mit dem Regionalen Zukunftsbild in eine Teilstrategie ‚Verkehr‘ und eine Teilstrategie ‚Siedlung und Landschaft‘ übersetzt. Diese thematischen Umsetzungsstrategien sind die konkreten Antworten auf die Frage wie auf den agglomerationsinternen Handlungsbedarf (s. Kap. 3.7) eingegangen werden soll. Da die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in gegenseitiger Abhängigkeit stehen, sind die entsprechenden Teilstrategien aufeinander abgestimmt und teilweise themenübergreifend.

5.1 Teilstrategie Verkehr – nachhaltige Verkehrspolitik

Mit der Teilstrategie Verkehr wird ein zukunftsfähiges Verkehrssystem angestrebt, das eine gute Erschliessung für die Bevölkerung und Wirtschaft bei kleiner Belastung der Umwelt und mit tragbaren Kosten bietet. Zudem soll eine verkehrsträgerübergreifende Sicht eingenommen werden und die Ziele der Raumordnungs- und Verkehrspolitik sollen aufeinander abgestimmt werden. Die zahlreichen bestehenden Grundlagen sind zu berücksichtigen und alle relevanten Akteure sind miteinzubeziehen, so dass eine koordinierte, von allen Seiten akzeptierte Teilstrategie entsteht, die Eingang in die Politik und das Handeln der verschiedenen Akteure findet.

Das Verkehrspolitische Leitbild – quasi die übergeordnete Teilstrategie Verkehr – aus dem Jahr 2004 definiert die Schwerpunkte der kantonalen Verkehrspolitik bis mindestens ins Jahr 2014 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-Tarifverbände 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 Benützer des ÖV möglichst attraktiv zu erreichen sein. Beispielsweise könnte die geplante neue Seilbahn auf den Weissenstein einen Beitrag zur Reduktion des MIV-Anteils am Freizeit- und Ausflugsverkehr in der Agglomeration Solothurn beitragen. An Spizentagen verkehren immerhin 500 Fahrzeuge (je Richtung) auf der Passstrasse.

Im Folgenden werden die Grundsätze der Teilstrategie Verkehr tabellarisch aufgezählt. Diese sind ein Ergebnis des Spannungsfeldes aus Handlungsbedarf, Zukunftsbild und übergeordneter Strategie/Leitbild. Dabei wird nach den verschiedenen Verkehrsträgern bzw. Bereichen (MIV, ÖV, LV, Kombinierte Mobilität, Nachfrageseitige Ansätze) unterschieden.

5.1.1 Motorisierter Individualverkehr

Mit der Teilstrategie MIV soll der Verkehr auf die Autobahnen und die Hauptverkehrsachsen konzentriert, der Verkehr dosiert und verflüssigt, die Verkehrsbelastung auf Ortsdurchfahrten vermindert, der Verkehr möglichst von Siedlungsgebieten ferngehalten sowie die allgemeine Verkehrssicherheit erhöht werden, damit eine Verlagerung auf andere Verkehrsträger stattfindet und die Lebensqualität innerhalb der Agglomeration steigt.

Teilstrategie	Grundsatz
TS MIV1	Eine Verlagerung des MIV auf andere Verkehrsträger (ÖV und LV) wird angestrebt.
TS MIV2	Der MIV soll möglichst auf Autobahnen und Hauptverkehrsachsen des Kantonsstrassennetzes kanalisiert werden. Dieses Verkehrsnetz wird zudem optimiert und wo nötig punktuell ausgebaut (Einsatz von Verkehrsmanagement und Verkehrstelematik).
TS MIV3	Der Verkehr wird (wo nötig) am Zentrumsrand dosiert, um ihn im Zentrum flüssig zu halten und um Behinderungen des ÖV zu vermeiden bzw. den ÖV zu priorisieren.
TS MIV4	Der Durchgangsverkehr wird von Wohngebieten ferngehalten, Arbeitsplatzgebiete für Industrie und Gewerbe werden möglichst direkt ab den Autobahnen erschlossen und vergangene Eingriffe in das Siedlungsgebiet (z.B. Zerschneidung von Quartieren) gegebenenfalls repariert.
TS MIV5	Um die allgemeine Verkehrssicherheit zu verbessern, wird der MIV innerorts mit einer dem Siedlungsgebiet angemessenen Geschwindigkeit geführt (bfu Modell 30-50, Tempo 30, Begegnungszone) und gefährliche Konfliktstellen werden saniert. In Ausnahmefällen sind Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen auch auf Kantonsstrassen möglich.

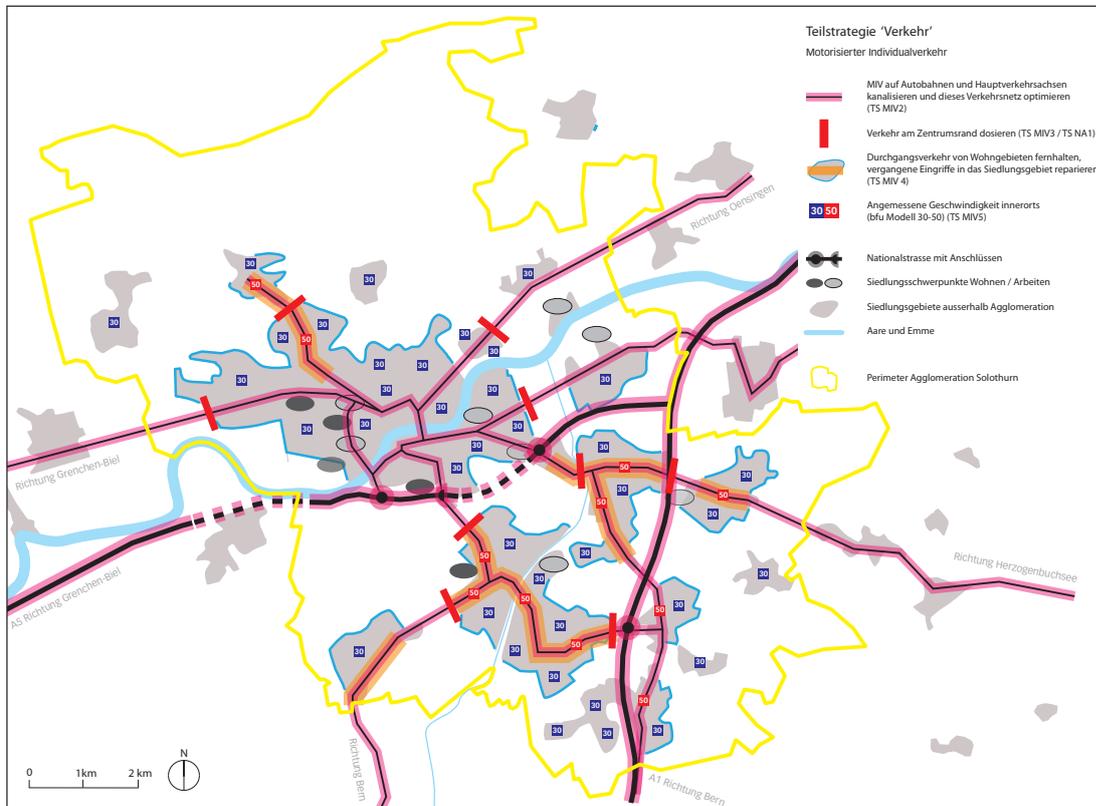


Abb. 15: Teilstrategie motorisierter Individualverkehr

5.1.2 Öffentlicher Verkehr

Mit der Teilstrategie ÖV soll das Angebot auf den bestehenden Bus- und Bahnlinien optimiert werden und die Attraktivität von Umsteigeorten sowie einzelnen Haltestellen gesteigert werden, um den ÖV als Alternative gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu fördern und die Erschliessung des Siedlungsgebietes entlang dieser Achsen zu gewährleisten.

Teilstrategie	Grundsatz
TS ÖV1	Der ÖV wird nachfragegerecht weiter ausgebaut: – ÖV-Knoten werden optimiert – Zusammenhängende Transportketten werden sichergestellt – Netzverbesserungen (radiale Linien, neue Linien, Taktverdichtungen) werden geprüft.
TS ÖV2	Attraktive Umsteigeorte (Aufwertung und Gestaltung Bahnhöfe, Park/Bike + Ride) sollen gefördert werden und an geeigneten Orten sollen neue Haltestellen geschaffen werden.
TS ÖV3	Wo möglich wird der strassengebundene ÖV gegenüber dem MIV mittels separaten Spuren und Busbevorzugung an Lichtsignalanlagen priorisiert.

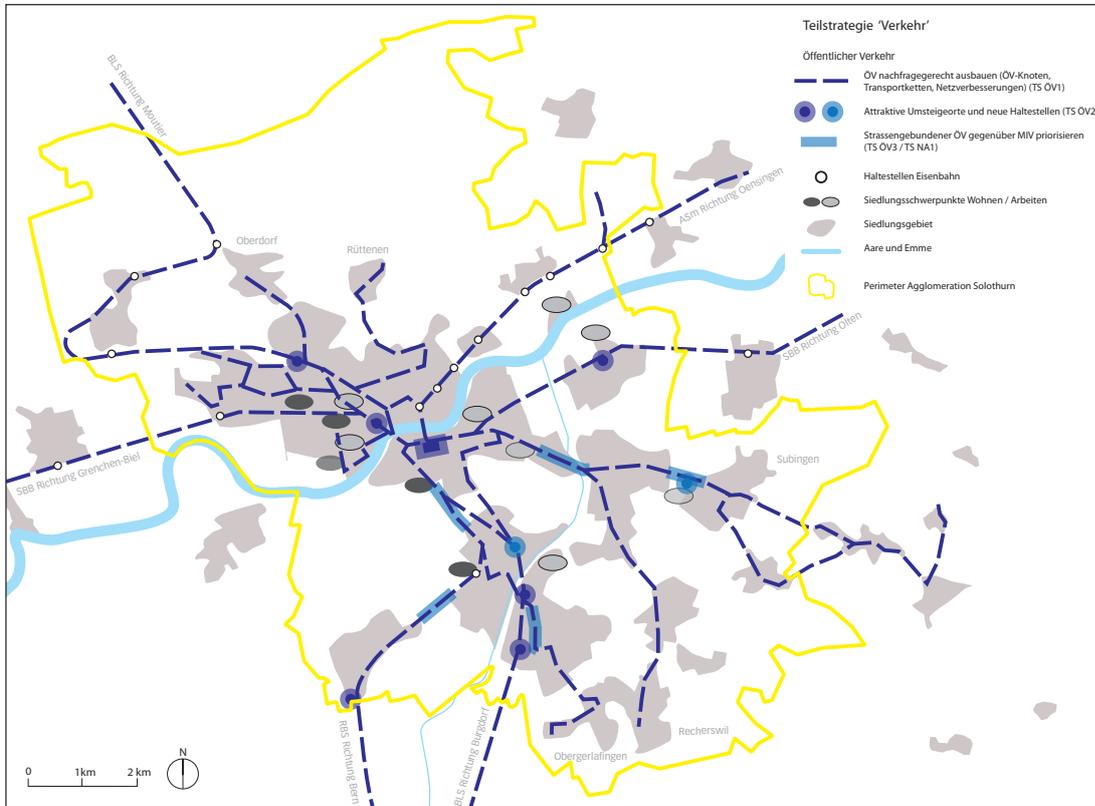


Abb. 16: Teilstrategie öffentlicher Verkehr

5.1.3 Langsamverkehr

Mit der Teilstrategie Langsamverkehr sollen attraktive und sichere Fuss- und Veloverbindungen als Alternative zum motorisierten Individualverkehr gefördert werden. Dadurch soll ebenfalls eine Verbesserung der Siedlungs- und Lebensqualität erreicht werden.

Teilstrategie	Grundsatz
TS LV1	Der LV wird in den Kerngebieten und auf den Entwicklungsachsen gefördert. Damit werden durchgehende, sichere und attraktive Fuss- und Veloverbindungen für Schüler, Pendelnde sowie den Einkaufs- und Freizeitverkehr geschaffen.
TS LV2	Mit attraktiven Langsamverkehrsnetzen wird sowohl die eigene als auch die allgemeine Siedlungs- und Lebensqualität erhöht.
TS LV3	Um die Sicherheit für den LV zu gewährleisten werden gefährliche Konfliktstellen saniert oder wird eine alternative Routenwahl angeboten.
TS LV4	Wo möglich wird der LV gegenüber dem MIV mittels separaten Spuren und Lichtsignalanlagen priorisiert.

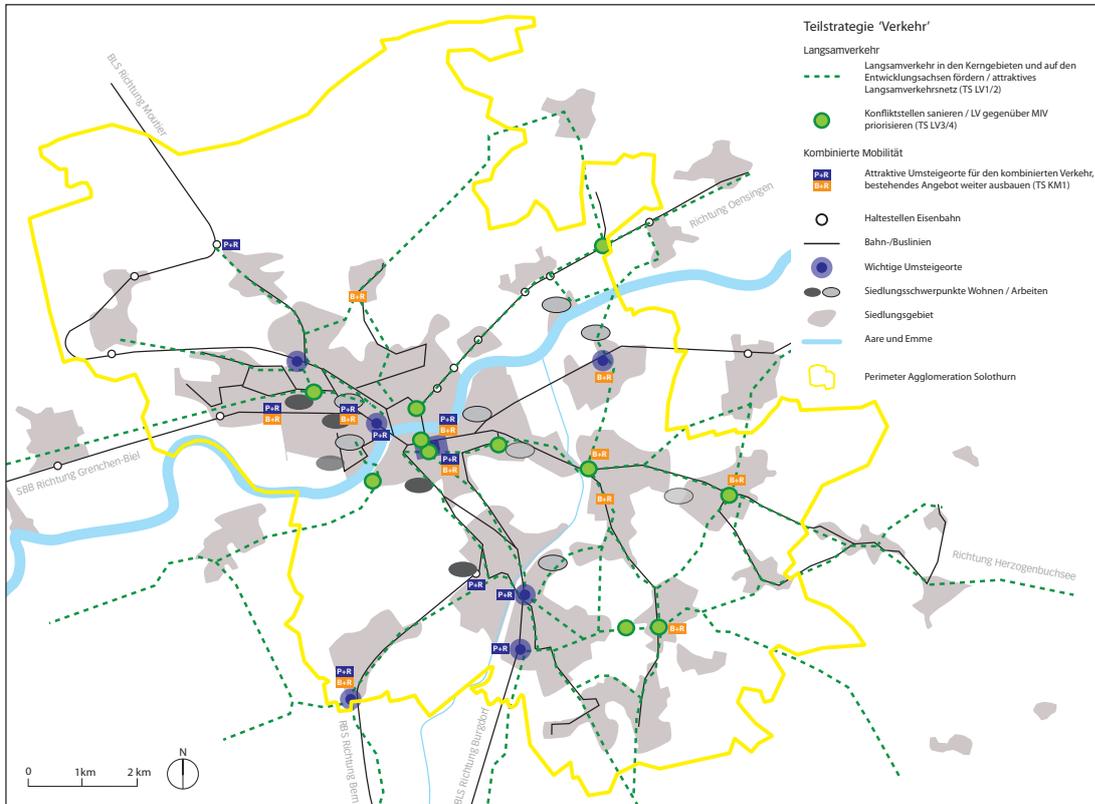


Abb. 17: Teilstrategie Langsamverkehr und kombinierte Mobilität

5.1.4 Kombinierte Mobilität

Mit der Teilstrategie Kombinierte Mobilität sollen MIV-Fahrten auf den öffentlichen und auf den Langsamverkehr verlagert werden.

Teilstrategie	Grundsatz
TS KM1	Mit attraktiven Umsteigeorten (Park/Bike + Ride) wird der kombinierte Verkehr an den Schnittstellen des Individualverkehrs zum öffentlichen Verkehr gefördert. Das bestehende Angebot wird weiter ausgebaut.

5.1.5 Nachfrageseitige Ansätze

Bei nachfrageseitigen Ansätzen steht nicht der Ausbau des (infrastrukturellen) Verkehrsangebots im Vordergrund, sondern die Beeinflussung der Verkehrsnachfrage mit geeigneten (nicht-infrastrukturellen) Massnahmen (z.B. Verkehrsmanagement, Parkraumbewirtschaftung, Mobilitätsmanagement). Anstelle der Leistungskapazität des Verkehrsnetzes stehen viel mehr gesellschaftliche, wirtschaftliche und ökologische Grenzen im Vordergrund. Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes Solothurn der 2. Generation soll mit den nachfrageseitigen Ansätzen die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs gebremst werden, das Umsteigen von Automobilisten auf ÖV und LV gefördert werden sowie eine Effizienzsteigerung bei der Bewältigung der Verkehrsströme erreicht werden.

Teilstrategie	Grundsatz
TS NA1	Das Verkehrsmanagement wird ausgebaut: <ul style="list-style-type: none"> – An den radialen Einfallsachsen werden Verkehrsdosierungsanlagen realisiert. – Auf Ortsdurchfahrten wird der Zufluss mittels Pförtneranlagen mit Busbevorzugung (bauliche und betriebliche Massnahmen) gesteuert. – Die Parkleitsysteme werden ergänzt. – Verkehrstelematiksysteme werden eingeführt.
TS NA2	Der Modal Split wird strassenseitig beeinflusst, indem Parkraum zurückhaltender bereitgestellt wird und an Entwicklungsschwerpunkten maximale Fahrtenzahlen für grosse Verkehrserzeuger situationsgerecht festgelegt werden.
TS NA3	Mit Hilfe von Mobilitätsberatung und Mobilitätskampagnen wird das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖV und LV beeinflusst.

5.2 Teilstrategie Siedlung und Landschaft – nachhaltige Raumordnung

Mit der Teilstrategie Siedlung und Landschaft soll Einfluss auf die vorherrschenden Verkehrsverhältnisse genommen werden (vgl. ‚Verkehr vermeiden‘). Dies soll insbesondere mittels der zweckmässigen Anordnung der Nutzungen erreicht werden, 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
- verkehr-intensive Nutzungen (Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen inkl. Parkplatzbewirtschaftung) begrenzt und wo zweckmässig in die Siedlungszentren integriert werden sowie gut an den ÖV angebunden werden

Im Raumkonzept Kanton Solothurn – quasi die übergeordnete Teilstrategie Siedlung und Landschaft – werden folgende zehn Handlungsstrategien definiert, die im Rahmen der Gesamtüberprüfung des Richtplans 2000 konkretisiert werden und Einfluss auf die Verkehrsströme haben:

- Bauzonenkriterien und Massnahmen Siedlungsflächenmanagement festlegen
- Kriterien zur Siedlungsbegrenzung festlegen
- Kriterien zur Förderung einer Verdichtung nach Innen festlegen

- Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und Wohnen festlegen und fördern
- Qualität von Stadtteilen und Siedlungen erhöhen
- Siedlung und Verkehr konsequent abstimmen
- Unverbaute Landschaften schützen und naturnahe Lebensräume erhalten, Ressourcen nachhaltig nutzen
- Funktionsfähigkeit der Landwirtschaft erhalten
- Funktionale Teilräume stärken und thematisch profilieren
- Zusammenarbeit mit Metropolitanräumen und Städtenetzen klären und gestalten

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.

Im Folgenden werden die Grundsätze der Teilstrategie Siedlung und Landschaft tabellarisch aufgezählt. Diese sind ein Ergebnis des Spannungsfeldes aus Handlungsbedarf, Zukunftsbild und übergeordneten Strategien/Leitbildern. Mit der Teilstrategie Siedlung und Landschaft soll die Teilstrategie Verkehr ergänzt und unterstützt werden, die Siedlungsentwicklung auf den ÖV ausgerichtet werden, eine kompakte Siedlungsstruktur und die Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert werden sowie die Einzonung von neuen Gebieten an Bedingungen geknüpft werden. Des Weiteren sollen Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit) an geeigneten Orten konzentriert werden und entsprechende Standorte als Entwicklungsschwerpunkte festgelegt werden. Dadurch soll der weiteren Zersiedelung der Landschaft und der damit einhergehende Verkehrszunahme entgegengewirkt werden.

Teilstrategie	Grundsatz
TS S1	Um den Handlungsspielraum im Bereich Verkehr zu vergrössern wird eine grenzüberschreitend koordinierte Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsplanung angestrebt. Eine starke Kernstadt bildet dabei den Motor der Agglomeration und stärkt die Region als Ganzes.
TS S2	Die Siedlungsentwicklung wird auf Achsen mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr ausgerichtet. Gleichzeitig werden Gebiete mit hohem Siedlungsentwicklungspotential an den ÖV angebunden (Angebot schaffen).
TS S3	Eine weitere Zersiedelung der Landschaft wird vermieden, indem in den nächsten Jahren grössere Einzonungen nur noch auf die Zentrumsgemeinde und die Gemeinden des urbanen Raums beschränkt werden. Dadurch werden ebenfalls lange Verkehrswege vermieden.
TS S4	Die Siedlungsentwicklung nach innen sowie Nutzungsverdichtungen werden zur Vermeidung des Flächenverbrauchs mit wirkungsvollen Mitteln (z.B. Erhöhung der Ausnützungsziffer) gefördert.

TS S5	Nutzungen werden auf jene Orte konzentriert, wo sie aufgrund ihrer Verkehrsauswirkungen langfristig tragbar sind und zur Erreichung der Zielsetzungen beitragen.
TS S6	Neubauten, verkehrsentensive Nutzungen und Arbeitsschwerpunkte werden im Agglomerationskern und an geeigneten, verkehrsgünstigen Standorten (z.B. Umstrukturierungsgebiete, ÖV-Knoten, Autobahnanschluss) konzentriert.
TS S7	Attraktive Wohnschwerpunkte mit hoher ÖV-Standortgunst resp. ÖV-Erschliessbarkeit werden gezielt gefördert (z.B. Überbauungskonzept mit entsprechender Dichte).
TS S8	Die Zentren und die urbanen Entwicklungsachsen werden städtebaulich aufgewertet. Dazu gehört ebenfalls die Aufwertung von wichtigen Bahnhof- und Umstrukturierungsgebieten. Die Umsetzung von Aufwertungsmaßnahmen wird aufgrund einer einheitlichen Gestaltungsstrategie vorgenommen.
TS S9	Eine Attraktivierung des Wohnumfelds wird erreicht, indem die Verhältnisse für den Langsamverkehr in den Wohngebieten und die Wohnumfeldqualität gezielt verbessert werden (z.B. Temporeduktion in den Wohnquartieren).

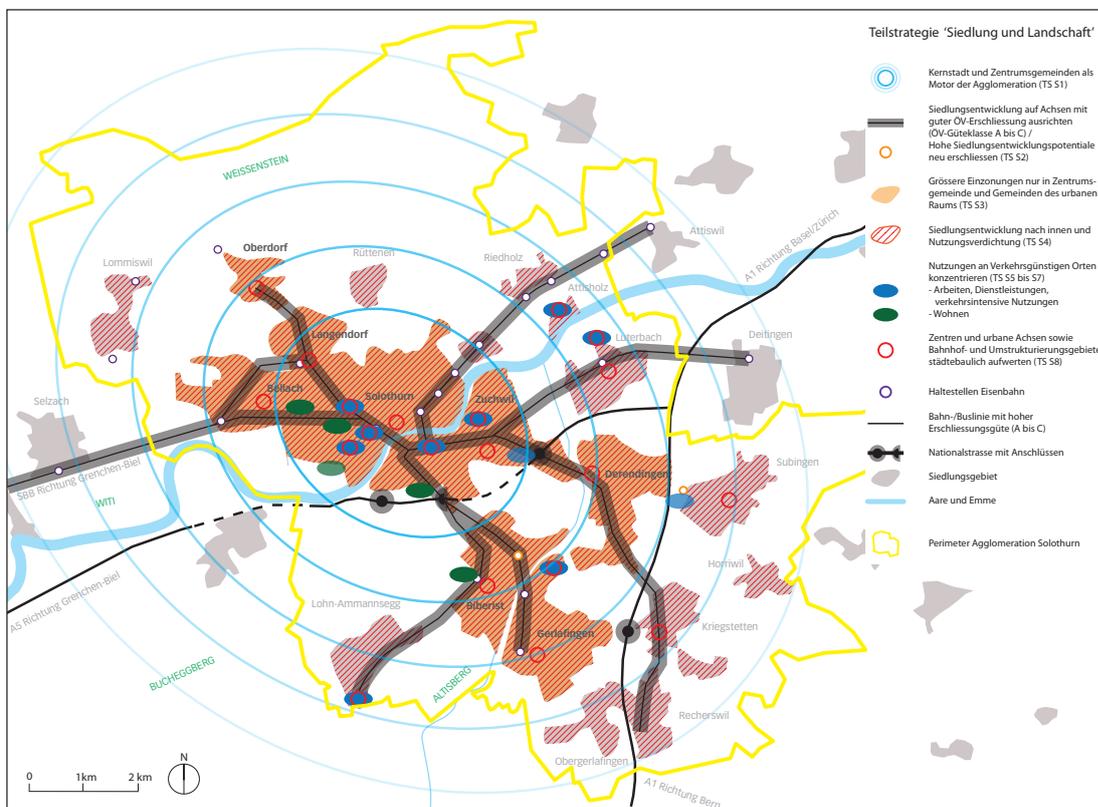


Abb. 18: Teilstrategie Siedlung und Landschaft

6. Massnahmen

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

6.1 Herleitung der Massnahmen(-pakete)

Die Herleitung der Massnahmen ist kein linear verlaufender Prozess, sondern ein iterativer. Ausgangspunkt für die Erarbeitung der Massnahmen sind die Schwachstellenanalyse, der davon abgeleitete Handlungsbedarf sowie die im Zusammenhang mit dem Zukunftsbild formulierten Zielsetzungen und deren Umsetzungsstrategien (Teilstrategien ‚Verkehr‘ und ‚Siedlung und Verkehr‘). Demgegenüber steht die dazu parallel laufende Massnahmenentwicklung, die (potentielle) Massnahmenideen aus unterschiedlichen Grundlagen integriert und kontinuierlich auf diese ‚orientierenden‘ Berichtsinhalte (Ziele und Strategien) abgestimmt wird.

Im Rahmen des vorliegenden Agglomerationsprogrammes wurde in einem ersten Schritt ein Pool an Massnahmenideen gebildet, der sich aus den B- und C-Massnahmen der 1. Generation, verschiedenen Grundlagenberichten (z.B. Tempo 30, Verträglichkeitskonflikte, Kombinierte Mobilität) und Inputs der kantonalen Ämter (vorwiegend ARP und AVT) zusammensetzt. In einem zweiten Schritt wurde aufgrund politischer, planerischer, finanzieller und projektbezogener Aspekte entschieden, welche Massnahmenideen definitiv konkretisiert werden sollen. Die Konkretisierung der Massnahmen erfolgte aufgrund der folgenden vier Prozesse:

- Aktualisierung der relevanten B- und C-Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation
- Integration der relevanten Massnahmen aus dem parallel dazu erarbeiteten REK Wasseramt
- Entwurf von Massnahmenempfehlungen aus verschiedenen Grundlagenberichten
- Erarbeitung von Massnahmen für die relevanten Knoten und Strecken mit Verträglichkeitskonflikten aus dem entsprechenden Grundlagenbericht.

Die folgende Abbildung zeigt die Zusammenhänge dieses komplexen Arbeitsprozesses im Spannungsfeld von fachlichen Erkenntnissen (Schwachstellen und Handlungsbedarf), regionalpolitischen Normen (Ziele und Strategien) und bestehenden planerischen Grundlagen (Pool an Massnahmen):

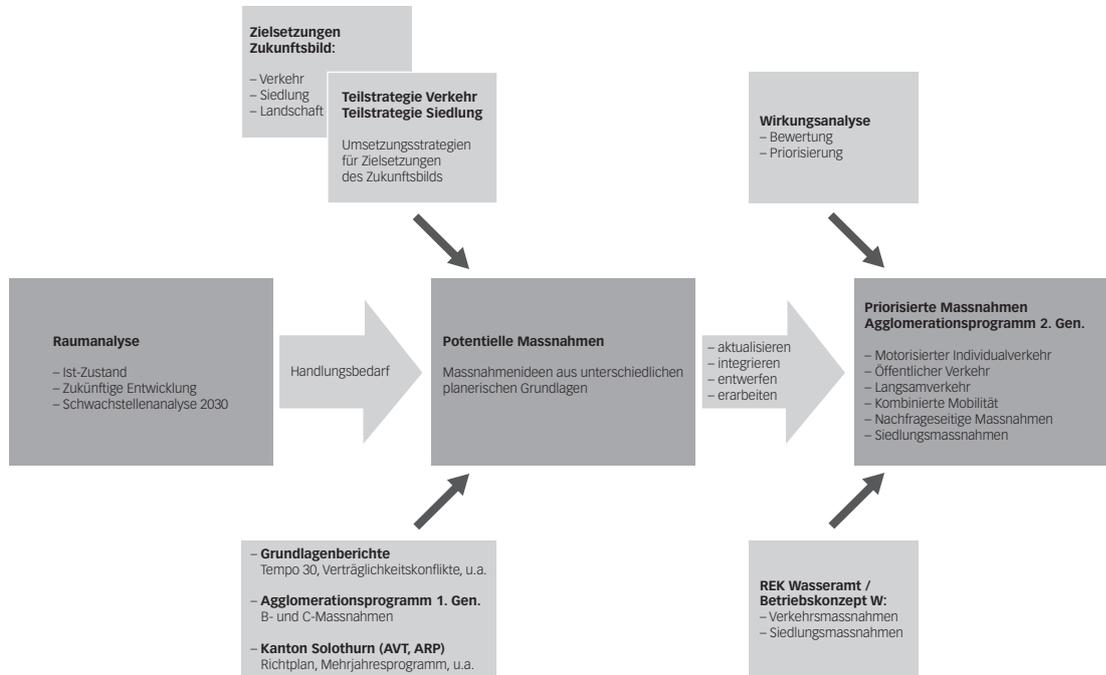


Abb. 19: Schematische Darstellung der Massnahmenherleitung

In einem nächsten Schritt werden die im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation konkretisierten Massnahmen (s. Tab. 8) einer Wirkungsanalyse (s. Kap. 7) unterzogen. Darauf aufbauend und in Abhängigkeit der Bau- und Finanzreife erfolgt die abschliessende Priorisierung der Massnahmen in eine A-, B- und C-Liste. Die folgende Tabelle fasst die erarbeiteten und für die Realisierung des Zukunftsbildes relevanten Massnahmen zusammen. Zudem wird deren Bezug zu den verschiedenen Teilstrategien hergestellt:

Nummerierung	Bezeichnung Agglomerationsprogramm 2. Gen. (Nummerierung Agglomerationsprogramm 1. Gen.)	Bezug zu den Teilstrategien
Massnahmen Verkehr		
Motorisierter Individualverkehr		
V–MIV 1	Betriebs- und Gestaltungskonzept auf Ortsdurchfahrten (M 4.3)	TS MIV4, TS ÖV3, TS LV4, TS S8, TS S9
V–MIV 2	Knotensanierungen	TS MIV4, TS LV5
V–MIV 3	Flächendeckende Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen	TS MIV4, TS MIV5, TS S9
V–MIV 4	Trassee-Sicherung Umfahrungen Gerlafingen Nord und Bleichenberg (Neue Achse Wasseramt)	TS MIV2

Öffentlicher Verkehr		
V-ÖV 1	Doppelspurabschnitte RBS Solothurn-Bern (M 2.1)	TS ÖV1
V-ÖV 2	Optimierung des Bahnhofstandortes Biberist Ost (BLS)	TS ÖV2
V-ÖV 3	Aufwertung Bahnhöfe	TS ÖV2
V-ÖV 4	Bahn- und Strassensanierung ASm Solothurn – Niederbipp	TS ÖV1, TS ÖV3, TS MIV5
Langsamverkehr		
V-LV 1	Erhöhung Sicherheit auf Kantonsstrassen (M 5.1)	TS LV1, TS LV2
V-LV 2	Ergänzungsrouten auf Strassen mit geringem motorisiertem Verkehr (M 5.2)	TS LV1, TS LV3
Kombinierte Mobilität		
V-KM 1	Förderung Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen	TS KM1, TS ÖV2
Nachfrageseitige Massnahmen		
V-NA 1	Verkehrsmanagement auf Kantonsstrassen	TS NA1, TS MIV1, TS MIV3, TS ÖV 3
V-NA 2	Parkraumbewirtschaftung (M 8.1)	TS NA2
V-NA 3	Mobilitätsmanagement (M 7.1)	TS NA3, TS MIV1
Massnahmen Siedlung		
S 1	Wohnschwerpunkte (M 9)	TS S2, TS S5, TS S7
S 2	Bahnhofgebiete (M 10)	TS S5, TS S8
S 3	Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiete (M 11)	TS S5, TS S6
S 4	Anlagen mit hohem Publikumsverkehr (M 12)	TS S5, TS S6, TS NA2
S 5	Siedlungsentwicklung nach innen	TS S4

Tab. 9: Übersicht Massnahmen(-pakete) Verkehr und Siedlung

6.2 Massnahmen Verkehr

Die Massnahmen im Bereich Verkehr orientieren sich an der übergeordneten Zielsetzung Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und verträglich zu gestalten.

Karte Nr. 18

6.2.1 Motorisierter Individualverkehr

V–MIV 1: Umsetzung Betriebs- und Gestaltungskonzept auf Ortsdurchfahrten

Die Optimierung von Ortsdurchfahrten und die Qualitätsverbesserung für alle Verkehrsteilnehmenden werden durch die Umsetzung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten erreicht. Dadurch steigt ebenfalls die Sicherheit im öffentlichen Raum (z.B. Überquerung von Strassen) sowie die Siedlungs- und Wohnqualität in den Ortszentren. Dieser bereits im Agglomerationsprogramm der 1. Generation bedeutende Massnahmen-schwerpunkt wird mit weiteren wichtigen Massnahmen fortgesetzt.

V–MIV 2: Knotensanierungen

Das Strassenverkehrsnetz der Agglomeration Solothurn weist Mängel hinsichtlich der allgemeinen Verkehrssicherheit auf. Verschiedene neuralgische Gefahrenstellen befinden sich an Knoten des Kantons- und Gemeindestrassennetzes mit hohen Verkehrsfrequenzen und unübersichtlicher Strassenraumgestaltung. Um die Sicherheit und die Leistungsfähigkeit für alle Verkehrsteilnehmenden zu garantieren, sollen die entsprechenden Knoten der Agglomeration Solothurn saniert werden.

V–MIV 3: Flächendeckende Verkehrsberuhigungen auf Gemeindestrassen

Verkehrsberuhigende Massnahmen wie Tempo-30-Zonen bewirken eine weitere Verbesserung hinsichtlich der Verkehrssicherheit. Zudem wird dadurch die Attraktivität des Wohnumfelds gesteigert. Die Agglomeration Solothurn strebt die Einführung von flächendeckenden Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen (Quartierstrassen) sowie deren überkommunale Koordination an. Die Umsetzung der Massnahme auf dem Gemeindestrassennetz liegt im Zuständigkeitsbereich der einzelnen Gemeinden.

V–MIV 4: Trasse-Sicherung Neue Achse Wasseramt

Um die starke Verkehrsbelastung und deren Negativfolgen in den Ortszentren von Biberist, Derendingen, Gerlafingen und Zuchwil zu vermindern, soll die Option von Umfahrungsstrassen geprüft werden. Erste Untersuchungen im Rahmen des REK Wasseramt und des Betriebskonzepts Wasseramt haben ergeben, dass mit der Kombination einer Umfahrung im Gebiet Gerlafingen Nord und einer im Gebiet Bleichenberg (Tunnel) teilweise auf die Verkehrszunahme im Wasseramt reagiert und ein Grossteil des Schwerverkehrs von den Ortszentren ferngehalten werden könnte. Aufgrund der offenen Fragen im Bereich Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie Finanzierung ist die Realisierung dieses Grossprojekts noch ungewiss. Vorerst sollen die Trasseen dieser neuen Achse im Wasseramt raumplanerisch gesichert werden, indem diese im kantonalen Richtplan verankert werden, um den Handlungsspielraum der künftigen Generationen zu gewährleisten.

Aufgrund verschiedener Anträge während der Mitwirkungsphase prüft das AVT zudem eine Teilumfahrung Derendingen Nord bzw. die Erschliessung des Schoeller-Areals. Da die Abklärungsarbeiten zum heutigen Zeitpunkt einen geringen Konkretisierungsgrad aufweisen, wird diese Umfahrung im Agglomerationsprogramm der 2. Generation nicht berücksichtigt.

6.2.2 Öffentlicher Verkehr

Karte Nr. 19

V-ÖV 1: Doppelspurabschnitte RBS Solothurn-Bern

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

V-ÖV 2: Optimierung des Bahnhofstandortes Biberist Ost (BLS)

Der heutige Bahnhofstandort Biberist Ost (BLS) ist sowohl aus personen- wie auch güterverkehrstechnischen Gründen nicht mehr ideal. Kurz- bis mittelfristig soll der Bahnhof darum in Richtung Norden (westlich der Emme) verschoben werden oder durch einen zusätzlichen Bahnhof westlich der Emme optimal ergänzt werden. Dieser neue bzw. zusätzliche Bahnhofstandort im Zentrum der Gemeinde Biberist, wo zusätzlich bedeutende Baulandreserven erschlossen werden, verfügt mittelfristig über ein höheres Nachfragepotential als der heutige Standort. Eine Vertiefungsstudie soll die Frage betreffend neuer Standort für Bahnhof oder zusätzlicher Bahnhof klären, bevor dann der ideale Standort im Siedlungsgebiet westlich der Emme ermittelt wird. Die folgenden Aspekte müssen unbedingt in die Vertiefungsstudie miteinbezogen werden: Erschliessung durch den Langsamverkehr, Bus-Verknüpfung, städtebauliche Ansprüche, langfristige Nutzung des M-real-Areals und die Ansprüche des Güterverkehrs sowie der Umbau des benachbarten BLS-Bahnhofs Gerlafingen.

V-ÖV 3: Aufwertung Bahnhöfe

Verschiedene Bahnhöfe der Agglomeration Solothurn, welche zentrale verkehrliche (ÖV-Umsteigeknoten, ÖV-Drehscheibe, intermodale Schnittstelle), aber auch bedeutende städtebauliche Funktionen (Aufenthalts-, Begegnungs-, Bewegungs- oder Dienstleistungsraum) für einen wesentlichen Anteil der Bahnreisenden übernehmen, sollen gestalterisch aufgewertet werden. Interessant sind vor allem Regionalbahnhöfe in unmittelbarer Nähe zu den Siedlungsentwicklungsschwerpunkten (ESP) der Agglomeration Solothurn (Lohn-Lüterkofen, Luterbach-Attisholz, Langendorf).

V-ÖV 4: Bahn- und Strassensanierung ASm Solothurn – Niederbipp

Entlang der Baselstrasse von Solothurn bis St.Katharinen, wo sich MIV, ÖV und LV denselben Strassenraum teilen, bestehen Verträglichkeitskonflikte. Jeder dritte Unfall steht im Zusammenhang mit der Bahn (Linie Solothurn – Niederbipp – Langenthal der Aare Seeland mobil AG). Generell ist die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden ungenügend. Dieser Abschnitt soll darum saniert werden. Im Rahmen der Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes werden gegenwärtig verschiedene Varianten einer neuen Verkehrsführung untersucht. Aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse steht eine Mischverkehrslösung im Vordergrund, bei welcher die Bahn (heute einspurig mit Eigentrasse) mit zwei Geleisen richtungsgetreunt auf der Fahrbahn des MIV geführt wird. Zusätzlich soll die Strassenraumgestaltung die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden fördern und der Zugang zu den Bus- und Bahnhofstestellen soll verbessert werden.

Auch auf dem Abschnitt Feldbrunnen – Riedholz – Flumenthal, wo bei 15% der Unfälle ein Fahrzeug auf das Bahntrasse gelangt, besteht Handlungsbedarf. In Zukunft soll die Bahn von heute 65 km/h auf 80 km/h beschleunigt werden. Damit wird die Voraussetzung geschaffen, dass der zukünftige Fahrplan mit der Verlängerung der Bahn bis Oensingen sowie die Anschlüsse an den Fernverkehr in Solothurn und Oensingen gewährleistet werden können. Auf dem ASm-Abschnitt von Feldbrunnen bis Flumenthal ist darum eine Sanierung von Strasse und Bahntrasse mit Trennung der Lichtraumprofile sowie der Berücksichtigung von Fahrzeug-Rückhaltesystemen vorgesehen. Strassenseitig sind zudem die heutigen Unfallschwerpunkte zu beheben.

6.2.3 Langsamverkehr

Karte Nr. 20

V–LV 1: Erhöhung der Sicherheit auf Kantonsstrassen

Für den Schüler-, Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr werden durchgehende, sichere und attraktive Radwegverbindungen geschaffen. Dies beinhaltet, dass in Abhängigkeit verschiedener Kriterien (Anlagemerkmale, Betriebsmerkmale, Strassenfunktion, Verkehrsbelastung und Strassenquerschnitt, Streckenführung, Streckenfunktion, Geschwindigkeitsniveau, Verkehrszusammensetzung; vgl. ‚Kriterien zur Festlegung von Massnahmenbedarf‘ in Erläuterungsbericht Netzplan Velo, AVT, 2011) auf sämtlichen Kantonsstrassen Massnahmen zugunsten der Velofahrer realisiert werden. Zudem sind an den Kreuzungs- und Verknüpfungspunkten des Langsamverkehrsnetzes mit dem Kantonsstrassennetz Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit zu ergreifen.

V–LV 2: Ergänzungsrouten 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 in Abhängigkeit verschiedener Kriterien (Anlagemerkmale, Betriebsmerkmale, Strassenfunktion, Verkehrsbelastung und Strassenquerschnitt, Streckenführung, Streckenfunktion, Geschwindigkeitsniveau, Verkehrszusammensetzung; vgl. ‚Kriterien zur Festlegung von Massnahmenbedarf‘ in Erläuterungsbericht Netzplan Velo, AVT, 2011) zu allen Strassenverbindungen Ergänzungsrouten 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.

6.2.4 Kombinierte Mobilität

Karte Nr. 21

V–KM 1: Förderung Park+Ride-, Bike+Ride- und Park+Pool-Anlagen

Das Park+Ride-Angebot wird dank einer Tarifharmonisierung mit dem städtischen Parkplatzangebot (Parkhäuser) weiter verbessert. Auf der Südseite des Hauptbahnhofs Solothurn soll das Bike+Ride-Angebot grosszügig ausgebaut werden. Das verbesserte Angebot der kombinierten Mobilität soll die täglichen MIV-Fahrten reduzieren.

6.2.5 Nachfrageseitige Massnahmen

Karte Nr. 21

V–NA 1: Verkehrsmanagement auf Kantonsstrassen

Der starken verkehrlichen Belastung in den Ortszentren von Biberist, Derendingen, Gerlafingen und Zuchwil soll u.a. mit Hilfe von Verkehrsmanagementmassnahmen am Siedlungsrand entgegengewirkt werden. Mittels Stauraumbewirtschaftungen mit Lichtsignalanlage und Busbevorzugung sowie optimierten Knotensteuerungen soll der Verkehr gezielt nachfrageseitig beeinflusst und gelenkt werden. Trotz gleichbleibendem Leistungsangebot für den MIV führt dies schlussendlich zu einer Verflüssigung des Verkehrs im Siedlungsgebiet, einer Verlagerung des Staus an ‚weniger sensible‘ Orte und dank separaten Busspuren zu einer Erhöhung der Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV.

V–NA 2: Parkraumbewirtschaftung

Die Ausgestaltung der Tarife des öffentlichen Parkraumangebots hat einen wesentlichen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten und die Mobilitätsnachfrage der Autolenkenden. Die Agglomeration Solothurn ist bestrebt, in Zusammenarbeit mit den verschiedenen Grundeigentümern (Stadt, Agglomerationsgemeinden, Transportunternehmungen, Einkaufszentren u.a.) des öffentlichen Parkraums, die Tarife regional aufeinander abzustimmen. Dadurch soll die Konkurrenzsituation zwischen verschiedenen Parkraumbietern mit negativen Folgen wie Zweckentfremdung von Parkplätzen oder ‚Suchverkehr‘ im innerstädtischen Siedlungsgebiet entschärft werden.

V–NA 3: Mobilitätsmanagement

Mit Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement versucht die Agglomeration Solothurn das individuelle Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmenden durch gezielte Information, Kommunikation, Beratung und Mobilitätsbildung zu beeinflussen. Ziel ist es, die Verkehrsteilnehmenden hinsichtlich der Wahl ihres Verkehrsmittels zu sensibilisieren. Für das jeweilige Bedürfnis soll immer das zweckmässigste Verkehrsmittel benutzt werden, d.h. unnötiger Verkehr soll möglichst vermieden werden und der Autoverkehr öfters auf den öffentlichen Verkehr oder den Langsamverkehr umlagert werden.

Das 2008 vom Kanton Solothurn und den Energiestädten Grenchen, Olten, Solothurn und Zuchwil initiierte Programm Mobilitätsmanagement im Kanton Solothurn ‚so!mobil‘ mit laufendem Programm (2010-2011) und vorgesehenem Folgeprogramm (2012 – 2014) wird von der Agglomeration Solothurn konsequent unterstützt.

6.3 Massnahmen Siedlung

Karte Nr. 22

Die Massnahmen im Bereich Siedlung orientieren sich an der übergeordneten Zielsetzung einer haushälterischen Bodennutzung sowie einer optimalen Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Sie tragen zu einer kompakten Siedlungsentwicklung mit kurzen Verkehrswegen und guter ÖV-Erschliessung sowie einer Siedlungsentwicklung nach innen bei.

S 1: Wohnschwerpunkte

Die verschiedenen Wohnschwerpunkte in der Agglomeration Solothurn tragen dazu bei, ressourcenschonende Raum- und Siedlungsstrukturen zu schaffen. Die Konzentration von Wohnraum an mit dem ÖV gut erschlossenen sowie mit Dienstleistungsangeboten gut versorgten Standorten trägt zu einer haushälterischen Nutzung des Bodens bei. Zudem wird dem unkontrollierten Siedlungs- und Verkehrswachstum entgegengewirkt, aber auch der Wohnungsbau gefördert.

S 2: Bahnhofgebiete

Die Förderung von unterschiedlichen Nutzungen wie Wohnen, Arbeiten und Dienstleistungen in direkter Umgebung von Bahnhöfen (Bahnhofgebiete) in der Agglomeration Solothurn trägt ebenfalls dazu bei, eine ressourcenschonende Raum- und Siedlungsstruktur zu schaffen. Die verschiedenen Bahnhofgebiete fördern eine haushälterische Nutzung des Bodens und eine bessere Erreichbarkeit von alltagsrelevanten Einrichtungen. Zudem stärkt das Massnahmenpaket das Agglomerationszentrum sowie zentrumsnahe und verkehrsgünstige Standorte.

S 3: Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete

Mit attraktiven Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebieten fördert die Agglomeration Solothurn die Ansiedlung von Unternehmen an zentralen, verkehrsgünstigen Standorten (güterintensive Nutzungen an Autobahnan-schlüssen) und somit eine ressourcenschonende Raum- und Siedlungsstruktur. Brach liegende Industrie- und Gewerbeareale an zentraler Lage bieten ideale Voraussetzungen dafür und tragen dazu bei, bereits bebaute Flächen zu rezyklieren. Dies soll durch geeignete (Bewilligungs-)Verfahren auf kantonaler und kommunaler Ebene eine gezielte Vermarktung der Standorte und eine Begleitung der Ansiedlung verstärkt begünstigt werden. Die Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete stärken zudem zentrumsnahe Standorte sowie die Agglomeration Solothurn insgesamt als Wirtschaftsstandort.

S 4: Anlagen mit hohem Publikumsverkehr

Der Entwicklungsschwerpunkt ‚Kofmehlareal‘ soll als Dienstleistungsstandort (Coop Solothurn West mit 3'000 bis 5'000 m² Ladenfläche) gefördert werden. Aufgrund der günstigen Verkehrslage an der Westtangente entsteht kein direkter Verkehr durch angrenzende Wohnquartiere. Mit der Realisierung des Dienstleistungsstandortes Kofmehlareal werden zudem neue Arbeitsplätze in der Region Solothurn geschaffen.

S 5: Siedlungsentwicklung nach Innen

Ein vom Amt für Raumplanung initiiertes Projekt ‚Siedlungsentwicklung nach innen‘ soll Aufschluss über das Innenentwicklungspotential (z.B. auffüllen von Baulücken, Aufstockungen) geben und Handlungsansätze für die Optimierung des Flächenmanagements liefern. Das Projekt fördert eine Siedlungsentwicklung, die vermehrt innerhalb der bestehenden Bauzonen stattfindet und vermindert somit die fortschreitende Zersiedelung mit dem damit einhergehenden hohen Flächenverbrauch in der Region. Die Agglomeration Solothurn unterstützt das Vorgehen und die Anliegen des Projekts.

6.4 Übersicht der Massnahmen und Investitionskosten

Ein wichtiges Kriterium für die Mitfinanzierung von Massnahmen durch den Bund, sind die Investitionskosten. 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 der Investitionskosten vorgenommen. Die vorliegenden Kostenschätzungen werden bis zur Programmeingabe an den Bund nochmals überprüft und falls notwendig präzisiert. Die aktuell geschätzten Kosten sind in der folgenden Tabelle aufgelistet:

		Investitionskosten Massnahmen (-paket)
Massnahmen Verkehr		
Motorisierter Individualverkehr		
V-MIV 1	Betriebs- und Gestaltungskonzept auf Ortsdurchfahrten	33.7 Mio. Fr.
V-MIV 2	Knotensanierungen	6.5 Mio. Fr.
V-MIV 3	Flächendeckende Verkehrsberuhigungen auf Gemeindestrassen	4.0 Mio. Fr.
V-MIV 4	Trassee-Sicherung Umfahrung Gerlafingen Nord und Bleichenberg	0.2 Mio. Fr.
Öffentlicher Verkehr		
V-ÖV 1	Doppelspurabschnitte RBS Solothurn-Bern	25.5 Mio. Fr. ¹
V-ÖV 2	Optimierung des Bahnhofstandortes Biberist Ost (BLS-Strecke)	11.0 – 20.0 Mio. Fr. ²
V-ÖV 3	Aufwertung Bahnhöfe	68.0 Mio. Fr.
V-ÖV 4	Bahn- und Strassensanierung ASm Solothurn – Niederbipp	35.0 Mio. Fr.
Langsamverkehr		
V-LV 1	Erhöhung Sicherheit auf Kantonsstrassen	7.6 Mio. Fr.
V-LV 2	Ergänzungsrouten auf Strassen mit geringem motorisiertem Verkehr	9.2 Mio. Fr.
Kombinierte Mobilität		
V-KM 1	Förderung Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen	0.5 Mio. Fr.
Nachfrageseitige Massnahmen		
V-NA 1	Verkehrsmanagement auf Kantonsstrassen	14.4 Mio. Fr.
V-NA 2	Parkraumbewirtschaftung	–
V-NA 3	Mobilitätsmanagement	0.35 Mio. Fr.
Massnahmen Siedlung		
S 1	Wohnschwerpunkte	–
S 2	Bahnhofgebiete	–
S 3	Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiete	–
S 4	Anlage mit hohem Publikumsverkehr	–
S 5	Siedlungsentwicklung nach innen	–
Total		215.9 – 224.9 Mio. Fr.

¹ 25 Mio. Fr. Infrastrukturkosten sowie 0.5 Mio. Fr. Betriebs- und Unterhaltskosten

² Massnahme verfügt über zwei unterschiedlich teure Varianten

7. Wirkungsanalyse und Priorisierung

Im folgenden Kapitel werden Vorgehensweise und Resultate der Wirkungsanalyse präsentiert. In einem qualitativen Verfahren werden die Massnahmen(-pakete) nach ihrer Wirkung beurteilt. Das Hauptanliegen ist dabei die Summe der Wirkungen des Agglomerationsprogrammes zu optimieren, den angestrebten Nutzen zu maximieren und die unerwünschten Belastungen zu minimieren. Darauf aufbauend erfolgt die Priorisierung der Massnahmen in eine A-, B- und C-Liste.

7.1 Methodik der Wirkungsanalyse

Die Wirksamkeit eines Agglomerationsprogramms oder einer Massnahme ermittelt sich als Unterschied zwischen dem zukünftigen ‚Trendzustand‘ und dem zukünftigen ‚Zustand mit Agglomerationsprogramm‘.

Vom Bund werden folgende vier Wirkungskriterien beurteilt:

- Wirkungskriterium 1 (WK1): Qualität des Verkehrssystems verbessert
- Wirkungskriterium 2 (WK2): Siedlungsentwicklung nach innen gefördert
- Wirkungskriterium 3 (WK3): Verkehrssicherheit erhöht
- Wirkungskriterium 4 (WK4): Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Für die WK1 – 4 können folgende Punkte verteilt werden:

- -1 Punkt: negative Wirkung
- 0 Punkte: keine Wirkung
- 1 Punkt: schwache Wirkung
- 2 Punkte: hinreichende Wirkung
- 3 Punkte: bedeutende Wirkung

Die Summe der Punkte über die 4 Wirksamkeitskriterien bestimmt die Gesamtwirkung.

7.2 Beurteilung der Wirkung der Massnahmen(-pakete)

Für das Agglomerationsprogramm Solothurn der 2. Generation wurde die Wirkung von Massnahmenpaketen und Einzelmassnahmen beurteilt. Dabei wird festgehalten, ob davon auszugehen ist, dass die Wirkung in Richtung Nachhaltigkeitsziele gemäss den vier Wirksamkeitskriterien geht oder ob sie mit diesen im Widerspruch steht.

Die Ergebnisse der Wirkungsanalyse der Massnahmen(-pakete) sind in folgender Matrix-Darstellung zusammengefasst:

	WK1 1. Qualität im Fu ss- und Veloverkehr 2. Verbesserung Öffentliches Verkehrssystem 3. Verbesserung Strassenetz 4. Verbesserung Erreichbarkeit 5. Verbesserung Intermodalität 6. Nachtragesseltige Massnahmen	WK2 1. Konzentration E / AP 2. Verringerung der Zerstreuung 3. Verbesserung Qualität öffentliche Räume	WK3 1. Erhöhung objektive Sicherheit 2. Erhöhung subjektive Sicherheit	WK4 1. Reduktion Lärmbelastung 2. Reduktion Lärmimmissionen 3. Flächenbeanspruchung		
						<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> ■ Bedeutende Wirkung ■ Hinreichende Wirkung ■ Geringe Wirkung ■ keine Wirkung ■ Negative Wirkung </div> </div>
	V – MIV 1 Betriebs- und Gestaltungskonzept auf Ortsdurchfahrten					
	V – MIV 2 Knotensanierungen					
	V – MIV 3 Flächendeckende Verkehrsberuhigungen auf Gemeindestrassen					
	V – MIV 4 Trasse-Sicherung Umfahrung Gerlafingen Nord und Bleichenberg					
	V – ÖV 1 Doppelspurabschnitte RBS Solothurn – Bern					
	V – ÖV 2 Optimierung des Bahnhofstandortes Biberist Ost (BLS-Strecke)					
	V – ÖV 3 Aufwertung Bahnhöfe					
	V – ÖV 4.1 Bahn- und Strassensanierung, Baselstrasse (Solothurn)					
	V – ÖV 4.2 Bahn- und Strassensanierung, Baselstrasse (Feldbr. – Flumenthal)					
	V – LV 1 Erhöhung Sicherheit auf Kantonsstrassen					
	V – LV 2 Ergänzungsrouten auf Strassen mit geringem motorisiertem Verkehr					
	V – KM 1 Förderung Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen					
	V – NA 1 Verkehrsmanagement auf Kantonsstrassen					
	V – NA 2 Parkraumbewirtschaftung					
	V – NA 3 Mobilitätsmanagement					
	S 1 Wohnschwerpunkte					
	S 2 Bahnhofgebiete					
	S 3 Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiete					
	S 4 Anlagen mit hohem Publikumsverkehr					
	S 5 Siedlungsentwicklung nach innen					

Abb. 20: Wirkungsanalyse

Der Nachweis der Wirksamkeit der Massnahmen(-pakete) gemäss der vom Bund vorgegebenen Wirksamkeitskriterien kann somit erbracht werden. Die Wirksamkeit kann wie folgt zusammengefasst werden: Alle Massnahmen zeigen insgesamt positive Wirkungen. Die Siedlungsmassnahmen

weisen insbesondere in Bezug auf eine Siedlungsentwicklung nach innen sowie bezüglich Verringerung der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs sehr positive Akzente auf. Die Verkehrsmassnahmen in folgenden Bereichen schneiden gut bis sehr gut ab: Öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr, Ortsdurchfahrts- und Streckensanierungen, Tempo-30-Zonen sowie Verkehrsmanagement.

Auch das Kosten-/Nutzenverhältnis ist für die meisten Massnahmen(-pakete) der A-, B- und C-Liste (vom Bund finanzierungsberechtigte Infrastrukturmassnahmen) als insgesamt positiv zu beurteilen wie die folgende Grafik beweist:

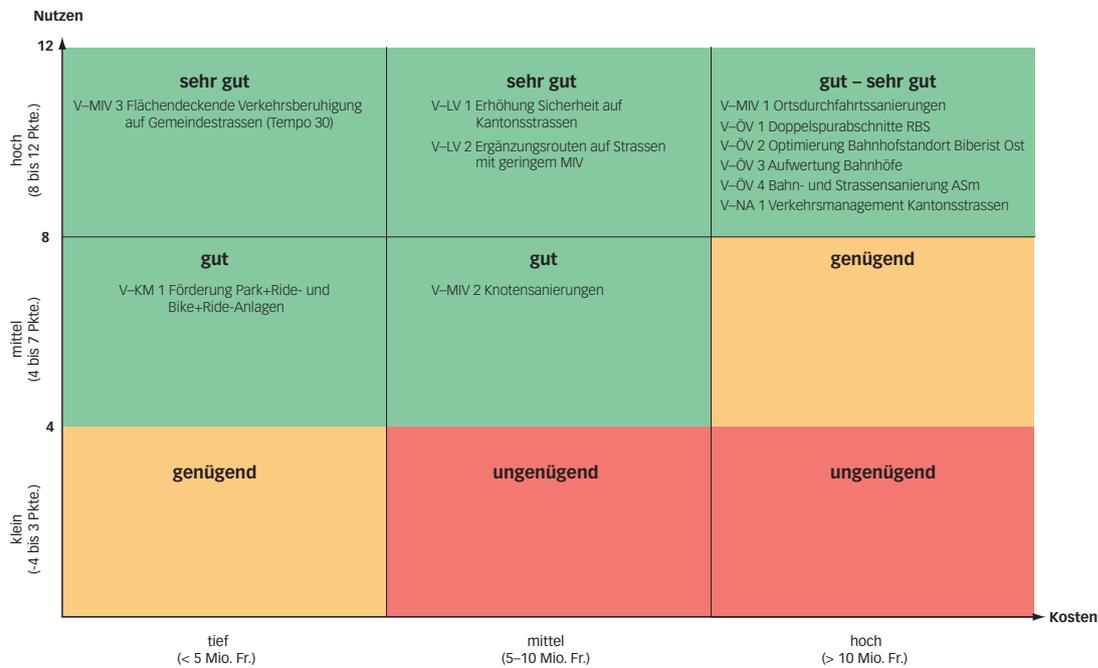


Abb. 21: Kosten-/Nutzenverhältnis der finanzierungsberechtigten Massnahmen

7.3 Zielszenario 2030

Mit Hilfe des aktualisierten Verkehrsmodells ‚Solothurn/Grenchen/Wasseramt‘ (vgl. Kap. 3.1, 3.2 und 3.5) wurde die Wirkung der Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen zusätzlich quantitativ beurteilt. Dazu wurde zu den bestehenden Modellberechnungen, welche die Verkehrsentwicklung bis 2030 ohne Einflussnahme durch Raum- und Verkehrsplanung (Trennszenario 2030) abbilden, eine neue Modellberechnung durchgeführt, welche die Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs bis 2030 unter Berücksichtigung der im Rahmen des Agglomerationsprogrammes Solothurn vorgeschlagenen Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen abbildet (Zielszenario 2030).

Für die Berechnung des Zielszenarios 2030 wurden die A-Massnahmen des Agglomerationsprogrammes Solothurn der 1. und 2. Generation aus den folgenden vier Massnahmenbereichen in das bestehende Verkehrsmodell Solothurn/Grenchen/Wasseramt integriert:

- Öffentlicher Verkehr: Verlagerung von MIV auf ÖV durch Verlängerung der Linie Solothurn – Niederbipp nach Oensingen (vgl. u.a. V-ÖV 4); Taktverdichtung Solothurn – Bern (vgl. u.a. V-ÖV 1 und 2. Teilergänzung S-Bahn Bern); Neuer Bahnhaltestelle Solothurn Brühl Ost (vgl. AP 1. Generation); Schliessen der Taktlücke Linie 5/7 vormittags (Eigenleistung Agglomeration bis 2020); Verschiebung Bahnhaltestelle Bellach (vgl. AP 1. Generation); Verlängerung Linie 6 bis zur Bahnhaltestelle Brühl (Eigenleistung Agglomeration bis 2020); Tangentialverbindung Bellach – Langendorf (Eigenleistung Agglomeration bis 2020); Verbindung Bellach – Lommiswil (Eigenleistung Agglomeration bis 2020); Taktverdichtung Obachquartier Linie 6 (Eigenleistung Agglomeration bis 2020); S44 Bern – Gerlafingen, Verlängerung bis Solothurn (2. Teilergänzung S-Bahn Bern bis 2030); Allgemeine Verbesserungen übrige Linien (vgl. u.a. V-ÖV 2 und V-ÖV 3).
- Langsamverkehr: Verlagerung von MIV auf LV durch Erhöhung der Sicherheit auf Kantonsstrassen (vgl. V-LV 1); Ergänzungsrouten (vgl. V-LV 2).
- Nachfrageseitige Massnahmen: Verlagerung von MIV auf ÖV und LV sowie Optimierung der Verkehrsbewältigung bei bestehender Infrastruktur durch Verkehrsmanagement (vgl. V-NA 1); Parkraumbewirtschaftung (vgl. V-NA 2); Mobilitätsmanagement (vgl. V-NA 3).
- Siedlungsmassnahmen: Einflussnahme auf die Bevölkerungs-⁹ und Arbeitsplatzentwicklung¹⁰ durch Konzentration der Wohnbevölkerung und der Arbeitsplätze an den Entwicklungsschwerpunkten der Stadt Solothurn sowie angrenzenden Gemeinden (vgl. Massnahmen S1, S2, S3 und S4); Verdichtung der bestehenden Bauzonen (vgl. Massnahme S5); Neuverteilung der Wohnbevölkerung auf Gemeinden (vorwiegend ‚urbaner Raum‘) mit genügend Baulandreserven.

Die oben erwähnten Massnahmen wirken sich auf die Entwicklung des motorisierten Verkehrsaufkommens sowie die Verteilung der Wohnbevölkerung und der Arbeitsplätze (Konzentration) in der Agglomeration Solothurn aus, und zwar nicht gleichmässig über das ganze Untersuchungsgebiet, sondern sehr spezifisch z.B. auf Fahrten von bestimmter Länge, auf bestimmte Korridore oder auf Routen mit hoher Belastung. Eine Pauschalabschätzung dieser Auswirkungen der Massnahmen wäre deshalb spekulativ und würde im klaren Gegensatz zu den detaillierten, streckenbezogen ausgewiesenen Ergebnissen stehen, auf die im Folgenden eingegangen wird.

⁹ *Bevölkerungsprognose 2035, mittleres Szenario, Kantonales Amt für Finanzen, 2009. (vgl. Kap.4.1)*

¹⁰ *Da bezüglich Arbeitsplätzen im Kanton Solothurn keine Prognose besteht, wurde die Entwicklung der Beschäftigten derjenigen der Bevölkerung gleichgesetzt. Ausgehend von dieser Annahme resultiert für die Agglomeration Solothurn bis ins Jahr 2030 ein Zuwachs von 4'515 (+5.93%) Beschäftigten (Vollzeitäquivalent, Referenzzustand: BZ 2008 gemäss Bfs).*

Gemäss des ‚Erläuterungsberichts zu den Berechnungen mit dem Verkehrsmodell Solothurn/Grenchen/Wasseramt‘ (Roland Müller Küsnacht AG, April 2012) haben alle im Rahmen des Zielszenarios 2030 berücksichtigten Massnahmen eine mehr oder weniger grosse Reduktion des MIV-Verkehrs im Vergleich zum Trendszenario zur Folge. Die Abnahme der Fahrleistung gegenüber dem Trendszenario beträgt über die gesamte Agglomeration (ohne A1/A5) betrachtet 7.5% oder 70'700 Fahrzeugkilometer pro Tag (Fzkm/Tag). Unter zusätzlicher Berücksichtigung der Autobahnabschnitte von A1 und A5 beträgt die gesamte Abnahme 5% oder 94'000 Fzkm/Tag. Die Reduktion fällt auf bestimmten Streckenabschnitten je nach Wirkung der Massnahmen unterschiedlich aus.

Abgesehen von kleinen Ausnahmen in der näheren Umgebung einiger Entwicklungsschwerpunkte (z.B. Bereich Ober-/Unterhof und Kofmehlareal in Solothurn oder Fällimoos/Schwerzimoos in Biberist) zeigt die Überlagerung aller Massnahmen (Zielszenario 2030) eine flächendeckende Reduktion der Fahrleistung DTV 2030 im Vergleich zum Trendszenario 2030 (vgl. Abb. 22 und 23). Gemäss den Modellberechnungen ist die Wirkung der Massnahmen der beiden Agglomerationsprogramme Solothurn auf dem Kantonsstrassennetz der Stadt Solothurn auf der Westtangente (-2'300 Fz/Tag), der Rötistrasse (-2'100 Fz/Tag), der Werkhofstrasse (-1'800 Fz/km) und der Luzernstrasse (-1'800 Fz/Tag) sowie auf dem Kantonsstrassennetz der Agglomeration Solothurn auf der Solothurnstrasse in Biberist (-2'100 Fz/Tag), der Luzernstrasse in Subingen, Derendingen und Zuchwil (-1'800 Fz/Tag bis -1'100 Fz/Tag), der Bernstrasse in Biberist (-1'400 Fz/Tag), der Bielstrasse in Bellach (-1'300 Fz/Tag) und der Haupt-/Gerlafingenstrasse in Biberist (-1'300 Fz/Tag) besonders gross.



Abb. 22: Belastungsvergleich Zielszenario mit Trendentwicklung DTV 2030, Ausschnitt Stadt Solothurn (Karte: Roland Müller Küsnacht AG, April 2012)

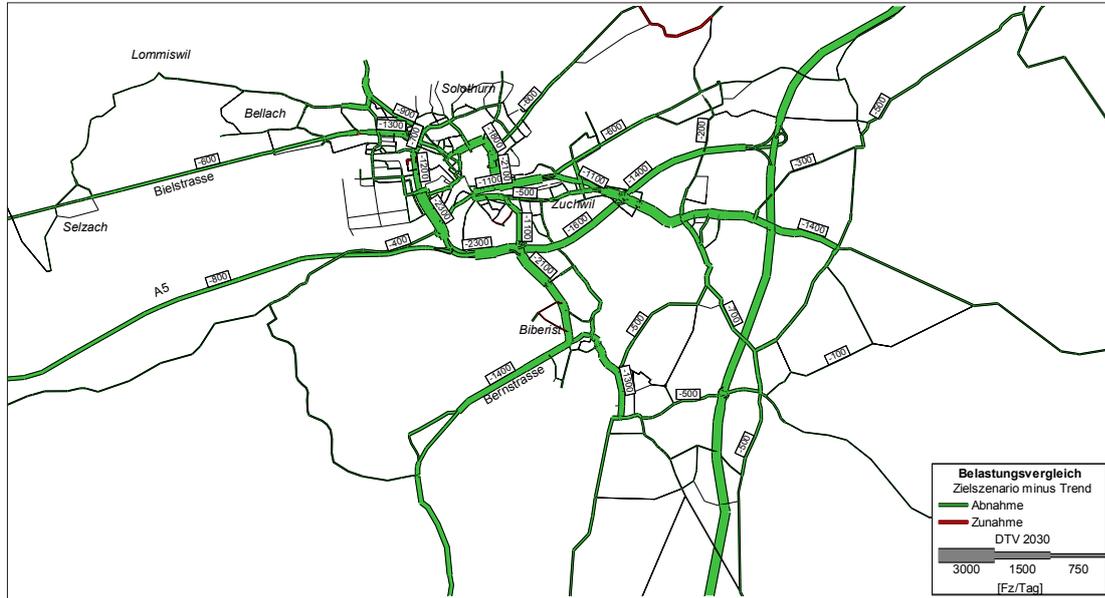


Abb. 23: Belastungsvergleich Zielszenario mit Trendentwicklung DTV 2030, Ausschnitt Agglomeration Solothurn (Karte: Roland Müller Künsnacht AG, April 2012)

Der Vergleich von Trendentwicklung und Zielszenario 2030 mit dem Ausgangszustand 2010 des Verkehrsmodells (vgl. Abb- 24) zeigt über die vier Gemeindekategorien Stadt Solothurn, Urbaner Raum, Agglomerationsgeprägter Raum und Ländlicher Raum betrachtet ein relativ homogenes Verkehrswachstum. Während sich die Zunahme der Fahrleistung (DTV 2030) beim Trendszenario in der Stadt Solothurn sowie den Gemeinden des urbanen Raums und des agglomerationsgeprägten Raums zwischen 25 und 26% bewegt, beträgt die Zunahme der Fahrleistung beim Zielszenario für dieselben Gemeindekategorien 16 bis 18%.

Der Vergleich mit den Zahlen des aktuellen Verkehrsaufkommens (DTV 2010, vgl. Karte Anhang Nr. 5) zeigt zudem, dass die geplanten Massnahmen in der Agglomeration Solothurn zwar eine Reduktion im Vergleich zur Trendentwicklung bewirken. Im Vergleich zum Verkehrsaufkommen des heutigen Zustands, total und auf den meisten untersuchten Strecken, trotzdem eine Zunahme der Fahrleistung verzeichnen.

Gemäss den Modellberechnungen haben die einzelnen Massnahmenbereiche des Zielszenarios 2030 die folgenden Anteile an der Reduktion der Fahrleistung des DTV 2030 gegenüber der Trendentwicklung 2030 (ohne Berücksichtigung der Autobahnabschnitte):

Öffentlicher Verkehr:	29% (- 21'000 Fzkm/Tag)
Langsamverkehr:	14% (- 9'500 Fzkm/Tag)
Nachfrageseitige Massnahmen:	34% (-23'700 Fzkm/Tag)
Siedlungsmassnahmen:	23% (-16'500 Fzkm/Tag)
Total Agglomeration Solothurn:	100% (-70'700 Fzkm/Tag)

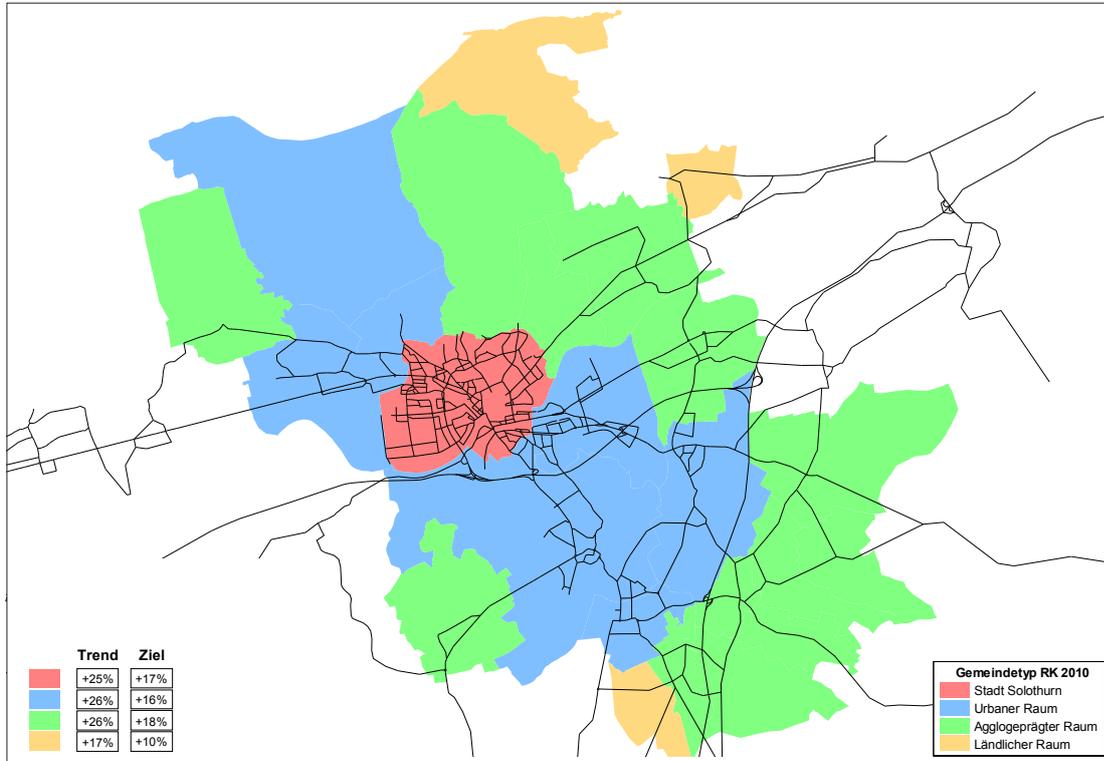


Abb. 24: Vergleich von Trendentwicklung und Zielszenario DTV 2030 mit dem Ausgangszustand 2010 (Karte: Roland Müller Küsnacht AG, April 2012)

7.4 Vorgehen zur Priorisierung

Für die Massnahmen werden folgende drei Priorisierungskategorien unterschieden:

- A-Liste (Baubeginn zwischen 2015 und 2018)
- B-Liste (Baubeginn zwischen 2019 und 2022)
- C-Liste (Baubeginn ab 2023)

Die Überprüfung der Massnahmen-Priorisierung basiert auf fünf Kriterien:

- Infrastrukturfonds-Relevanz (siehe Weisung Bund, Kapitel 4.4.2)
- Relevanz für die Agglomeration und das Agglomerationsprogramm (siehe Weisung Bund, Kapitel 4.4.3).
- Reifegrad 1 oder 2 (siehe Weisung Bund, Kapitel 4.4.4)
- Kosten/Nutzen-Verhältnis, Wirkung (siehe Weisung Bund, Kapitel 4.4.5)
- Bau- und Finanzreife (siehe Weisung Bund, Kapitel 4.4.6)

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

Für die Einteilung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms Solothurn in die geforderten A-, B- und C-Listen wurde wie folgt vorgegangen:

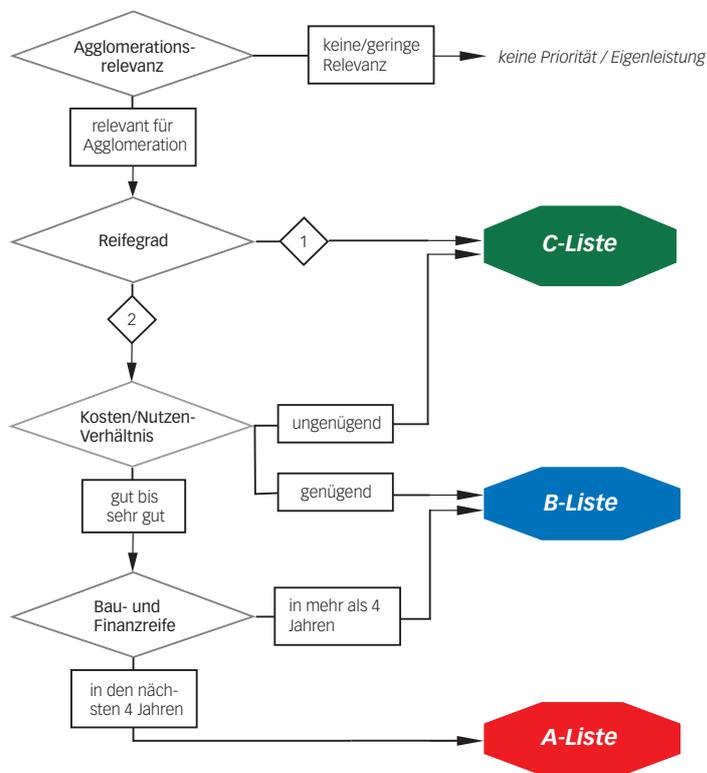


Abb. 25: Vorgehen zur Priorisierung der Massnahmen(-pakete)

7.5 Priorisierung der Massnahmen(-pakete)

Nachfolgend werden die Massnahmen(-pakete) der 2. Generation entsprechend ihrer Relevanz für die Agglomeration, ihrer Kosten-/Nutzenverhältnisse, ihrer Reifegrade und Realisierungshorizonte der A-, B- oder C-Listen zugeteilt.

A-Liste 2. Generation (2015 – 2018)

Massnahmen(-pakete)	Kosten-/Nutzenverhältnis	Reifegrad	Kosten (+/- 30%)
V-MIV 1 Betriebs- und Gestaltungskonzept auf Ortsdurchfahrten (Teil)	gut – sehr gut	2	31.8 Mio. Fr.
V-MIV 2 Knotensanierungen (Teil)	gut	1-2	4.5 Mio. Fr.
V-MIV 3 Flächendeckende Verkehrsberuhigungen auf Gemeindestrassen (Teil)	sehr gut	2	3.0 Mio. Fr.
V-ÖV 3 Aufwertung Bahnhof Lohn-Lüterkofen	gut – sehr gut	2	6.0 Mio. Fr.
V-ÖV 4 Bahn- und Strassensanierung ASm	gut – sehr gut	2	35.0 Mio. Fr.
V-LV 1 Erhöhung Sicherheit auf Kantonsstrassen (Teil)	sehr gut	2	1.8 Mio. Fr.
V-LV 2 Ergänzungsrouten auf Strassen mit geringem MIV (Teil)	sehr gut	2	6.3 Mio. Fr.
V-KM 1 Förderung Bike+Ride-Anlage Bahnhof Solothurn Süd	gut	2	0.5 Mio. Fr.
V-NA 1 Verkehrsmanagement auf Kantonsstrassen	gut – sehr gut	2	14.4 Mio. Fr.
<i>Total</i>			<i>103.3 Mio. Fr.</i>

B-Liste 2. Generation (2019 – 2022)

Massnahmen(-pakete)	Kosten-/Nutzenverhältnis	Reifegrad	Kosten (+/- 30%)
V-MIV 1 Betriebs- und Gestaltungskonzept auf Ortsdurchfahrten (Teil)	gut – sehr gut	2	1.9 Mio. Fr.
V-MIV 2 Knotensanierungen (Teil)	gut	2	2.0 Mio. Fr.
V-MIV 3 Flächendeckende Verkehrsberuhigungen auf Gemeindestrassen (Teil)	sehr gut	1	1.0 Mio. Fr.
V-ÖV 1 Doppelspurabschnitte RBS Solothurn-Bern	gut – sehr gut	1	25.5 Mio. Fr.
V-ÖV 2 Optimierung des Bahnhofstandortes Biberist Ost (BLS)	gut – sehr gut	1	11.0 – 20.0 Mio. Fr.
V-ÖV 3 Aufwertung Bahnhöfe (Teil)	gut – sehr gut	1	62.0 Mio. Fr.
V-LV 1 Erhöhung Sicherheit auf Kantonsstrassen (Teil)	sehr gut	2	4.9 Mio. Fr.
V-LV 2 Ergänzungsrouten auf Strassen mit geringem MIV	sehr gut	1	2.9 Mio. Fr.
<i>Total</i>			<i>111.2 – 120.2 Mio. Fr.</i>

C-Liste 2. Generation (ab 2023)

Massnahmen(-pakete)	Kosten-/Nutzen- verhältnis	Reifegrad	Kosten (+/- 30%)
V-LV 1 Erhöhung Sicherheit auf Kantonsstrassen (Teil)	sehr gut	1	0.9 Mio. Fr.
<i>Total</i>			<i>0.9 Mio. Fr.</i>

Tab. 11: Übersicht Priorisierung der Massnahmen(-pakete) und deren Kosten

Wie aus den vorangehenden Tabellen ersichtlich ist, verursachen die Massnahmen(-pakete) der 2. Generation der vorgeschlagenen A-Liste Kosten von rund 105 Mio. Franken. Aufgrund der für die B-Liste vorgeschlagenen Massnahmen(-pakete) entstehen Kosten von mindestens 111 Mio. Franken (ÖV-Massnahmen 2 und 3 verfügen noch über sehr grobe Kostenschätzungen). Für die Massnahme der vorgeschlagenen C-Liste (V-LV 1.7: Neue Fussgängerverbindung entlang der Luterbachstrasse in Zuchwil) werden Kosten von ca. 1.0 Mio. Franken erwartet.

Zum Vergleich und im Sinne einer Würdigung der bisherigen Leistungen der Agglomeration Solothurn wird nachfolgend die A-Liste der 1. Generation mit dem Realisierungshorizont 2011 bis 2014 aufgeführt.

A-Liste 1. Generation (2011 – 2014)

Massnahmen(-pakete)	Kosten-/Nutzen- verhältnis	Reifegrad	Kosten (+/- 30%)
M 3.1 Optimierung der Bahnhofstandorte im Raum Solothurn West – Bellach	gut	2	20.0 Mio. Fr.
M 4.3 Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf Ortsdurchfahrten (Teil)	gut – sehr gut	2	8.25 Mio. Fr.
M 5.1 Erhöhung der Sicherheit auf Kantonsstrassen (Teil)	gut – sehr gut	2	2.5 Mio. Fr.
M 5.2 Ergänzungsrouten auf Strassen mit geringem MIV (Teil)	gut – sehr gut	2	5.0 Mio. Fr.
M 5.3 Verbesserung der Zugänge zu den ÖV-Haltestellen für den Fussverkehr	gut – sehr gut	2	2.2 Mio. Fr.
M 6.2 Förderung Park+Ride-, Bike+Ride- und Park+Pool-Anlagen	sehr gut	2	1.0 Mio. Fr.
<i>Total</i>			<i>38.9 Mio. Fr.</i>

Im Vergleich zur A-Liste der 1. Generation (38.9 Mio. Fr.) sind die Kosten der A-Liste der 2. Generation mehr als doppelt so hoch (103.3 Mio. Fr.). Das neue Programm ist gegenüber dem früheren entsprechend vielseitiger. Ein Schwerpunkt bildet dabei das Massnahmenpaket 'Umsetzung Betriebs- und Gestaltungskonzept auf Ortsdurchfahrten' (V-MIV 1). Diese Massnahmen bewirken eine Verbesserung des Gesamtverkehrssystems und der Siedlungsqualität. Weitere Schwerpunkte, die ebenfalls zur Verbesserung des Gesamtverkehrssystems und der Siedlungsqualität beitragen, bilden die Bahn- und Strassensanierung entlang der Baselstrasse (ASm-Linie Solothurn – Flumenthal, V-ÖV 4) sowie die nachfrageseitigen

Massnahmen ‚Verkehrsmanagement auf Kantonstrassen‘ (V-NA 1).
Um die Finanzierung der A- und B-Massnahmen zu sichern, müssen diese
im Mehrjahresprogramm des Kantons (AVT) und in den Finanzplänen der
Gemeinden aufgenommen werden. Weitere Voraussetzung ist eine an-
gemessene finanzielle Unterstützung durch den Infrastrukturfonds des
Bundes.

8. Umsetzung

Im folgenden Kapitel wird auf die Umsetzung des Agglomerationsprogramms Solothurn der 2. Generation eingegangen. Trägerschaft der Umsetzung, Controlling und das weitere Vorgehen werden kurz beschrieben.

8.1 Trägerschaft

Die Regionalplanungsgruppe espaceSOLOTHURN (repla espaceSOLOTHURN) ist – wie schon im Rahmen des Agglomerationsprogrammes der 1. Generation – federführend für die Erarbeitung und die 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 espaceSOLOTHURN beschliesst das Agglomerationsprogramm unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus der öffentlichen Mitwirkung 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 Mitwirkung 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 hat sie mit den Agglomerationsgemeinden im Rahmen der 1. Generation einen Zusammenarbeitsvertrag abgeschlossen. Die Region erarbeitet in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton im Rahmen des periodischen Controllings einen Bericht über die umgesetzten Massnahmen und deren Wirkung.

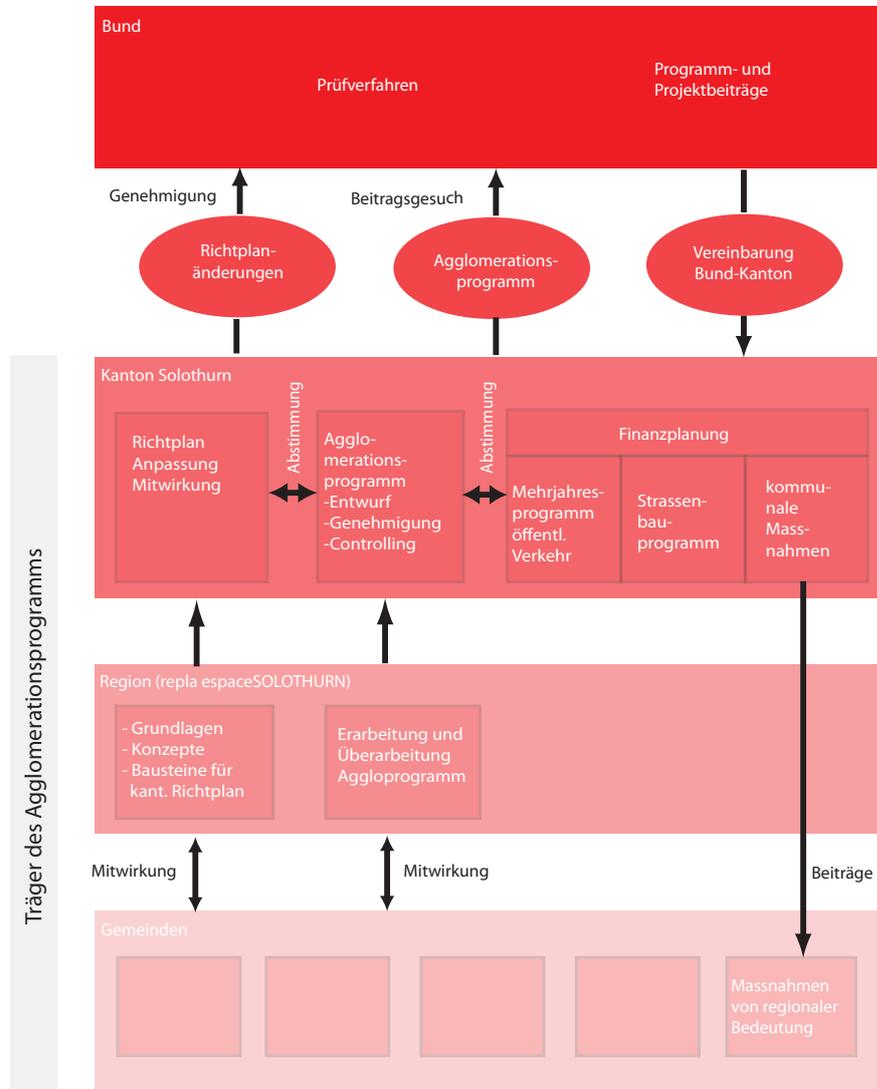


Abb. 26: Trägerschaft

Seit der Erarbeitung des Agglomerationsprogrammes der 1. Generation wurden im Kanton Solothurn hinsichtlich regionaler Trägerschaften einige Anstrengungen unternommen, um die Strukturen und die rechtlichen Grundlagen für solche Vorhaben zu institutionalisieren. Seitens des Kantons wurde per Regierungsratsbeschluss im Herbst 2008 eine breit abgestützte Arbeitsgruppe damit beauftragt, sich mit möglichen Modellen einer **regionalen Trägerschaft** auseinanderzusetzen. Im Rahmen des Projekts ‚Regionale Trägerschaften‘ sollen konzeptionelle und gesetzliche Grundlagen erarbeitet werden, die den regionalen Trägerschaften bei der Umsetzung der Agglomerationsprogramme optimale Voraussetzungen garantieren. Regionale Trägerschaften sollen insbesondere Verbindlichkeit ermöglichen, die politische Effizienz verbessern und die interkommunale Zusammenarbeit vereinfachen, gleichzeitig aber die demokratische Mitsprache und auch die direkte Einflussnahme der Gemeinden gewährleisten. Das Modell ‚Regionale Trägerschaften‘ soll dem Kantonsrat voraus-

sichtlich Mitte 2012 zur Genehmigung vorgelegt werden. Im Falle eines positiven Entscheids folgt die gesetzliche Ausarbeitung, über die letztendlich die Bevölkerung des Kantons Solothurn abstimmen würde.

8.2 Umsetzung und Controlling

Mit dem Agglomerationsprogramm wird ein weiterer Schritt zu einer verbesserten Zusammenarbeit auf regionaler Ebene geschaffen. Dies ist die Voraussetzung für abgestimmte regionale Lösungen.

Die Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms auf Stufe Behörde wird durch einen Zusammenarbeitsvertrag, welchen die Regionalplanungsgruppe espaceSOLOTHURN und die Gemeinden unterzeichnen, erzielt.

Der Zusammenarbeitsvertrag regelt die verbindliche Zusammenarbeit in der Agglomeration Solothurn zwischen den Agglomerationsgemeinden (bei Bedarf auch weiteren Gemeinden im Umland) und der Regionalplanungsgruppe espaceSOLOTHURN. Der Vertrag stellt, im Rahmen der Zuständigkeiten, eine Selbstverpflichtung dar. Die Gemeinden sind frei, sich zu verpflichten oder nicht. Der Vertrag gibt Sicherheit über eine abgestimmte Entwicklung und einen effizienten Ressourceneinsatz auf regionaler und kantonaler Ebene und schützt damit die eigenen Investitionen.

Die Gemeindegrenzen überschreitende Zusammenarbeit stellt eine grosse Herausforderung dar; eine Koordination der Verantwortlichkeiten ist hier unabdingbar. Für eine effiziente und zielgerichtete Umsetzung des Agglomerationsprogramms muss ein Umsetzungsprogramm vorliegen, das in die kantonalen Vollzugsinstrumente einfließt.

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 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 weitergeführt. Der Ausschuss übernimmt auch die Controllingfunktion. Mit einem Standbericht informiert der Ausschuss die Arbeitsgruppe Agglomerationspolitik einmal jährlich über die Umsetzung inklusive Budget- und Terminkontrolle sowie Qualitätssicherung. Anschliessend geht der Standbericht mit Empfeh-

lungen zu Anpassungen und Prioritäten fürs nächste Jahr an die Delegiertenversammlung der repla espaceSOLOTHURN und an den Regierungsrat des Kantons Solothurn.

8.3 Weiteres Vorgehen

Das Agglomerationsprogramm Solothurn bietet eine langfristige Gesamt-schau der Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsentwicklung 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 ist die Erarbeitung der entsprechenden Streckenkonzepte durch die jeweiligen Transportunternehmungen von Bedeutung. 2012 bzw. 2013 wird mit dem Bau der beiden Bahnhaltstellen Bellach Grederhof und Solothurn Brühl (vgl. Agglomerationsprogramm der 1. Generation) begonnen. Die Inbetriebnahme soll auf den Fahrplanwechsel 2014 erfolgen, was eine weitere bedeutende Verbesserung des ÖV-Angebots in der Agglomeration sein wird. Im Bereich Motorisierter Individualverkehr werden erste Ortsdurchfahrtssanierungen im Rahmen des Agglomerationsprogrammes der 1. Generation zwischen 2014 und 2016 (z.B. Oberdorf) realisiert. Für diejenigen der 2. Generation sind im Zeitraum von 2013 bis 2016 die Vorprojekte zu erarbeiten. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Umsetzung der flächendeckenden Tempo-30-Zonen. Hier ist zur Gewinnung der notwendigen Akzeptanz dieser Massnahme die ‚richtige‘ Kommunikation entscheidend.

Was den Langsamverkehr betrifft, werden die Projekte kontinuierlich durch die Gemeinden und den Kanton realisiert. Mit dem Bau einiger LV-Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation (z.B. M 5.2.09 Subingen – Derendingen Süd) wurde im Jahr 2011 begonnen. Die Umsetzung von weiteren LV-Massnahmen ist für die Jahre 2012 bis 2014 geplant (z.B. M 2.2.02, M 5.2.04, M 5.2.06, M 5.2.07). Für den Bereich kombinierte Mobilität wurde ein Umsetzungsbericht (vgl. Kap. 2.2.2, Abschnitt kombinierte Mobilität) erarbeitet, der die Grundlage für die Umsetzung von verschiedenen P+R- und B+R-Anlagen bis 2014 bildet. Eine wichtige Massnahme der 2. Generation im Bereich der kombinierten Mobilität ist die Weiterführung der Tarifharmonisierung bei Park+Ride-Anlagen.

Um die Realisierung der vorgeschlagenen Siedlungsschwerpunkte voranzutreiben, gilt es vor allem die planerischen Voraussetzungen z.B. in Form von Wettbewerbsverfahren zu schaffen, die Areale mittels Vorleistungen (z.B. Altlastensanierung) zur Baureife zu entwickeln sowie Marketing-Massnahmen zur Gewinnung von Investoren zu erarbeiten und einzuleiten.

Grundsätzlich ist die finanzielle Unterstützung durch den Bund Voraussetzung, dass die Massnahmen im vorgesehenen Umfang realisiert werden können.

Anhang

1. Grundlagenberichte und -daten

- 3B AG: Kombinierte Mobilität – Strategie und Umsetzung, Schlussbericht; Mai 2010
- Aare Seeland mobil AG: Passagieraufkommen 2009 am mittleren Werktag auf dem Streckennetz der Agglomeration; Juli 2010
- Bern Lötschberg Simplon Bahn AG, Personenverkehr: Passagieraufkommen 2009 am mittleren Werktag auf dem Streckennetz der Agglomeration; Juli 2010
- Bundesamt für Raumentwicklung: Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme; Dezember 2010
- Bundesamt für Statistik: Belegungsdichte Gemeinden gemäss Volkszählung 2000
- Bundesamt für Statistik: Betriebszählung 2001, 2005 und 2008
- Bundesamt für Statistik: Ständige Wohnbevölkerung 1991-2008
- Bundesamt für Umwelt: SonBase – die GIS-Lärmdatenbank der Schweiz 2008; Mai 2011
- Busbetrieb Solothurn und Umgebung AG: Passagieraufkommen 2009 am mittleren Werktag auf dem Streckennetz der Agglomeration; Juli 2010
- ecoptima ag: Tempo 30 – Strategie der Agglomeration/Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrten, Schlussbericht; Mai 2011
- ecoptima ag: Verträglichkeitskonflikte, Grundlagenbericht; März 2011
- ecoptima ag: Weiterentwicklung Umstrukturierungs-/Entwicklungsgebiete und Wohnschwerpunkte, Schlussbericht; November 2008
- Ingenieurbüro Roland Müller Küsnacht AG: Verkehrsmodell Solothurn/Grenchen/Wasseramt, Belastungskarten; Juli 2011
- Kanton Bern, Amt für Gemeinden und Raumordnung: Erhebung der Baulandreserven gemäss UZP 2009; April 2011
- Kanton Bern, Amt für Gemeinden und Raumordnung: Methodik zur Erhebung des Baulandbedarfs gemäss Richtplan 2007
- Kanton Solothurn, Amt für Finanzen: Beschäftigte nach Sektoren in den Gemeinden des Kantons Solothurn 2001, 2005 und 2008
- Kanton Solothurn, Amt für Finanzen: Wohnbevölkerung in den Gemeinden des Kantons Solothurn 2008/2009
- Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung: Bevölkerung und Wohnen (Zahlen 1990 bis 2005) 2007
- Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung: Erhebung der be-/unbebauten Bauzonen; März 2011
- Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung: Grundlagen Zukunftsbild, Bereich Landschaft – Landwirtschaft – Natur; Februar 2011 (unveröffentlicht)
- Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung: Raumkonzept Kanton Solothurn; März 2011
- Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung: REK Wasseramt; Entwurf für die Mitwirkung Oktober 2011

Anhang

- Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung/Amt für Verkehr und Tiefbau: Variantenstudium zu Infrastrukturmassnahmen Verkehr; Entwurf für die Mitwirkung Juli 2011
- Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung/Amt für Verkehr und Tiefbau: Verkehrspolitisches Leitbild, Grundlagenbericht; Juli 2004
- Kanton Solothurn: Bevölkerungsprognose 2009-2035, mittleres Szenario
- Kanton Solothurn: Kantonaler Richtplan 2000; November 2010
- Kanton Solothurn, Amt für Umwelt: Jahresbericht 2009
- Kanton Solothurn, Amt für Umwelt: NO₂- und PM10-Immissionen Modellresultate 2000/2010 Zusammenfassung und Kommentar; Mai 2005
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau: Ergebnisse der Strassenverkehrserhebung 2005/2010; November 2010
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau: Globalbudget „öffentlicher Verkehr“ 2012-13
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau: Klassierung der Kantonsstrassen, Vorgehensbeschrieb; April 2011
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau: Mehrjahresprogramm Tiefbau 2011-14
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau: Strassenbau Investitionsrechnung 2011-22; April 2011
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau: Erhebung Schweizerische Strassenverkehrszählung (SSVZ) 2005 und 2010.
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau/Kontextplan AG: Netzplan Velo + Routen Schweizmobil, Schlussfassung; Mai 2011
- Polizei Kanton Solothurn: Verkehrsunfallstatistik 2006/2009
- PostAuto Schweiz AG, Region Nordwestschweiz: Passagieraufkommen 2009 am mittleren Werktag auf dem Streckennetz der Agglomeration; Juli 2010
- Regionalverkehr Bern-Solothurn AG: Passagieraufkommen 2009 am mittleren Werktag auf dem Streckennetz der Agglomeration; Juli 2010
- Regionalverkehr Bern-Solothurn/Busbetrieb Solothurn und Umgebung: Buskonzept Solothurn, Erfolgskontrolle Fahrplanjahr 2008-2009
- repla espaceSOLOTHURN: Jahresbericht 2010; Februar 2011
- Roland Müller Küsnacht AG: Zielszenario 2030, Erläuterungen zu den Berechnungen mit dem Verkehrsmodell Solothurn/Grenchen/Wasseramt; Mai 2012
- Schweizerische Bundesbahnen AG, Personenverkehr: Passagieraufkommen 2009 am mittleren Werktag auf dem Streckennetz der Agglomeration; Juli 2010
- Sigmoplan: Masterplan verkehrsintensive Anlagen Region Solothurn; Dezember 2006
- so!mobil: Programmbeschrieb und Finanzierungsantrag für 2012 – 2014; August 2011
- Transcon AG: Übergeordnetes Betriebskonzept Wasseramt; Entwurf Mai 2011
- WAM Planer und Ingenieure AG/Kanton Solothurn: ÖV-Güteklassen Kanton Solothurn 2010
- WAM Planer und Ingenieure AG: Verkehrszählung Stadt Solothurn 2010

Anhang

2. Bauzonenreserven

Gemeinde	Einwohner 2009		Beschäftigte 2008		Bebaute Bauzonen 2011		Unbebaute Bauzonen 2011		Verhältnis unbebaut-bebaut	
					Total Wohn- und Mischzone	Total Gewerbe- und Industriezone	Total Wohn- und Mischzone	Total Gewerbe- und Industriezone	Wohn- und Mischzone	Gewerbe- und Industriezone
Bellach	5'131	2'227	75.73	33.44	9.71	2.82	0.13	0.08		
Biberist	7'977	3'497	154.24	37.94	14.02	6.61	0.09	0.17		
Derendingen	6'109	1'711	98.48	16.24	11.76	11.52	0.12	0.71		
Gerlafingen	4'864	1'575	78.41	13.37	9.40	5.41	0.12	0.40		
Langendorf	3'568	1'628	58.97	7.29	9.66	0.97	0.16	0.13		
Oberdorf	1'697	515	41.89	2.16	6.07	0.00	0.14	0.10		
Solothurn	15'939	16'990	246.88	20.38	28.88	2.04	0.12	0.10		
Zuchwil	8'862	4'275	100.50	50.33	13.94	1.60	0.14	0.03		
Urbaner Raum total	54'147	32'418	855.10	181.15	103.44	30.97	0.13	0.23		
Feldbrunnen-St.Niklaus	923	195	19.70	5.04	2.34	0.04	0.12	0.01		
Halten	827	85	19.98	0.00	2.69	0.00	0.13	0.01		
Hornwil	819	195	21.21	1.73	4.15	0.51	0.20	0.29		
Kriegstetten	1'240	481	31.15	0.37	3.56	0.00	0.11	0.02		
Lohn-Ammannsegg	2'580	765	65.38	7.54	10.98	0.17	0.17	0.02		
Lommiswil	1'467	141	39.87	0.17	7.09	1.04	0.18	6.12		
Luterbach	3'320	1'341	63.82	32.46	9.17	23.02	0.14	0.71		
Obergerlafingen	1'090	341	30.37	5.97	2.91	0.52	0.10	0.09		
Oekingen	724	45	18.61	1.14	3.66	0.01	0.20	0.01		
Rechterswil	1'678	275	41.37	3.48	9.32	2.78	0.23	0.80		
Riedholz	1'690	707	45.50	16.97	8.06	0.38	0.18	0.02		
Rüttenen	1'446	282	34.71	3.64	4.84	0.27	0.14	0.07		
Subingen	2'958	1'144	62.26	18.71	9.68	2.70	0.16	0.14		
Agglopr. Raum total	207'62	5'997	493.93	97.22	78.45	31.44	0.16	0.75		
Balm b. Günsberg	191	77	7.17	0.00	1.49	0.00	0.21	0.00		
Hubersdorf	688	97	17.86	0.00	2.89	0.00	0.16	0.00		
Zielebach	328	34	8.31	0.19	1.86	4.94	0.22	26.00		
Ländlicher Raum total	1'207	208	33.34	0.19	6.24	4.94	0.20	26.00		
Total	76'116	38'623	1'382.37	278.56	188.13	67.35	0.14	0.24		

Anhang

3. Baulandbedarf für Wohnungsbau nach Gemeindetypen

Gemein- dety (RK SO)	BGF pro (Neu-) Wohnung in m ²	Belegungs- dichte 2000 gemäss Bfs	Belegungs- dichte 2030 10% Abnahme	Ausnützungsziffer (Wohnfläche zu Grundstückfläche)	Zuwachs Bevölkerung 2010-2030	Bedarf wegen Bev.wachstum (mittl. Szenario) in ha	Zusatzbedarf (ha) bei Belegungsab- nahme von 10%	Gesamtbedarf (ha) Jahr 2030 'Angestrebte Entwicklung'	Bauland (ha) IST
1	130	2.0	1.8	0.65	1'068	12	18	30	24
2	135	2.3	2.1	0.6	1'631	18	42	60	66
3	145	2.5	2.2	0.5	1'848	25	28	53	73
4	150	2.6	2.4	0.4	-30	-0.4	1.9	1.5	6
Total					4'517	55	90	145	169

- 1 Stadt Solothurn
- 2 Urbaner Raum
- 3 Agglomerationsgeprägter Raum
- 4 Ländlicher Raum

Grundlagen:
Bauzonen ARP Kt. Solothurn, Stand: 4.3.2011
Kantonales Bevelkörungsszenario 2009 bis 2035
Raumkonzept Kanton Solothurn

4. Gemeinden Agglomeration und repla espaceSOLOTHURN

Gemeinden im Agglomerationsperimeter (nach Definition BFS 2000)
und Mitglied der repla espaceSOLOTHURN:

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

Gemeinden repla espaceSOLOTHURN ausserhalb des
Agglomerationsperimeters:

Aeschi	Hüniken
Aetigkofen	Kammersrohr
Aetingen	Küttigkofen
Bibern	Kyburg-Buchegg
Biezwil	Lüsslingen
Bolken	Lüterkofen-Ichertswil
Brügglen	Lüterswil-Gächliwil
Deitingen	Messen
Etziken	Mühledorf
Flumenthal	Nennigkofen
Günsberg	Niederwil
Gosliwil	Schnottwil
Heinrichswil-Winistorf	Selzach
Hersiwil	Tscheppach
Hessigkofen	Unterramsern

5. Karten

- Nr. 1: Gemeindekategorien der Agglomeration Solothurn
- Nr. 2: Basisnetz Strasse
- Nr. 3: Basisnetz Eisenbahn/Bus
- Nr. 4: Basisnetz Radverkehr
- Nr. 5: Verkehrsbelastung Basisnetz Strasse 2010
- Nr. 6: Verträglichkeitskonflikte Basisnetz Strasse (Knoten/Strecken)
- Nr. 7: Unfälle mit Personenschäden 2009
- Nr. 8: Passagieraufkommen Eisenbahn/Bus 2009
- Nr. 9: Passagieraufkommen Eisenbahn/Bus 2009 im Zentrum
- Nr. 10: ÖV-Güteklassen
- Nr. 11: Park+Ride/Bike+Ride 2012
- Nr. 12: Bauzonenreserven 2011
- Nr. 13: Verkehrsintensive Anlagen
- Nr. 14: Schutzzonen
- Nr. 15: Schwachstellen 2030 MIV und ÖV
- Nr. 16: Konflikt zwischen Wohnnutzung und dem DTV 2030
- Nr. 17: Zukunftsbild ‚Siedlung und Verkehr‘ und ‚Landschaft‘
- Nr. 18: Massnahmen MIV
- Nr. 19: Massnahmen ÖV
- Nr. 20: Massnahmen LV
- Nr. 21: Massnahmen KM und NA
- Nr. 22: Massnahmen Siedlung

Umsetzungsbericht AP Solothurn 1. Generation

Teil A: Massnahmen 1. Generation

Teil B: Gesamtkonzeption 1. Generation