

repla espaceSOLOTHURN/Kanton Solothurn

Agglomerationsprogramm Solothurn 3. Generation



Bericht

Das Agglomerationsprogramm besteht aus:

- Kurzbericht
- Bericht
- Massnahmenblätter
- Bericht zur Behördenvernehmung und Mitwirkung

November 2016

Impressum

Auftraggeber:

repla espaceSOLOTHURN
c/o Reto Vescovi, Kontextplan AG,
Biberiststrasse 24, 4500 Solothurn

Ausschuss:

Ambühl Gilbert, Gemeindepräsident Zuchwil
(Vorsitz)
Vescovi Reto, Geschäftsführer repla
Staub Bernard, Chef Amt für Raumplanung
Schneider Amalia, Amt für Raumplanung
Erni Kurt, Amt für Verkehr und Tiefbau
Laubscher Daniel, Chef Stadtplanung Stadt-
bauamt (bis Juni 2016)

Projektbearbeiter:

Stierli Arthur, ecoptima ag, Bern
Stettler David, ecoptima ag, Bern
Baumgartner Fiona, ecoptima ag, Bern
Schneider Marlies, 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

Karten reproduziert mit Bewilligung von swis-
stopo (BA16019)

*Abbildung Titelseite: Neue Bahnhaltestelle
Allmend*

Inhalt

1.	Einleitung: Ausgangslage und Vorgehen	5
1.1	Die Agglomeration Solothurn	5
1.2	Agglomerationsprogramme und Vorgaben Bund	6
1.3	Übergeordnete Grundlagen und Vorgaben	8
1.4	Projektorganisation	12
1.5	Vorgehensschritte und Methodik	13
2.	Umsetzungsreporting - Rückblick 1. und 2. Generation	15
2.1	Umsetzungsreporting	15
2.2	Ausblick und Handlungsbedarf	24
3.	Siedlung, Verkehr und Landschaft heute	25
3.1	Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung	25
3.2	Ist-Zustand Siedlung	26
3.3	Ist-Zustand Verkehr	29
3.4	Ist-Zustand Landschaft und Umwelt	45
4.	Zukünftige Entwicklung Siedlung, Verkehr und Landschaft	53
4.1	Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognose 2030	53
4.2	Trend Siedlung	54
4.3	Trend Verkehr	55
4.4	Trend Landschaft und Umwelt	57
5.	Schwachstellen Siedlung, Verkehr und Landschaft 2030	59
5.1	Schwachstellenanalyse Siedlung 2030	59
5.2	Schwachstellen Verkehr 2030	60
5.3	Schwachstellenanalyse Landschaft und Umwelt 2030	63
6.	Handlungsbedarf Siedlung, Verkehr und Landschaft	65
6.1	Handlungsbedarf Siedlung	65
6.2	Handlungsbedarf Verkehr	65
6.3	Handlungsbedarf Landschaft und Umwelt	69
7.	Zukunftsbild Agglomeration und Umgebung	70
7.1	Zukunftsbild «Siedlung und Verkehr»	71
7.2	Zukunftsbild «Landschaft»	74
7.3	Exkurs: MOCA-Indikatoren	77
8.	Strategie	82
8.1	Teilstrategie Verkehr – nachhaltige Verkehrspolitik	83
8.2	Teilstrategie Siedlung und Landschaft	89
9.	Massnahmen	94
9.1	Herleitung der Massnahmen(-pakete)	94
9.2	Massnahmen Verkehr	97
9.3	Massnahmen Siedlung	103
9.4	Massnahmen Landschaft	104

9.5	Übersicht der Massnahmen und Investitionskosten	105
10.	Wirkungsanalyse und Priorisierung	107
10.1	Methodik der Wirkungsanalyse	107
10.2	Beurteilung der Wirkung der Massnahmen(-pakete)	108
10.3	Vorgehen zur Priorisierung	111
10.4	Priorisierung der Massnahmen(-pakete)	113
11.	Umsetzung	115
11.1	Trägerschaft	115
11.2	Umsetzung und Controlling	116
11.3	Weiteres Vorgehen	117
Anhang		119
Anhang 1	Regierungsratsbeschluss	121
Anhang 2	Grundlagenberichte und -daten	122
Anhang 3	Bauzonenreserven	124
Anhang 4	Gemeinden Agglomeration und repla espaceSOLOTHURN	125
Anhang 5	Erläuterungen zu «Gebieten mit hohem Entwicklungspotenzial»	126
Anhang 6	Karten	138
Anhang 7	Tabellen Umsetzungsreporting	160

1. Einleitung: Ausgangslage und Vorgehen

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

1.1 Die Agglomeration Solothurn

Der Bearbeitungsperimeter der Agglomeration Solothurn (in der Karte schwarz eingezeichnet) basiert auf der Agglomerationsdefinition des Bundesamts für Statistik. Im Betrachtungsperimeter werden zusätzlich die der Agglomeration umliegenden Gemeinden der repla espaceSOLOTHURN miteinbezogen, da gewisse Massnahmen von regionaler Bedeutung ausserhalb des Bearbeitungsperimeters liegen und Einfluss auf die Agglomeration haben können. Eine Liste der Agglomerationsgemeinden befindet sich im Anhang.

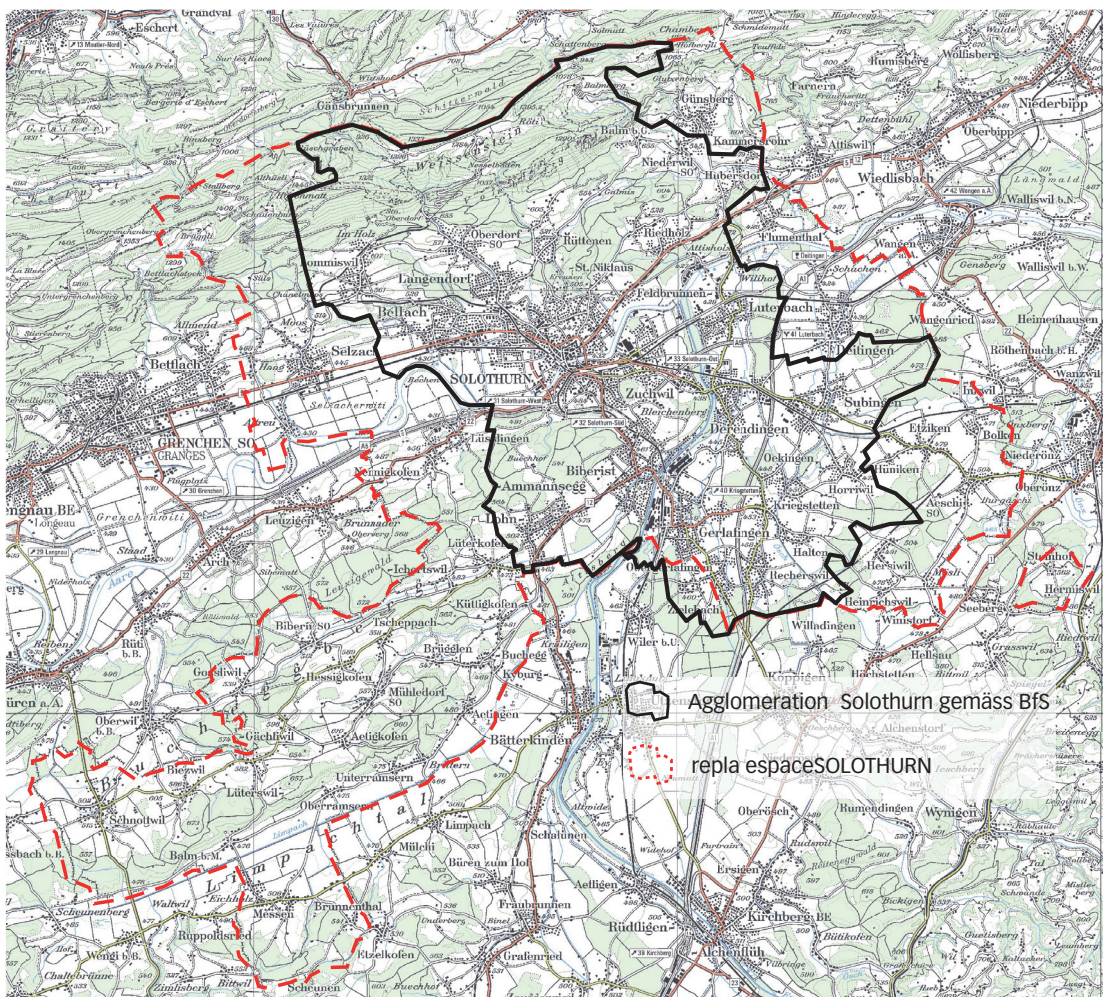


Abb. 1 Verschiedene Perimeter der Region Solothurn und Umgebung

1.2 Agglomerationsprogramme und Vorgaben Bund

1.2.1 Agglomerationspolitik des Bundes

Erarbeitung von
Agglomerations-
programmen

Der Bund formulierte im Jahr 2001 die Grundpfeiler der Agglomerationspolitik (Bundesrat, Agglomerationspolitik des Bundes, 2001): Im Zentrum stehen die Unterstützung von Modellvorhaben und die Erarbeitung von Agglomerationsprogrammen. Ziel ist die Finanzierung und Koordination des Agglomerationsverkehrs durch die Agglomerationsprogramme. Der Bund will damit drei Hauptziele erreichen:

- Sicherung der wirtschaftlichen Attraktivität der städtischen Gebiete und Gewährleistung der Lebensqualität
- Polyzentrisches Netz von Städten und Agglomerationen, damit diese ihre Stellung im internationalen Standortwettbewerb sichern können
- Begrenzung der räumlichen Ausdehnung der städtischen Gebiete durch die Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen und Ordnung der urbanen Räume

Der Bund knüpft sein finanzielles Engagement für den Agglomerationsverkehr an Bedingungen:

- Aktive Agglomerationspolitik der Kantone und Gemeinden
- Abstimmung von Siedlung und Verkehr: Langfristig ausgerichtete und nachhaltige Verkehrs- und Siedlungsplanung
- Bildung einer Trägerschaft

Die rechtlichen Grundlagen sowie die weiteren Bedingungen sind in der «Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme 3. Generation» des Bundesamts für Raumentwicklung ARE (2015) festgehalten.

Finanzierung

Zur zukünftigen Mitfinanzierung der Projekte aus den Agglomerationsprogrammen sowie zur Fertigstellung und Engpassbeseitigung Nationalstrassennetz schlagen die eidgenössischen Räte die Schaffung eines unbefristeten «Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds» (NAF) vor. Dem Fonds sollen in der Regel 10% der Mineralölsteuereinnahmen zukommen. Der NAF wird den befristeten Infrastrukturfonds ablösen und Betrieb, Erhalt und Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, die Beseitigung von Engpässen sowie Projekte des Agglomerationsverkehrs finanzieren. Weil für den NAF auch die Verfassung geändert werden muss, ist eine Volksabstimmung zwingend. Der Bund geht in seinen Planungen von der Inkraftsetzung des NAF per 1.1. 2018 aus.

1.2.2 Drei Generationen von Agglomerationsprogrammen

In der Agglomeration Solothurn wird mit den vorliegenden Unterlagen die mittlerweile 3. Generation Agglomerationsprogramm erarbeitet.

- | | |
|-----------------------|--|
| 1. Generation
2007 | Im Jahr 2007 wurde das erste Agglomerationsprogramm eingereicht. Der Bund bestimmte für die Massnahmen der Agglomeration Solothurn gemäss Leistungsvereinbarung vom 19.01.2011 einen Beitragssatz von 40%. Der Bund leistete damit einen Beitrag von 7 Mio. Franken an die A-Massnahmen mit Realisierung im Zeitraum 2011 bis 2014. |
| 2. Generation
2012 | Im 2012 wurde das zweite Agglomerationsprogramm eingereicht. Die Massnahmen für den Zeitraum 2015 bis 2018 werden vom Bund mit einem Beitragssatz von 35% unterstützt. Die Agglomeration Solothurn erhält damit Bundesgelder in der Höhe von rund 19 Mio. Franken. |
| 3. Generation
2016 | <p>Wenn die Agglomeration Solothurn die Bundesbeiträge zu den bereits angemeldeten B-Massnahmen der 2. Generation (Realisierung zwischen 2018 und 2021) sichern will, muss dies im Rahmen eines Agglomerationsprogrammes der 3. Generation erfolgen. Mit der 3. Generation können ausserdem mit neuen Massnahmen erkannte Lücken geschlossen und von verschiedener Seite geforderte Verknüpfungen vorgenommen werden.</p> <p>Damit die vom Bund geforderte Qualität erreicht werden kann, muss das Agglomerationsprogramm Solothurn der 2. Generation überprüft und angepasst werden. Zudem sind die B-Massnahmen der 2. Generation zu vertiefen und zu konkretisieren. Das Agglomerationsprogramm ist entsprechend zu aktualisieren und politisch zu konsolidieren.</p> <p>Das Agglomerationsprogramm der 3. Generation baut auf dem Programm der 2. Generation im Sinne einer Aktualisierung auf. Es ist Ende 2016 einzureichen.</p> |

1.2.3 Anforderungen an Agglomerationsprogramme der 3. Generation

Die weiterhin wichtigen Anforderungen an die Agglomerationsprogramme sind:

- ein Gesamtkonzept zur Koordination von Siedlungsentwicklung und Verkehr, das die Umwelt (Landschaft, Naturschutz, Luft und Lärm) miteinbezieht
- die Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen und den Planungen der nationalen Verkehrsnetze
- das Zukunftsbild, die Analyse des Ist-Zustandes und der Entwicklungstrends, die Teilstrategien und die Massnahmenentwicklung
- ein priorisierter Massnahmenkatalog zu den einzelnen Teilbereichen aus Verkehrs- und Siedlungsentwicklung und die Beurteilung der Wirksamkeit der Massnahmen

Die wichtigsten neuen/veränderten Anforderungen im Vergleich zur 2. Generation sind:

- das Umsetzungsreporting: Das Agglomerationsprogramm der 3. Generation soll auf einem Umsetzungsreporting der Agglomerationsprogramme 1. und 2. Generation aufbauen und die Erfahrungen aus dem bisherigen Umsetzungsprozess inhaltlich und organisatorisch berücksichtigen. Der beschreibende Teil des Umsetzungsreportings ist neu integraler Bestandteil des Agglomerationsprogramms
- die Formulierung von Zielsetzungen in Bezug auf die 4 MOCA Indikatoren (Modal Split, Unfälle, Einwohner nach ÖV-Güteklassen und Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen)
- die flächendeckende Erfassung der Unfallschwerpunkte
- die Herleitung von Massnahmen im Bereich Landschaft (empfohlen)

1.3 Übergeordnete Grundlagen und Vorgaben

Auf **kantonomaler Ebene** wurden zahlreiche Planungen erarbeitet bzw. überarbeitet. Sie sind wichtige Grundlagen und bilden Vorgaben für das Agglomerationsprogramm Solothurn:

1.3.1 Raumkonzept Kanton Solothurn

-> Karte Nr. 1

Das Raumkonzept (RRB Nr. 2012/1522 vom 3. Juli 2012) 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.

Handlungsräume
(Raumtypen)

Die Gemeinden der Agglomeration Solothurn lassen sich folgenden Handlungsräumen (Raumtypen) zuordnen:

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

1.3.2 Siedlungsstrategie 2014 Kanton Solothurn

Für die Steuerung der künftigen Siedlungsentwicklung hat der Kanton SO im Jahre 2014 eine Siedlungsstrategie (unter anderem infolge des revidierten Raumplanungsgesetzes) erarbeitet. Sie diene als Grundlage für die Überarbeitung des kantonalen Richtplans. Die neuen Inhalte sehen insbesondere einen sorgsameren Umgang mit dem Boden, eine massvolle Festlegung der Bauzonen und eine kompakte Siedlungsentwicklung (bzw. Siedlungsentwicklung nach innen) vor.

Hauptzielsetzungen	Die Hauptzielsetzungen der kantonalen Siedlungsstrategie sind: – Siedlungsgebiet insgesamt nicht vergrössern – Innenentwicklung vor Aussenentwicklung fördern – Bauzonen bedarfsgerecht festlegen (auf 15 Jahre) – Handlungsspielräume für die Siedlungsentwicklung schaffen.
Grundsätze	Wichtige Grundsätze zur Siedlungsentwicklung sind: – Die zukünftige Verteilung der Bevölkerung nach Handlungsräumen setzt sich gleich zusammen wie heute (Stand 2014): · 58% im urbanen Handlungsraum · 23% im agglomerationsgeprägten Handlungsraum · 19% im ländlichen Handlungsraum – Die künftige Beschäftigtenentwicklung erfolgt vorwiegend im urbanen und agglomerationsgeprägten Handlungsraum, insbesondere in den Entwicklungsgebieten Arbeiten. Die Nutzungen sind möglichst flächensparend. – Die Dichtewerte müssen in allen Handlungsräumen, und insbesondere in den Zonen für Wohnen, höher werden. Dabei ist mindestens der kantonale Medianwert anzustreben. Die Dichteziele sind: · urbaner Raum: 150m² Bauzonenfläche/Einwohner und Beschäftigte · agglogeprägter Raum: 212m² Bauzonenfläche/Einwohner und Beschäftigte · ländlicher Raum: 255 m² Bauzonenfläche/Einwohner und Beschäftigte

1.3.3 Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan wird zurzeit gesamthaft überarbeitet. Folgende wichtige Inhalte sind Teil des revidierten Richtplans (Entwurf, Stand Juni 2015) und für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms 3. Generation von besonderer Relevanz. In den Kapiteln 3 und 4 des vorliegenden Berichts wird auf diese Themen im Detail eingegangen.

Siedlungsgebiet und Bauzonen	– Das Siedlungsgebiet (Bauzonen und Reservezonen) von 9'023 ha ist genügend gross für die nächsten 20-25 Jahre. Es ist für die kommende Richtplanperiode massgebend. Erweiterungen sind damit zu kompensieren. – Die Bauzonen sind insgesamt genügend gross für den voraussichtlichen Bedarf in den nächsten 15 Jahren. – Die Bauzonengrösse ist zu prüfen und den rechtlichen Gegebenheiten anzupassen. Die Gemeinden sind verpflichtet, in der Ortsplanung ihre Bauzonendimensionierung auf 15 Jahre zu prüfen und gegebenenfalls anzupassen. – Die bestehenden Reservezonen sind auf Lage und Grösse zu überprüfen und in der Regel der Landwirtschaftszone zuzuweisen. In raumplanerisch begründbaren Fällen können diese Flächen weiterhin in den Reservezonen verbleiben (z.B. Reservezonen in einem Entwicklungsgebiet Arbeiten).
------------------------------	--

	– Siedlungserweiterungen müssen erhöhten raumplanerische Anforderungen genügen. Im Bereich der Bauzonen werden strenge Grundsätze für künftige Einzonungen festgelegt: gute Erschliessung, rasche und dichte Überbaumungsmöglichkeiten sowie Schonung von landwirtschaftlich wertvollen Flächen.
Siedlungsqualität	Siedlungen sollen wohnlich, vielfältig und naturnah gestaltet werden. Dabei spielt die Siedlungsentwicklung nach innen eine zentrale Rolle: Siedlungsqualität berücksichtigt die gewachsenen Strukturen, die Identität und den Charakter eines Gebietes. In intensiv genutzten Siedlungsgebieten ist ein ökologischer Ausgleich anzustreben.
Wirtschaftliche Entwicklungsgebiete	Die wirtschaftlichen Entwicklungsgebiete werden im Richtplankapitel S-3 differenziert. Es können folgende Grundsätze zusammengefasst werden: – Entwicklungsgebiete Arbeiten (S-3.1): In den «Entwicklungsgebieten Arbeiten» werden eine dichte Nutzung mit hoher städtebaulicher Qualität und eine optimale Erschliessung, die auf die übergeordneten Verkehrsträger abgestimmt ist, angestrebt. Zudem dürfen neue Arbeitszonen nur ausgeschieden werden, wenn eine Arbeitszonenbewirtschaftung vorliegt. – Bahnhofgebiete (S-3.2): Bahnhofgebiete von kantonaler oder regionaler Bedeutung werden im Richtplan bezeichnet. Der Kanton unterstützt die Gemeinden und die Transportunternehmen bei der raumplanerischen Sicherung und Realisierung der notwendigen Infrastrukturen in und um die Bahnhöfe. – Verkehrsintensive Anlagen (S-3.3): Der Kanton definiert die Schwellenwerte und Standortkriterien für publikums- und güterverkehrsintensive Anlagen. Entsprechende Anlagen müssen als Vorhaben in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden. – Einkaufs- und Dienstleistungszentren von regionaler Bedeutung (S-3.4): Zu Standorten für Einkaufszentren nach § 58 PBG werden gemäss § 8 RPG die Schwellenwerte und planerischen Anforderungen formuliert. Mehrere Standorte werden im Richtplan bezeichnet. – Umstrukturierungsgebiete (S-3.5): Für Brachen der traditionellen Industrie wird eine Wiederverwendung angestrebt. Der Kanton fördert die Nutzung grosser brachliegender Standorte; er bezeichnet diese im Richtplan.
öffentliche Bauten und Anlagen	Für kunden- und arbeitsplatzintensive öffentliche Bauten und Anlagen gelten besondere Anforderungen bezüglich ihrer Standortwahl. Die Planungsgrundsätze werden im Richtplankapitel S-4 erläutert.
Siedlungsentwicklung nach innen	Der Kanton schafft mit der Siedlungsstrategie und dem revidierten Richtplan die Grundlagen für die Umsetzung der Siedlungsentwicklung nach innen (SEIN) auf Stufe Ortsplanung. Er hat dazu das Bauzonen-Analyse-Tool «SOBAT» eingeführt. Das Tool weist auf Gemeindeebene das theoretische Innenverdichtungspotential durch die Berücksichtigung der unbebauten

Bauzonen, der Nachverdichtungen und den Faktor der Ausdünnung aus. Der Kanton erarbeitet zurzeit als Planungshilfe eine Broschüre «Gute Beispiele der Verdichtung» zu Händen der Gemeinden aus.

1.3.4 Verkehr/Mobilität

3-V-Strategie Kanton Solothurn

Der Kanton Solothurn hat die übergeordnete kantonale 3-V Strategie entwickelt. Es handelt sich um den Ansatz «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 motorisierten Individualverkehrs werden durch die Dosierung und Lenkung des Verkehrs, die Senkung des Geschwindigkeitsregimes sowie durch die Strassenraumgestaltung minimiert.

Verkehrspolitisches Leitbild

Das verkehrspolitische Leitbild (VLB, 2004) stellt ein Strategiepapier der Regierung dar und hat nach wie vor Gültigkeit. Es definiert die Handlungsschwerpunkte der kantonalen Verkehrspolitik mit folgenden Lösungsansätzen:

Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung:

- Standortkriterien für verkehrsintensive Grossprojekte festlegen (erfüllt)
- Koordination Schulstandort- und Verkehrsplanung sicherstellen (laufend)
- Interkantonale Zusammenarbeit in der Verkehrs- und Raumplanung intensivieren (laufend)
- Richtlinien für die kommunale Parkraumpolitik festlegen (AP 1. und 2. Generation)
- ÖV-Tarifverbünde erweitern (erfolgt)

Erreichbarkeit von Zentren und Agglomerationen:

- Agglomerationsprogramme fördern und Umsetzung begleiten (laufend)
- Verkehrssteuerungs- und Informationssysteme konzipieren (laufend und gezielt)
- ÖV-Ausbau in Agglomerationen fördern (laufend)
- Koordination der Verkehrsträger sicherstellen (laufend)
- Velowegnetz für Alltagsverkehr vervollständigen (gezielt erfolgt)
- Ausbau der Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr an ÖV-Knoten realisieren (laufend und gezielt)

Finanzierung Gesamtverkehr

- Neue Finanzierungsformen prüfen (neues Gesetz in Arbeit)

Die kantonalen Strategien werden auf kommunaler Stufe vertieft.

Mehrjahrespro-
gramm Strassen-
bau / Globalbud-
get ÖV

In den **Mehrjahresprogrammen Strassenbau** werden die Strassenbau-
projekte für die entsprechenden Planungsperioden festgelegt. Für das
Agglomerationsprogramm 3G sind die Mehrjahresprogramme für die Jahre
2017-20 sowie 2021-22 von Relevanz.

In den Globalbudgets öffentlicher Verkehr 2018-19, 2020-21 und 2022-23
wird das in dieser Planungsperiode zu realisierende öV-Angebot definiert
und dessen Finanzierung geregelt.

1.3.5 Natur und Landschaft

Im **Mehrjahresprogramm Natur und Landschaft** für die Phase 2009 bis
2020 strebt der Kanton Solothurn den Erhalt und die Aufwertung grossflä-
chiger und naturnaher Lebensräume und charakteristischer Landschafts-
bilder an. Dadurch kann die Vielfalt an regionstypischen Pflanzen und
Tieren langfristig gefördert und erhalten werden. Das Programm konzen-
triert sich auf folgende Lebensräume: Waldreservate, Waldränder, Jura-
Sömmerungsweiden und andere Weiden, Heumatten und Rückführungs-
wiesen, Ansaatwiesen, Hecken und Lebhänge, Hochstammobstbäume und
Wiesen am Bach.

1.4 Projektorganisation

Damit das Agglomerationsprogramm weiterhin seinen Beitrag zu einer
erwünschten und koordinierten Entwicklung in der Agglomeration leisten
kann, muss es politisch breit abgestützt sein. Eine effiziente Projektorga-
nisation, in der die wesentlichen Entscheidungsträger eingebunden sind,
sowie ein gutes Kommunikationskonzept sind wesentliche Erfolgsfaktoren.
Wie untenstehende Abbildung zur Projektorganisation darstellt, vertreten
die ins Projekt eingebundenen Partner die Interessen der unterschiedli-
chen politischen Ebenen (Kanton, Region, Stadt, Gemeinden). Das Projekt
«Agglomerationsprogramm Solothurn» dient ebenfalls als Koordinations-
plattform für die Auftragsvergabe von weiteren agglomerationsrelevanten
(Teil-)Projekten.

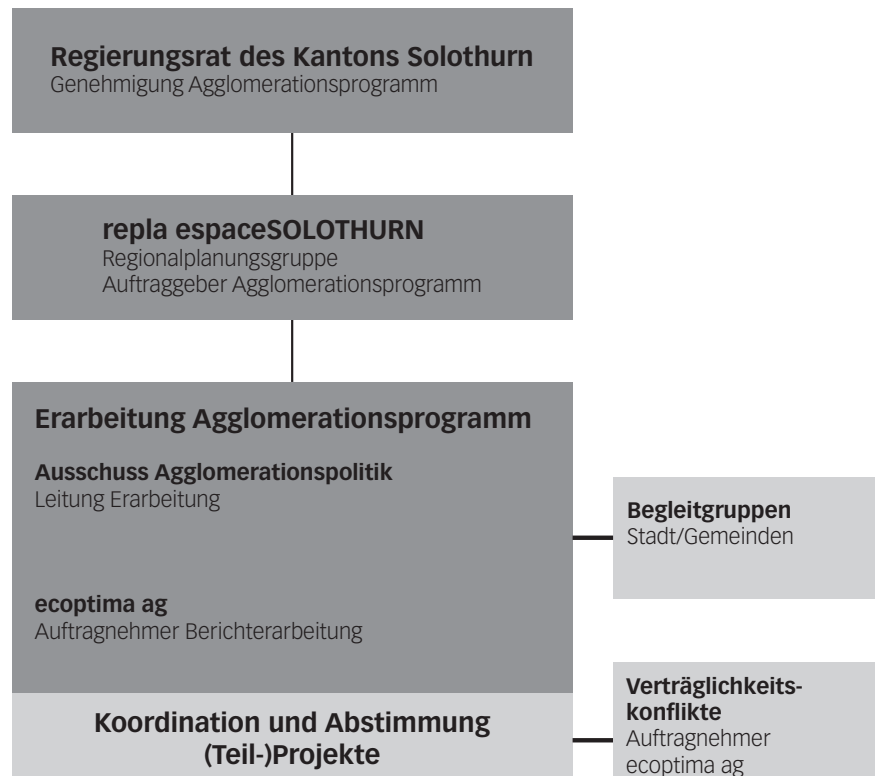


Abb. 2 Projektorganisation

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 3. Generation» (ARE 2015). Basierend auf dem Ist-Zustand und der Fortschreibung der bisherigen Entwicklung von Siedlung, Verkehr und Landschaft wird eine Schwachstellenanalyse durchgeführt, woraus der Handlungsbedarf abzuleiten ist. Zu den Grundlagen der Ist-Zustände gehören neben diversen statistischen Daten und Situationspapieren der kantonalen Fachstellen auch eine Umfrage, die im Rahmen des Agglomerationsprogramms Solothurn 3. Generation bei den Gemeinden durchgeführt wurde.

Das für das Agglomerationsprogramm der 2. Generation erarbeitete Zukunftsbild für die Bereiche Verkehr, Siedlung und Landschaft wird aktualisiert und mit dem revidierten kantonalen Richtplan abgestimmt. Davon ausgehend werden (für den Bereich Landschaft erstmals) konkretisierte Umsetzungsstrategien festgelegt und die dafür notwendigen Massnahmen ermittelt. Die abschliessende Beurteilung der Wirkung der Massnahmen bildet einen Schwerpunkt des Agglomerationsprogramms und eine wesentliche Entscheidungsgrundlage bei der Priorisierung der Massnahmen.

Bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms wurden aufgrund der Methodik folgende Arbeitsschritte abgeleitet:

Einleitung	Ausgangslage, Umfeld, Leistungen, Vorgehen	Kapitel 1
Stand Umsetzung 1. und 2. Generation	Umsetzungsstand Massnahmen	Kapitel 2
Siedlung, Verkehr und Landschaft heute	Ist-Zustand	Kapitel 3
Zukünftige Entwicklung Siedlung, Verkehr und Landschaft	Fortschreiben der bisherigen Entwicklung bis 2030	Kapitel 4
Schwachstellen Siedlung, Verkehr und Landschaft	Schwachstellenanalyse 2030	Kapitel 5
Handlungsbedarf Siedlung, Verkehr und Landschaft	Ableitung des Handlungsbedarfs	Kapitel 6
Zukunftsbild Agglomeration und Umgebung	Zielszenario Siedlung, Verkehr und Landschaft	Kapitel 7
Teilstrategie ‚Verkehr‘ Teilstrategie ‚Siedlung und Landschaft‘	Übergeordnete Strategie Konkretisierte Teilstrategie	Kapitel 8
Massnahmen	Das optimierte Massnahmenpaket	Kapitel 9
Wirkungsanalyse und Priorisierung	Was wird mit den Massnahmen erreicht	Kapitel 10
Umsetzung	Trägerschaft, Umsetzung, Weiteres Vorgehen	Kapitel 11

Abb. 3 Struktur Agglomerationsprogramm Solothurn, 3. Generation

2. Umsetzungsreporting - Rückblick 1. und 2. Generation

Das Umsetzungsreporting ist neu integraler Bestandteil des Agglomerationsprogramms. Das Reporting über die ersten beiden Generationen des Agglomerationsprogramms umfasst einen textlichen Beschrieb (Kap. 2.1) sowie Tabellen zum Stand der Umsetzung (Anhang 7). Die Angaben in den Tabellen haben sich gemäss des Bundes auf den Stichtag 30.09.2016 zu beziehen.

Im Folgenden wird der Umsetzungsstand der Massnahmen der 1. und 2. Generation aufgezeigt. Dabei werden sowohl die Verkehrs- als auch die Siedlungsmassnahmen beschrieben. Bei zeitlicher Verzögerung sind die Gründe dafür und die daraus folgenden Herausforderungen dargestellt. Weiter wird für die erste Generation eine Wirkungsbeurteilung vorgenommen. Eine abschliessende Beurteilung der Wirkung der A-Massnahmen des AP 2. Generation ist noch nicht möglich, da die Realisierung der grösseren Schlüsselmassnahmen erst anläuft. Die im Prüfbericht des Bundes festgestellten Stärken und Schwächen der 2. Generation werden in Kapitel 2.1.3 zusammengefasst. In Kapitel 2.2 wird der festgestellte Handlungsbedarf für die 3. Generation beschrieben.

2.1 Umsetzungsreporting

2.1.1 Erste Generation

Für das Agglomerationsprogramm der ersten Generation entwickelte die Trägerschaft auf Grundlage der Richtplanvorgaben und des verkehrspolitischen Leitbilds die Strategie «vermeiden – verlagern – verträglich gestalten». Diese abstrakte Strategie wurde mit thematischen Leitsätzen räumlich konkretisiert und daraus Handlungsschwerpunkte und die Massnahmen(-pakete) abgeleitet.

Für das Programm der ersten Generation sind zudem verschiedene Grundlagen erarbeitet worden (REK Wasseramt, Betriebskonzept Wasseramt, Buskonzept Solothurn). Mit dem Aktionsprogramm «so!mobil» zur Mobilitätsberatung sowie der «Langsamverkehrs-Offensive Solothurn und Region (LOS!)» zur Animierung der Bevölkerung im Bereich Langsamverkehr wurden zusätzliche Programme lanciert.

Im Agglomerationsprogramm 1. Generation wurden 31 Massnahmen eingegeben. Vier sind durch den Bund als mitfinanzierbare A-Massnahmen eingestuft worden und werden gemäss Leistungsvereinbarung zu 40% mitfinanziert. Der Bundesbeitrag liegt insgesamt bei 10.40 Mio. Franken. Das Investitionsvolumen der Eigenleistungen ohne Bundesbeitrag liegt bei 7.72 Mio. Franken. Bei den weiteren Massnahmen handelt es sich um Siedlungs- und Betriebsmassnahmen. Alle diese Massnahmen waren im Zeitraum 2011-2014 zu realisieren.

Wichtige infrastrukturelle Massnahmen waren der Neubau der Bahnhaltestelle Solothurn Brühl Ost (beim Areal Weitblick) und die Verschiebung der Bahnhaltestelle Bellach ins Gebiet Grederhof Ost (Bellach Ost). Der Hauptfokus lag aus Sicht der Investitionskosten im öffentlichen Verkehr (43%). Im Bereich Langsamverkehr wurde ein umfassendes Paket mit Sanierungen, Um- und Neugestaltungen zur Verbesserung des Velowegnetzes und Erhöhung der Sicherheit geschnürt. In Bezug auf die Investitionskosten lag auch hier, mit 36% der gesamten Investitionskosten, ein beträchtliches Investitionsvolumen vor. Auf mehreren Ortsdurchfahrten wurden Betriebs- und Gestaltungskonzepte initiiert.

A-Liste 1. Generation (Realisierung 2011 – 2014)

In der nachfolgenden Tabelle sind die A-Massnahmen der 1. Generation mit dem jeweiligen Projektstand dargestellt (Realisierungshorizont 2011-2014).

ARE-Code	Massnahmen(-pakete)	Kosten in Mio. Fr.	Umsetzung
A-Massnahmen			
2601.003	M 3.1 Verschiebung Bahnhof Bellach	8.68.	Im Soll
2601.004	M 3.1 Neuer Haltepunkt Solothurn Brühl	9.68.	Im Soll
2601.020	M 4.3.02 Ortsdurchfahrt: Weissensteinstrasse	1.29.	grosse zeitl. Verzögerung
2601.018	Konzept LV-A Liste	7.37	grosse zeitl. Verzögerung
Total		27.02.	

Tab. 1 Übersicht der mitfinanzierte A-Massnahmen(-pakete) im Bereich Verkehr der 1. Generation gemäss Leistungsvereinbarung mit dem Bund (Kosten: Investitionskosten, Preisstand 2005 exkl. MWSt. und Teuerung).

Die Schlüsselmassnahmen - die Verschiebung der Haltestelle Bahnhof Bellach (M 3.1) und der neue Haltepunkt Solothurn Brühl Ost (M 3.1) - sind bereits realisiert und in Betrieb.

Bei der Ortsdurchfahrt Weissensteinstrasse (M 4.3.02) und bei einer Mehrheit der Langsamverkehrsmassnahmen sind zeitliche Verzögerungen von mehr als 4 Jahren bei der Umsetzung zu erwarten. Bei erstgenannter Massnahme liegt diese Verzögerung an wesentlichen planerischen Änderungen, bei den LV-Massnahmen bei teilweise nicht gesicherter Finanzierung. Um weitere Verzögerungen zu verhindern, wurde die fachliche Zusammenarbeit mit den Standortgemeinden und die Projektkoordination intensiviert.

Eigenleistungen 1. Generation Als Eigenleistungen wurden insbesondere die Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf Ortsdurchfahrten mit «lokaler» Wirkung (<10'000 Fahrten pro Tag) eingestuft:

- Zwei Projekte (Untere Steingrubenstrasse M 4.3.03 und Hinterriedholzkreuzung/Günsbergstr. M 4.3.04) sind bzw. werden unmittelbar realisiert.
- In Riedholz (Hinterriedholzkreuzung/Günsbergstr. M 4.3.05) verzögert sich die Umsetzung aufgrund von planerischen Änderungen um maximal 4 Jahre. Die Umgestaltung der Ortsdurchfahrten Günsbergstr./Solothurnstr. (M 4.3.06) verzögert sich aufgrund wesentlicher planerischer Änderungen um mehr als 4 Jahre. Die Massnahme musste auf Wunsch der neu gewählten Exekutive angepasst werden.

Weiter konnten in der Agglomeration Solothurn an verschiedenen Bahnhöfen neue Park and Ride sowie Bike and Ride-Anlagen geschaffen werden.

Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Siedlungsmassnahmen/ Betriebliche Massnahmen

Siedlungsmassnahmen

Bis auf die Massnahme Solothurn Rosegg (M 9.1) werden alle Massnahmen des Massnahmenpakets Wohnschwerpunkte umgesetzt. Grund für den Planungsstopp beim Wohnschwerpunkt Rosegg (M 9.1) sind veränderte politische Rahmenbedingungen. Der Wohnschwerpunkt Sphinxmatte (M 9.2) ist bereits realisiert. Es ist eine moderne Seniorenresidenz mit 66 Appartements und 21 Pflegezimmern entstanden. Für die weiteren Wohnschwerpunkte liegen bereits die ersten Ergebnisse aus den Planungsprozessen vor. Diese Massnahmen wurden dem Planungsstand entsprechend als Siedlungsmassnahmen in das Agglomerationsprogramm 2. Generation aufgenommen.

Bei den Siedlungsmassnahmen Bahnhofgebiete, Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiete sowie bei Anlagen mit hohem Publikumsverkehr laufen die Planungsarbeiten wie vorgesehen. Lediglich die Siedlungsmassnahme Westbahnhof Solothurn (M 10.1) und die beiden Anlagen mit hohem Publikumsverkehr in Solothurn (Solothurn Ober-/Unterhof (M 12.2) und Solothurn Knoten Bielstrasse (M 12.3)) weisen eine kurze zeitliche Verzögerung auf.

Das Areal Westbahnhof Solothurn wollen die SBB Immobilien im Zuge der Ortsplanungsrevision nun entwickeln. In einem ersten Schritt wird Ende 2016 eine Machbarkeitsstudie durchgeführt.

Der Ober-/Unterhof (M 12.2) wird erst realisiert, wenn sich auf dem Markt ein Bedürfnis zeigt. Dies wird erst mit der Realisierung des unmittelbar angrenzenden Areals «Wohnschwerpunkt Solothurn Oberer Mutten (Weitblick) (M 9.3)» erwartet. Hier zeigt sich daher kein unmittelbarer Handlungsbedarf. In Solothurn Knoten Bielstrasse (M 12.3) ist ein Gewerbe- und Dienstleistungszentrum geplant. Hier haben Einsprachen zu Verzögerungen geführt.

Betriebliche Massnahmen

Die Umsetzung der betrieblichen Massnahmen erfolgt konsequent und kann bereits erste Erfolge ausweisen.

Sowohl die Bedienung der Talstation Weissenstein (M 1.3) als auch der Angebotsausbau auf der Linie Solothurn-Burgdorf (M 2.3) wurden realisiert. Ebenso wurde das Mobilitätsmanagement über den ganzen Agglomerationsraum (M 7.1) gefördert. Einzig die Erstellung von Richtlinien für die Parkraumbewirtschaftung (M 8.1) verzögert sich. Die Richtlinien konnten aus Ressourcengründen noch nicht erarbeitet werden. Bei jedem Gestaltungsplan wird aber auf die Parkraumbewirtschaftung geachtet.

Wirkungsbeurteilung

Das Agglomerationsprogramm der 1. Generation erbringt für die Region einen hohen Nutzen und markante Verbesserungen in der Abstimmung von Verkehr und Siedlung. Die Massnahmen sind abgestimmt mit dem kantonalen Richtplan und der kantonalen Raumplanungsgesetzgebung.

Die Qualität und das Angebot der Verkehrssysteme konnten mit Hilfe der umgesetzten Massnahmen verbessert werden. Hier sind insbesondere die zwei neuen Bahnhaltestellen Bellach und Allmend zu bennennen. Weiter sind aber auch betriebliche Massnahmen wie die Busverbindung zur Talstation Weissenstein (M 1.3), der Angebotsausbau der Linie Solothurn-Burgdorf (M 2.3) sowie das Mobilitätsmanagement (M 7) über den gesamten Agglomerationsraum realisiert worden.

2.1.2 Zweite Generation

Als wesentlichste Neuerung der 2. Generation gegenüber der 1. Generation ist die Erarbeitung eines Zukunftsbilds 2030 als Strategie zur Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung zu erwähnen. Vom Zukunftsbild wurden thematische Strategien abgeleitet, welche die Grundlage für die neu definierten Massnahmen bildeten.

Für das Programm der zweiten Generation wurden zusätzlich verschiedene Grundlagen erarbeitet (beispielsweise Berichte zu den Verträglichkeitskonflikten, Verkehrsberuhigungen/Tempo 30 und zur Weiterentwicklung von Umstrukturierungs-/Entwicklungsgebieten und Wohnschwerpunkten).

Im AP der 2. Generation wurden 50 Massnahmen eingegeben. 13 sind durch den Bund als mitfinanzierbare A-Massnahmen eingestuft worden und werden gemäss Leistungsvereinbarung zu 35% mitfinanziert.

Wichtige infrastrukturelle Massnahmen sind die Bahn- und Strassensanierung auf der Baselstrasse in Solothurn, eine neue Langsamverkehrsunterführung und mit gestalterischen Massnahmen am Westbahnhof Solothurn, diverse Einzelmassnahmen zur Aufwertung/Verbesserung der Sicherheit im Strassenverkehr und Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement. Daneben wurden weitere Langsamverkehrsmassnahmen mit Sanierungen, Um- und Neugestaltungen von Verbindungen zur Erhöhung der Sicherheit sowie Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf Ortsdurchfahrten initiiert.

Der Bundesbeitrag liegt bei 18.84 Mio. Franken. Das Investitionsvolumen der Eigenleistungen ohne Bundesbeitrag liegt bei 9.5 Mio. Franken. Die Massnahmen sind im Zeitraum 2015-2018 zu realisieren.

A-Liste 2. Generation (Realisierung 2015 – 2018)

Tabelle 2 zeigt die durch den Bund mitfinanzierten A-Massnahmen der zweiten Generation (Realisierungshorizont 2015-2018):

ARE-Code	Massnahmen(-pakete)	Kosten in Mio. Fr.	Projektstand*
2601.2.009	V-MIV 2.2 Derendingen, Kreuzplatz (Umgestaltung Knoten)	2.47	kleine zeitl. Verzögerung
2601.2.010	V-MIV 2.3 Biberist, Bürenstrasse/Westtangente (Kontooptimierung, Verbesserung Verkehrssicherheit für LV)	1.24	Im Soll
2601.2.041	V-ÖV 4.1: Solothurn, Baselstrasse	20.59	kleine zeitl. Verzögerung
2601.2.060	V-LV 2.8: Solothurn Westbahnhof, neue LV-Unterführung und neue Gestaltung Südseite Westbahnhof	2.96	kleine zeitl. Verzögerung
2601.2.002	V-MIV 1.1 Biberist, Hauptstrasse inkl. Kreisel St. Urs	1.76	grosse zeitl. Verzögerung
2601.2.003	V-MIV 1.3 Derendingen, Hauptstrasse Kreuzplatz bis südlicher Dorfrand Richtung Kriegstetten	8.44	kleine zeitl. Verzögerung
2601.2.006	V-MIV 1.6: Subingen, Luzernstrasse inkl. Umgestaltung Knoten Derendingen-/Gewerbe-/Luzernstrasse zu Kreisel und Sanierung Kreisel Bahnhofstrasse	2.57	kleine zeitl. Verzögerung
2601.2.070	V-NA 1.1 Biberist, Solothurnstrasse (Stauraumbewirtschaftung, Busbevorzugung)	1.48	Im Soll
2601.2.071	V-NA 1.2 Biberist, Bernstrasse (Stauraumbewirtschaftung, Busbevorzugung)		Planungsstopp
2601.2.072	V-NA 1.3 Biberist, Knoten Gerlafingen-/Derendingenstrasse (Steuerung Knoten mittels LSA, Busbevorzugung)	1.76	kleine zeitl. Verzögerung
2601.2.073	V-NA 1.4 Derendingen/Zuchwil, Luzernstrasse West (Umbau div. Knoten, Neuaufteilung Strassenraum, Stauraumbewirtschaftung, Busbevorzugung, Optimierung Verkehrsablauf, Zusätzlicher Stauraum)	1.48 4.32	Im Soll
2601.2.074	V-NA 1.5 Derendingen/Subingen, Luzernstrasse Ost (Busbevorzugung, sep. Busstreifen)	1.24	kleine zeitl. Verzögerung
2601.2.101	V-LV-A Liste	3.5	grosse zeitl. Verzögerung
Total		53.81	

Tab. 2 Übersicht der mitfinanzierte A-Massnahmen(-pakete) im Bereich Verkehr 2. Generation gemäss Leistungsvereinbarung (Kosten: Investitionskosten, Preisstand 2005 exkl. MWSt. und Teuerung)

*: Beschreibung gemäss Vorgehen/Systematik des Bundes

Ein grosser Teil der A-Massnahmen (9 von 13) kann planmässig oder mit kleiner Verzögerung umgesetzt werden. Die Massnahme Luzernstrasse in Derendingen/Subingen (V-NA 1.4) ist bereits in Realisierung.

Grosse zeitliche Verzögerungen sind hingegen bei den Massnahme Biberist, Hauptstrasse inkl. Kreisel (V-MIV 1.1) und der (V-LV-A) Liste zu erwarten. Die Optimierung der Hauptstrasse Biberist (MIV 1.1) verzögert sich,

da die Finanzierung noch nicht gesichert ist. Die Projekte der LV-A-Liste können aufgrund von planerischen Änderungen oftmals nicht zeitgerecht umgesetzt werden.

Es zeigt sich auch, dass mit der Zahl der Massnahmen die Komplexität im Generellen und die Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen steigen. Der Kanton Solothurn ist daher daran, eine neue WebGISKarte zum Thema Agglomerationsprogramm vorzubereiten, um die Übersichtlichkeit zu erhöhen.

Die Realisierung der neuen Langsamverkehrsunterführung (LV 2.8) ist zeitlich zum einen mit der Entwicklung in Solothurn West und zum anderen mit der Perronerhöhung beim Bahnhof zu koordinieren. Die SBB haben die Perronerhöhung auf das Jahr 2023 terminiert. Mit dem gegenwärtigen Interesse seitens SBB Immobilien ist die Entwicklung des Gebiets Solothurn West erneut aktuell. Somit bestehen gute Voraussetzungen für die zeitnahe Realisierung der Langsamverkehrsunterführung.

Die Massnahmen Biberist, Bernstrasse (NA 1.2) wird nicht wie eingegeben umgesetzt. Es hat sich in der Detailabklärung gezeigt, dass mit der Ergänzung der Massnahme (NA 1.1) (Verlängerung der Busspur) eine noch bessere Wirkung erzielt werden kann. Deshalb wurde anstelle Massnahme (NA 1.2) eine Ersatzmassnahme mit verbesserter Wirkung definiert und dem ARE zur Genehmigung und Mitfinanzierung eingereicht (siehe Anhang 7). Der Bund genehmigt zwar die gewünschte Änderung, kann aber für die Massnahme (NA 1.1) keine zusätzlichen finanziellen Mittel bereitstellen.

Eigenleistungen 2.
Generation

Die Betriebs- und Gestaltungskonzepte sowohl in Oberdorf (MIV 1.5) als auch in Lohn-Ammansegg (MIV 1.4) sind realisiert.

Mit dem AP 2. Generation wurde ein Konzept zur flächendeckenden Einführung von Tempo 30 Zonen im Siedlungsgebiet der Agglomeration Solothurn eingeführt. Das Massnahmenpaket (V-MIV 3.1-3.15) wurde in der 2. Generation eingereicht. Gemäss Umfrage bei den Gemeinden (2015) ist zu erwarten, dass die Massnahmen plangemäss umgesetzt werden. Einzig die Gemeinde Kriegstetten hat sich von der Umsetzung des Tempo 30 im Siedlungsgebiet distanziert.

Siedlungsmass-
nahmen

Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Siedlungsmassnahmen / Betriebliche Massnahmen

Bis auf zwei Massnahmen werden alle 14 Siedlungsmassnahmen plangemäss umgesetzt. Auf dem Areal Attisholz Süd (S 3.2) in Luterbach konnten dank grosser Vorleistungen in der Planung die idealen Bedingungen für die Ansiedlung der Firma Biogen geschaffen werden. Hier ist eine grosse Entwicklung zu erwarten. Im Gebiet Sultex/Zeughausareal (Riverside) Zuchwil (S 3.5), Hauptbahnhof Solothurn - Teil RBS (V-KM 1.3), Ober-/Unterhof (Weitblick) Solothurn (S 3.4) wurde bzw. werden Testplanungen für die Entwicklung der Areale durchgeführt.

Lediglich die Entwicklung des Westbahnhofs (S 2.2) und des Kofmehl-Areals in Solothurn (S 4) verzögert sich um wenige Jahre. Beim Kofmehl-Areal ist ein Beschwerdeverfahren hängig. Beim Westbahnhofareal hat sich im Zuge der Ortsplanungsrevision der Stadt Solothurn das Interesse bezüglich Entwicklung des Areals gezeigt. Ende 2016 wird eine Machbarkeitsstudie gestartet.

Die Massnahme Siedlungsentwicklung nach innen (S 5) wird erfolgreich umgesetzt. In diesem Zusammenhang sind das SOBAT-Tool und die Broschüre «Gute Beispiele der Verdichtung» zu erwähnen (vgl. Kap. 1.3.3 S.10).

Verkehrsmassnahmen

Alle nachfrageseitigen Massnahmen (NA 2) und (NA 3) sowie die Einführung der Tarifharmonisierung von Park+Ride Anlagen (KM 1.2/KM 1.3/KM 1.4) werden fristgerecht umgesetzt.

Auch die Massnahmen im Bereich der Langsamverkehrsführung sind auf Kurs: Die Langsamverkehrswegweiser in Solothurn (LV 1.11) wurden überprüft und angepasst. Die Massnahmen in Derendingen, Knoten Hauptstrasse/Wildigasse/Kirchgasse sind in Zusammenhang mit der Realisierung der A-Massnahme «MIV 1.3 Derendingen, Hauptstrasse von Kreuzplatz bis südlicher Dorfrand Richtung Kriegstetten» zu prüfen und zu lösen.

Lediglich in Deitingen musste das Projekt MIV 1.2 wegen nicht gesicherter Finanzierung gestoppt werden. Diese Massnahme wäre ausserhalb des Agglomerationsperimeters gelegen.

B-Massnahmen 2. Generation

Folgende B-Massnahmen sind weiterentwickelt worden und werden mit der 3. Generation erneut eingereicht:

- 2601.2.038 (ÖV 3.3) Luterbach-Attisholz SBB (Neu A-Massnahme: V-ÖV 2.2)
- 2601.2.039 (ÖV 3.4) Hauptbahnhof Solothurn, Teil RBS (Neu B-Massnahme: ÖV 2.3)

Die Massnahme (V-LV 2.4) Solothurn Weststadt, zusätzliche Überführung der Westtangente für den Langsamverkehr wird nicht weiterverfolgt, da eine erneute fachliche Überprüfung gezeigt hat, dass die bestehenden LV-Verbindungen in die Weststadt genügen.

Aus der LV-B-Liste wurden die Massnahmen überprüft und Projektanpassungen durchgeführt. Die Projekte, welche mit dem AP 3. Generation eingegeben werden, sind:

- LV 301.1 Bellach/Solothurn Bielstrasse (A): Neukonzipierung Rad- und Gehweg Knoten Wildbach bis Turbenkreise
- LV 301.4 Zuchwil/Luterbach (A): Neuer Radweg Luterbacherstrasse/Zuchwilstrasse (Zuchwil Industriestrasse bis Nordstrasse Luterbach)

- LV 301.6 Bellach (B): Velomassnahmen auf der Franziskanerstrasse

Die neue Massnahme V-LV 301.1 des Agglomerationsprogramms 3. Generation enthält die bisherigen B-Massnahmen V-LV 1.5 und V-LV 1.6 des Programms 2. Generation.

Die neue Massnahme V-LV 301.4 des Agglomerationsprogramms 3. Generation ist die Weiterentwicklung für die bisherigen B-Massnahmen V-LV 1.8, V-LV 1.9 und V-LV 2.3 des AP 2. Generation. Aufgrund der fachlichen Überprüfung wurde ein neuer konzeptioneller Ansatz gewählt (Beibehaltung und Verlängerung des bestehenden Radweges anstelle Umstellung auf Veloverkehrsführung mittels Velostreifen).

2.1.3 Prüfbericht

Der Bund nahm mit dem Prüfbericht vom 26.02.2014 zum Agglomerationsprogramm 2. Generation Stellung. Im Prüfbericht wird festgehalten, dass grundsätzlich eine kohärente Fortschreibung des Agglomerationsprogramms der 1. Generation gelungen ist. Die Stärke des Programms liege insbesondere in der Entwicklung der Bahnhöfe als intermodale ÖV-Drehscheiben, was auch durch den Auf- und Ausbau des Langsamverkehrsnetzes unterstützt würde.

Die Weiterentwicklung des Verkehrsmanagements und die Sanierung von verkehrlichen Schwachstellen im Netz tragen laut Bund zu einer positiven Entwicklung des Verkehrs bei.

Die 3. Generation soll auf folgenden durch den Bund festgestellten Stärken aufbauen:

Stärken laut Prüfbericht Bund	Fokus der Trägerschaft im AP 3. Generation
Wirksamkeitskriterium 1:	
– gutes Gesamtverkehrskonzept	– Ausbau von intermodalen Drehscheiben, Aufwerten von Bahnhöfen und Verbessern der städtebaulichen Situation
– Intermodalität bekommt einen hohen Stellenwert	– Weiterführen der Massnahmen zur Verkehrsberuhigung
– Angebot im öffentlichen Verkehr: Fahrplanstabilisierung, Busangebot	– Ergänzen des Langsamverkehrsnetzes, Schliessen von Netzlücken und Erhöhen der Attraktivität insgesamt
– Lenkung auf das übergeordnete Netz, verkehrsberuhigte Zonen	
– hohe Qualität des Langsamverkehrsnetzes	

Wirksamkeitskriterium 2:	
– Bahnhofsgebiete, Industrie- brachen sollen umstrukturiert werden, Testplanungen und Mas- terpläne	– Aufgreifen und Darlegen der Inhalte des revidierten Richt- plans; Abstimmen der Richtplan- und Agglomerationspro- gramminhalte
– Kantonaler Richtplan: lenkende Vorgaben zur Einrichtung von pub- likumsintensiven Anlagen.	– Aktualisieren und Ergänzen der Schwerpunkte der Siedlungs- entwicklung; Abstimmen mit Entwicklungsgebieten gemäss kant. Richtplan
– Aufwertung von Strassenräumen	– Weiterführen der Massnahmen zur Aufwertung von Strassen- räumen
Wirksamkeitskriterium 3:	
– Umfangreiche Erhebung der Ver- träglichkeitskonflikte.	– Erneutes Erheben von Verträglichkeitskonflikten
– Im Langsamverkehr erhält die Sicherheit einen besonderen Stellenwert.	– Vertieftes Betrachten des Themas Verkehrssicherheit
	– Sanieren von Unfallschwerpunkten
	– Entlasten von stark befahrenen Knoten und Strecken
Wirksamkeitskriterium 4:	
– Konzentration der Entwicklung im Einzugsgebiet von Bahnhöfen	– Aktualisieren und Ergänzen der Schwerpunkte der Siedlungs- entwicklung

Tab. 3 Stärken laut Prüfbericht und Weiterentwicklung im Agglomerationsprogramm 3. Generation

Folgende vom Bund genannten Schwächen sollen im Rahmen der 3. Gene-
ration möglichst behoben werden:

Kritik Prüfbericht Bund	Fokus der Trägerschaft im AP 3. Generation
Wirksamkeitskriterium 1:	
– Einige kantonale ESP schlecht durch den ÖV erschlossen	– Überprüfen der Entwicklungsgebiete; Abstimmung von Sied- lung und Verkehr darlegen
– Umsetzung der Tarifharmonisie- rung im öffentlichen Parkraum nicht sicher. Weitere Massnahmen zur Optimierung der Verkehrs- nachfrage und der Verkehrsmittel- wahl sind nicht vorgesehen.	– Entwicklungsgebiete mit hohem Potenzial (hohem Verkehrs- aufkommen) erheben und speziell betrachten
Wirksamkeitskriterium 2:	
– Konkretisierungsgrad der Sied- lungsmassnahmen, «Siedlungs- entwicklung nach innen». Es fehlt eine Priorisierung und Ertapierung der Wohnschwerpunkte sowie der Umstrukturierungs- und Entwick- lungsgebiete in Abstimmung mit deren verkehrlicher Erschliessung.	– Siedlungsmassnahmen vertieft dokumentieren, insbesondere Entwicklungsgebiete mit hohem Potenzial
– Keine Vorgaben zur ÖV-Erschlie- ssungsgüteklasse. Problematik der Bauzonenreserven an peripheren Lagen.	– Abstimmung von Siedlung und Verkehr darlegen
	– Massnahmen des Kantons zur Förderung der Siedlungsent- wicklung nach innen dokumentieren
	– Richtplanvorgaben zur ÖV-Erschliessung dokumentieren
	– Kantonale Strategien zum Umgang mit Bauzonenreserven dokumentieren

Wirksamkeitskriterium 3:	
– Es verbleiben weitere Schwachstellen unbehandelt	– Erneutes Erheben von Verträglichkeitskonflikten – u.a. Massnahmen auf Ortsdurchfahrten mit positiver Wirkung auf Unfallschwerpunkte ergreifen
Wirksamkeitskriterium 4:	
– Reduktion des Flächenverbrauchs nur im geringen Masse	– Richtplanvorgaben zu Mindestdichten aufzeigen – Zukunftsbild Landschaft inhaltlich vertiefen
– Landschaftsbereich: keine Strategie und keine Massnahme.	– Teilstrategien Landschaft ergänzen – Massnahmen im Bereich Landschaft ergänzen

Tab. 4 Kritik Prüfbericht und entsprechender Fokus im Agglomerationsprogramm 3. Generation

2.2 Ausblick und Handlungsbedarf

Die Umsetzung der Massnahmen 1. und 2. Generation erfolgt generell konsequent. Wichtige Massnahmen wie die Bahnhaltstellen Bellach und Allmend konnten realisiert werden. Auch bei den nicht infrastrukturellen Massnahmen Siedlung und den betrieblichen Verkehrsmassnahmen sind grosse Erfolge zu verzeichnen. Verzögerungen zeigen sich insbesondere bei der Umsetzung der Kleinmassnahmen aus den LV-Paketen. Probleme zeigen sich in den meisten Fällen bedingt durch planerische Änderungen sowie fehlende Finanzierungssicherheit. Lösungen werden in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden gesucht und in den meisten Fällen auch gefunden. In Kauf genommen werden müssen jedoch gewisse Verzögerungen bei der Realisierung.

Mit den weiteren Generationen nehmen die Zahl der Massnahmen und damit auch die Komplexität zu. Dabei entstehen zunehmend Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Massnahmen. Die projektbezogene und koordinative Zusammenarbeit von Kanton und repla espaceSOLOTHURN mit den Gemeinden wird intensiviert. Um den Gemeinden eine bessere Übersicht über ihre Massnahmen zu ermöglichen, wird im Kanton Solothurn eine WebGIS-Karte mit den Agglomerationsprojekten realisiert. Damit können die Gemeinden auf einen Blick ihre Massnahmen räumlich erfassen und mit einem Klick die wichtigsten Informationen dazu abrufen.

Da die Umsetzung gut läuft, bestehen keine Hindernisse für die Eingabe der Massnahmen in der 3. Generation.

Die Trägerschaft des AP Solothurn ist überzeugt, dass mit dem vorliegenden Agglomerationsprogramm der 3. Generation die festgestellten Schwächen aus der 2. Generation behoben und Verbesserungen erreicht werden können.

3. Siedlung, Verkehr und Landschaft heute

Im folgenden Kapitel werden die Entwicklung der Bevölkerung und der Arbeitsplätze während der letzten zehn bis zwanzig Jahre und der Ist-Zu-stand der Bereiche Siedlung, Verkehr und Landschaft in der Agglomeration Solothurn und Umgebung aufgezeigt.

3.1 Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung

3.1.1 Entwicklung Bevölkerung 2000-2015

Die Agglomeration Solothurn wies Ende 2015 eine Einwohnerzahl von rund 79'200 auf. In der gesamten Agglomeration hat die Bevölkerung im Zeitraum von 2000 bis 2015 um 8.4% zugenommen. Dies entspricht über 6'000 Einwohnern. Das Bevölkerungswachstum fand im urbanen und im agglomerationsgeprägten Raum statt. In den verschiedenen Agglomerationsgemeinden hat die Bevölkerungszahl in diesem Zeitraum generell zugenommen. Ausnahmen bilden die beiden Gemeinden Balm bei Günsberg (-4.9%; -10 Personen) und Zuchwil (-2.4%; -221 Personen). Doch auch die Gemeinden mit Bevölkerungswachstum haben sich in der betrachteten Zeitspanne sehr unterschiedlich entwickelt. Die Gemeinde Feldbrunnen-St.Niklaus nahm um 22.4% resp. 178 Einwohner zu. Das höchste absolute Wachstum verzeichneten Solothurn (+9.8%; +1507 Personen) und Biberist (+9.3%; +705 Personen).

Wie sich die Bevölkerungsentwicklung auf die drei verschiedenen Handlungsräume der Agglomeration Solothurn verteilt, ist der untenstehenden Tabelle zu entnehmen:

	2000	2005	2008	2010	2013	2015	Diff. % 2000-2010	Diff. % 2010-2015	Diff. 2000- 2015
Urbaner Raum	51'049	51'546	52'012	52'699	53'738	54'296	3.2%	3.0%	+3'247
Agglomerations- geprägter Raum	21'128	21'837	22'353	22'564	23'625	23'964	6.8%	6.2%	+ 2'836
Ländlicher Raum	891	864	862	907	927	920	1.8%	1.4%	+ 29
Total Agglomeration	73'068	74'247	75'227	76'170	78'290	79'180	4.2%	4.0%	6'112

Tab. 5 Bevölkerungsentwicklung Agglomeration Solothurn 2000 bis 2013 (Quelle: Amt für Raumplanung Kanton Solothurn; Amt für Finanzen Kanton Solothurn) Bem: Nur Gemeinden des Kantons Solothurn berücksichtigt (mit Zielesbach, Kt. Bern)

3.1.2 Entwicklung Beschäftigte 2005-2013

Im Jahr 2013 wies die Agglomeration Solothurn ca. 43'360 Beschäftigte auf. Über 80% der Beschäftigten arbeiten im urbanen Raum.

Die Anzahl Beschäftigte hat sich in der Agglomeration Solothurn im Zeitraum von 2005 bis 2013 relativ stark verändert (Zunahme 17%, rund +6'400 Beschäftigte), die Entwicklung ist jedoch in den einzelnen Agglomerationsgemeinden sehr unterschiedlich verlaufen. Eine Zunahme der Beschäftigten fand vor allem im urbanen und im agglomerationsgeprägten Raum statt. So verzeichnen beispielsweise die Gemeinden Obergerlafingen und Feldbrunnen-St. Niklaus ein eher starkes Wachstum an Beschäftigten von mehr als 35% (+139, resp. +85 Beschäftigte). Die Gemeinde Riedholz hingegen hatte nach der Schliessung der Chemiefabrik Borregard auf dem Areal Attisholz Nord eine starke Abnahme von über 50% (-417 Beschäftigte) zu verzeichnen. In der Stadt Solothurn hat die Anzahl der Beschäftigten leicht zugenommen (Zunahme 6%, +1200 Beschäftigte).

Wie sich die Beschäftigtenentwicklung auf die drei verschiedenen Handlungsräume der Agglomeration Solothurn verteilt, ist der untenstehenden Tabelle zu entnehmen:

	2005	2008	2011	2013	Diff. % 2005-2013	Diff. 2005-2013
Urbaner Raum	30'303	31'792	34'997	35'604	17.5%	+ 5'301
Agglomerationsgeprägter Raum	6'541	6'623	7'658	7'542	15.3%	+ 1'001
Ländlicher Raum	123	174	206	215	74.8%	+ 92
Total Agglomeration	36'967	38'589	42'861	43'361	17.3%	6'394

Tab. 6 Entwicklung Beschäftigte (Vollzeitäquivalent) Agglomeration Solothurn 2005 bis 2011 (Bundesamt für Statistik, STATENT)

3.2 Ist-Zustand Siedlung

3.2.1 Bauzonen

Das Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn hat die Bauzonenpläne digitalisiert und den Bebauungsgrad der Gemeinden erhoben. Dieser liegt tabellarisch vor (siehe Anhang 3). Die Bauzonen wurden nach den Kategorien «bebaut» und «unbebaut» sowie nach Zonen «Wohnen/Mischzone» und «Industrie und Gewerbe» unterteilt. Die im Kanton Solothurn ausgeschiedenen Reservezonen sind keine Bauzonen und wurden bei den folgenden Berechnungen nicht angerechnet.

Bauzonenfläche
der Agglomeration

Die Agglomerationsgemeinden wiesen im Jahr 2014 bei einer Einwohnerzahl von rund 78'000 Einwohnern eine bebaute Fläche von rund 1'448 ha in der Wohn- und Mischzone sowie 338 ha in der Industrie- und Gewerbe-

zone auf. Die unbebaute Fläche betrug ungefähr 144 ha in der Wohn- und Mischzone sowie 60 ha in der Industrie- und Gewerbezone.

Verteilung der
unbebauten Bau-
zonen

Die unbebauten Bauzonen liegen über die ganze Agglomeration verteilt. Während unbebaute Bauzonen für gemischte Nutzungen (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 hauptsächlich in den Gemeinden des Wasseramts (Biberist, Derendingen, Gerlafingen, Luterbach, Subingen, Rechterswil). Nicht alle Gewerbe- und Industriezonen weisen dabei eine gute Erschliessung (ÖV- oder Autobahnanschluss) auf. Die unbebauten Bauzonen für die reine Wohnnutzung sind über das gesamte Gebiet der Agglomeration Solothurn verteilt. Nur wenige grössere und zusammenhängende Areale liegen am Siedlungsrand. Die Verteilung entspricht dem Muster eines Leopardenfells.

Die Gemeinden des «urbanen Raums», in denen sich 71% der Bevölkerung und 83% der Beschäftigten konzentrieren, verfügen absolut über den grössten Anteil an unbebauten Bauzonen. 78.2 ha der 143.6 ha unbebauten Wohn- und Mischzonen (54.5%) liegen innerhalb dieser acht Gemeinden, davon 24 ha (16.7%) allein in der Stadt Solothurn. Die Gemeinden des «agglomerationsgeprägten Raums» besitzen hingegen leicht mehr unbebaute Industrie- und Gewerbezone als diejenigen des «urbanen Raums». 23 ha der 31.1 ha (74%) entfallen dabei auf die Gemeinde Luterbach; ein bedeutender Teil dieser Flächen wird in Folge der Ansiedlung der Firma Biogen in den nächsten Jahren überbaut.

Folgende Gemeinden verfügen über grosse unbebaute Bauzonen:

	Wohn- und Mischzone		Industrie- und Gewerbezone	
Biberist	8.9 ha	6.22%	3.5 ha	5.90%
Derendingen	8.4 ha	5.88%	10.0 ha	16.77%
Luterbach	7.8 ha	5.40%	23.0 ha	38.61%
Solothurn	24.0 ha	16.74%	7.1 ha	11.95%
Zuchwil	12.7 ha	8.85%	1.6 ha	2.74%

Tab. 7 unbebaute Bauzonen in Wohn- / Mischzonen und Industrie-/Gewerbezone in Gemeinden mit grössten Reserven; prozentualer Anteil an unbebauten Bauzonen der gesamten Agglomeration Solothurn, Stand 2014

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

	Wohn- und Mischzone		Industrie- und Gewerbezone	
Urbaner Raum	78.2 ha	54.5%	28.4 ha	47.8%
Agglomerationsgeprägter Raum	62.2 ha	43.3%	31.1 ha	52.2%
Ländlicher Raum	3.2 ha	2.2%	0.0 ha	0.0%
Total unbebaute Bauzonen	143.6 ha	100%	59.5 ha	100%

Tab. 8 unbebaute Bauzonen in Wohn-/Mischzonen und Industrie-/Gewerbebezonen pro Raumtyp; prozentualer Anteil an unbebauten Bauzonen der gesamten Agglomeration Solothurn, Stand 2014

Anteil der unbebauten Bauzonen

Im Verhältnis zu den bebauten Bauzonen betragen die unbebauten Bauzonen insgesamt 10% (143.6 ha zu 1'447.8 ha Wohn- und Mischzone) bzw. 17.6% (59.5 ha zu 337.9 ha Gewerbe- und Industriezone). Je nach Gemeinde bzw. Raumtyp variiert der relative Wert dieses Verhältnisses äusserst stark. Während für die Gemeinden des «urbanen Raums» Werte berechnet wurden (8.7% bzw. 12.6%), die unterhalb des oben erwähnten Durchschnitts liegen, sind diejenigen der Gemeinden des agglomerationsgeprägten und des ländlichen Raums (11.8% bzw. 27.5%) grösser.

3.2.2 Wohnschwerpunkte

In den Agglomerationsprogrammen der ersten und zweiten Generation wurden verschiedene Siedlungsentwicklungsgebiete als «Wohnschwerpunkte» von regionaler Bedeutung festgelegt. Mehrere Areale der ersten Generation wurden in der Zwischenzeit ganz oder teilweise realisiert (vgl. auch Kapitel 2):

- Sphinxmatte, Solothurn
- Schöngrün, Biberist
- Weitblick, Solothurn (Oberer und unterer Muten)
- Attisholz Nord und Süd, Riedholz/Luterbach
- Sultex / Zeughausareal, Zuchwil
- Kofmehlareal, Solothurn

Die Entwicklung dieser Gebiete trägt dazu bei, Wohnraum an zentralen und gut erschlossenen Lagen bereit zu stellen und damit einen Teil der Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken.

3.2.3 Wirtschaftliche Entwicklungsgebiete

Entwicklungsgebiete Arbeiten

In der Agglomeration Solothurn befinden sich mehrere Entwicklungsgebiete Arbeiten von kantonaler Bedeutung (festgesetzt in Richtplankapitel S-3.1): Bellach Stadtallmend; Biberist Papierfabrik; Biberist/Gerlafingen Eisenwerk (Stahlwerk); Derendingen/Luterbach Unterdorf; Derendingen/Subingen Wissensteinfeld/Fadacker; Luterbach Attisholz Süd; Riedholz At-

tisholz Nord, Solothurn Obach (Weitblick) und Zuchwil Aarematt/Nidermatt (Riverside).

Einige Entwicklungsgebiete sind bereits realisiert oder befinden sich in Umsetzung. Weitere werden in den nächsten Jahren realisiert.

Beispiele, welche nächstens realisiert werden, sind:

- Luterbach, Attisholz Süd
- Derendingen/Luterbach, Unterdorf (Schoeller-Areal)

Bahnhofgebiete

Mehrere Bahnhofgebiete von kantonaler oder regionaler Bedeutung befinden sich in der Agglomeration Solothurn (festgesetzt in Richtplankapitel S-3.2): Solothurn Hauptbahnhof Südseite (kantonale Bedeutung); Biberist RBS, Biberist Ost BLS; Lohn-Lüterkofen und Solothurn West (regionale Bedeutung). Die Umsetzung der Bahnhofgebietsentwicklung steht für alle festgesetzten Gebiete noch aus.

Einkaufs- / Dienstleistungszentren, öffentliche Bauten

In der Agglomeration Solothurn sind mehrere Gebiete mit erheblichen Auswirkungen auf Landschaft, Verkehr und Umwelt realisiert und im kantonalen Richtplan (Stand Juni 2015) als Einkaufs-/Dienstleistungszentren oder als Standorte für öffentliche Bauten und Anlagen festgesetzt.

- Bürgerspital, Solothurn (Standort für öffentliche Bauten und Anlagen)
- Ladendorf, Langendorf (Einkaufs- und regionale Dienstleistungszentren)
- Birchicenter, Zuchwil (Einkaufs- und regionale Dienstleistungszentren)

→ Karte Nr. 2

Neben den drei bereits bestehenden Anlagen mit hohem (publikums-)Verkehrsaufkommen sind die Einkaufs- und regionale Dienstleistungszentren auf dem Kofmehlareal in Solothurn sowie in Zuchwil Ausserfeld (angrenzend an das Birchicenter) noch nicht realisiert (vgl Kapitel Trend).

3.3 Ist-Zustand Verkehr

3.3.1 Basisnetz

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

→ Karte Nr. 3

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) – Rechterswil mit Vollanschluss Kriegstetten; Inbetriebnahme 60er Jahre

Nationalstrasse A5

- Abschnitt Luterbach (Autobahnkreuz A1/A5) – Gemeindegrenze Lüsslingen (Tunnelportal Ost Lüsslingertunnel) mit Vollanschluss Solothurn Ost, Halbanschluss 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

Tempo 30-Zonen

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Solothurn 2. Generation wurde das Strategiepapier «Tempo 30-Zonen: Strategie der Agglomeration - Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrten» (2011) erstellt. Darin wird der Soll-Zustand für das Jahr 2015 von Tempo 30-Zonen in der Agglomeration Solothurn beschrieben. Dabei wurde insbesondere auf eine Erhöhung der Verkehrssicherheit in Wohnquartieren und eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortsdurchfahrten geachtet. Aus Sicht der Agglomeration hatten damals folgende Gemeinde über einen Handlungsbedarf im Bereich Tempo 30-Zonen: Bellach, Biberist, Derendingen, Halten, Langendorf, Lohn-Ammannsegg, Lommiswil, Luterbach, Oberdorf, Obergerlafingen, Oekingen, Rechterswil, Riedholz, Rüttenen, Solothurn und Subingen. Die Gemeinden Feldbrunnen-St.Niklaus, Zuchwil und Gerlafingen hatten bereits bei der Erhebung 2011 flächendeckend Tempo 30-Zonen eingeführt. In den Gemeinden Lohn-Ammannsegg, Halten, Kriegstetten und Rechterswil wurde die Einführung von Tempo 30-Zonen verworfen, wodurch

den Handlungsempfehlungen der Agglomeration nicht nachgekommen wird. Die Mehrzahl der Gemeinden will das Konzept aus dem Jahr 2011 aber weiterführen und die Handlungsempfehlungen der Agglomeration in den nächsten Jahren umsetzen (siehe Kap. 4.3.1).

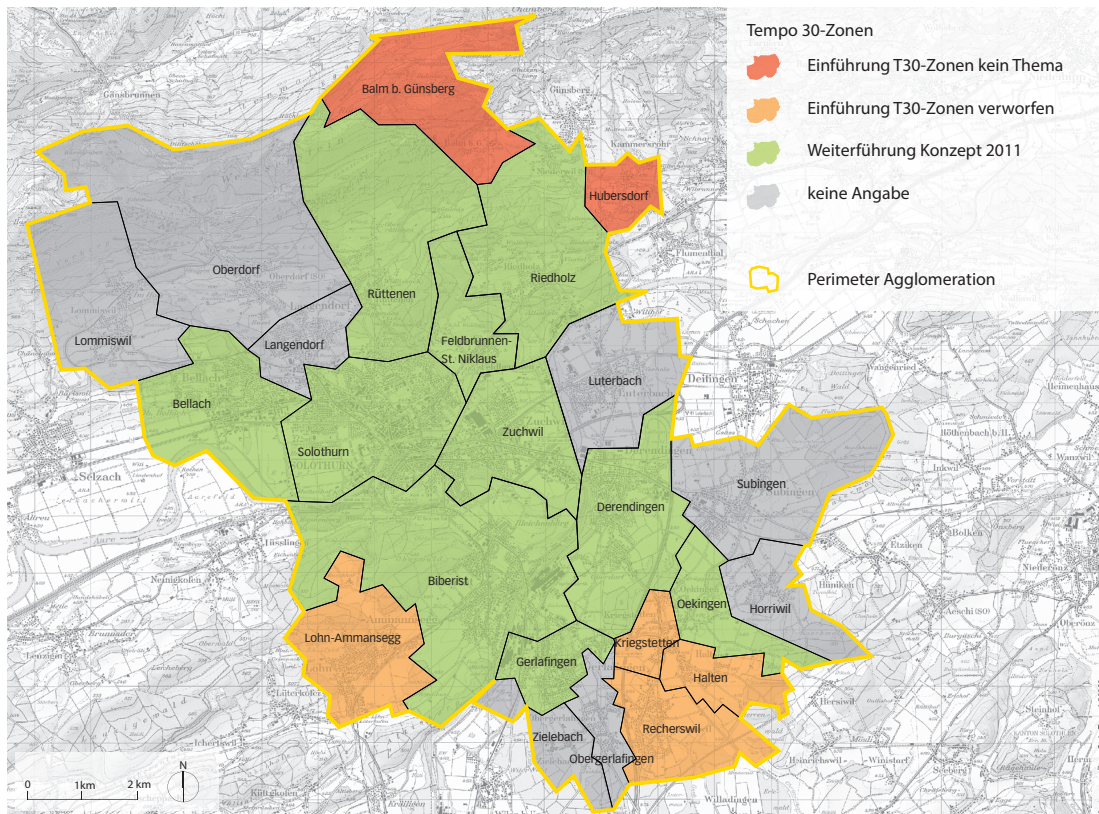


Abb. 4 Einführung Tempo 30-Zonen in der Agglomeration Solothurn (Quelle: Umfrage Gemeinden, Sommer 2015)

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. 4

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:

Bahnlinien

SBB, Infrastruktur:

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

SBB, Angebot Fernverkehr:

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

SBB, 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

Bus- und Postautolinien

BSU (Busbetrieb Solothurn und Umgebung):

- unterschiedliche Taktintervalle, neues Buskonzept seit Dezember 2008

ASm

- Solothurn Brühl – Subingen – Etziken – Herzogenbuchsee

BGU

- Lommiswil – Selzach – Bettlach – Bahnhof Grenchen Süd

Postauto:

- Solothurn – Balmburg 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:

Bahnlinien:	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 Balmburg 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. Durch Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen 1. und 2. Generation wurden in den letzten Jahren diverse Verbesserungen der Erschliessung erreicht (Verschiebung/Aufwertung Bahnhof Biberist RBS; Verlängerung ASM Solothurn-Niederbipp bis Oensingen; Verbesserungen durch Buskonzept Solothurn und Erschliessung Buslinie 9 Solothurn-Obach).

Langsamverkehr (LV)

-> Karte Nr. 5

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

- a) Alltagsnetz: Kommunal und überkommunal 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 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–Derendingen).
- 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

Netzlänge Das Basisnetz des Veloverkehrs 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 setzt in Kapitel V-6 «Fuss- und Veloverkehr» den kantonalen Netzplan Velo und Routen SchweizMobil als Grundlagenplan fest und gibt sich den Auftrag, diesen periodisch zu aktualisieren. 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.

3.3.2 Verkehrsentwicklung bis 2015

Motorisierter Individualverkehr

Grundlagen

Das Strassenverkehrsaufkommen im Kanton Solothurn wird periodisch alle 5 Jahre im Rahmen der Schweizerischen Strassenverkehrszählung SVVZ erhoben. Die aktuellste flächendeckende Strassenverkehrserhebung

→ Karte Nr. 6

erfolgte im Jahr 2015. Weiter existieren automatische Verkehrszählstellen auf den Autobahnen und auf ausgewählten Kantonsstrassen. Die Daten bilden die Grundlage für die Karte Nr. 6 ,Verkehrsbelastung auf dem Basisnetz Strassen 2015.

Nachfrage

Allgemeine Betrachtung

Der Verkehr hat insgesamt im Zeitraum 2010-2015 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 5%. Die Verkehrsentwicklung auf den Kantonsstrassen ist je nach Region sehr unterschiedlich. Im Bezirk Lebern beträgt die Zunahme 3%, im Bezirk Wasseramt 5,5% und im Bezirk Bucheggberg 10.5%.

Detailbetrachtung Nationalstrassen

Die Daten der automatischen Zählstellen zeigen, dass die Verkehrsmenge auf der Autobahn A5 kontinuierlich steigt, um jährlich 2.3% (2010 bis 2015). Die Zählstelle in Zuchwil (Nr. 315) weist 2015 einen hochgerechneten Wert von rund 35'400 Fahrzeugen auf und die Zählstelle Luterbach (Nr. 139) rund 38'700 Fahrzeuge.

Detailbetrachtung Kantonsstrassen

Auf der 2008 eröffneten Westtangente in Solothurn nimmt der Verkehr auch nach der markanten Verkehrsverlagerung durch die Eröffnung weiterhin zu. Zwischen 2010 und 2015 wurde eine Zunahme von rund 1600 Fahrzeugen, bzw. 6% gemessen. Heute beträgt die durchschnittliche Verkehrsmenge rund 27'500 Fahrzeuge pro Tag.

Der Vergleich des Aare-querenden Verkehrs über die Rötibrücke und Westtangente 2010 (rund 46'700 Fahrzeuge pro Tag) und 2015 (rund 48'500 Fahrzeuge pro Tag) zeigt eine Verkehrszunahme von plus 1'800 Fahrzeugen pro Tag bzw. 3.9%. Diese Verkehrszunahme ist repräsentativ für die Agglomeration Solothurn. Im gesamten Baukreis Solothurn (Bezirke Solothurn/Lebern, Wasseramt und Bucheggberg) ist an den Zählstellen der Kantonsstrassen eine Verkehrszunahme von 5.1% zu verzeichnen.

Die Verkehrsmenge auf den Haupteinfallssachsen nach Solothurn ist eher stagnierend. Die Achse Bellach-Solothurn (Zählstelle 39) weist mit 4% (2010 bis 2015) eine leichte Verkehrsabnahme auf. Von Feldbrunnen (Zählstelle 37) nach Solothurn hat der Verkehr mit 2% (2010 bis 2015) leicht zugenommen, und auch die Achse von Zuchwil nach Solothurn weist mit 2% (2010 bis 2015) eine leichte Zunahme der Verkehrsbelastung auf. Die geringen prozentualen Veränderungen zeigen, dass das Verkehrsaufkommen in diesen Bereichen auf relativ hohem Niveau konstant ist.

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.

→ Karte Nr. 7

Nachfrage Die Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr wurden für das AP 3G nicht neu erhoben. Seit dem AP 2. Generation wurden keine relevanten Angebotsausbauten oder Fahrplananpassungen vorgenommen. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass sich die Fahrgastzahlen nicht signifikant verändert oder verlagert haben.

ÖV-Güteklassen: Systematik Der Kanton Solothurn verwendet grundsätzlich die ÖV-Güteklassen-Systematik des Bundes, unterscheidet jedoch die Güteklasse D in zwei Kategorien D1 und D2. Untenstehende Tabelle zeigt die Klassen A bis F der Solothurner Güteklassensystematik.

→ Karte Nr. 8

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. 9 ÖV-Güteklassen Kanton Solothurn

ÖV-Erschliessungsgüte der Bauzonen Massgebend für die Ermittlung der Haltestellenkategorie ist die Art des Verkehrsmittels sowie dessen Kursintervall. Die ÖV-Güteklassen ergibt sich aus der Haltestellenkategorie und der Erreichbarkeit der Haltestellen. Karte Nr. 9 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 vereinzelte Gebiete in der Gemeinde Zuchwil (z.B. Kreisel Mc Donald's) und Dendingen (Kreuzplatz) auf. Diese liegen entlang der Hauptverkehrsachsen. Die Mehrheit der Ortszentren der Agglomerationsgemeinden (z.B. Biberist, Langendorf, Luterbach, Riedholz) weisen die Güteklasse C auf. Grosse Teile des Siedlungsgebietes der Agglomeration Solothurn liegen hingegen in den Klassen D1, D2, E oder F. In Teilgebieten von Subingen, Riedholz und Rüttenen liegen Siedlungsgebiete ausserhalb dieser ÖV-Güteklassen. Die folgenden, auf einer GIS-Analyse basierenden Tabellen zeigen die prozentuale Verteilung des Siedlungsgebietes («bebaute Bauzonen») und der Bauzonenreserven («unbebaute Bauzonen») auf die Klassen der ÖV-Erschliessungsgüte:

→ Karte Nr. 9

ÖV-Güteklassen	Wohnen	Wohnen	Mischzone	Mischzone	Industrie/Gewerbe	Industrie/Gewerbe	Total
A	12.3 ha	0.7%	–	–	1.6 ha	0.3%	0.6%
B	100.0 ha	6.0%	1.4 ha	3.0%	28.2 ha	5.6%	5.9%
C	493.9 ha	29.7%	18.2 ha	38.6%	113.2 ha	22.6%	28.3%
D1	589.5 ha	35.4%	12.8 ha	27.2%	126.3 ha	25.3%	32.9%

D2	291.3 ha	17.5%	10.6 ha	22.5%	126.1 ha	25.2%	19.4%
E	97.0 ha	5.8%	1.9 ha	4.0%	51.3 ha	10.3%	6.8%
F	11.5 ha	0.7%	–	–	–	–	0.5%
nicht klassiert	9.0 ha	0.5%	–	–	–	–	0.4%
keine	58.5 ha	3.5%	2.2 ha	4.7%	53.5 ha	10.7%	5.2%

Tab. 10 Verteilung der bebauten Bauzonen nach ÖV-Güteklassen in Hektaren und Prozent.

ÖV-Güteklassen	Wohnen	Wohnen	Misch- zone	Misch- zone	Industrie/ Gewerbe	Industrie/ Gewerbe	Total
A	0.2 ha	0.1%	–	–	–	–	0.1%
B	3.0 ha	1.8%	0.2 ha	0.7%	1.9 ha	2.2%	1.8%
C	50.0 ha	29.3%	12.0 ha	46.0%	11.2 ha	13.1%	25.9%
D1	66.9 ha	39.2%	10.3 ha	39.4%	28.7 ha	33.5%	37.5%
D2	31.6 ha	18.5%	3.5 ha	13.4%	23.1 ha	27.0%	20.6%
E	9.7 ha	5.7%	–	–	8.3 ha	9.7%	6.4%
F	2.2 ha	1.3%	–	–	–	–	0.8%
nicht klassiert	0.3 ha	0.2%	–	–	–	–	0.1%
keine	6.6 ha	3.9%	0.2 ha	0.7%	12.4 ha	14.5%	6.8%

Tab. 11 Verteilung der unbebauten Bauzonen nach ÖV-Güteklassen in Hektaren und Prozent

Obenstehende Tabellen zeigen, dass sowohl bei den bebauten (80.6%) als auch bei den unbebauten Bauzonen (84.0%) die meisten Flächen innerhalb 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 46.7% der unbebauten Bauzonen in der Mischzone mindestens die ÖV-Gütekategorie C auf, während es bei denjenigen der Wohnzone bzw. Industrie- und Gewerbezone lediglich 31.2% bzw. 15.3% sind. Sowohl bei den unbebauten, wie auch bei den bebauten Bauzonen liegen Gebiete ausserhalb der ÖV-Güteklassen. Im Bereich der Industrie- und Gewerbezone ist dieser Wert mit 14.5% besonders hoch. Insgesamt sind die bestehenden Siedlungen (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.

ÖV-Erschliessungsgüte der Einwohner und Beschäftigten

Aussagekräftig hinsichtlich der Erschliessungsqualität der Agglomeration Solothurn ist ebenfalls die Verteilung der Einwohnerinnen und Einwohner sowie der Beschäftigten nach ÖV-Erschliessungsgüte. Die analysierten Daten (Einwohner 2013 und Beschäftigte 2012) wurden der Agglomeration vom Bund zur Auswertung der sogenannten MOCA-Indikatoren zur Verfügung gestellt. Hierbei ist zu beachten, dass bei der Systematik des Bundes nur die ÖV-Güteklassen A bis D (entspricht D1) unterschieden werden und die restlichen Gebiete mit einer weniger guten Erschliessung zusammen-

gefasst werden. Die Daten aus dem Agglomerationsprogramm der 2. Generation sind kaum noch vergleichbar, da diese auf einer GIS-Auswertung der Hektarraster der Volkszählung aus dem Jahr 2000 basieren.

ÖV-Güteklassen (gemäss Bund)	Einwohnerinnen/ Einwohner 2015		Beschäftigte 2013	
	absolut	relativ	absolut	relativ
A	5'798	7.5 %	11'814	27.8 %
B	6'247	8.1 %	7'181	16.9 %
C	24'797	32.0 %	9'412	22.2 %
D	28'376	36.7 %	8'339	19.6 %
ausserhalb A-D	12'178	15.7 %	5'698	13.4 %

Tab. 12 Einwohner und Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen gemäss Bund (Quelle: STATPOP 2013, STATENT 2012 (prov. Zahlen))

Obenstehende Tabelle zeigt, dass die Arbeitsplätze generell besser erschlossen sind als die Wohnstandorte. Beispielsweise liegen 27.8% der Arbeitsplätze innerhalb der ÖV-Güteklasse A, während nur 7.5% der Einwohnerinnen und Einwohner innerhalb derselben ÖV-Güteklasse wohnen. Die meisten Einwohnerinnen und Einwohner, über 2/3, wohnen in Gebieten mit ÖV-Güteklassen C und D (mind. 30'-Takt). Gut erschlossen ist insbesondere die Wohnbevölkerung in den Ortszentren von Biberist, Derendingen, Gerlafingen, Langendorf, Luterbach und Zuchwil sowie Solothurn. Rund 16% der Einwohnerinnen und Einwohner und 13% der Beschäftigten befinden sich ausserhalb der ÖV-Erschliessungsgüte A bis D. Im Gegensatz zu den Beschäftigten sind die Einwohnerinnen und Einwohner deutlich disperser im Raum der Agglomeration Solothurn verteilt und verschiedene Wohnquartiere (z.B. in den Gemeinden Halten, Lommiswil, Riedholz, Rüttenen, Subingen) verfügen über eine schlechte oder gar keine ÖV-Erschliessung.

Die folgenden kartografischen Abbildungen mit den ÖV-Güteklassen gemäss der dem Kanton Solothurn zeigen, dass sich die Arbeitsplätze der Agglomeration 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.

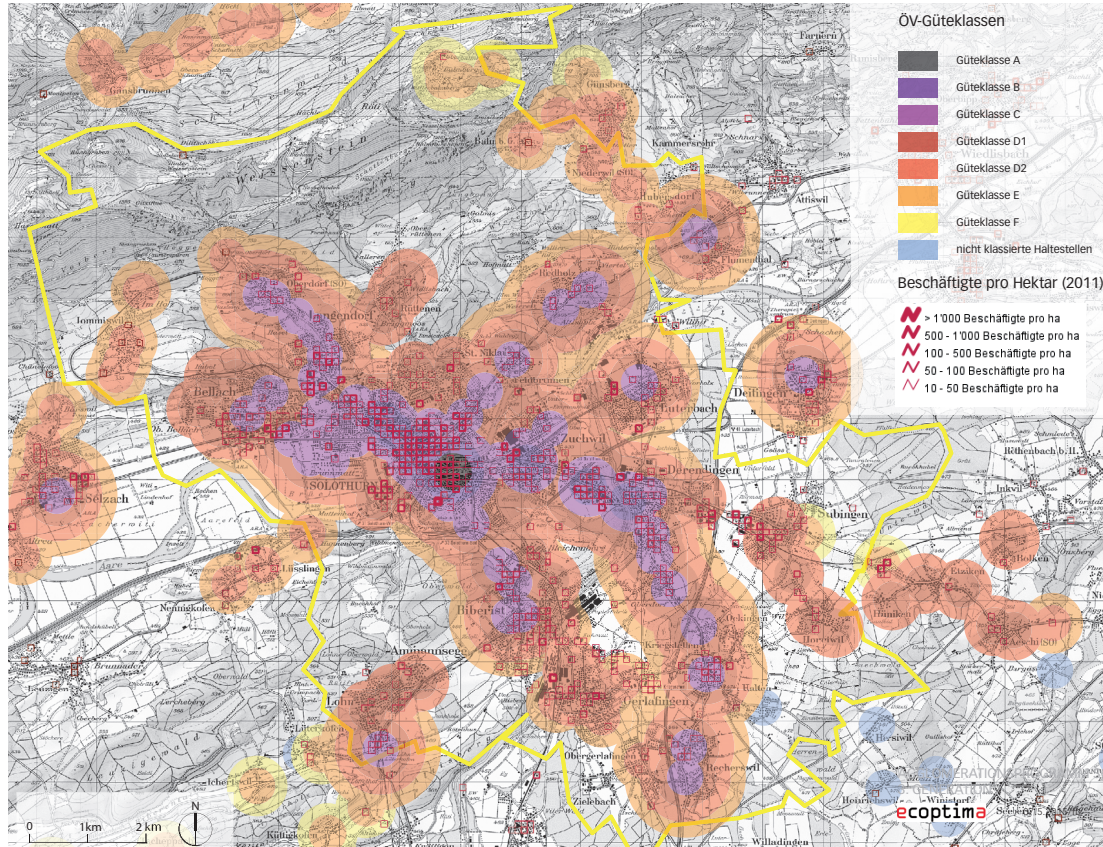


Abb. 5 Beschäftigte pro Hektar und deren Erschliessung nach ÖV-Güteklassen (Quelle: BfS Beschäftigtendichte 2011)

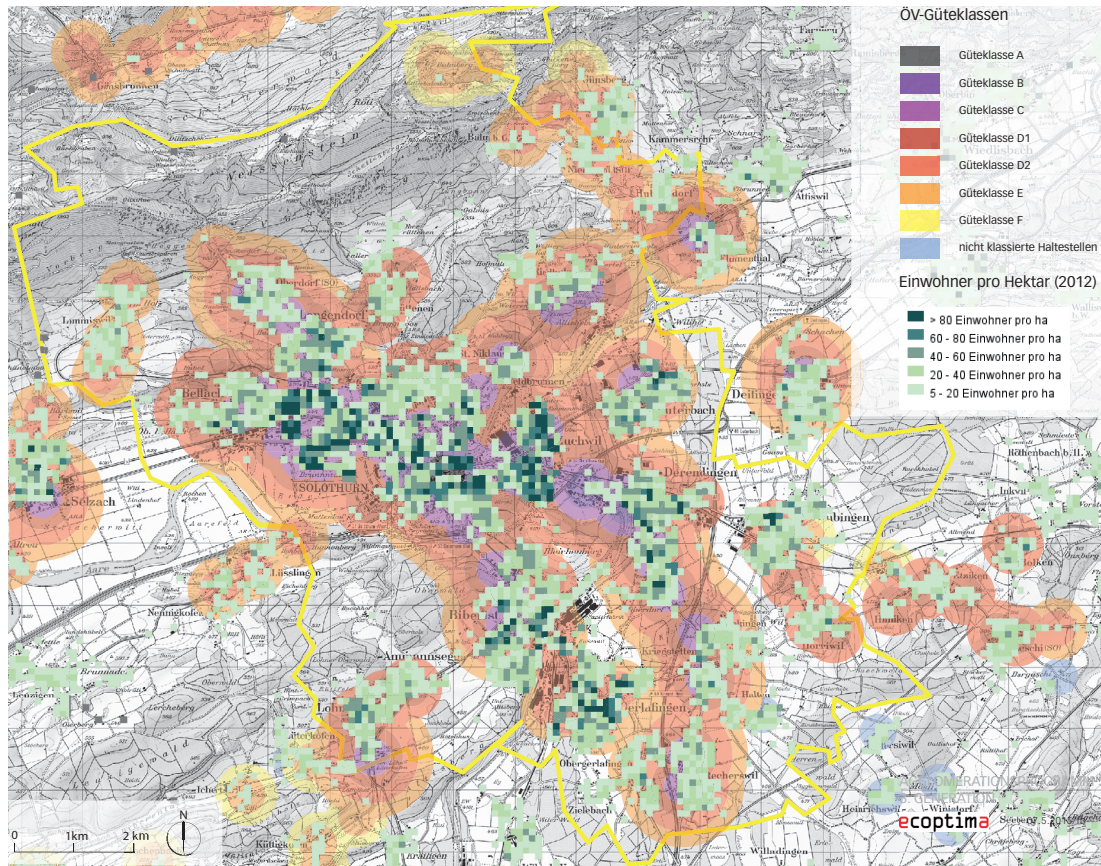


Abb. 6 Einwohnerinnen und Einwohner pro Hektar und deren Erschliessung nach ÖV-Güteklassen
(Quelle: Bfs Bevölkerungsdichte 2012)

Langsamverkehr

Grundlagen

Die Beschreibung des Ist-Zustands beim Langsamverkehr stützt sich auf die Fachkenntnisse der kantonalen Fachstelle für Velo- und Fussverkehr und diverse Untersuchungen.

Folgende Verkehrsdaten für den Langsamverkehr stehen zur Verfügung:

- Erhebung Zweiradverkehr (Velo, E-Bikes, Mofas) 2015 auf den Kantonsstrassen im Rahmen der Schweizerischen Strassenverkehrszählung

Nachfrage

Die erhobenen Daten weisen unterschiedliche Entwicklungstendenzen auf. Generell ist aber an den meisten Zählstellen in der Vergleichsperiode 2010 bis 2015 eine leichte Abnahme des Zweiradverkehrs zu verzeichnen. Über alle Zählstellen gesehen wird im Zeitraum 2010 bis 2015 eine Verkehrsabnahme von 3'300 Fahrten bzw. –12% ausgewiesen. Im Vergleich dazu konnte bei der Verkehrszählung 2010 im Zeitraum von 2005 bis 2010 ein Verkehrsanstieg von 4'500 Fahrten bzw. +15% ausgewiesen werden. Es wird davon ausgegangen, dass diese Schwankungen auf die Witterung zu-

rückzuführen sind. Am Erhebungstag der Verkehrszählung 2010 war sehr gutes Wetter für den Veloverkehr (sonnig und heiss), der Erhebungstag 2015 war durchschnittlich, die vorangehenden Tage regnerisch.

In Solothurn wurden am Erhebungstag 8'218 aarequerende Zweiräder gezählt (Zeitraum 14 h). Der Verkehr wurde auf folgenden fünf Brücken erfasst: Dreibeinskreuzbrücke, Wengibrücke, Kreuzackerbrücke, Rötibrücke und Velobrücke. Deutlich am meisten genutzt wird die Wengibrücke mit 3'023 Zweirädern im Erhebungszeitraum. Der Vergleich der beiden Verkehrszählungen zeigt, dass die Menge des aarequerenden Zweiradverkehrs in Solothurn von 2010 bis 2015 um 0.6% bzw. 49 Zweiräder ganz leicht abgenommen hat.

Kombinierte Mobilität

Grundlagen	Wichtigste Grundlagen bei der Beurteilung der Situation in der Kombinierten Mobilität sind der Bericht «Kombinierte Mobilität in der Agglomeration Solothurn, Strategie und Umsetzung» (2012) sowie die Ergebnisse der Umfrage bei den Agglomerationsgemeinden, die im Rahmen der Erarbeitung Agglomerationsprogramm 3. Generation im Sommer 2015 durchgeführt wurde.
Park and Ride	In der Agglomeration Solothurn sind insgesamt 611 P+R-Plätze (Stand 2011) an Bahnhöfen vorhanden. Mehr als die Hälfte davon befindet sich in Solothurn, Oberdorf und Lohn-Ammannsegg. An den meisten Bahnhöfen werden die Parkplätze bewirtschaftet.
Parkraumkonzepte	Nur die sechs urbanen Gemeinden Biberist, Bellach, Solothurn, Gerlafingen, Zuchwil und die agglomerationsgeprägte Gemeinde Feldbrunnen-St. Niklaus verfügen über ein umfassendes Parkraumkonzept. Die Gemeinden Derendingen und Riedholz planen die Einführung eines solchen Konzepts, welches auch die Parkraumbewirtschaftung thematisiert.
Parkplatzbewirtschaftung	Die urbanen Gemeinden Solothurn, Zuchwil und Biberist kennen eine Bewirtschaftung sowohl auf öffentlichen, wie auch auf privaten Parkplätzen. Vier weitere Gemeinden (in allen Handlungsräumen) bewirtschaften nur öffentliche oder nur private Parkplätze und die Gemeinden Riedholz und Derendingen planen im Rahmen ihrer Ortsplanungsrevisionen eine öffentliche Bewirtschaftung. Weitere acht Gemeinden hauptsächlich im agglomerationsgeprägten Raum kennen keine Parkplatzbewirtschaftung und planen auch keine solche. Über die restlichen sieben Gemeinden können keine Aussagen getroffen werden.

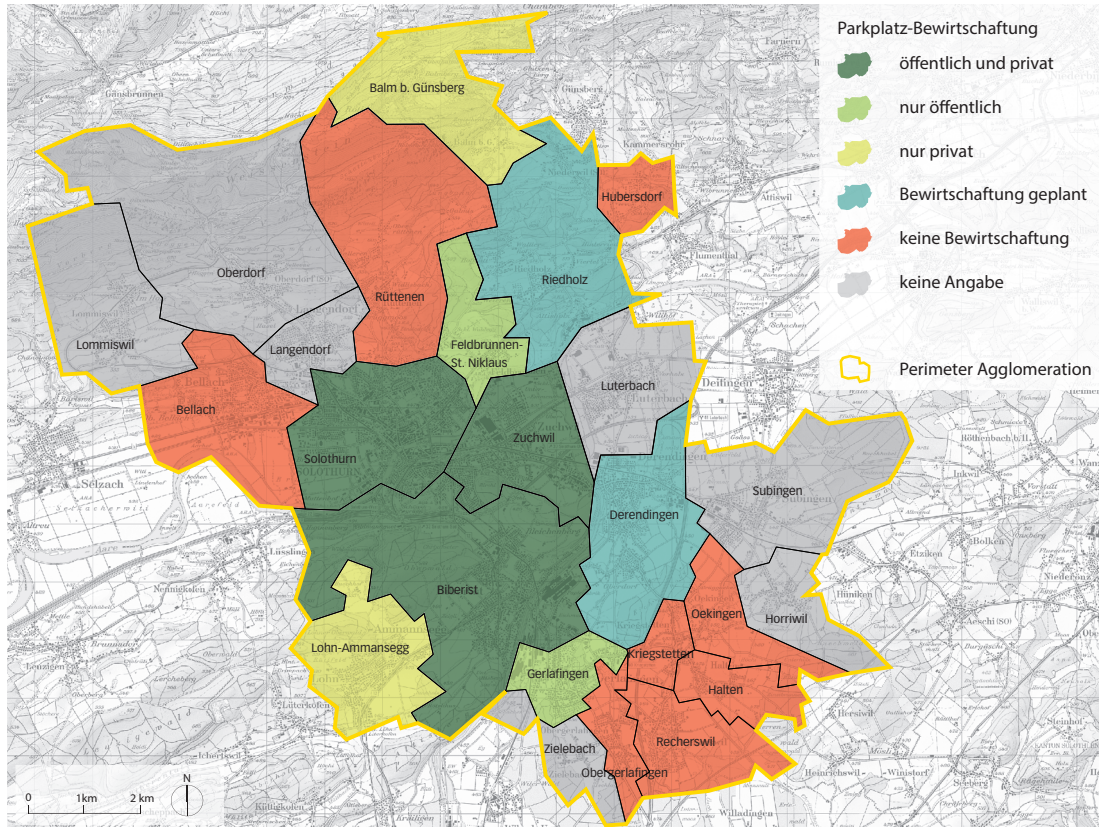


Abb. 7 Parkplatz-Bewirtschaftung in der Agglomeration (Quelle: Umfrage Gemeinden, August 2015)

Bike and Ride

Die Agglomeration verfügt über insgesamt 1`294 Bike and Ride Abstellplätze an ÖV-Haltestellen. Mehr als die Hälfte davon befindet sich in Solothurn, Biberist und Gerlafingen. Eine bewachte Velostation (700 Plätze) befindet sich seit 2010 am Bahnhof Solothurn.

Zur Steigerung der Attraktivität stellt die Aare Seeland mobil AG bei allen ÖV-Haltestellen gedeckte Abstellplätze zur Verfügung.

Die Parkierungsmöglichkeiten an Bahnhöfen sind mehrheitlich ausreichend bis gut. In den Gemeinden Derendingen und Lohn-Ammannsegg fehlen Veloabstellplätze.

Modal Split

Tagesdistanz nach Verkehrsmitteln

Unter Modal Split versteht man die Aufteilung des Verkehrs auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel (MIV, ÖV, LV und Übrige). Die Erhebung dieser Kennzahl im Rahmen des Mikrozensus Mobilität von 2010 hat gezeigt, dass rund zwei Drittel der mittleren Tagesdistanz im Kanton Solothurn mit dem Auto oder dem Motorrad (MIV) zurückgelegt wird. Der ÖV liegt mit einem Viertel auf dem 2. Platz. Der Langsamverkehr (LV) ist zu weniger als einem Zehntel an den Distanzen beteiligt, beansprucht aber über 40 % der Unterwegszeit und der Etappen.

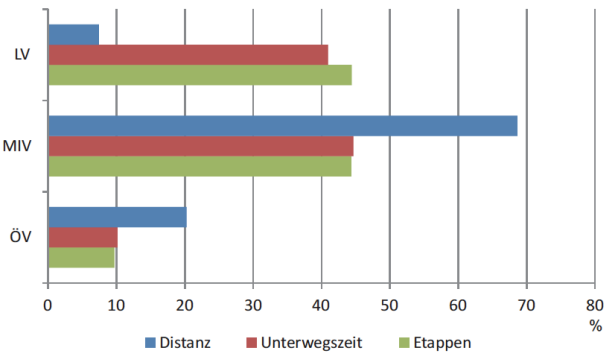


Abb. 8 Kennziffern zum Modal Split Kanton Solothurn 2010 (Quelle: Mobilität im Kt. Solothurn, Auswertung Mikrozensus M. 2010, 2012)

Modalsplit im Vergleich

In der Agglomeration Solothurn betrug der MIV-Anteil an der mittleren Tagesdistanz im Jahr 2010 rund 66%. Dieser Wert liegt unter dem kantonalen Durchschnitt von rund 69% und entspricht etwa dem schweizerischen Durchschnitt.

Perimeter	MIV-Anteil	ÖV-Anteil	LV-Anteil
Agglo. Solothurn	66.3%	22.2%	8.5%
Kanton Solothurn	68.6%	20.2%	7.4%
Schweiz	66.4%	23.4%	7.7%

Tab. 13 Modalsplit der Agglomeration Solothurn 2010 im Vergleich (Quelle: Mobilität im Kt. Solothurn, Auswertung Mikrozensus M. 2010, 2012)

Zur bisherigen Entwicklung des Modalsplits stehen auf Stufe Agglomeration keine Zeitreihen bzw. vergleichbare Daten aus früheren Erhebungen zur Verfügung. Im Rahmen der früheren Mikrozensususerhebungen (2005, 2000, usw.) stehen für die grossen Agglomerationen sowie für die Grossregionen Espace Mittelland und Nordwestschweiz Daten zur Verfügung, nicht aber spezifische Daten für die Agglomeration Solothurn.

Ein Vergleich der Daten aus dem Mikrozensus 2010 mit 2015 wird für die Agglomeration Solothurn in Zukunft möglich sein. Die Daten des Mikrozensus 2015 stehen ab Ende 2016 zur Verfügung.

Verkehrssicherheit

Im Jahr 2014 verunfallten im Perimeter der Agglomeration Solothurn 245 Personen, was 3.1 Verunfallten pro 1'000 Einwohner entspricht. Dieser Wert liegt auf einem ähnlichen Niveau wie derjenige im gesamten Kanton Solothurn.

Perimeter	Anzahl Verunfallte	Einwohner	Verunfallte/1'000 EW
Agglo. Solothurn	245	79'058	3.1
Kanton Solothurn	792	262'965	3.0

Tab. 14 Anzahl Verunfallter pro 1'000 Einwohner in der Agglomeration und im Kanton Solothurn im Jahr 2014 (Quellen: Unfallstatistik des ASTRA und STATPOP 2014)

Entwicklung der
Unfallzahlen

Seit 2008 haben die Unfallzahlen sowohl im Kanton Solothurn insgesamt wie auch in der Agglomeration Solothurn abgenommen. Die leichte vorübergehende Zunahme in der Agglomeration Solothurn im Jahr 2014 ist nicht signifikant.

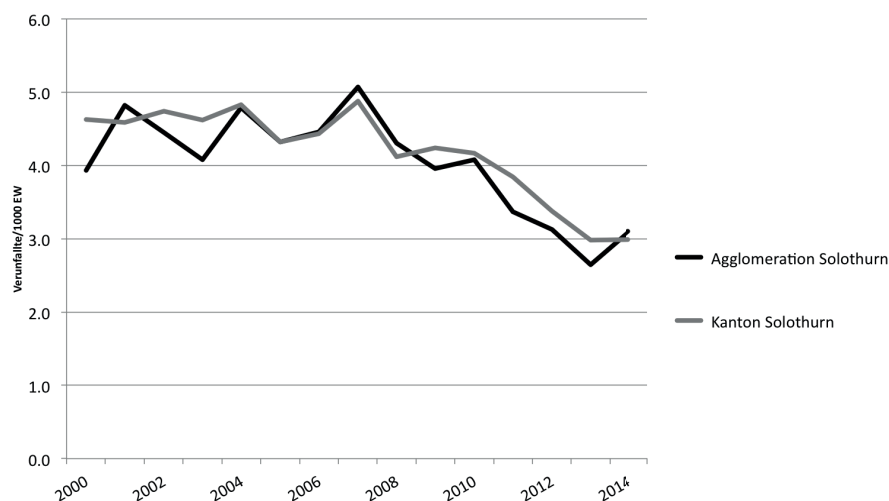


Abb. 9 Entwicklung der Unfallzahlen 2000-2014 (Quelle: Bundesamt für Strassen ASTRA, 2015)

Die Reduktion der Unfälle ist u.a. auf Sanierungsmassnahmen bei unfallträchtigen Knoten und auf die Verkehrsentslastung der innerstädtischen Strassen (Achse Luzernstrasse-Rötistrasse-Werkhofstrasse, Sperrung Wengibrücke) mit der Eröffnung der Westtangente im Jahr 2008 zurückzuführen. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation wurden zudem Betriebs- und Gesaltungskonzepte auf Ortsdurchfahrten und flächendeckende Verkehrsberuhigungen auf Gemeindestrassen vorangetrieben.

Räumliche Verteilung der Unfälle

→ Karte Nr. 10

Wird die räumliche Verteilung der Unfälle zwischen 2012 und 2014 betrachtet, so zeigt sich eine deutliche Konzentration in der Innenstadt von Solothurn. Hier gab es in diesem Zeitraum über 11 Unfälle mit Personenschäden (Rötistrasse, Bielstrasse, Gibelinstrasse, Knoten Bürenstrasse). Ausserhalb der Stadt Solothurn sind insbesondere die Kantonsstrassen in

den Gemeinden Zuchwil, Derendingen, Bellach und Biberist von mehreren Strassenabschnitten mit bis zu 10 Unfällen betroffen. Zudem befindet sich am Knoten Baselstrasse-Günsbergstrasse in der Gemeinde Riedholz ein weiterer Unfallschwerpunkt mit 11 Unfällen mit Personenschäden in den Jahren 2012 bis 2014 (vgl. Abb.10 und Karte Nr. 10).

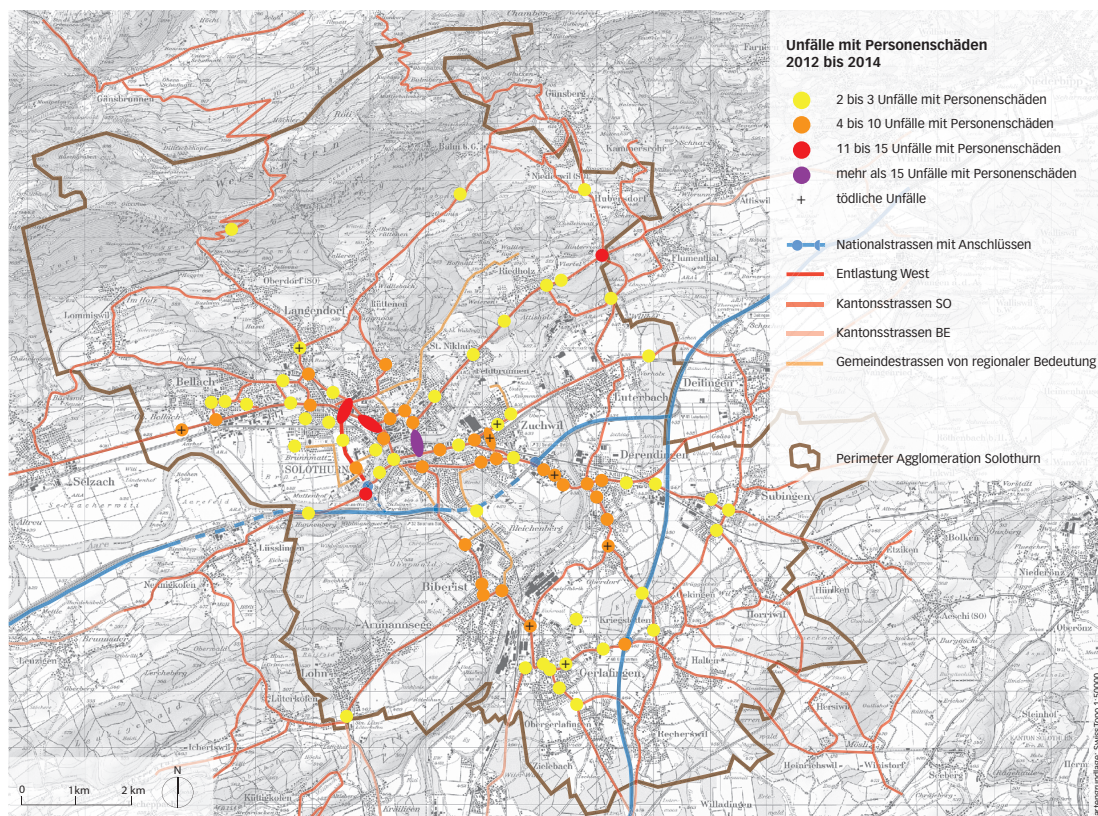


Abb. 10 Unfälle mit Personenschäden 2012 bis 2014

3.4 Ist-Zustand Landschaft und Umwelt

Im Folgenden werden die für das Agglomerationsprogramm relevanten Themen des Bereichs Landschaft behandelt. 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.

3.4.1 Landschaftsräume

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.

Hügellandschaften 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.



Abb. 11 Hügellandschaft Äusseres Wasseramt (l.) (Quelle: <http://www.so-wasseramt.ch/index.php/2-uncategorised/1-bezirk-wasseramt>)

Abb. 12 Bucheggberg (r.) (Quelle: <http://schwarze-pfoten.blogspot.ch/2014/11/ende-oktober-im-bucheggberg.html>)

Schwemmebenen 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 die im Agglomerationsperimeter liegenden Teile 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.

Jurasüdfuss Grosse Teile des Siedlungsgebietes der Agglomeration Solothurn liegen entlang den Ausläufern und Hanglagen des Jurasüdfusses – dem Landschaftsraum Oberer und Unterer Leberberg. Der Obere Leberberg (z.B. Bettlach, Langendorf, Oberdorf) ist geprägt durch grössere, zusammenhängende Siedlungsgebiete, welche zwischen den Grünkorridoren (Siedlungstrenngürtel) liegen. Die Siedlungen der Wohngemeinden der ländlichen Gemeinden des Unteren Leberbergs (z.B. Balm b. Günsberg, Feldbrunnen-St. Niklaus, Riedholz) liegen zwischen grösseren Waldgebieten und sind von landwirtschaftlich genutzten Landschaftskammern umgeben.

Kettenjura 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.

Vernetzungsprojekte Die wertvollen Landschaftsräume des Kantons Solothurn sollen mit Hilfe von Vernetzungsprojekten basierend auf der Eidgenössischen Öko-Qualitätsverordnung (ÖQV) miteinander verbunden werden. Durch die Vernetzung von extensiv genutzten Wiesen, Hecken und Brachen kann die regionaltypische Artenvielfalt an Pflanzen und Tieren erhalten und gefördert werden. Hierzu ist eine günstige Platzierung der ökologischen Ausgleichsflächen von zentraler Bedeutung. Die Vernetzungsprojekte beinhalten Angaben zum Ist-Zustand bestehender ökologischer Ausgleichsflächen, ökologisch wertvoller Ökoflächen, Inventare von Bund und Kanton, gegebenenfalls Aussagen zu den Nutzungsplanungen, Natur- und Landschaftsräume, Wildtierkorridore und Ressourcenschutz/Bodenschutz. Im Soll-Zustand wird beschrieben, welche Vernetzungsstrategie angegangen werden soll und welches die Wirkungs-, beziehungsweise die Umsetzungsziele der Projekte sind. Zudem werden konkrete Massnahmen genannt und Aussagen zum Vollzug getroffen. Insgesamt befinden sich fünf Vernetzungsprojekte ganz oder teilweise im Agglomerationsperimeter. Nennenswert sind hier insbesondere die beiden Projekte Mittlerer Leberberg und Wasseramt West, die sich vollständig im Agglomerationsperimeter befinden und bereits über 68 ha bzw. 88 ha Vernetzungsfläche verfügen. Die folgende Tabelle zeigt alle Vernetzungsprojekte im Kanton Solothurn, die sich teilweise oder ganz im Agglomerationsperimeter befinden:

Vernetzungsprojekt und beteiligte Agglomerationsgemeinden	Fläche Massnahmegebiet	Anzahl Betriebe	angemeldete Vernetzungsfläche	Zielerreichung
Wasseramt: Halten, Horriwil, Oeking, Subingen	1720 ha	137	120 ha	106 %
Wasseramt West: Biberist, Derendingen, Gerlafingen, Kriegstetten, Lohn-Ammannsegg, Luterbach, Obergerlafingen, Recherswil, Zuchwil	1111 ha	62	90 ha	95 %
Mittlerer Leberberg: Langendorf, Lommiswil, Oberdorf, Rüttenen	698 ha	50	71 ha	111 %

Unterer Leberberg: Balm b. Günsberg, Feld- brunnen-St.Niklaus, Hu- bersdorf, Riedholz	952 ha	59	112 ha	105 %
Selzach-Bellach: Bellach	800 ha	84	78 ha	110 %

Tab. 15 Vernetzungsprojekte in der Agglomeration Solothurn, Umsetzungsstand 31.12.2014 (Quelle: repla espace Solothurn).

Die Zielerreichung bezieht sich auf die Anzahl bereits vernetzter Flächen. Zu Beginn der Projekte wurden für alle Projektgebiete Zielwerte definiert, welche innerhalb von 6 Jahren erreicht werden sollten. Diese Zielwerte entsprechen 100% bei der Zielerreichung. Somit konnten alle Projekte bis auf das Gebiet Wasseramt West ihre Vernetzungsziele bereits vor Ablauf der Projektfrist erreichen.

Die folgende Karte zeigt die angemeldeten Flächen der Vernetzungsprojekte und die bereits umgesetzten Vernetzungen in Form von Flächen und Bäumen (dargestellt als Punkte):

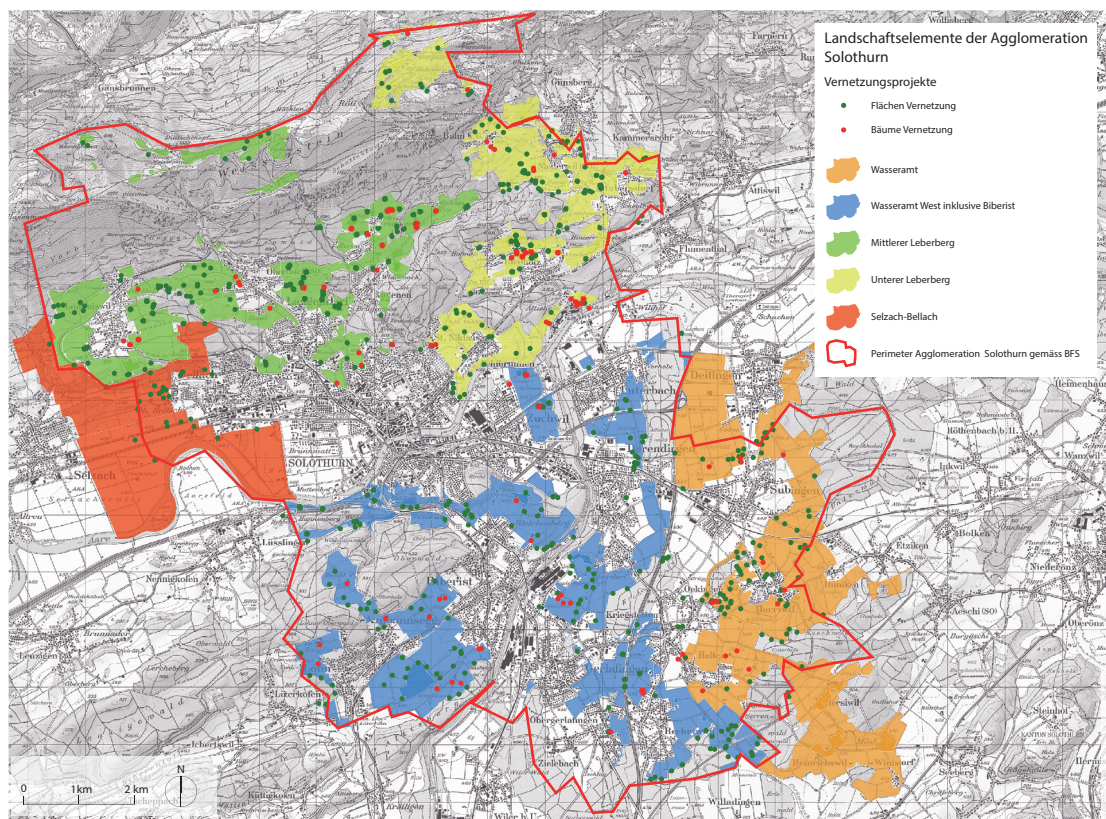


Abb. 13 Vernetzungsprojekte in der Agglomeration Solothurn, 2015.

3.4.2 Schutzzonen

-> Karte Nr. 11

Im Zusammenhang mit den Prozessen der Suburbanisierung sind die verschiedenen Landschaftsräume der Agglomeration Solothurn in der Vergangenheit unter beträchtlichen 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).

Kantonaler Richtplan

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 um 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.

Landschaftsqualitätsprojekt

Mit dem Landschaftsqualitätsprojekt der Replas espaceSOLOTHURN und Grenchen-Büren wurden 2014 für die gesamte Agglomeration und über deren Grenzen hinaus Ziele und Massnahmen festgesetzt, um die Qualität der Landschaft zu erhalten. Ziel ist es landschaftstypische Eigenschaften und Qualitäten zu erhalten und fördern. Dazu wurden Landschaftsziele definiert, welche mit den Angaben zu den Landschaftsräumen aus dem kantonalen Richtplan abgestimmt sind:

- Landschaft attraktivieren, Erholungsfunktion fördern
- Vertikale Strukturelemente erhalten und neu schaffen
- Artenreicher Lebensraum der Heumatten und Weidenflächen erhalten und vor Nutzungsaufgabe und Vergandung schützen
- kulturelles und geologisches Erbe erhalten
- Böschungen und Geländekanten pflegen und aufwerten
- Nutzungsmosaik in den ackerbaugeprägten Schwemmlandebenen erhalten und fördern
- Nutzungsmosaik Wald – offene Landschaft erhalten, Kleinstrukturen erhalten und fördern

3.4.3 Siedlungsnahe Freiräume

Wertvolle Erholungs- und Freiräume in der Agglomeration Solothurn sind vielseitig und umfassen die Funktionen Naherholung, Freizeit und Sport. Neben den urbanen Parks in Solothurn liegt der Fokus auf Gebieten am Siedlungsrand oder ausserhalb der Siedlungen. Dabei sind die Jura-schutzzone, Hügelgebiete und die zahlreichen siedlungsnahen Wälder von Interesse. Die Gewässerräume der Emme, Aare, der verschiedenen Weiher und die Verenaschlucht nehmen eine zentrale Rolle ein und verfügen über vielfältige Qualitäten in Bezug auf die Naherholung. Die Erreichbarkeit für den Langsamverkehr und mit dem ÖV spielt dabei eine zentrale Rolle.

Die Freiraumplanung ist ein wesentliches Element diverser Masterpläne (z.B. Studienauftrag Aareraum Attisholz Süd, Masterplan Weitblick, Test-planung Riverside/Sultex) in der Agglomeration Solothurn.



Abb. 14 Visualisierung öffentlicher Uferpark Attisholz Süd. Quelle: studienauftrag «Öffentlicher Uferpark – Attisholz Süd, Luterbach» (2015)

3.4.4 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.

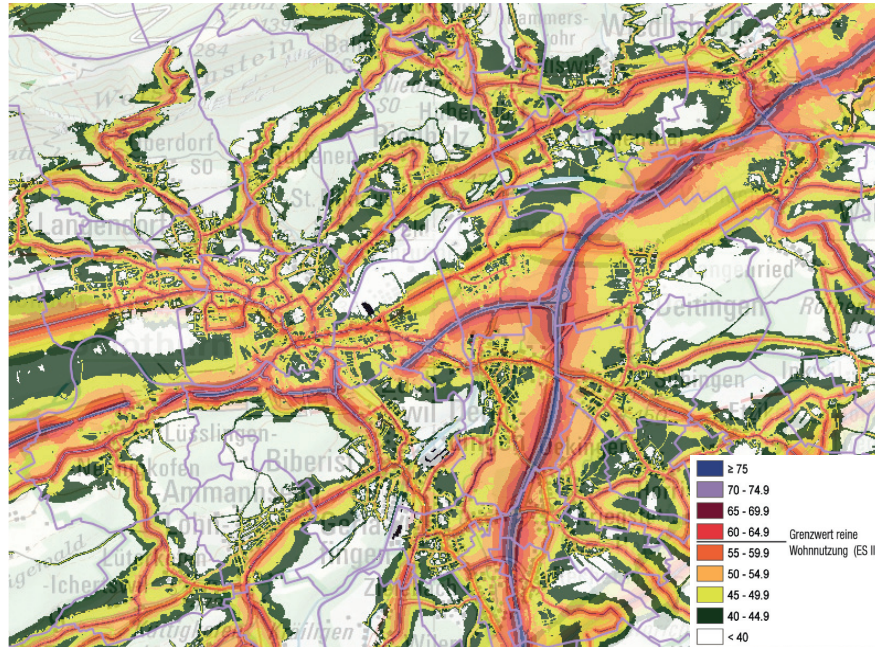


Abb. 15 Lärmbelastung am Tag Strasse und Bahn überlagert (Quelle: BAFU 2010)

Lärmbelastung

Hauptlärmquellen sind in der Agglomeration Solothurn die Autobahnen A1 und A5, die Kantonsstrassen sowie die SBB-Bahnlinie am Jurasüdfuss (vgl. Abb. 15). 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 sind durch die Kantonsstrassen ebenfalls durch Lärm beeinträchtigt. Insbesondere die Gemeinde Zuchwil ist stark betroffen.

Luftbelastung

Hinsichtlich der Luftbelastung durch die verkehrsrelevanten Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO_2), Feinstaub (PM_{10}) und Ozon (O_3) ist die Situation räumlich wie zeitlich variabel. Die Tagesgrenzwerte von Stickstoffdioxid werden ausschliesslich an verkehrsexponierten Standorten überschritten, sie liegen da konstant auf hohem Niveau (s. Abbildung 15). Die Belastung durch Feinstaub tritt ebenfalls strassennah (s. Abbildung 16) 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 (PM_{10} -Konzentration $>20 \mu\text{g}/\text{m}^3$; Gelbton in den untenstehenden Karten). Im Gegensatz zu Stickstoffdioxid und Feinstaub ist Ozon ein flächiges und an den Sommer gebundenes Problem, das insbesondere die Agglomerationsränder betrifft.

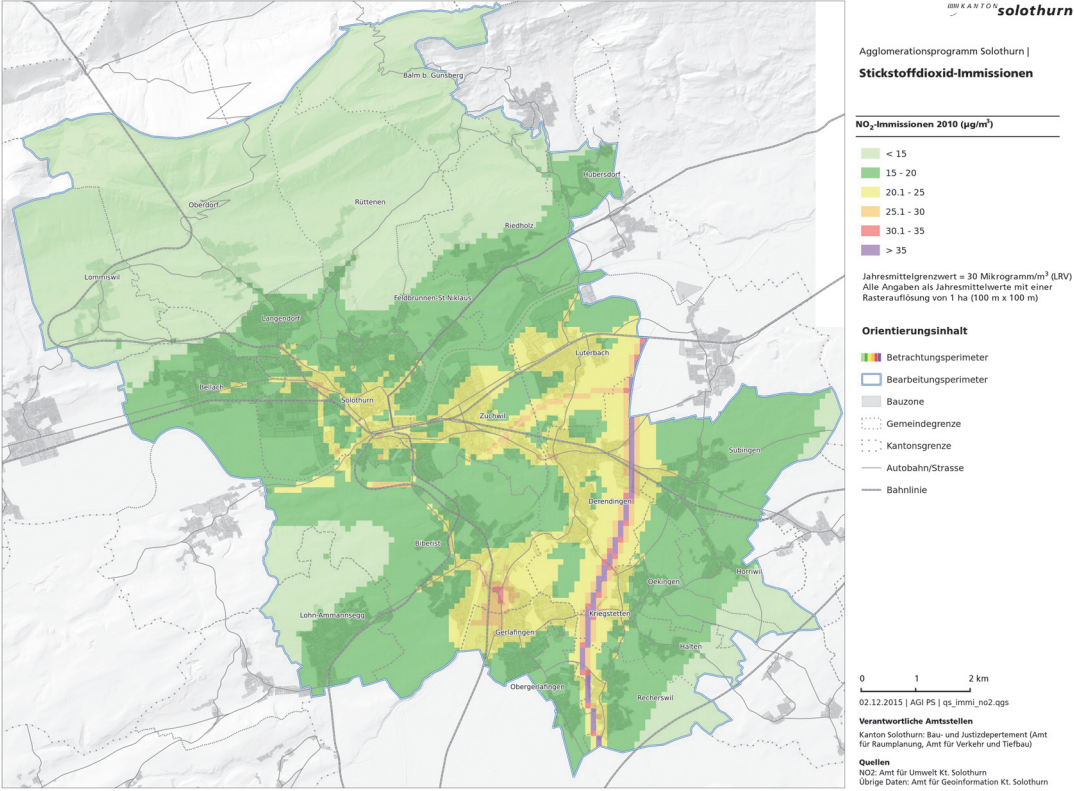


Abb. 16 Luftbelastung NO₂-Konzentration 2010 (Quellen: Amt für Umwelt Kanton Solothurn)

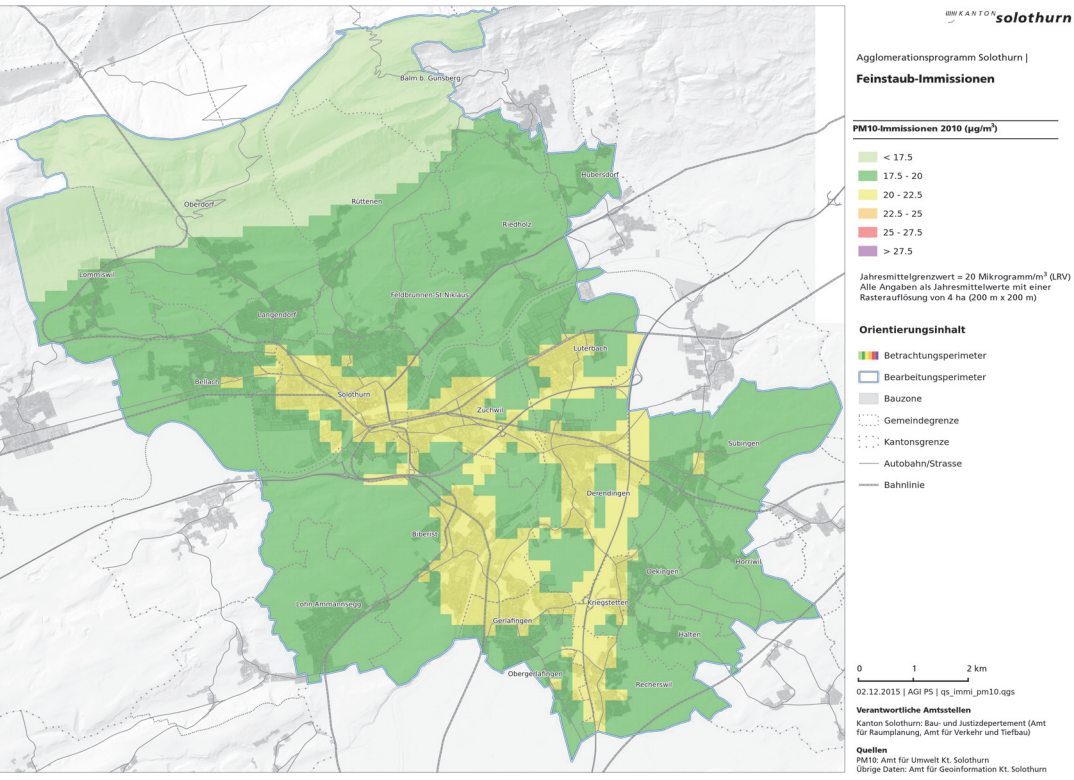


Abb. 17 Luftbelastung PM₁₀-Konzentration 2010 (Quellen: Amt für Umwelt Kanton Solothurn)

4. Zukünftige Entwicklung Siedlung, Verkehr und Landschaft

Im folgenden Kapitel wird die bisherige Verkehrs- und Siedlungsentwicklung für die kommenden Jahre (Zustand bis 2030) fortgeschrieben. Dazu werden zuerst die Resultate der aktualisierten Bevölkerungsprognose 2030 und der sich daraus ergebende Baulandbedarf in der Agglomeration Solothurn zusammengefasst, bevor im Anschluss die zukünftigen Entwicklungen in den Bereichen Verkehr und Landschaft bis ins Jahr 2030 aufgezeigt werden.

4.1 Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognose 2030

4.1.1 Bevölkerungsprognose 2013-2030

Die Bevölkerungsprognose des Kantons Solothurn stützt sich auf die Bevölkerungsprognose 2009-2035 (Wüest&Partner 2010). Sie berücksichtigt folgende Variablen: Wohnbevölkerung, Zu- und Wegzug, Geburtenrate, Sterblichkeit, Einbürgerung, Gemeinderating und -grösse. Für die kantonale Siedlungsstrategie wurde die Prognose für das Jahr 2030 mit dem Szenario «hoch» verwendet. Das hohe Szenario des Kantons rechnet für das Jahr 2030 mit 86'079 Einwohnerinnen und Einwohnern in der Agglomeration Solothurn.

Gemeinde	2013	2015	2030	Differenz in %	Differenz absolut
Balm b. Günsberg	187	194	207	10.70%	20
Bellach	5'180	5'249	5'533	6.81%	353
Biberist	8'173	8'280	8'869	8.52%	696
Derendingen	6'137	6'372	7'033	14.60%	896
Feldbrunnen-St.Niklaus	941	973	1'271	35.07%	330
Gerlafingen	4'954	5'016	5'450	10.01%	496
Halten	864	874	1'013	17.25%	149
Horriwil	861	871	915	6.27%	54
Hubersdorf	740	726	669	-9.59%	-71
Kriegstetten	1'293	1'292	1'441	11.45%	148
Langendorf	3'780	3'758	4'117	8.92%	337
Lohn-Ammannsegg	2'645	2'713	3'116	17.81%	471
Lommiswil	1'473	1'479	1'710	16.09%	237
Luterbach	3'417	3'466	3'502	2.49%	85
Oberdorf	1'655	1'660	1'840	11.18%	185
Obergerlafingen	1'131	1'116	1'266	11.94%	135
Oekingen	797	809	719	-9.79%	-78
Rechterswil	1'763	1'831	1'763	0.00%	0

Riedholz	2'278	2'297	2'612	14.66%	334
Rüttenen	1'463	1'509	1'484	1.44%	21
Solothurn	16'701	16'814	18'203	8.99%	1'502
Subingen	3'044	3'074	3'780	24.18%	736
Zuchwil	8'813	8'807	9'565	8.53%	752
Zielebach	335	332*	350	4.48%	15
Total	78'625	79'512	86'079	9.48%	7'454

Tab. 16 Bevölkerungsprognose 2030 Agglomeration Solothurn, hohes Szenario (Quelle: Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung / Wüest & Partner)
*Stand: 31.12.2014; Quelle: Kanton Bern

4.1.2 Beschäftigtenprognose bis 2030

Der Kanton Solothurn rechnet bei der Entwicklung der Beschäftigten bis 2030 analog zum Bevölkerungswachstum mit einer jährlichen Wachstumsrate von 0.6%. Es wird demnach damit gerechnet, dass im Jahr 2030 rund 145'900 Personen im 2. und 3. Sektor beschäftigt sein werden. Weiter wird in der kantonalen Siedlungsstrategie 2014 festgehalten, dass die künftige Entwicklung der Beschäftigten vorwiegend im urbanen und agglomerationsgeprägten Handlungsraum erfolgen soll. Dabei kommen den Entwicklungsgebieten Arbeiten eine wichtige Rolle zu.

4.2 Trend Siedlung

4.2.1 Baulandbedarf und Siedlungsentwicklung Wohnen bis 2030

Mehrbedarf an
Wohnfläche

Durch abnehmende Haushaltsgrossen und wachsende Ansprüche an den Wohnraum entsteht ein Mehrbedarf an Wohnfläche. Im schweizerischen Durchschnitt stieg der Wohnflächenbedarf innerhalb von 10 Jahren um ca. 5 m² auf durchschnittlich 45 m² pro Person. Der Mehrbedarf der bestehenden Bevölkerung trägt also massgeblich zum Wohnflächenwachstum bei.

unbebaute Bau-
zonen für das
Wohnen

Gemäss Einschätzung aus der kantonalen Siedlungsstrategie reicht das vorhandene Siedlungsgebiet (Bauzonen plus Reservezonen) für den Bedarf der nächsten 20 bis 25 Jahre (Bevölkerungswachstum sowie Mehrbedarf an Wohnfläche) insgesamt aus.

Aus der Bauzonenanalyse geht hervor, dass die unbebauten Bauzonen für das Wohnen (Wohn-, Misch und Zentrumszonen) in Balm bei Günsberg den erwarteten Bedarf bis 2030 deutlich übersteigt (Anteil unbebaute Bauzonen 2030 >20%). Weitere Gemeinden (Hubersdorf, Lommiswil, Oberdorf, Riedholz, Rüttenen, Horriwil, Luterbach, Obergerlafingen, Oekinggen und Rechterswil) haben eher zu grosse Bauzonen (Anteil unbebaute Bauzonen 2030 10-20%). Die restlichen Gemeinden werden im Jahr 2030 einen Anteil unbebaute Bauzonen von unter 10% aufweisen. Die Analyse zeigt, dass die Bauzonenreserven im ländlichen Raum eher zu gross, im urbanen Raum hingegen gerade ausreichend oder sogar eher zu knapp sind.

Kurz- bis mittelfristig nimmt Siedlungsentwicklung an eher peripheren und unterdurchschnittlich ÖV-erschlossenen Lagen damit weiter zu.

längerfristige
Trendumkehr

Der Bauzonenbedarf und der Umgang mit unüberbauten Bauzonen ist in den Ortsplanungsrevisionen durch die Gemeinden zu überprüfen. Längerfristig steigt der Anteil der neuen Wohneinheiten in Verdichtungsgebieten gegenüber den Siedlungserweiterungen durch die Festsetzung des Siedlungsgebiets im Richtplan. Die erhöhten raumplanerischen Anforderungen an Siedlungserweiterungen von kantonaler/regionaler Bedeutung sowie die weitere Entwicklung der Wohnschwerpunkte aus den Agglomerationsprogrammen werden zu einem positiven Effekt in Bezug auf die ÖV-Abdeckung und die bauliche Dichte haben.

4.2.2 Baulandbedarf und Siedlungsentwicklung Arbeiten bis 2030

unbebaute
Arbeitszonen

Gesamthaft verfügt der Kanton Solothurn über beträchtliche Arbeitszonenflächen und einen recht hohen Anteil an unbebauten Arbeitszonen. Die grössten noch unbebauten Arbeitszonen liegen fast ausschliesslich im urbanen und agglomerationsgeprägten Raum (siehe Kap. 3.2.1). Die Gemeinden mit grossen unbebauten Arbeitszonen haben gemäss Richtplanauftrag zu überprüfen, ob diese dem Bedarf der nächsten 15 Jahre entsprechen; daneben kann eine Steuerung der Entwicklung in den unbebauten Arbeitszonen nur bedingt erfolgen. Es ist kaum vorherzusehen, wie stark und an welchen Orten die Entwicklung in den nächsten 15 Jahren erfolgen wird.

Entwicklungsge-
biete Arbeiten

Wichtige Entwicklungsgebiete Arbeiten (vgl. Kap. 1.3 und 3.2.3) sind im kantonalen Richtplan bezeichnet. Mittels verschiedener Massnahmen sorgen Kanton und Gemeinden für eine dichte Nutzung mit hoher städtebaulicher Qualität und eine optimale Erschliessung mit privatem und öffentlichem Verkehr. Für einen bedeutenden Teil der Arbeitszonen wird die zukünftige Entwicklung damit nach erhöhten Anforderungen stattfinden.

Verkehrsintensive
Anlagen

Aufgrund der im kantonalen Richtplan benannten Vorgaben und Standortkriterien für verkehrsintensive Anlagen erfolgt die zukünftige Entwicklung dieser Nutzungen an den raumplanerisch jeweils geeigneten Orten. Neben den zwei bereits bestehenden Einkaufs- und Dienstleistungszentren von regionaler Bedeutung (Ladendorf Langendorf und Birchicenter Zuchwil) und dem Standort für öffentliche Bauten und Anlagen von kantonaler Bedeutung (Bürgerspital Solothurn) ist ein weiteres Einkaufszentrum auf dem Kofmehlareal in Solothurn und eine Erweiterung im Raum Birchicenter auf dem Areal Ausserfeld in Zuchwil geplant.

4.3 Trend Verkehr

In den folgenden Abschnitten werden die Trendentwicklungen der verschiedenen Verkehrsträger MIV, ÖV und LV, sowie der kombinierten Mobilität aufgezeigt.

4.3.1 Motorisierter Individualverkehr

Gesamtverkehr
MIV

→ Karte Nr. 12

Mit dem Gesamtverkehrsmodell (GVM) des Kantons Solothurn aus dem Jahr 2013 wurde die Verkehrsbelastung des Strassennetzes für den Referenzzustand 2010 und den Prognosezustand 2030 berechnet (siehe Karte Nr. 12 Prognose DWV 2030 für den motorisierten Individualverkehr im Anhang). Die Prognose des Verkehrsmodells geht – trotz lenkender Wirkung des kantonalen Richtplans im Bereich der Siedlungsentwicklung – von einem weiteren Verkehrswachstum bis 2030 (ASP/DTV 2030) aus. Dies ist insbesondere auf das Bevölkerungswachstum und die steigenden Beschäftigtenzahlen zurückzuführen. Ohne entsprechende Gegenmassnahmen führt dies vor allem während den Abendspitzen (ASP 2030) zu einer Verschärfung des Stauneigungsproblems. Die entsprechenden Schwachstellen sind in Kap. 5 beschrieben.

MIV in den Quartieren

Wenn die Kapazitätsgrenzen auf den Hauptachsen erreicht werden, drohen Verdrängungseffekte den Verkehr vermehrt auf Quartierstrassen in Wohngebieten zu lenken. Darunter wird nicht nur die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr leiden, sondern auch der strassengebundene ÖV wird beeinträchtigt. Die Massnahmen der letzten Agglomerationsprogramme wie Betriebs- und Gestaltungskonzept auf Ortsdurchfahrten oder Verkehrsberuhigungen wirken diesem Trend entgegen, sind jedoch auszubauen. Die Zahl der Tempo 30-Zonen in der Agglomeration Solothurn dürfte in den nächsten Jahren weiter steigen, wie die Umfrage vom Sommer 2015 unter den Gemeinden gezeigt hat (vgl. Kap. 3.3.1)

4.3.2 Öffentlicher Verkehr

Die Nachfrage im ÖV wird wegen der prognostizierten positiven Bevölkerungs- und der Arbeitsplatzentwicklung sowie der allgemein nach wie vor zunehmenden Mobilität weiter steigen.

→ Karte Nr. 13

Mit dem Gesamtverkehrsmodell aus dem Jahr 2013 wurden die Passagierzahlen für den Referenzzustand 2010 und für den Prognosezustand 2030 berechnet. Die Ergebnisse sind im Belastungsplan in Karte Nr. 13 «Anzahl Passagiere Öffentlicher Verkehr: Prognose DTV (Passagiere pro Tag) 2030» dargestellt.

Mit der Zunahme des MIV wird insbesondere der strassengebundene ÖV in der Agglomeration vermehrt durch Stausituationen behindert. Die Folge sind Verspätungen. Mit Daueraufgaben wie dem Verkehrsmanagement auf Kantonsstrassen wird versucht, diese Konflikte zu reduzieren.

4.3.3 Langsamverkehr

Prognosen zur Entwicklung des Langsamverkehrs sind mit grossen Unsicherheiten behaftet. Faktoren wie die zunehmende bauliche Dichte sowie die Verbreitung von E-Bikes zur Bewältigung von grösseren Distanzen insbesondere innerhalb des urbanen und agglomerationsgeprägten Raums können zu steigenden Langsamverkehrsanteilen führen. Andererseits können beispielsweise eine mangelnde Verkehrssicherheit aufgrund von Verkehrszunahmen im MIV oder ein verbessertes ÖV-Angebot negative Auswirkungen auf den Modal Split Anteil des Langsamverkehrs haben.

4.3.4 Kombinierte Mobilität

Kombinierte Mobilität gewinnt an Bedeutung

Attraktive Bahnverbindungen inkl. der Tarifsituation und die effektive Verkehrssituation auf den Strassen haben einen unmittelbaren Einfluss auf die Nachfrage der kombinierten Mobilität. Im Kanton Solothurn wird wie auf nationaler Ebene ein Wachstum des Gesamtverkehrs bis 2030 erwartet, womit die Kapazitätsauslastung der Strassen zunehmen wird. Gleichzeitig wird aber das ÖV-Angebot verbessert. Somit kann davon ausgegangen werden, dass die kombinierte Mobilität an Attraktivität gewinnen wird. Dies stellt die bestehenden Anlagen P+R und B+R sowie geeignete Standorte für Neuanlagen wiederum vor neue Herausforderungen.

4.3.5 Verkehrssicherheit

Sanierungsprogramme Unfallschwerpunkte

Der Kanton ermittelt mittels Kennwerten aus der Unfalldatenbank VUGIS (Bund/Kantone) periodisch nach Häufigkeit und Schwere der Unfallfolgen die Unfallschwerpunkte. Der Sanierung der Unfallschwerpunkte (Behebung oder Minderung der Gefahren) wird ein hoher Stellenwert beigemessen. So fliessen die gewonnenen Erkenntnisse direkt in die Entwicklung und Planung der Mehrjahresprogramme ein und werden bei der Priorisierung von Massnahmen, welche zur Umsetzung gelangen, übergeordnet behandelt.

Massnahmenkatalog Unfallvermeidung

Nebst der Behebung von Unfallschwerpunkten wird auch proaktiv an Massnahmen zur Vermeidung von Unfällen gearbeitet. So wurden beispielsweise 2013/2014 rund 950 Fussgängerquerungen im Kanton Solothurn auf deren Sicherheit überprüft. Ein daraus entstandener Massnahmenkatalog (Aktionsplan) zeigt geordnet nach Dringlichkeit (Risikopotenzial) sowie nach Umfang der Massnahmen den Handlungsbedarf auf, welcher ebenfalls in die Mehrjahresplanung mit einfliesst. Aus Massnahmen wie Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf Ortsdurchfahrten oder flächendeckende Verkehrsberuhigungen auf Gemeindestrassen im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation werden positive Effekte im Bereich der Verkehrssicherheit erwartet.

Entwicklung Unfallzahlen

Die Entwicklung der Unfallzahlen dürfte ohne geeignete Sanierungsmassnahmen von Konfliktstellen aufgrund der prognostizierten Verkehrszunahme jedoch tendenziell zunehmen.

4.4 Trend Landschaft und Umwelt

Landschaftsräume

Das Bevölkerungswachstum und der Flächenverbrauch der Siedlungsentwicklung nach aussen erhöhen den Druck auf die Natur- und Landschaftsräume. Der Erhalt wertvoller Landschaften ist gefährdet. Die vermehrten Bestrebungen der Siedlungsentwicklung nach innen kann diesem Trend zumindest teilweise entgegenwirken. Die nationale und regionale Verkehrsinfrastruktur und deren künftige Ausbauten belasten den Landschaftsraum ebenfalls. Dies insbesondere durch die Emissionen, die Trennwirkung und den Flächenverbrauch.

Schutzzonen	Im Bereich der Schutzzonen sind keine grossen Veränderungen zu erwarten. Die Qualität der bestehenden wertvollen Natur- und Landschaftsräume in der Agglomeration Solothurn dürfte in Zukunft mit Hilfe der festgesetzten Landschaftsqualitätsmassnahmen verbessert werden.
Siedlungsnaher Freiräume	Die Bedeutung von siedlungsnahen Erholungsräumen wird in Zukunft aufgrund von verdichteten Siedlungsstrukturen zunehmen.
Umwelt	Das steigende Verkehrsaufkommen in der Agglomeration führt trotz diverser Massnahmen nach wie vor zu einer hohen Belastung mit Luftschadstoffen sowie zu verstärkten Lärmproblemen in und ausserhalb der Siedlungsräume. Der Luftmassnahmenplan des Amts für Umwelt Solothurn (Dezember 2008) verspricht aufgrund technischer Fortschritte und konsequenten Umsetzungen der Luftmassnahmen eine Entspannung der Belastung mit Schadstoffen. Aufgrund der Fahrleistungszunahme werden die technischen Fortschritte und andere Massnahmen teilweise kompensiert und somit nehmen auch die Schadstoffbelastungen nicht im möglichen Ausmass ab. Die Lärmimmissionen entlang der Hauptverkehrsachsen Strasse und Bahn werden ohne geeignete Lärmschutzmassnahmen auch in Zukunft über den gesetzlichen Grenzwerten liegen. Die Zunahme der Lärmbelastung durch den Mehrverkehr vermögen die technischen Fortschritte nicht zu kompensieren.

5. Schwachstellen Siedlung, Verkehr und Landschaft 2030

Im folgenden Kapitel werden die aus den erwarteten Entwicklungen resultierenden Schwachstellen in der Agglomeration Solothurn zusammengefasst.

5.1 Schwachstellenanalyse Siedlung 2030

Wachstum in die Fläche

Ohne eine Lenkung und konsequente Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr kann davon ausgegangen werden, dass die heutigen Schwachstellen und die negativen Trends der Siedlungsentwicklung weiter bestehen bleiben. Ein anhaltendes Wachstum in die Fläche führt zu unerwünschten Entwicklungen. Da die eher peripher gelegenen und weniger gut ÖV-erschlossenen Gemeinden tendenziell über grössere Bauzonenreserven verfügen, wäre ohne Gegenmassnahmen sogar damit zu rechnen, dass die nachgefragten Flächen aufgrund des mangelnden Angebots an zentralen Lagen primär in diesen Räume überbaut werden. Weitere Schwachstellen werden die fehlende Verfügbarkeit von Wohnbauzonen an zentraler Lage sein und der zunehmende Druck der Siedlungsentwicklung auf die Natur- und Landschaftsräume. Angesichts dieses Trends gilt es, den Flächenbedarf möglichst platzsparend zu befriedigen.

Massnahmen zur Verminderung negativer Effekte

Das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms 2. Generation, die neue Siedlungsstrategie und der revidierte Richtplan des Kantons Solothurn wirken diesen negativen Trends entgegen: So sind in den Ortsplanungsrevisionen der Gemeinden mit bedeutenden Bauzonenreserven grössere unbebaute Bauzonen zu überprüfen und bei fehlendem Bedarf zu verlegen oder auszuzonen. Die bestehenden Reservezonen sind zudem auf ihre Lage und Grösse zu prüfen und allenfalls zu verlegen oder der Landwirtschaftszone zuzuweisen. Des Weiteren sind in Gemeinden mit unterdurchschnittlicher Dichte Massnahmen zur dichteren Nutzung der Bauzonen zu prüfen. Siedlungserweiterungen (als Folge von Bauzonenabtausch oder gleichzeitiger Zuweisung der Reservezonen in die Landwirtschaftszone) haben erhöhten raumplanerischen Anforderungen zu genügen.

Risiken in Gebieten mit hohen Entwicklungspotenzialen

Neben den im kantonalen Richtplan bezeichneten wirtschaftlichen Entwicklungsgebieten weisen weitere Gebiete der Agglomeration grosse Entwicklungspotenziale auf. Dazu gehören beispielsweise die eher zu grossen unbebauten oder brach liegenden Arbeitszonen im urbanen und agglomerationsgeprägten Raum. Ohne Lenkung und das Ergreifen von Massnahmen besteht das Risiko von unerwünschten Entwicklungen und unerwünschten verkehrlichen Auswirkungen. Es sind Strategien auszuarbeiten und Massnahmen zu treffen, welche die Entwicklung dieser Areale in die gewünschte Richtung lenken.

5.2 Schwachstellen Verkehr 2030

→ Karte Nr. 14

Im Folgenden werden jeweils die dringend zu behebenden Schwachstellen MIV, ÖV und LV sowie im Bereich der Verkehrssicherheit zusammengefasst.

5.2.1 Schwachstellen MIV/Strassennetz 2030

Erschöpfte Strassenkapazitäten

Gemäss Gesamtverkehrsmodell (GVM) des Kantons Solothurn aus dem Jahr 2012 wurde das prognostizierte Verkehrsaufkommen 2030 mit den bestehenden Kapazitäten des heutigen Strassennetzes verglichen. Berücksichtigt wurden die Verkehrszahlen während der Abendspitze. Eine durchschnittliche Streckenbelastung von 60-90% der Kapazität gilt als Schwachstelle. Belastungen von über 90% weisen auf regelmässige Staubildungen hin. Erreicht oder übertrifft die Belastung die Leistungsfähigkeit, ist ein Verkehrszusammenbruch zu erwarten.

Stauneigungen

Ohne entsprechende Gegenmassnahmen wird die erwartete Verkehrszunahme vor allem während den Abendspitzen (ASP 2030) zu einer Verschärfung des Stauneigungsproblems bzw. der Schwachstellen führen. 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), Dendingen (Luzernstrasse) und Zuchwil (Luzernstrasse, Luterbachstrasse) sowie an einzelnen, neuralgischen Knoten in Biberist (zwei Kreisel entlang Hauptstrasse), Solothurn (Kreisel Dornacher-/Büren-/Schöngrünstrasse) und Zuchwil (Kreisel Güggelstutz) 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.

Eine ausführlichere Beschreibung der Schwachstellen ist im Grundlagenbericht «Verträglichkeitskonflikte» enthalten.

5.2.2 Schwachstellen ÖV 2030

Behinderungen des strassengebundenen ÖV

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.

Fahrzeitverluste Eine Verlustzeitanalyse vom Oktober 2015 zeigt, dass bereits heute mehrere Streckenabschnitte von deutlichen Fahrzeitverlusten betroffen sind. Es handelt sich primär um Strecken und Knoten mit Stauneigungen, die nebst dem privaten motorisierten Verkehr ebenfalls den strassengebundenen öffentlichen Verkehr bewältigen und (noch) über keine Busbevorzugung verfügen. Durch den gemäss der Prognose des Verkehrsmodells 2030 weiter zunehmenden Strassenverkehr werden sich diese Konflikte noch verschärfen.

Strecken und Knoten mit Stausituationen Gewisse Schwachstellen beim Betrieb des öffentlichen Verkehrs werden an folgenden Knoten und auf folgenden Strecken erwartet (siehe Karte Nr. 14): an den Kreiseln Mc Donald's, Martinhof, Juraplatz und Hauptstrasse sowie auf 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.

-> Karte Nr. 14

5.2.3 Schwachstellen Langsamverkehr 2030

Beeinträchtigungen durch MIV Im Langsamverkehr nehmen Fahrkomfort und Sicherheit mit zunehmender MIV-Belastung ab. Der Fuss- und Veloverkehr wird wie auch andere Verkehrsträger durch ein hohes MIV-Aufkommen, durch Staus und Verkehrszusammenbrüche beeinträchtigt. Wo für zu Fuss Gehende und Velofahrende keine Ergänzungsrouten bestehen, sind diese den Negativfolgen des MIV direkt ausgesetzt. Folglich leiden Qualität und Sicherheit der Langsamverkehrsteilnehmenden. Der Veloverkehr wird sowohl als Längs- als auch Querverkehr durch starke MIV-Ströme beeinträchtigt. Für den querenden Veloverkehr ergeben sich dabei ähnliche Probleme bezüglich der Trennwirkungen wie für die zu Fuss Gehenden. Gestaltungsdefizite auf dem bestehenden Netz befinden sich auf folgenden Abschnitten:

Gestaltungsdefizite

- Kreuzung Schulhaus- und Bernstrasse, Lohn-Ammannsegg
- Obergerlafingenstrasse, Gerlafingen
- Hauptstrasse-Haltenstrasse, Kriegstetten
- Knoten Kreuzplatz, Derendingen
- Jurastrasse, Luterbach
- Luterbach-/Derendingenstrasse, Derendingen/Luterbach
- Luterbachstrasse, Zuchwil/Luterbach
- Weissensteinstrasse, Solothurn/Langendorf: Die stark befahrene Hauptstrasse verfügt nur einseitig über einen Radstreifen (Richtung Langendorf).
- Deitingen-/Luterbachstrasse, Luterbach/Deitingen
- Subingenstrasse, Oekinggen/Subingen

Trennwirkungen

Der Fuss- und Veloverkehr wird vor allem beim Queren von Strassenabschnitten mit einer hohen Verkehrsbelastung, aber auch im Bereich von Flüssen, der Eisen- oder Autobahn behindert. Die zentralen Schwachstellen bei Fussgängerquerungen ohne Mittelinseln befinden sich an folgenden Standorten (Strassen mit hohem Verkehrsaufkommen (DTV >10'000) und/oder wo sich die Fussgängerströme aufgrund der Nähe zu einem Entwicklungsgebiet in Zukunft markant erhöhen könnten):

- Biberist, Derendingenstrasse, Abzweigung Grütterstrasse
- Biberist, Derendingenstrasse (beim Kindergarten)
- Derendingen, Hauptstrasse (bei der reformierten Kirche)
- Gerlafingen, Hauptstrasse 24
- Gerlafingen, zwischen Hauptstrasse 14 und 15
- Gerlafingen, Kriegstettenstrasse 22
- Gerlafingen, Kriegstettenstrasse 38
- Gerlafingen, Biberiststrasse 15 und 18
- Langendorf, Weissensteinstrasse (Restaurant zum Chutz)
- Riedholz, ASm Haltestelle Bei den Weihern
- Riedholz, ASm Haltestelle Riedholz (Fussgängerstreifen wird neu erstellt)
- Solothurn, Zuchwilerstrasse 13
- Solothurn, Weissensteinstrasse (Ausfahrt Bauernhof Rossegghof)
- Zuchwil, Luterbachstrasse 10

Weitere starke Trennwirkungen für den Fuss- und/oder Veloverkehr aufgrund von Flüssen, Bahn oder Autobahn bestehen an folgenden Stellen:

- Einmündung der Emme in die Aare
- Emme im Bereich Eisenbahnbrücke zwischen Derendingen und Zuchwil
- Aare im Bereich Feldbrunnen, bzw. Sportzentrum Zuchwil
- Aare im Bereich Attisholz Nord und Süd (direkte Verbindung der Areale)
- Autobahn A1 im Bereich Ausfahrt Kriegstetten (starke Trennung für den Fussverkehr, Veloweg vorhanden)
- «Knoten» Autobahn A1 und SBB-Linie Richtung Langenthal (Trennwirkung für den Fussverkehr)
- BLS-Linie Richtung Burgdorf im Bereich Engihof und Dürrenbrüel
- SBB-Linie Richtung Olten im Bereich Luterbach Ost und Holzmatt / Wylihof (Trennwirkung für den Fussverkehr: Zugang Naherholungsgebiet Wald)

5.2.4 Schwachstellen Verkehrssicherheit 2030

Unfallschwerpunkte mit mehr als 11 Unfällen mit Personenschäden im Zeitraum 2012-2014 sowie Schwerpunkte, an denen eine starke Zunahme der Unfälle in diesem Zeitraum verzeichnet werden musste, sind:

- Solothurn: Rötistrasse (Abschnitt Bahnhof-Baselstrasse)
- Solothurn: Bielstrasse (Abschnitt Weissensteinstrasse-Altstadt)
- Solothurn: Gibelinstrasse (Abschnitt Hermesbühlstr.-Weissensteinstr.)
- Solothurn: Gibelinstrasse (Abschnitt Guggerhofstrasse bis Brücke)

– Kriegstetten: Gerlafingenstrasse/Kriegstettenstrasse

Grundsätzlich muss an allen festgestellten Schwachstellen aufgrund der prognostizierten Verkehrszunahmen mit einer Zunahme der Anzahl an Unfällen mit Personenschäden gerechnet werden, sofern keine Massnahmen getroffen werden.

5.2.5 Schwachstellen Kombinierte Mobilität 2030

Anlagen der kombinierten Mobilität müssen sich aufgrund der zunehmenden Mobilität und der gesteigerten Attraktivität der kombinierten Mobilität neuen Herausforderungen stellen. Bestehende P+R- und B+R-Anlagen werden aufgrund des hohen Auslastungsgrades oder aufgrund der mangelhaften Infrastruktur (z.B. fehlende Überdachung) Mängel aufweisen. An attraktiven Standorten wird der Bedarf nach Neuanlagen steigen. Dafür müssen die Potentiale der Einzugsgebiete (Siedlungsstruktur und ÖV-Netz), die Konkurrenzierung von ÖV-Zubringerlinien (nicht erwünscht), die örtlichen Verhältnisse (z.B. notwendige Flächen für Neuanlagen) und die Gefahr von Missbräuchen (z.B. Benutzung als Besucherparkplätze) berücksichtigt werden.

5.2.6 Schwachstellen Umfeldbelastung 2030

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.

→ Karte Nr. 14

Die diesbezüglich grössten Schwachstellen werden gemäss den Berechnungen des Verkehrsmodells 2030 (Siedlungskonflikte DTV 2030) vor allem in Solothurn und an den Einfallsachsen von Solothurn (Biel-, Weissenstein-, Basel-, Luzern-, Luterbach- und Solothurnstrasse) auftreten. Aber auch entlang der Autobahnen A1 (Rechterswil) 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 Siedlungsgebiets entlang der Entlastung West sowie an den A5-Autobahnanschlüssen bilden eine weitere Schwachstelle.

5.3 Schwachstellenanalyse Landschaft und Umwelt 2030

Die Zersiedelung der Landschaft und das prognostizierte Verkehrswachstum belasten die Qualität der Landschaft und Umwelt. Neben der verstärkten Umsetzung von Massnahmen im Landschaftsqualitätsbereich kann auch die Siedlungsentwicklung nach innen einen positiven Effekt auf die Qualität der Landschaft und Umwelt haben. Die Umsetzung von Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen ist in der Agglomeration Solothurn zu verstärken. Zudem fehlt es stellenweise an direkten und attraktiven Zugangswegen für den Langsamverkehr zu Erholungsräumen. Im

Bereich Luft- und Lärmbelastung bestehen in unmittelbarer Nähe zu den Hauptverkehrsachsen Schwachstellen.

6. Handlungsbedarf Siedlung, Verkehr und Landschaft

In den folgenden Abschnitten wird der Handlungsbedarf in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft aufgezeigt. Dieser leitet sich aus den vorangehend beschriebenen zukünftigen Entwicklungen und den Schwachstellen.

6.1 Handlungsbedarf Siedlung

Siedlungsentwicklung nach innen; Konzentration auf urbanen Raum	Die Siedlungsentwicklung ist vermehrt in den Gemeinden des urbanen Raums mit einem guten ÖV-Angebot zu konzentrieren, anstatt Bauland an peripherer Lage mit einer starken Abhängigkeit des MIV zu entwickeln. Ungeeignete unbebaute Bauzonen sind rückzuziehen beziehungsweise bei Bedarf an bessere Lagen zu verschieben. Entsprechende Vorgaben gibt der kantonale Richtplan.
Gezieltes Verdichten	Um die angestrebte Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung zu realisieren ist es wichtig, die verbleibenden unbebauten Bauzonen möglichst kompakt zu entwickeln und bereits bebaute Bauzonen gezielt zu verdichten. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist 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 den Gemeinden Hilfe anzubieten, erarbeitet der Kanton die Broschüre «Gute Beispiele».
Konzentration auf Schwerpunkte der Entwicklung	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, in der Agglomeration Solothurn soll die Siedlungsentwicklung vorwiegend auf Schwerpunkte der Entwicklung konzentriert werden. Umnutzbare Industrie- und Gewerbebrachen, von denen in der industriegeprägten Region Solothurn verschiedene vorhanden sind, bilden als Standorte an bester Lage Alternativen zur Entwicklung auf der grünen Wiese. 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 vermieden, vermindert und verlagert wird.

6.2 Handlungsbedarf Verkehr

6.2.1 Motorisierter Individualverkehr

Neuralgische Strecken und Knoten sanieren	Wie die Schwachstellenanalyse und der Bericht «Verträglichkeitskonflikte» zeigen, gibt es einzelne Streckenabschnitte, 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 Ortsdurchfahrtssanierung, 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 Durchgangverkehrs sind, darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass ein grosser Anteil des Verkehrs in diesen Gemeinden selbst generiert wird.

MIV-Anteil aus
Ortskernen fern-
halten

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 weiter zuspitzen wird. Um die hohe Lebens- und Wohnqualität in der Agglomeration Solothurn aufrecht zu erhalten, muss dem stetigen Verkehrswachstum entgegen gewirkt 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 zu steigern.

Modal Split zu
Gunsten ÖV und
LV beeinflussen

Der Modal Split in der Agglomeration Solothurn (z.B. 73% der Wegpendler Gerlafingens mit MIV; gemäss Mikrozensus) 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. Das flächendeckende Verkehrsmanagement (Massnahmen 1. und 2. Generation) ist fertigzustellen.

Standortwahl für
PA und GA beein-
flussen

Die Standortwahl für kunden- bzw. verkehrsintensive Nutzungen wie Einkaufs- und Freizeitzentren beeinflusst das damit verbundene Verkehrsaufkommen entscheidend. Diese publikumsintensiven Anlagen (PA) sind an Orten anzusiedeln, die auch zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem öffentlichen Verkehr gut erreicht werden können. Ebenso sind für güterintensive Anlagen (GA) zweckmässige Standorte zu wählen. Bei bereits realisierten verkehrsintensiven Anlagen sind die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf das Umfeld bei Bedarf und nach Möglichkeit zu reduzieren. Die Verbesserung der ÖV-Erschliessung in diesen Gebieten und die Attraktivierung der Langsamverkehrsverbindungen sind zentrale Handlungsschwerpunkte. Dies ist entsprechend auch im Richtplan vermerkt.

6.2.2 Öffentlicher Verkehr

Busbehinderungen	Unter einem hohen MIV-Aufkommen leidet ebenfalls der strassengebundene öffentliche Verkehr. Die Ergebnisse der Verlustzeitanalyse bei den Buslinien in der Agglomeration Solothurn zeigen grösste Verlustzeiten von zwei Minuten und mehr auf den Linien Gerlafingen Eisenhammer – Obergerlafingen Dorf (BSU Linie 2) und Subingen Dorf – Subingen Schulzentrum (BSU Linie 5 und 7).
Konsequente Priorisierung	An den aufgezeigten Schwachstellen des Strassennetzes ist, insbesondere während der Spitzenzeiten, eine konsequente Umsetzung der ÖV-Priorisierung erforderlich. Dies ist eine wichtige Voraussetzung, um die Attraktivität des ÖV in der Agglomeration Solothurn weiter zu steigern.
Ausbau Angebot	Das ÖV-Angebot der Agglomeration Solothurn ist stark durch die Busse des BSU geprägt. In der Vergangenheit wurde dieses Angebot kontinuierlich verbessert, und zwar mit Erfolg, wie die Passagierzahlen der letzten 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.
Verbesserung Erschliessung, Aufwertung Infrastruktur	Generell soll die Attraktivität des ÖV in der Agglomeration Solothurn weiter gesteigert werden, um Anteile des MIV 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 werden soll.

6.2.3 Langsamverkehr

Netzverbesserungen	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.
Verbesserung auf Strecken und an Knoten	Handlungsbedarf besteht weiterhin an gewissen Knoten und zum Teil an Strecken auf dem Kantonsstrassennetz mit hohem Verkehrsaufkommen, aber ungenügenden oder fehlenden Vorkehrungen für den Langsamverkehr (Radstreifen, sichere Quermöglichkeiten, Möglichkeit einer alternativen Routenwahl). Dies betrifft vor allem Knoten und Strecken in den Gemeinden des Wasseramtes mit einem hohen Durchgangsverkehrsaufkommen. 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 für den Langsamverkehr in der Agglomeration Solothurn sollen entweder mittels Knoten- oder Streckensanierungen behoben werden oder angemessen auf Ergänzungsrouten umfahren werden können.

Trennwirkungen beheben Weiterer Handlungsbedarf besteht bezüglich der Behebung von Trennwirkungen von Auto- und Eisenbahnabschnitten (im Bereich der A1/A5 sowie den SBB-, BLS- und RBS-Strecken) oder naturräumlichen Trennwirkungen wie Flüssen (z.B. fehlende Übergänge über die Aare und Emme).

Veloschnellverbindungen anbieten Das grosse Potenzial für E-Bike Fahrende innerhalb des urbanen und agglomerationsgeprägten Raums soll durch das Anbieten von Veloschnellverbindungen aktiviert werden.

6.2.4 Kombinierte Mobilität

Steigender Nachfrage mit Angebotsausbau begegnen Im Kontext des prognostizierten Verkehrswachstums und dem Ausbau des ÖV-Angebots kann 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 wurden und werden im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation verschiedenorts neue B+R-Abstellplätze geplant.

Potenziale der Bahnstationen aktivieren Insbesondere die Bahnhöfe von regionaler Bedeutung 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 und grossem Handlungsbedarf, befinden sich auf mehreren ÖV-Korridoren der Agglomeration Solothurn.

B+R-Potenziale an Bushaltestellen aktivieren 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.

6.2.5 Verkehrssicherheit

Im Zusammenhang mit dem steigenden Verkehrsaufkommen und stark befahrenen Strassen leidet insbesondere die Sicherheit der Velofahrenden und zu Fuss Gehenden. Durch bessere Vorkehrungen für den Langsamverkehr wie flächendeckende Verkehrsberuhigungen auf Gemeindestrassen, Radstreifen oder sicheren Querungsmöglichkeiten und das Schaffen von Möglichkeiten einer alternativen Routenwahl kann die Verkehrssicherheit verbessert werden. Auch Knoten- oder Ortsdurchfahrtssanierungen an Unfallschwerpunkten können dazu beitragen, die Sicherheit zu erhöhen.

6.3 Handlungsbedarf Landschaft und Umwelt

Koordination Verkehr und Siedlung	Eine gut koordinierte Entwicklung von Verkehr und Siedlung innerhalb der Agglomeration ist aufgrund hohen Nutzungsdrucks eine Grundbedingung, um den Negativtrends der Landschafts- und Umweltentwicklung entgegenwirken zu können.
Vielfalt Natur und Landschaft bewahren	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 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 Oekingern) möglichst begrenzt werden.
Lenkung der Freizeitaktivitäten	Freizeitaktivitäten im Sinne der Naherholung sind in diesen Natur- und Landschaftsräumen nicht ausgeschlossen, sofern sie die Qualität der Landschaft nicht beeinträchtigen. Durch eine gezielte Lenkung und Konzentration der Aktivitäten auf ausgewiesene Naherholungsgebiete und -achsen kann der Nutzungsdruck auf die Natur und Landschaft eingegrenzt werden. Im Nutzungskonzept Aareraum wird festgehalten, dass durch Aufklärung und Sensibilisierung der Bevölkerung auf eine naturverträgliche Nutzung hingewirkt werden kann.
Zugänge zu Naherholungsgebieten verbessern	Aufgrund der zunehmenden Nachfrage nach siedlungsnahen Erholungsräumen müssen auch die Zugänge zu den Gebieten ausgebaut werden, und zwar insbesondere für den ÖV und den LV. Das kommunale Planungsinstrument der Gestaltungspläne ermöglicht auch in Zukunft die Steuerung von hohen Siedlungsqualitäten mit attraktiven Grünflächen.
Siedlungsdruck vermindern	Durch gezielte Massnahmen (Erhöhung der Dichten, Umnutzung von Brachen etc.) soll die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert und eine weitere Ausdehnung in die Landschaft verhindert werden. Bei der Verdichtung nach innen sind die mikroklimatischen Verhältnisse (Lokalklima) zu beachten, wie zum Beispiel Wärmeinseln, Durchlüftungssituationen oder Kaltluftseen. Wo Konflikte bestehen, sind diese durch geeignete Massnahmen gemäss Klimaanalysen und –hinweiskarten zu minimieren (Fachbericht Amt für Umwelt AfU 02-06).
Lärm- und Luftimmissionen vermindern	Im Zusammenhang mit dem prognostizierten Verkehrswachstum leidet die Umwelt aufgrund der Lärm- und Luftimmissionen insbesondere entlang der Hauptverkehrsachsen. Diese Faktoren wirken sich wiederum auf die Lebens- und Wohnqualität aus. Es sind Massnahmen zur Erhöhung der ÖV- und LV-Anteile am Modal Split zu treffen (vgl. vorherige Kapitel).

7. Zukunftsbild Agglomeration und Umgebung

Aufbau auf Zukunftsbildern der 2. Generation

Die Zukunftsbilder «Siedlung und Verkehr» und «Landschaft» der 3. Generation sind Weiterentwicklungen der Zukunftsbilder aus dem Agglomerationsprogramm der 2. Generation. Neben einigen kleineren Neuerungen wurden insbesondere die neuen Rahmenbedingungen der Siedlungsstrategie, des Raumkonzeptes und des Richtplans des Kantons Solothurn ergänzt. Im Bereich Siedlung wird infolgedessen die Aufmerksamkeit vermehrt auf die Siedlungsentwicklung nach innen gelenkt und die verkehrsintensiven Anlagen, bzw. Entwicklungsgebiete mit hohem Verkehrsaufkommen wurden neu eruiert. Der Bereich Landschaft behandelt neu Vernetzungsprojekte in der Landwirtschaft, Naherholungsgebiete sowie Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet der Agglomeration Solothurn.

Szenario «Agglomeration»

Grundsätzlich wird an dem im Agglomerationsprogramm der 2. Generation erarbeiteten Szenario «Agglomeration» festgehalten. Dies dient als normative Grundlage für die Weiterentwicklung des Zukunftsbildes.

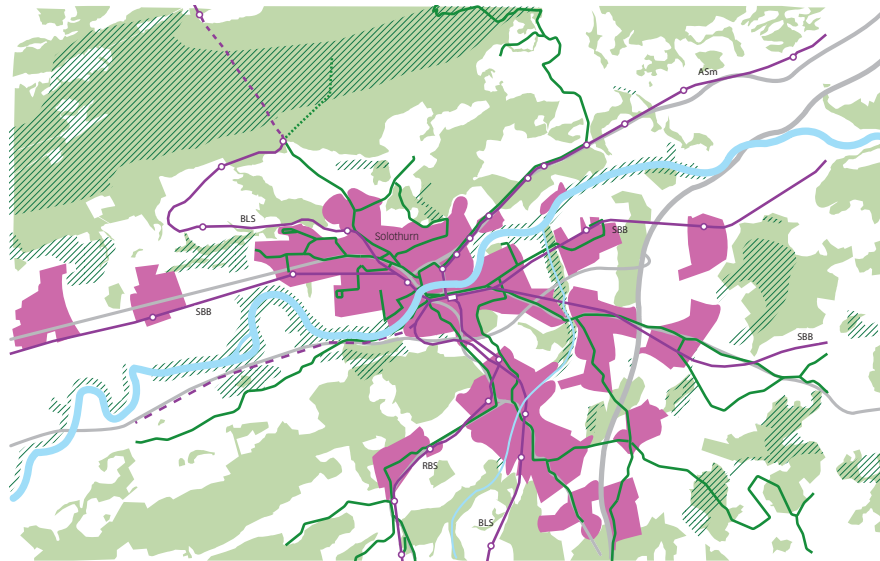


Abb. 18 Szenario «Agglomeration», aus dem Agglomerationsprogramm Solothurn 2. Generation.

Das Szenario «Agglomeration» wird wie folgt charakterisiert:

Siedlung

- Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung entlang wichtiger Korridore und in der Nähe der Kernstadt.
- Entwicklungsschwerpunkte in der Kernagglomeration und an geeigneten Standorten mit guter bis sehr guter ÖV-Erschliessung werden vorangetrieben.
- Entwicklungsgebiete mit hohem Verkehrsaufkommen an verkehrlich günstigen Standorten ansiedeln und die Verkehrsbelastung in angrenzenden Wohnquartieren reduzieren.

- Moderate Förderung der Siedlungsentwicklung in den gut ÖV-erschlossenen Bauzonen der weiteren Agglomeration.
- Die Siedlungsentwicklung nach innen wird vorangetrieben und zugleich die Siedlungsqualität erhalten und aufgewertet.
- 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 der Erschliessung der Entwicklungsgebiete 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

- Erhaltung der wichtigsten Landschaftskammern und Naturräume.
- Förderung der Vernetzung ökologisch wertvoller Landwirtschaftsflächen.
- Aufwertung der siedlungsnahen Grün- und Freiräume für Erholung und Freizeit.
- Aufwertung der Tourismus- und Freizeitinfrastruktur und Bezeichnung von Naherholungsgebieten

7.1 Zukunftsbild «Siedlung und Verkehr»

Elemente des Zukunftsbilds Siedlung und Verkehr

→ Karte Nr. 15

Das Zukunftsbild «Siedlung und Verkehr» 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 bedeutenden Siedlungsentwicklungsgebiete in der Agglomeration Solothurn:

- Wohnschwerpunkte (Schwerpunkte der Wohnentwicklung aus regionaler Sicht)
- Bahnhofgebiete (beinhalten die Bahnhofgebiete von kantonaler und regionaler Bedeutung gemäss Richtplankapitel S-3.2)
- Anlagen mit hohem Publikumsverkehr (beinhalten die Einkaufs- und Dienstleistungszentren von regionaler Bedeutung gemäss Richtplankapitel S-3.4 sowie den wichtigen Standort für öffentliche Bauten und Anlagen «Bürgerspital Solothurn» gemäss Kapitel S-4)
- Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete für Arbeiten und Wohnen (beinhalten die Entwicklungsgebiete Arbeiten gemäss Richtplankapitel S-3.1 sowie die Umstrukturierungsgebiete gemäss Kapitel S-3.5 sowie weitere Gebiete von regionaler Bedeutung)

Die Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete und Wohnschwerpunkte wurden im Hinblick auf die Kriterien «Verkehrsaufkommen» und «Arealgrösse» genauer betrachtet. Mehrere Gebiete weisen ein überdurchschnittliches Entwicklungspotential auf und könnten zudem die Verkehrsentwicklung in der Agglomeration Solothurn massgebend beeinflussen (>1'500 Fahrten pro Tag): Die Gebiete Attisholz Nord in Riedholz, Attisholz Süd in Luterbach, Weitblick in Solothurn, das Areal Riverside/Sultex in Zuchwil sowie der Emmenhof in Derendingen werden im Agglomerationsprogramm als solche «Gebiete mit hohem Entwicklungspotenzial» festgestellt. Für diese Gebiete wurden fokussiert auf einzelne Entwicklungen bzw. Projekte die Auswirkungen auf den Verkehr im Jahr 2030 detaillierter betrachtet. Eine ausführliche Beschreibung dieser Gebiete befindet sich im Anhang 5.

Zielsetzungen

Als (Haupt-)Zielsetzung für den Bereich Siedlung und Verkehr wurde die haushälterische Bodennutzung sowie optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr definiert. Dazu sind folgende Teilziele zu erreichen:

- Ausgestaltung von kompakten Siedlungen in der Stadt, der Agglomeration und dem ländlichen Raum, die gut mit dem ÖV erschlossen sind (ÖV-Güteklasse A-C)
- Ausscheiden von Wohnschwerpunkten an Orten mit guter Versorgung und guter ÖV-Erschliessung (kurzfristig: Bellach Ost, Solothurn Weitblick, Solothurn Sphinxmatte, Biberist Schöngrün und Biberist Schwerzmoos/Rumi, Emmenhofareal Derendingen; mittel- bis langfristig: Solothurn Muttendorf/Wasserstadt)
- Einrichten von Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebieten entweder an Standorten mit einer guten ÖV-Erschliessung für Wohn- und Dienstleistungsnutzungen oder an Autobahnstandorten für Industrie und Gewerbe (kurzfristig: Bellach Stadtallmend, Solothurn Weitblick, Luterbach Attisholz Süd, Derendingen Unterdorf, Subingen Wissensteinfeld/Fadacker, Biberist Papierfabrik und Stahlwerk)
- Fördern von Bahnhofgebieten als Dienstleistungs- und Wohnstandorte sowie Umsteigeknoten (kurzfristig: Solothurn Hauptbahnhof, Biberist RBS, Bahnhof Lohn-Lüterkofen RBS, Delta Areal Langendorf; mittel- bis langfristig: Solothurn West und neue Bahnhaltestelle Biberist Fällimoos BLS)
- Standorte mit verkehrsintensiver (publikumsintensiver) Nutzung so ansiedeln, dass bei der Anfahrt möglichst keine Wohnquartiere durchquert werden müssen (Langendorf Landendorf, Solothurn Kofmehlareal, Zuchwil/Derendingen Birchicenter/Ausserfeld und Solothurn Bürgerspital)
- Für «Gebiete mit hohem Entwicklungspotenzial» besondere Massnahmen zur verträglichen Abwicklung des entstehenden Verkehrsaufkommens ergreifen
- 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 Tempo-reduktionen auf siedlungsorientierten Strassen (Tempo 30, Begegnungs-zonen)

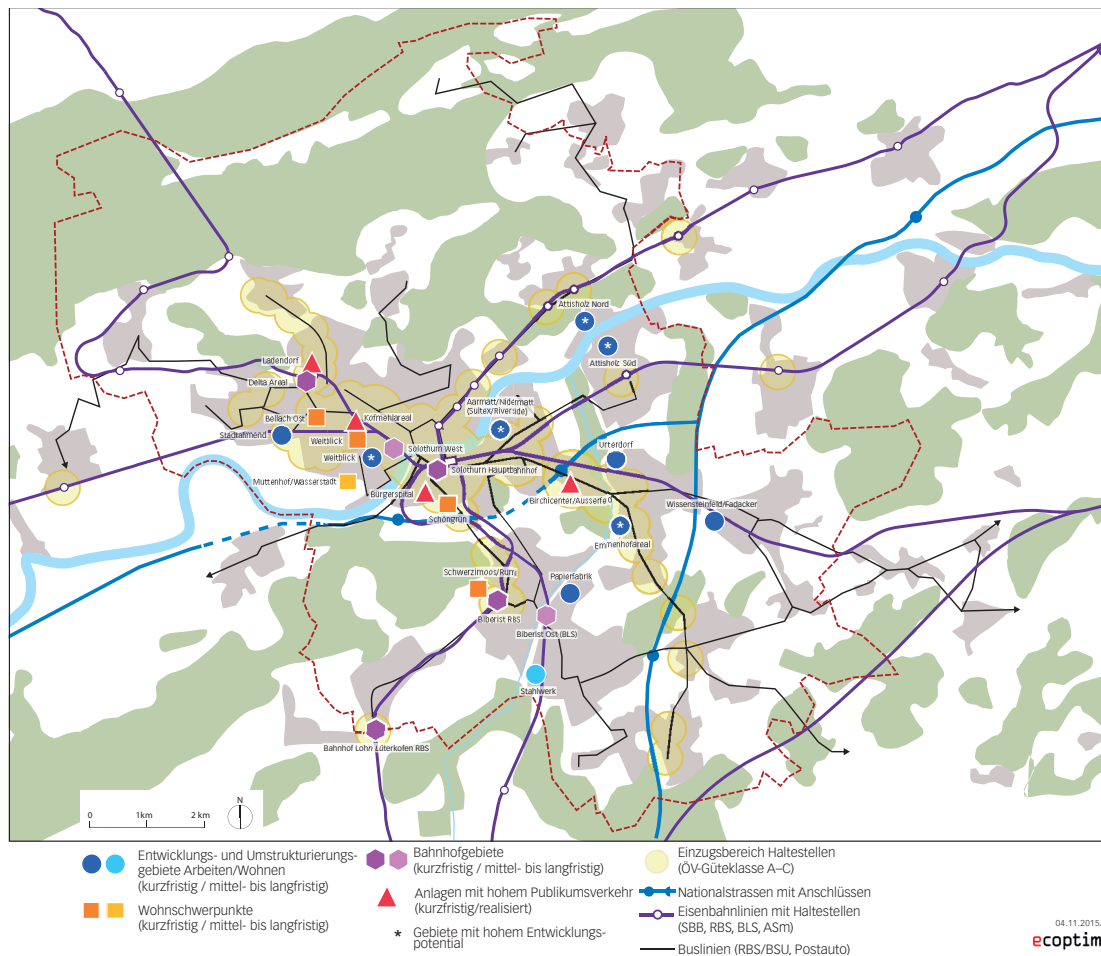


Abb. 19 Zukunftsbild «Siedlung und Verkehr»

7.2 Zukunftsbild «Landschaft»

Elemente des
Zukunftsbilds
Landschaft

→ Karte Nr. 16

Das Zukunftsbild «Landschaft» zeigt basierend auf den bestehenden Siedlungs-, Gewässer- und Waldgebieten (Raumorientierung) die in der Zukunft wesentlichen Vorranggebiete und Schutzgebiete der Bereiche Natur, Landschaft und Landwirtschaft, Erholungsräume sowie die Vernetzungskorridore (Wildtierkorridore) der Landschaft in der Agglomeration Solothurn und Umgebung.

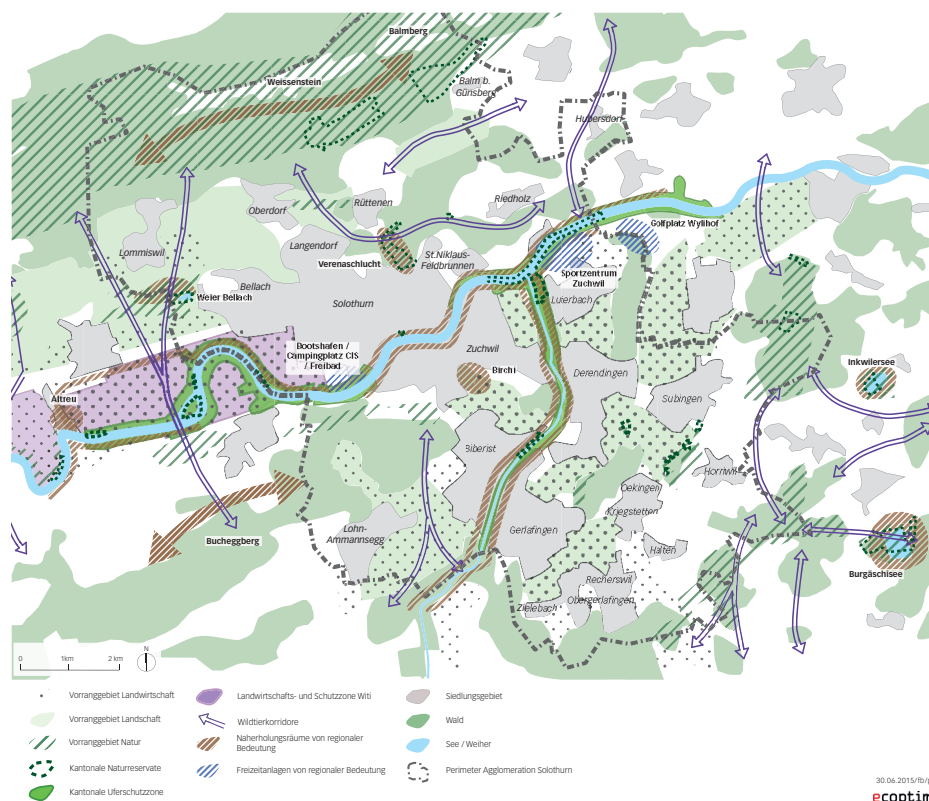
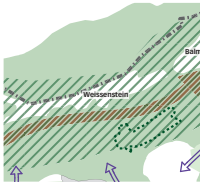


Abb. 20 Zukunftsbild «Landschaft»

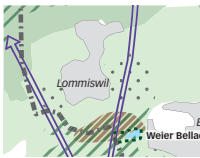
Zielsetzungen
Landschaftsräume

Für die einzelnen Landschaftsräume wurden folgende Zielsetzungen definiert:



Kettenjuralandschaft Grenchenberg – Weissenstein – Balmberg

- Bewahren der Eigenart und Schönheit der Landschaft
- Artenreicher Lebensraum der Heumatten und Weidenflächen erhalten und vor Nutzungsaufgabe und Vergandung schützen
- Landschaft attraktivieren, Erholungsfunktion fördern, Strukturvielfalt ausgewogen halten
- Kulturelles und geologisches Erbe erhalten
- 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



Jurasüdfuss Grenchen – Solothurn (Oberer Leberberg)

- Landwirtschaftliche Gunstlagen sichern
- Grössere Landschaftsräume von weiteren Bauten und Anlagen freihalten
- Nutzungsmosaik Ackerbau und Naturfutterbau (Artenreiche, regionstypische Heumatten und Weiden) erhalten
- Landschaft attraktivieren, Erholungsfunktion fördern, Strukturvielfalt erhöhen
- Böschungen und Geländekanten pflegen und aufwerten

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
- Nutzungsmosaik Ackerbau und Naturfutterbau (Artenreiche, regionstypische Heumatten und Weiden) erhalten
- Landschaft attraktivieren, Erholungsfunktion fördern, Strukturvielfalt erhöhen
- Böschungen und Geländekanten pflegen und aufwerten

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

s. Oberer Leberberg



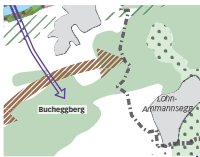
Aareebene Grenchen – Solothurn (Witi)

- Erhalten der offenen Ackerlandschaft
- Erhalten und Aufwerten der Lebensräume, insbesondere als Vogelbrut- und Raststätte sowie Hasenkammer von nationaler Bedeutung
- Gewährleisten einer naturverträglichen Naherholung
- Nutzungsmosaik in den ackerbaugeprägten Schwemmlandebenen erhalten und fördern
- Attraktivität der Landschaft um das Siedlungsgebiet steigern



Emme-Schwemmebene

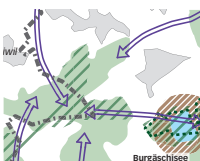
- Landwirtschaftliche Gunstlagen sichern
- Grössere Landschaftsräume von weiteren Bauten und Anlagen freihalten
- Nutzungsmosaik in den ackerbaugeprägten Schwemmlandebenen erhalten und fördern
- Attraktivität der Landschaft um das Siedlungsgebiet steigern



Hügellandschaft Bucheggberg (Altisberg-Bleichenberg)

- Landwirtschaftliche Gunstlagen sichern
- Grössere Landschaftsräume von weiteren Bauten und Anlagen freihalten
- Nutzungsmosaik Wald - offene Landschaft erhalten und mit Kleinstrukturen fördern
- Landschaft attraktivieren, Erholungsfunktion fördern
- Attraktivität um die Dorfkerne fördern

Für die Bereiche, welche im Schutzgebiet Bucheggberg liegen zudem:
s. Juraschutzzone Oberer Leberberg



Hügellandschaft Äusseres Wasseramt

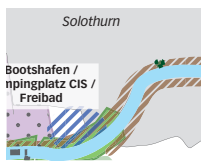
- Erhalten der besonderen Eigenart und Schönheit
- Soweit es der Schutzzweck erlaubt, auch Landwirtschafts- und Erholungsgebiet
- Bauten und Anlagen besonders sorgfältig in die Landschaft eingliedern
- Exponierte Standorte sowie übermässige Aufschüttungen und Abgrabungen vermeiden
- Nutzungsmosaik Wald - offene Landschaft erhalten und mit Kleinstrukturen fördern
- Landschaft attraktivieren, Erholungsfunktion fördern
- Attraktivität um die Dorfkerne fördern

Zielsetzungen
Natur, Landschaft,
Landwirtschaft

Zusätzlich werden 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. Bellacherweiher,

- 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.



Naherholungsgebiete, Grün- und Freiräume

Die Bezeichnung von Naherholungsgebieten, Grün- und Freiräumen ermöglicht nicht nur die Attraktivierung und gezielte Erschliessung dieser Räume, sondern dient auch deren Schutz vor dem Nutzungsdruck durch Siedlung und Verkehr. Die Förderung der Ökosystemleistungen solcher Räume trägt zu einer vielseitigen Verbesserung der Lebens- und Standortqualitäten bei. Zu diesen Leistungen zählen in erster Linie die Nahrungsmittelproduktion, Bereitstellung von erneuerbaren Energiequellen, Mikroklima, Erhaltung der Wasser- und Luftqualität, Reduktion von Lärm, Gesundheitsförderung, Raum für Erholung, Sport und Bewegung, Natur- und Landschaftserlebnisse, Wohlgefallen und Identifikation (vgl. Weisung «Natur und Landschaft in Agglomerationsprogrammen» (2015) des Bundes).

Zu den Naherholungsräumen von regionaler Bedeutung gehören insbesondere das Gebiet von Weissenstein bis Balmberg im Kettenjura, die Uferwege entlang der Aare und Emme, der Bucheggberg, das Gebiet Altreu, der Burgäschi- und der Inkwilersee, die Verenaschlucht und die Weierlandschaft in Bellach. Freiräume und Freizeitanlagen innerhalb und am Rand der Siedlungsgebiete tragen massgeblich zur Verbesserung der Lebensqualität in den verdichteten urbanen Räumen bei. Wichtige Freizeiträume in der Agglomeration Solothurn sind das Freibad Solothurn, der Bootshafen, der Campingplatz und das Sportcenter CIS in Solothurn, das Sportzentrum und der Birchi-Hügel in Zuchwil sowie der Golfplatz Wylihof.

Die Bezeichnung von ökologischen Landwirtschaftsflächen und Schutzgebieten sowie von Naherholungs- und Freizeitanlagen dient der klaren Trennung und dem Schutz der sensiblen Landschaftsräume. Nutzungskonflikte sind zu vermeiden.

7.3 Exkurs: MOCA-Indikatoren

7.3.1 Einleitung

4 MOCA-Indikatoren

Gemäss «Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation» des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE 2015) sind im Hinblick auf die Wirkungskontrolle des Bundes zu den Agglomerationsprogrammen für folgende vier Indikatoren des «Monitoring und Controlling der Agglomerationsprogramme» (MOCA-Indikatoren) Zielsetzungen zu definieren:

- Modal Split
- Unfälle
- Einwohner nach ÖV-Güteklassen
- Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen

Auftrag und Ziel

Gemäss Weisung des ARE (Kapitel 3.4.4 und 4.5.4) sind für diese Indikatoren eine qualitative Aussage zur Zielrichtung und eine quantitative Aussage über das Ausmass der angestrebten Veränderungen im Zeitverlauf zu machen. Für Letzteres ist zumindest eine Zielvorstellung für 2030 basierend auf dem Ist-Zustand zu formulieren.

Die Entwicklung der MOCA-Indikatoren ist im Zeitverlauf zu beobachten und im Rahmen des Agglomerationsprogramms zu interpretieren. Die Ergebnisse der Wirkungskontrolle dienen dem Bund als Monitoring, um die Agglomerationsentwicklungen gleicher Grössenkategorien im Zeitverlauf zu vergleichen. Das Ziel besteht darin, Hinweise auf den Handlungsbedarf in den einzelnen Agglomerationen zu gewinnen. Die Grundlagendaten der vier MOCA-Indikatoren werden unter Federführung des Bundes periodisch aktualisiert.

7.3.2 Zielsetzungen Modal-Split

Zielsetzungen Agglomerationsprogramm

Mit dem Agglomerationsprogramm Solothurn werden im Bereich Verkehr bis 2030 zum einen verschiedene Verbesserungen auf MIV-Seite angestrebt (z.B. Kanalisierung des Verkehrs auf Hauptverkehrsachsen). Zum anderen sollen verschiedene Ausbauten und Optimierungen im Bereich ÖV vorgenommen werden (Attraktivierung der Umsteigeorte, Netzverbesserungen, Busbevorzugung). Für den Langsamverkehr wird zudem ein dichteres und sicheres Netz und genügend Abstellplätze angestrebt. Im Bereich Siedlung wird insbesondere eine Siedlungsentwicklung an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen sowie eine Entwicklung innerhalb der bestehenden Siedlungsgebiete angestrebt.

Wirkungen

Es ist davon auszugehen, dass die Wirkung der Verbesserungen im Bereich ÖV und LV – im Zusammenspiel mit der angestrebten Siedlungsentwicklung – im Hinblick auf die Verkehrsmittelwahl überwiegen, so dass es insgesamt zu einer Verlagerung vom MIV auf den ÖV (und LV¹) kommt. Für diese Verschiebung im Modal Split spricht auch die Strategie, Parkplätze zurückhaltender bereitzustellen, um an Entwicklungsschwerpunkten maximale Fahrentzahlen für grosse Verkehrserzeuger situationsgerecht festzulegen.

Qualitative und quantitative Zielsetzung

Für die nachfolgende Zielwertdefinition ist zu beachten, dass der Modal-Split ein relativ träger Wert ist und zu einem grossen Teil durch Faktoren bestimmt wird, die mit dem Agglomerationsprogramm nicht oder nur

¹ Die Daten zum MOCA-Indikator «Modal-Split» beziehen sich auf den leistungsbezogenen Modal-Split und weisen den Anteil der verschiedenen Verkehrsmittelgruppen an den durchschnittlichen Tagesdistanzen aus. Eine Verschiebung zugunsten des LV wirkt sich nur geringfügig auf den Wert des Modal-Split aus, da hier die zurückgelegten Distanzen verhältnismässig klein sind.

beschränkt beeinflusst werden können (u.a. Treibstoffkosten, Fahrpreise). Der quantitative Zielwert kann dementsprechen nur grob abgeschätzt werden.

In der Agglomeration Solothurn wird beim Modal Split bis 2030 eine Reduktion des MIV-Anteils angestrebt.

Eine grobe quantitative Zielsetzung ist in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt:

Perimeter	MIV-Anteil an Tagesdistanz Ist-Wert (2010)	MIV-Anteil an Tagesdistanz Zielwert 2030	Differenz Zielwert – Ist-Wert
Agglomeration Solothurn	66.3%	64%	-2.3%

Tab. 17 Zielwert 2030 für den MIV-Anteil an der mittleren Tagesdistanz in der Agglomeration Solothurn

7.3.3 Zielsetzungen Unfälle

Zielsetzungen
Agglomerations-
programm

Mit der steigenden Mobilität und der einhergehenden Zunahme der Verkehrsmenge ist auch mit einer steigenden Anzahl an Unfällen zu rechnen. Eine der Zielsetzungen des Agglomerationsprogramms Solothurn ist es, die bekannten Unfallschwerpunkte (vgl. Kapitel zu den Schwachstellen) konsequent zu entschärfen und die Sicherheit für den LV zu erhöhen. Aus diesem Grund kann trotz des wachsenden Verkehrsaufkommens damit gerechnet werden, dass sich die fluktuierende, aber in der Tendenz sinkende Anzahl Unfälle, welche in den letzten Jahren festzustellen ist (vgl. Kap. 3), in Zukunft – auch wenn stark abgeschwächt – fortsetzen wird.

Qualitative und
quantitative Ziel-
setzung

In der Agglomeration Solothurn wird bis 2030 eine leichte Reduktion der Unfälle gegenüber dem Stand 2013 angestrebt.

Eine grobe quantitative Zielsetzung ist nachfolgend aufgeführt:

Perimeter	Verunfallte/1'000 EW Ist-Wert (2013)	Verunfallte/1'000 EW Ist-Wert (2014)	Verunfallte/1'000 EW Ziel-Wert (2030)	Differenz Zielwert – Ist-Wert (2013)
Agglo. Solothurn	2.7	3.1	2.5 bis 2.6	-0.1 bis -0.2

Tab. 18 Zielwert 2030 für die Anzahl Verunfallter pro 1'000 Einwohner in der Agglomeration Solothurn²

7.3.4 Zielsetzungen Einwohner nach ÖV-Güteklassen

Zielsetzungen
Agglomerations-
programm

Die meisten Bauzonenreserven in den Wohn- und Mischzonen weisen momentan eine ÖV-Güteklassen C oder D auf. Aufgrund der angestrebten Verbesserung des ÖV-Angebots und der gleichzeitigen Förderung der

² Damit die Vergleichbarkeit mit den anderen Agglomerationen sichergestellt werden kann, werden bei der Differenz zwischen Zielwert und Ist-Wert die Daten aus dem Jahr 2013 und nicht die aktuellsten Daten aus dem Jahr 2014 verwendet.

Siedlungsentwicklung an gut erschlossenen Lagen wie in Bahnhofgebieten (Beispiel Lohn-Lüterkofen), in den Wohnschwerpunkten und innerhalb der bestehenden Siedlungsgebiete ist grundsätzlich eine leichte Verschiebung hin zu einer verbesserten ÖV-Gütekategorie zu erwarten.

Qualitative und
quantitative Ziel-
setzung

In der Agglomeration Solothurn wird bis 2030 eine leichte Erhöhung des Anteils Einwohner insbesondere in den ÖV-Gütekategorien C angestrebt.

Grobe quantitative Werte für die verschiedenen ÖV-Gütekategorien sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt:

ÖV-Gütekategorie	Einwohner nach ÖV-Gütekategorien in %		
	2013	2030	Differenz Zielwert – Ist-Wert
A	7.5%	8.5%	+0.5%
B	8.1%	9.1%	+1%
C	32.0%	35.0%	+3%
D	36.7%	35.7%	0%
Keine	15.7%	11.7%	-4%

Tab. 19 Zielwerte 2030 für den Anteil Einwohner nach ÖV-Gütekategorien in der Agglomeration Solothurn

7.3.5 Zielsetzungen Beschäftigte nach ÖV-Gütekategorien

Zielsetzungen
Agglomerations-
programm

In der kantonalen Siedlungsstrategie 2014 ist festgehalten, dass die künftige Entwicklung der Beschäftigten vorwiegend im urbanen und agglomerationsgeprägten Handlungsraum erfolgen soll. Zum Beispiel sollen die gut erschlossenen Bahnhofgebiete in den nächsten Jahren entwickelt werden. Die unüberbauten Bauzonen für Mischnutzungen liegen auch vorwiegend in der Güteklasse C. Hingegen ist die Mehrheit der unüberbauten Bauzonen für Industrie und Gewerbe momentan nicht sehr gut erschlossen (D und weniger). Auch die im Zukunftsbild bezeichneten Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete für die Arbeitsnutzung befinden sich teilweise ausserhalb der ÖV-Gütekategorien A bis B. Viele Entwicklungsgebiete aus dem Zukunftsbild liegen in ÖV-Gütekategorien C oder D, daher ist hier mit einer Zunahme zu rechnen.

Qualitative und
quantitative Ziel-
setzung

In der Agglomeration Solothurn wird bis 2030 eine leichte Erhöhung des Anteils Beschäftigte in den ÖV-Gütekategorien C und eine Verringerung der Beschäftigten ohne ÖV-Erschliessung angestrebt.

Grobe quantitative Werte für die verschiedenen ÖV-Gütekategorien sind aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich:

ÖV-Gütekategorie	Beschäftigte nach ÖV-Gütekategorien in %		
	2012	2030	Differenz Zielwert – Ist-Wert
A	27.8%	27.8%	+0.5%
B	16.9%	16.9%	+1%

C	22.2%	24.2%	+2%
D	19.6%	20.6%	+1%
Keine	13.4%	10.4%	-3%

Tab. 20 Zielwerte 2030 für den Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen in der Agglomeration Solothurn

8. 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. Diese wurde unter Berücksichtigung der kantonalen Vorgaben aus Richtplan und verkehrspolitischem Leitbild im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 1. Generation entwickelt und bei den Folgeprogrammen weitergeführt.

3 V-Strategie

Es handelt sich dabei um die 3 V-Strategie «Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten» (s. untenstehende Abbildung).

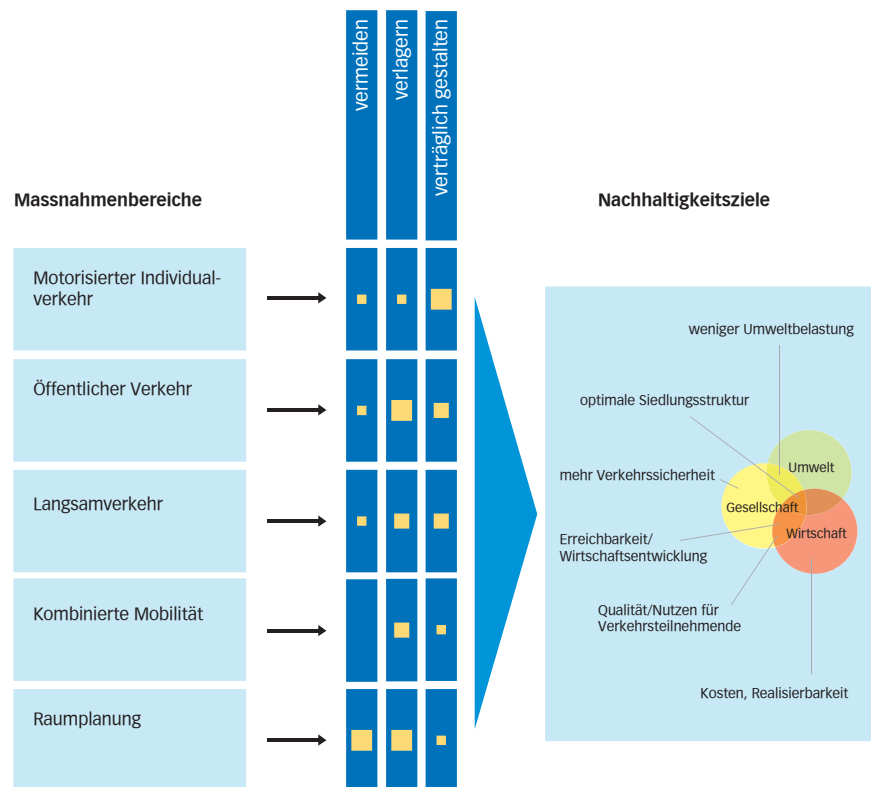


Abb. 21 Nachhaltige Agglomerationsentwicklung: Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten

- **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 motorisierten Individualverkehrs werden durch die Dosierung und Lenkung des Verkehrs, die Senkung des Geschwindigkeitsregimes sowie durch die Strassenraumgestaltung minimiert.

Übersetzung in
Teilstrategien Ver-
kehr, Siedlung und
Landschaft

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 (vgl. Kap. 3) eingegangen werden soll. Da die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in gegenseitiger Abhängigkeit stehen, sind die entsprechenden Teilstrategien aufeinander abgestimmt und teilweise themenübergreifend.

8.1 Teilstrategie Verkehr – nachhaltige Verkehrspolitik

Zukunftsfähiges
Verkehrssystem

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.

Verkehrspoliti-
sches Leitbild

Das Verkehrspolitische Leitbild – quasi die übergeordnete Teilstrategie Verkehr – aus dem Jahr 2004 definiert die Schwerpunkte der kantonalen Verkehrspolitik der letzten 10 Jahre und darüber hinaus mit folgenden Lösungsansätzen:

1. Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
 - Standortkriterien für verkehrsintensive Grossprojekte festlegen
 - Koordination Schulstandort- und Verkehrsplanung sicherstellen
 - Interkantonale Zusammenarbeit in der Verkehrs- und Raumplanung intensivieren
 - Richtlinien für die kommunale Parkraumpolitik festlegen
 - ÖV-Tarifverbünde erweitern
2. Erreichbarkeit von Zentren und Agglomerationen
 - Agglomerationsprogramme fördern und Umsetzung begleiten
 - Verkehrssteuerungs- und Informationssysteme konzipieren
 - ÖV-Ausbau in Agglomerationen fördern
 - Koordination der Verkehrsträger sicherstellen
 - Velowegnetz für Alltagsverkehr vervollständigen
 - Ausbau der LV-Infrastrukturen an ÖV-Knoten realisieren
3. Finanzierung Gesamtverkehr
 - Neue Finanzierungsformen prüfen

Arbeitspendlerverkehr Der Anteil des Arbeitspendlerverkehrs in der Agglomeration Solothurn ist –bezogen auf die Distanzen– mit 27% leicht höher als schweizweit mit 24% (Quelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, AVT, Juli 2012). Der Arbeitspendlerverkehr in der Agglomeration Solothurn ist aufgrund der attraktiven Erschliessung und Lage für Firmen sehr hoch. In dieser Hinsicht gilt es die Erreichbarkeit von Entwicklungsschwerpunkten und Arbeitsgebieten insbesondere durch die Förderung des ÖV und LV zu steigern. Neben schnellen und sicheren Veloverbindungen ist auch ein genügendes Angebot an Veloabstellplätzen an wichtigen ÖV-Haltestellen zentral. Dadurch kann die kombinierte Mobilität massgeblich unterstützt werden.

Freizeitverkehr Von besonderer verkehrspolitischer Bedeutung ist neben dem Arbeitspendlerverkehr der Freizeitverkehr. Dieser macht –bezogen auf die Distanzen– in der Agglomeration Solothurn 37 % aus und liegt leicht tiefer als schweizweit mit 40 % (Quelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, AVT, Juli 2012). Eine Zielsetzung muss daher sein, den Anteil des 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, Velofahrer und Benützer des ÖV möglichst attraktiv zu erreichen sein. Mit der Neueröffnung der Seilbahn auf den Weissenstein ist der Berg wieder gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Dies hilft, den MIV-Anteil am Freizeit- und Ausflugsverkehr in der Agglomeration Solothurn zu reduzieren.

Im Folgenden werden die Grundsätze der Teilstrategie Verkehr vorgestellt. Dabei wird nach den verschiedenen Verkehrsträgern bzw. Bereichen (MIV, ÖV, LV, Kombinierte Mobilität, nachfrageseitige Ansätze) unterschieden.

8.1.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

→ Karte Nr. 17

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 Verkehrssicherheit erhöht werden. Es wird damit eine Verlagerung auf andere Verkehrsträger (ÖV, LV) und die Verbesserung der Lebensqualität innerhalb der Agglomeration angestrebt.

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 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. Unfallschwerpunkte werden saniert.

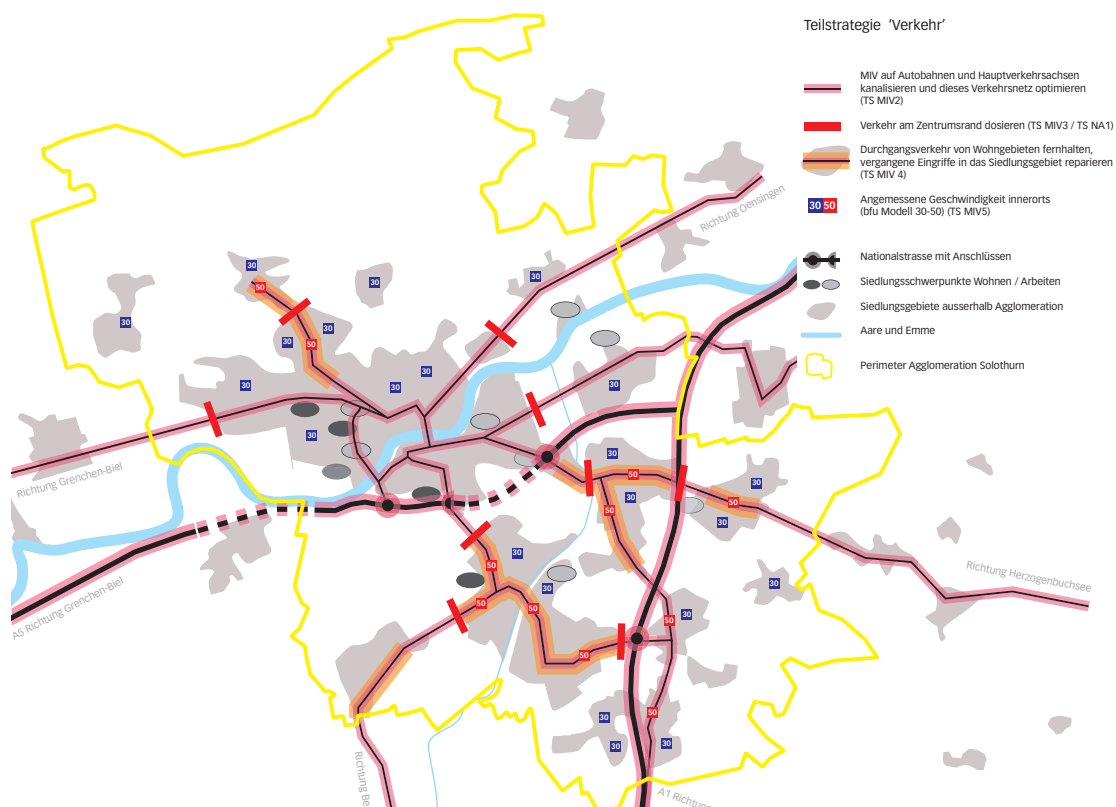


Abb. 22 Teilstrategie motorisierter Individualverkehr

8.1.2 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

-> Karte Nr. 18

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 MIV 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 + Ride., Bike + Ride) werden gefördert. Bei Bedarf werden an geeigneten Orten neue Haltestellen geschaffen.
TS ÖV3	Wo möglich wird der strassengebundene ÖV gegenüber dem MIV mittels separaten Spuren und Busbevorzugung an Lichtsignalanlagen priorisiert.

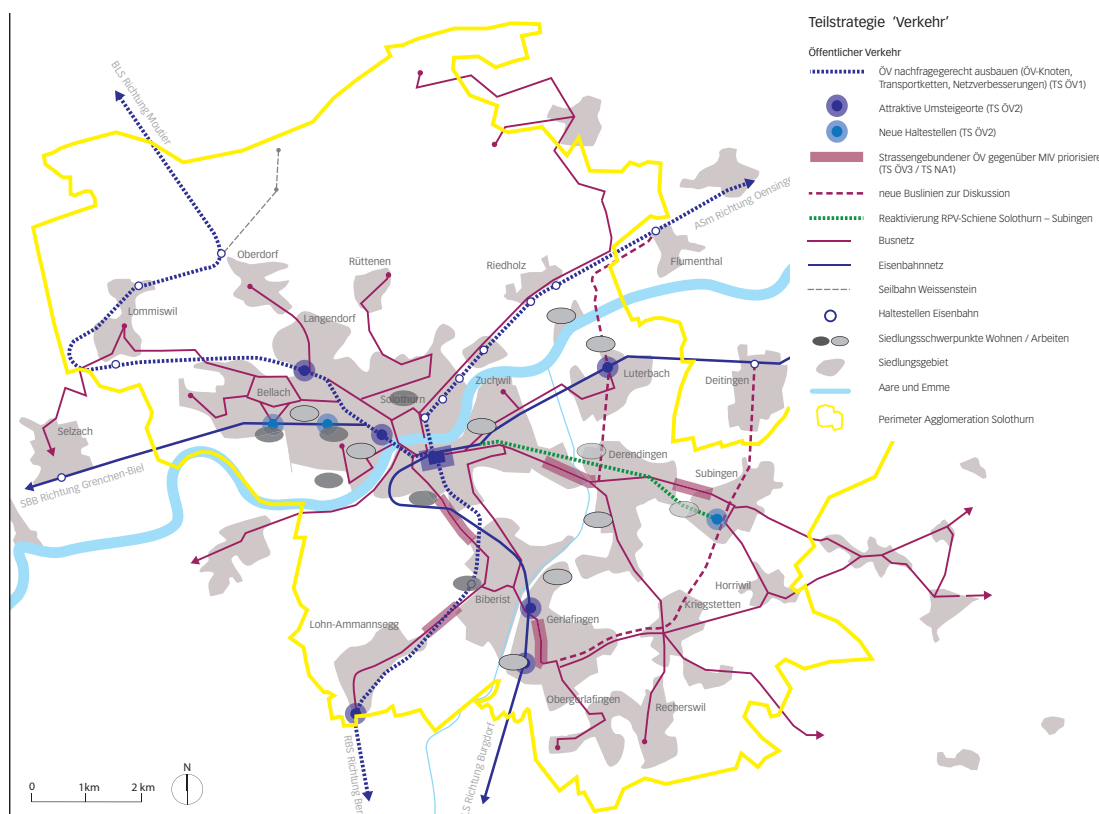


Abb. 23 Teilstrategie öffentlicher Verkehr

8.1.3 Langsamverkehr (LV)

-> Karte Nr. 19

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.

In der Agglomeration Solothurn werden direkt geführte, qualitativ hochwertige Veloverbindungen zwischen wichtigen Wohn- und Gewerbegebieten bzw. ins Zentrum als «Veloschnellrouten» gefördert. Wichtige Zufahrtsrouten zur Stadt Solothurn sind:

- Jurasüdfuss West (Solothurn-Bellach-Selzach-Grenchen)
- Jurasüdfuss Ost (Solothurn-Feldbrunnen-Riedholz)
- Wasseramt Ost (Solothurn-Zuchwil-Derendingen-Wasseramt)
- Wasseramt West (Solothurn-Biberist-Lohn)
- Aare Südwest (Solothurn-Lüsslingen-Nennigkofen)

Die Etablierung von schnellen Veloverbindungen kann einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung des Modal Split Anteils des Veloverkehrs leisten.

Teilstrategie	Grundsatz
TS LV1	Der LV wird in den Kerngebieten und auf den Entwicklungsachsen gefördert. Entlang der Hauptachsen und zur sicheren und direkten Erschliessung wichtiger Zielpunkte ist ein attraktives Fuss- und Veloverkehrsnetz inklusive den notwendigen Abstellplätzen zur Verfügung zu stellen. Damit werden durchgehende, schnelle, sichere und attraktive Fuss- und Veloverbindungen für den Arbeitsverkehr (Schüler, Pendler) sowie den Einkaufs- und Freizeitverkehr geschaffen.
TS LV2	Mit attraktiven, dichten Langsamverkehrsnetzen wird die 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.

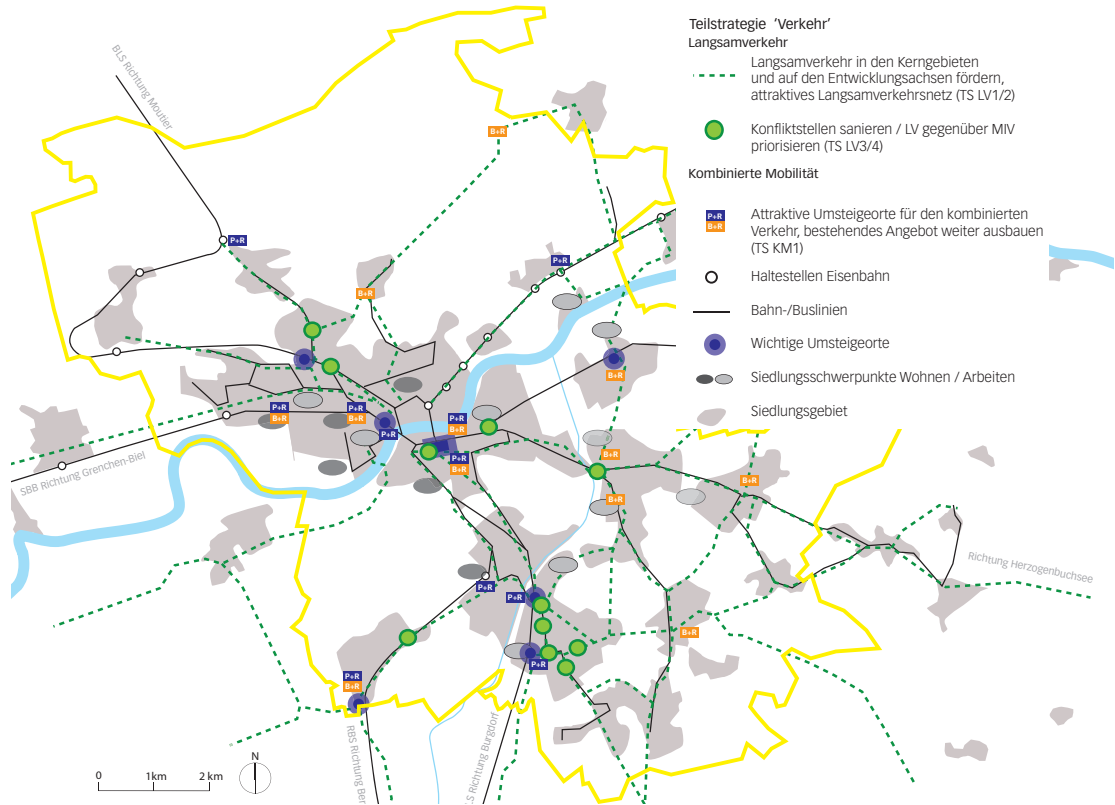


Abb. 24 Teilstrategie Langsamverkehr und kombinierte Mobilität

8.1.4 Kombinierte Mobilität

→ Karte Nr. 19

Mit der Teilstrategie Kombinierte Mobilität soll die kombinierte Mobilität gefördert und die MIV-Fahrten auf den öffentlichen und auf den Langsamverkehr verlagert werden.

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

8.1.5 Verkehrssicherheit

Die strategischen Ansätze zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind in den Teilstrategien zu den einzelnen Verkehrsträgern enthalten (z.B. TS MIV4, TS MIV5, TS LV1, TS LV3).

8.1.6 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. Mit dem AP Solothurn der 3. Generation sind die gesetzten Ziele der bisherigen Agglomerationsprogramme weiterhin anzustreben. Mit den nachfrageseitigen Ansätzen ist die Zunahme des MIV zu bremsen, das Umsteigen von Automobilisten auf ÖV und LV zu fördern sowie eine Effizienzsteigerung bei der Bewältigung der Verkehrsströme zu erreichen.

Teilstrategie	Grundsatz
TS NA1	Das Verkehrsmanagement wird ausgebaut: – An den radialen Einfallsachsen werden Verkehrsdosierungsanlagen realisiert. – Auf Ortsdurchfahrten wird der Zufluss mittels Pfortneranlagen 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 umweltschonende Mobilitätsverhalten gefördert und die Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖV und LV beeinflusst.
TS NA 4	Zur strassenseitigen Beeinflussung des Modal Splits sind nachfrageseitige Massnahmen im Bereich Parkraummanagement anzustreben. In Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern des (halb)öffentlichen Parkraums sind die Parktarife regional abzustimmen und zu harmonisieren.

8.2 Teilstrategie Siedlung und Landschaft

Nutzungsanordnung

Mit der Teilstrategie Siedlung und Landschaft soll nicht zuletzt Einfluss auf die vorherrschenden Verkehrsverhältnisse genommen werden (vgl. «Verkehr vermeiden»). Dies ist insbesondere mittels der zweckmässigen Anordnung der Nutzungen zu erreichen, indem u.a.:

- der Boden haushälterisch genutzt wird durch eine Konzentration insbesondere der Arbeits- und Versorgungsnutzungen
- frei werdende Siedlungsflächen umgenutzt statt weiterhin neue erschlossen werden und damit zur Zersiedelung beitragen
- eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr stattfindet, insbesondere die Konzentration der Nutzungen an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs

- verkehrsintensive Nutzungen (Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen inkl. Parkplatzbewirtschaftung) begrenzt und wo zweckmässig in die Siedlungszentren integriert werden sowie gut an den ÖV angebunden werden

Raumordnungs-
politische Hand-
lungsstrategien

Aus der übergeordneten Strategie im Raumkonzept und dem Richtplan Kanton Solothurn wurden zehn raumordnungspolitische Handlungsstrategien definiert. Diese sorgen für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr:

- Siedlungsentwicklung nach innen lenken
- Siedlungsqualität erhöhen
- Siedlung und Verkehr konsequent aufeinander abstimmen
- Wirtschaftliche Entwicklungsgebiete festlegen
- Bestehende Verkehrsinfrastruktur optimal nutzen
- Kulturland erhalten
- Unverbaute Landschaften erhalten und naturnahe Lebensräume schützen
- Ressourcen nachhaltig nutzen/Naturgefahren berücksichtigen
- Energie effizienz nutzen und erneuerbare Energien fördern
- Funktionale Teilräume stärken

Mit einer zweckmässigen Siedlungsentwicklung ist die Umwelt durch weniger MIV zu entlasten und die Infrastrukturkosten (Strassen, Ver-/Entsorgung, Schulen, u.a.) zu minimieren.

8.2.1 Siedlung

Spannungsfeld

Die Grundsätze der Teilstrategie Siedlung für das AP Solothurn sind das Ergebnis des Spannungsfeldes aus Handlungsbedarf, Zukunftsbild und übergeordneten Strategien/Leitbildern. Mit der Teilstrategie Siedlung ist die Teilstrategie Verkehr zu ergänzen und zu unterstützen, die Siedlungsentwicklung auf den ÖV auszurichten und eine kompakte Siedlungsstruktur und die Siedlungsentwicklung nach innen zu fördern. Die Rückzonung bzw. das Verschieben von ungeeigneten unbebauten Bauzonen an bessere Lagen wird unterstützt.

Konzentration der
Nutzungen an ge-
eigneten Orten

Weitere Grundsätze der Teilstrategie Siedlung beziehen sich auf die Aspekte, dass Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit) an geeigneten Orten konzentriert werden sollen und entsprechende Standorte als Schwerpunkte der Entwicklung festgelegt werden. Dadurch soll der weiteren Zersiedelung der Landschaft und der damit einhergehenden Verkehrszunahme entgegengewirkt werden.

→ Karte Nr. 20

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 Stadt Solothurn und die Gemeinden des urbanen Raums beschränkt werden. Dadurch werden auch 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, verkehrsintensive 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).

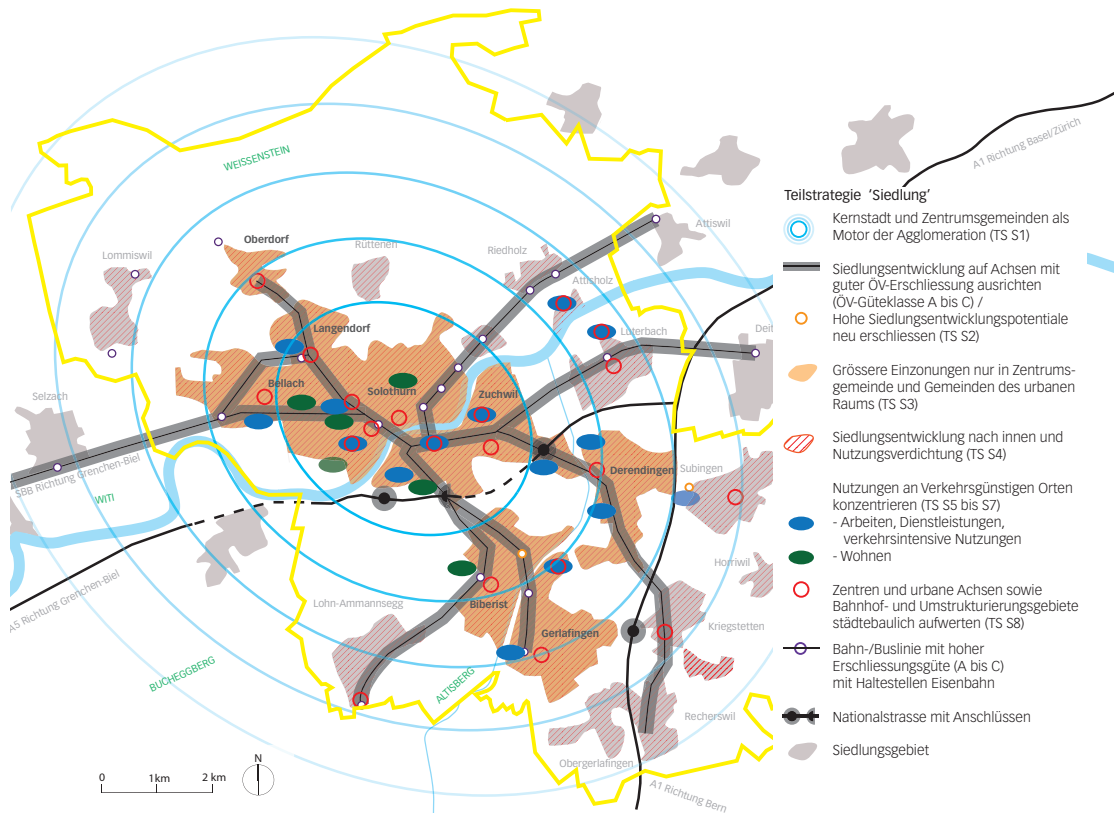


Abb. 25 Teilstrategie Siedlung

8.2.2 Landschaft

→ Karte Nr. 21

Mit der Teilstrategie Landschaft soll die Teilstrategie Siedlung ergänzt und unterstützt und die Siedlungsqualität in der Agglomeration Solothurn gesichert werden. Zu diesem Zweck werden Grundsätze zur Erreichbarkeit, Entwicklung und Erhaltung von Naherholungs- und Freizeiträumen und zur Vernetzung von ökologisch wertvollen Landwirtschaftsflächen definiert. Die Grundsätze zur Teilstrategie Landschaft werden bei der Umsetzung von Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung berücksichtigt.

Teilstrategie	Grundsatz
TS L1	Wertvolle Natur- und Landschaftsgebiete werden erhalten und vor dem Nutzungsdruck durch Siedlungs- und Verkehrsflächen geschützt.
TS L2	Ökologisch wertvolle Landwirtschaftsflächen werden zum Erhalt und der Förderung der lokalen Artenvielfalt aufgewertet und vernetzt.
TS L3	Für die Agglomeration bedeutende Naherholungsgebiete, Grün- und Freiräume werden als wichtige Standortqualitäten der Agglomeration Solothurn weiterentwickelt.
TS L4	Die Verbesserung der Erreichbarkeit von Naherholungs-, Grün- und Freiräumen in der Agglomeration konzentriert sich auf den LV und den ÖV, um die Entstehung neuer Verkehrsengpässe zu vermeiden.

TS L5	Die Zugänge zu den Naherholungs-, Grün und Freiräumen werden attraktiver gestaltet und die Besucher werden mit Hilfe von Signalisationen und Parkplätzen gelenkt.
TS L6	Kanton und Gemeinden koordinieren bei Bedarf Nutzungskonflikte zwischen Natur-/Landschaftsräumen und Freizeitanlagen.

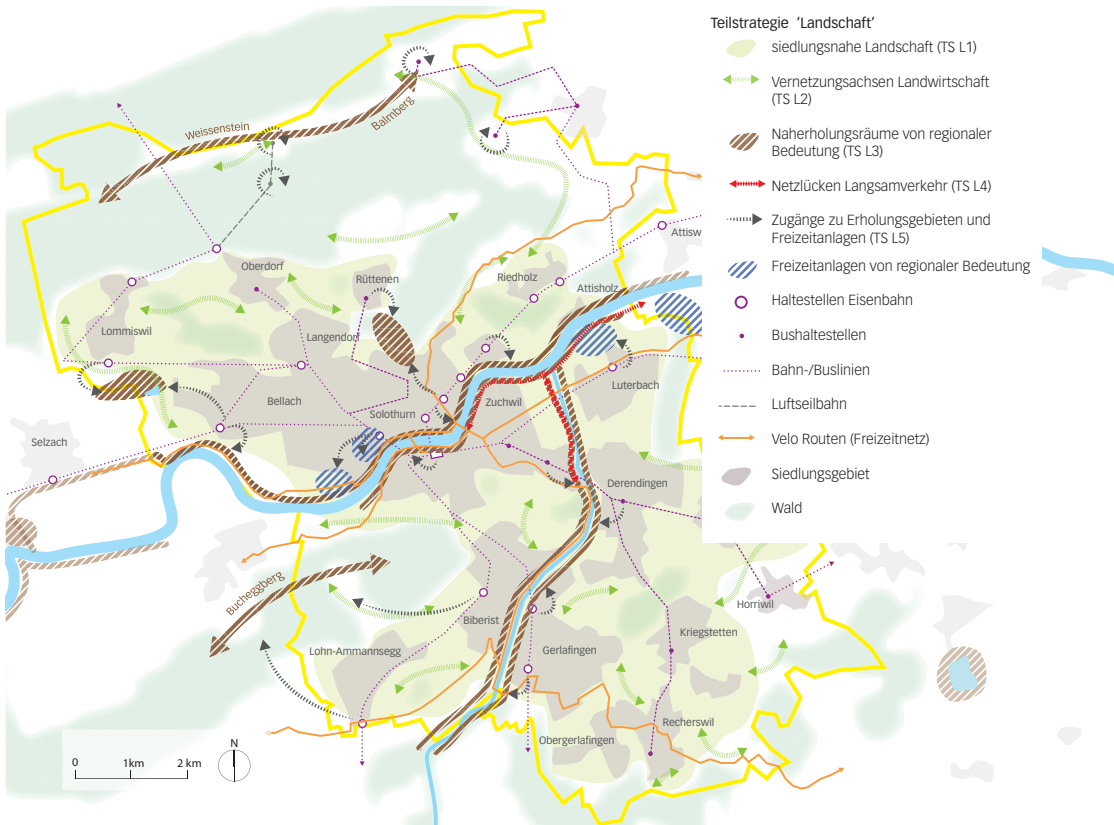


Abb. 26 Teilstrategie Landschaft

9. Massnahmen

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

9.1 Herleitung der Massnahmen(-pakete)

Iterative Erarbeitung

Die Herleitung der Massnahmen ist kein linear verlaufender Prozess, sondern ein iterativer. Ausgangspunkt für die Erarbeitung der Massnahmen sind die Schwachstellenanalyse, der daraus abgeleitete Handlungsbedarf sowie die im Zusammenhang mit dem Zukunftsbild formulierten Zielsetzungen und deren Umsetzungsstrategien (Teilstrategien Verkehr, Siedlung und Landschaft). 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. Die Massnahmen sind aufgrund der folgenden Prozesse konkretisiert worden:

- Aktualisierung der relevanten B- und C-Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der 2. Generation
- Entwurf von Massnahmenempfehlungen aus verschiedenen Grundlagenberichten (z.B. Tempo 30, Kombinierte Mobilität)
- Erarbeitung von Massnahmen für die relevanten Knoten und Strecken mit Verträglichkeitskonflikten aus dem entsprechenden Grundlagenbericht.
- Entwurf von Massnahmeempfehlungen aus Inputs der kantonalen Ämter (vorwiegend ARP und AVT)

In einem zweiten Schritt wurde aufgrund politischer, planerischer, finanzieller und projektbezogener Aspekte entschieden, welche Massnahmenideen definitiv konkretisiert werden sollen.

Herleitung Erarbeitungsprozess

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):

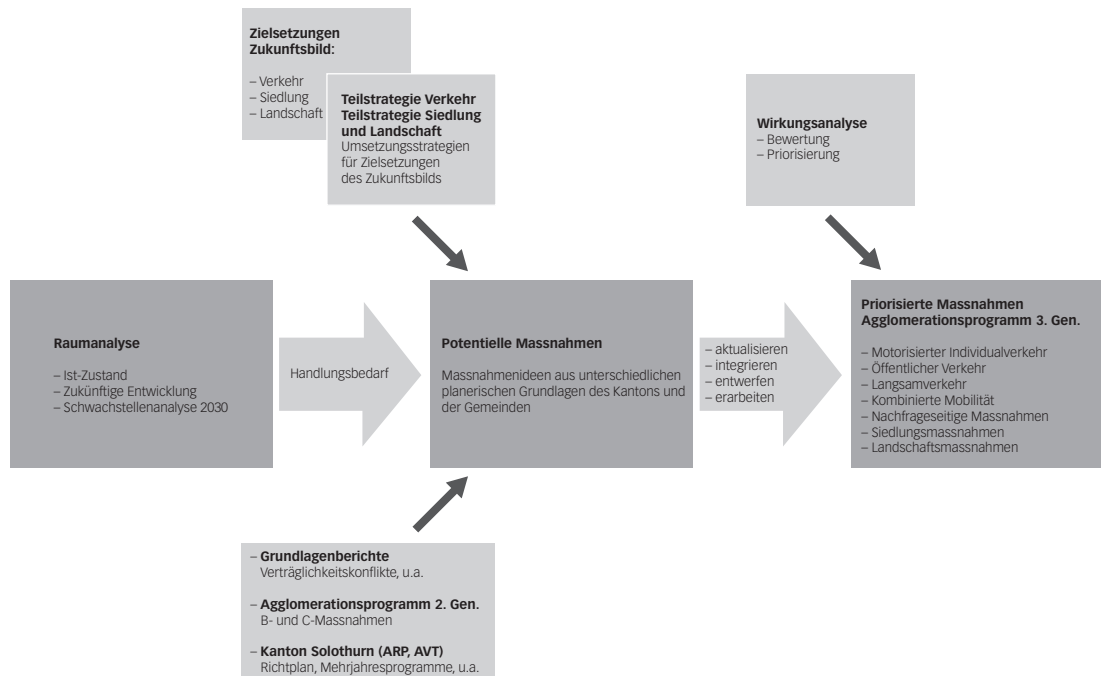


Abb. 27 Schematische Darstellung der Massnahmenherleitung

-> Karte Nr. 22

In einem nächsten Schritt wurden die im AP der 3. Generation konkretisierten Massnahmen einer Wirkungsanalyse unterzogen. Darauf aufbauend und in Abhängigkeit der Bau- und Finanzreife wurden die Massnahmen in eine A-, B- und C-Liste abschliessend priorisiert. 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 3. Gen.	Bezug zu den Teilstrategien (TS)
Massnahmen Verkehr		
Motorisierter Individualverkehr		
V-MIV 301	Viertelanschluss Derendingen A5 an Luzernstrasse	MIV2, MIV4
V-MIV 302	Knotensanierungen	MIV4, LV4
V-MIV 303	Flächendeckende Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen	MIV4, MIV5, S9
V-MIV 304	Nordumfahrung Gerlafingen	MIV2, MIV4
Öffentlicher Verkehr		
V-ÖV 301	Doppelspurabschnitte RBS Solothurn-Bern	ÖV1
V-ÖV 302	Aufwertung Bahnhöfe	ÖV2
V-ÖV 303	Verbesserung der ÖV-Erschliessung von Attisholz Nord und Süd	ÖV1
V-ÖV 304	Neuer S-Bahn Ast Solothurn-Subingen	ÖV1
V-ÖV 305	1/4-h Takt Solothurn-Flumenthal, Doppelspurinsel St. Kathrinen	ÖV1

V-ÖV 306	Neue Bahnhaltestelle Biberist Fällimoos (BLS)	ÖV2
Langsamverkehr		
V-LV 301	Erhöhung Sicherheit auf Kantonsstrassen	LV1, LV2
V-LV 302	Ergänzungsrouten auf Strassen mit geringerem motorisiertem Verkehr	LV1, LV3
V-LV 303	Velo-Schnellverbindungen	LV2, LV3
V-LV 304	Emmesteg	LV1, LV2, L4, L5
V-LV 305	Wegnetz und Aussichtspunkt Gisihübeli	LV1, LV2
Kombinierte Mobilität		
V-KM 301	Förderung Park+Ride und Bike+Ride Anlagen	ÖV2, KM1
Nachfrageseitige Massnahmen		
V-NA 301	Verkehrsmanagement auf Kantonsstrassen	MIV1, MIV3, ÖV3, NA1
V-NA 302	Mobilitätsmanagement	MIV1, NA3
Massnahmen Siedlung		
S 301	Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete Arbeiten/Wohnen	S2, S4, S5, S6, S8
S 302	Wohnschwerpunkte	S2, S3, S4, S5, S7, S9
S 303	Bahnhofgebiete	S3, S5, S7, S8
S 304	Siedlungsentwicklung nach innen	S2, S4, S5, S6, S7, S8, S9
Massnahmen Landschaft		
L 301	Aufwertung Flussräume	L1, L3
L 302	Vernetzung und Erhöhung der Erreichbarkeit	L1, L2, L3, L4, L5, L6
L 303	Naherholungsgebiete/Pärke	L3, L4, L5

Tab. 21 Übersicht Massnahmen(-pakete) Verkehr, Siedlung und Landschaft

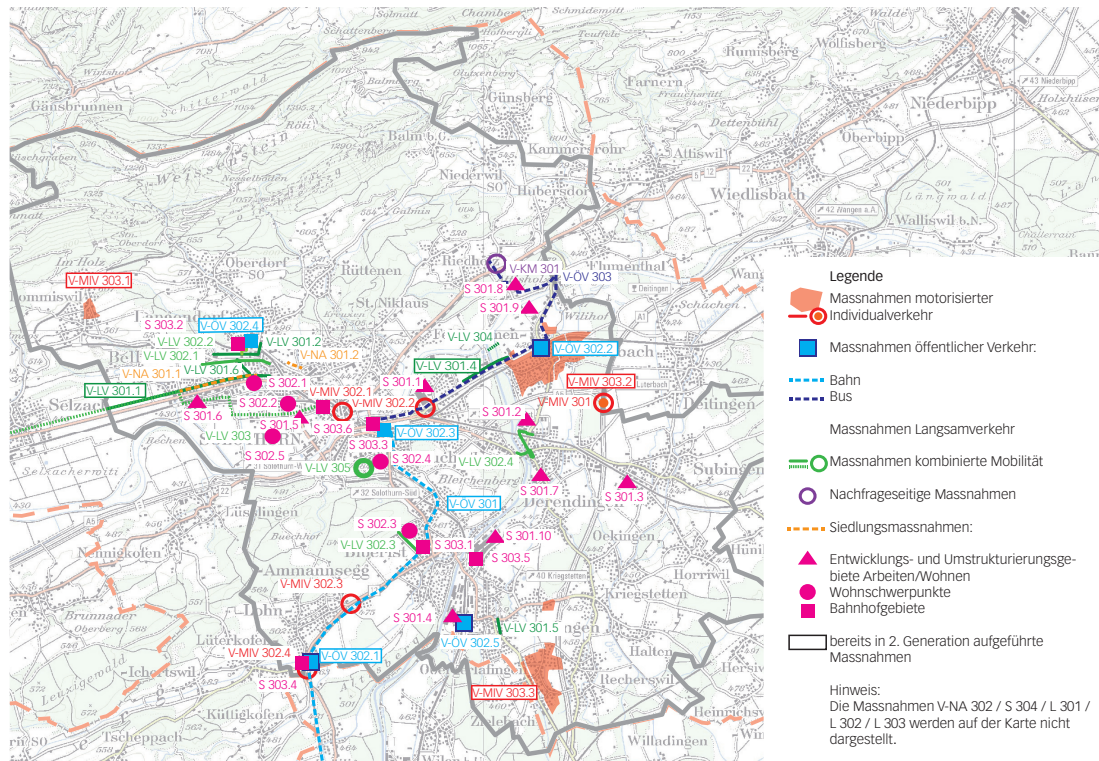


Abb. 28 Übersicht Massnahmen Agglomerationsprogramm Solothurn, 3. Generation (siehe auch Karte Nr. 22)

9.2 Massnahmen Verkehr

9.2.1 Motorisierter Individualverkehr

V-MIV 301: Viertelanschluss Derendingen A5 an Luzernstrasse

Die heutigen Autobahnanschlüsse in der Region Solothurn sind überlastet. Für den Verkehr von/nach dem Wasseramt fehlt ein direkter Autobahnanschluss. Mit einer Autobahnausfahrt Viertelanschluss Derendingen A5 soll die Luzernstrasse auf der Ortsdurchfahrt Derendingen ab dem Autobahnanschluss Solothurn Ost, insbesondere auf der Zufahrt zum Knoten Kreuzplatz, entlastet werden. Die Entlastungswirkung soll zu insgesamt verbesserten Bedingungen aller Verkehrsteilnehmer, geringeren Verlustzeiten beim strassengebundenen ÖV, einer geringeren Unfallhäufigkeit (Behebung des Unfallschwerpunktes Nr. 1 im Kanton Solothurn) wie auch einer verbesserten Verträglichkeit im Siedlungsgebiet (hohe Verkehrsbelastung, Luft- und Lärmbelastung) beitragen. Im Weiteren sollen mit dieser Massnahme Entwicklungsgebiete (z.B. Wissensteinfeld) direkter erschlossen werden oder zumindest Kapazitäten auf den übergeordneten Erschliessungswegen (z.B. Emmenhofareal, Schöller-Areal) geschaffen werden.

V–MIV 302: 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, sind die entsprechenden Knoten der Agglomeration Solothurn zu sanieren. Zum Massnahmenpaket gehören die Umgestaltung des Knotens Postplatz Solothurn, die Anbindung des Knotens Aarmatt in Zuchwil sowie der Neubau zweier Kreisel in Lohn-Ammansegg.

V–MIV 303: Flächendeckende Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen

Verkehrsberuhigende Massnahmen wie Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen 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. Entsprechende Massnahmen für mehrere Gemeinden waren Teil eines gleichnamigen A-Massnahmenpakets im AP 2. Generation. Für die 3. Generation werden auch in den Gemeinden Lommiswil, Luterbach und Obergerlafingen entsprechende Beruhigungsmassnahmen ins Massnahmenpaket aufgenommen.

V–MIV 304: Nordumfahrung Gerlafingen

Die Gemeinden des Wasseramts, insbesondere die Ortszentren der Gemeinden Biberist, Derendingen und Gerlafingen (Schwerverkehr) sind verkehrsmässig stark belastet. Verschiedene kurz bis mittelfristige Massnahmen wurden definiert, um die Verkehrssituation und die Verkehrssicherheit zu verbessern. Aus dem Regionalen Entwicklungskonzept (REK) Wasseramt und dem übergeordneten Betriebskonzept Wasseramt wurde als langfristige strassenseitige Ausbauoption eine neue Nord-Südachse Wasseramt definiert mit folgenden zwei Elementen: 1. Teil: Umfahrung Gerlafingen Nord und 2. Teil: Tunnel Bleichenberg. Für eine Umfahrung Gerlafingen Nord wurde die technische Machbarkeit geprüft. Diese beiden Vorhaben wurden in der Kategorie Festsetzung (Umfahrung Gerlafingen Nord) bzw. Zwischenergebnis (Tunnel Bleichenberg) in den kantonalen Richtplan aufgenommen. In einem nächsten Schritt sind die raum- und verkehrsplanerischen Abklärungen durchzuführen.

9.2.2 Öffentlicher Verkehr

V–ÖV 301: Doppelspurabschnitte 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. Die Massnahme ist Teil des Bun-

despakets zur Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur FABI. Die Finanzierung der Massnahme erfolgt daher nicht über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds NAF, sondern über den Bahninfrastrukturfonds BIF des Bundes. Die Massnahme wird aus diesem Grund als «übergeordnet» gekennzeichnet.

V-ÖV 302: 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 Bahnhöfe in unmittelbarer Nähe zu den Siedlungsentwicklungsschwerpunkten der Agglomeration Solothurn: Hauptbahnhof Solothurn, Gerlafingen, Langendorf, Lohn-Lüterkofen und Luterbach-Attisholz. Das Massnahmenpaket stellt eine Weiterentwicklung/Konkretisierung des gleichnamigen Pakets aus der 2. Generation dar. Relativ weit Fortgeschritten sind die Planungen um den Bahnhof Lohn-Lüterkofen mit der Aufwertung des Bahnhofs mit Personenunterführung, neuer Bushaltestelle und Bike and Ride Anlagen beim neuen Bahnhofplatz Nord.

V-ÖV 303: Verbesserung der ÖV-Erschliessung von Attisholz Nord und Süd

Aufgrund des erwarteten starken Wachstum der Einwohner- und Beschäftigtenzahlen in den Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebieten Attisholz Nord (Gemeinde Attisholz) und Attisholz Süd (Gemeinde Luterbach) ist die ÖV-Erschliessung zu verbessern.

Dazu soll ein potentialgerechtes Busangebot, welches nach Möglichkeit ins übergeordnete ÖV-Netz (Bahnanschlüsse) eingebunden ist, geprüft werden. Aufgrund der unterschiedlichen Realisierungshorizonte von Attisholz Nord und Süd müsste ein Busangebot etappierbar sein. Für Attisholz Süd mit dem früheren Realisierungshorizont ist ein privat finanzierter Vorlaufbetrieb zu prüfen.

V-ÖV 304: Neuer S-Bahn-Ast Solothurn-Subingen

Die Bahnstrecke Solothurn – Herzogenbuchsee wurde 1992 für den Personenverkehr stillgelegt und ein Teil davon 2014 als umgebaute Ausbaustrecke Solothurn - Wanzwil wiedereröffnet. Der Regionalverkehr zwischen Solothurn und Subingen auf der Schiene ist zu reaktivieren. Somit kann die Hauptachse Solothurn-Wasseramt gestärkt, und ein grosses Potential erschlossen und gleichzeitig das Strassennetz entlastet werden.

Die Massnahme sieht eine Reaktivierung des Regionalverkehrs zwischen Solothurn und Subingen im Halbstundentakt mit der Bedienung der Zwischenhalte Zuchwil, Derendingen, Derendingen Ost, und Subingen Wissensteinfeld vor. In Subingen kann eine neue ÖV-Drehscheibe geschaffen werden.

V-ÖV 305: 1/4-h-Takt Solothurn Flumenthal, Doppelspurinseln

St. Kathrinen

Gestützt auf die prognostizierte Nachfrageentwicklung reichen ab dem Zeitraum 2025/2030 die im Agglomerationsgürtel von Solothurn jeweils im 30'-Takt angebotenen Kapazitäten von asm und Bus nicht mehr aus. Das Fahrplanangebot sollte auf dem Abschnitt Solothurn – Flumenthal mindestens teilweise vom heutigen 30'-Takt auf den 15'-Takt erhöht werden.

Aus Gründen der besseren Betriebsstabilität soll die heutige Punkt Kreuzung zu einer kurzen Doppelspurinsel von 200 m Länge erweitert werden (davon sind 50 m bestehend als Haltestelle).

Die Massnahme ist Teil des STEP-Ausbaus Schritts 2030 und damit des Bundespakets zur Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur FABI. Die Finanzierung der Massnahme erfolgt daher nicht über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs Fonds (NAF), sondern über den Bahninfrastrukturfonds BIF des Bundes.

V-ÖV 306: Neue Bahnhalttestelle Biberist Fällimoos (BLS)

Der heutige Bahnhofstandort Biberist Ost (BLS) erschliesst nur einen Teil von Biberist. Ein Ersatz des heutigen Standorts Biberist Ost oder ein ergänzender Standort westlich der Emme im Zentrum von Biberist könnte grosse Flächen noch unbebauter Bauzonen erschliessen und ein hohes Potenzial abschöpfen. Eine Studie hat gezeigt, dass dem heutigen Bahnhofstandort Biberist Ost - auch im Hinblick auf das Entwicklungspotenzial des Siedlungsgebiets der ehemaligen Papierfabrik - eine grosse Bedeutung zukommt und dass dieser Standort nicht aufgegeben werden darf. Hingegen kann mit einer zusätzlichen Haltestelle «Fällimoos» im Zentrum von Biberist weiteres Potenzial erschlossen werden. Mittel- bis langfristig soll mit dem zusätzlichen Bahnhofstandort «Fällimoos» westlich der Emme die Erschliessung des Siedlungsgebiets optimiert werden. Am neuen Standort ist eine Verknüpfung der Bahn mit den regionalen Buslinien vorgesehen.

9.2.3 Langsamverkehr

V-LV 301: 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 Velofahrenden realisiert werden. Zudem sind an den Kreuzungs- und Verknüpfungspunkten des Langsamverkehrsnetzes mit dem Kantonsstrassennetz Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit zu ergreifen. Mit der Massnahme wird das Massnahmenpaket aus der 2. Generation weiterentwickelt.

Es enthält mit den sechs Massnahmen in Bellach, Gerlafingen, Langendorf, Luterbach, Solothurn und Zuchwil sowohl präzisierte Massnahmen der 2. Generation als auch neue Massnahmen.

V–LV 302: 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.

Mit der Massnahme wird das Massnahmenpaket aus der 2. Generation weiterentwickelt. Es enthält mit den Massnahmen in den Gemeinden Bellach, Biberist, Derendingen, Langendorf, Solothurn und Zuchwil sowohl präzisierete Massnahmen der 2. Generation als auch neue Massnahmen.

V–LV 303: Velo-Schnellverbindung Solothurn-Grenchen

Mit dem Einrichten von Velo-Schnellverbindungen werden direkt geführte, qualitativ hochwertige Veloverbindungen zwischen wichtigen Wohn- und Arbeitsgebieten bzw. zwischen den Siedlungen und ins Zentrum gefördert. Die Massnahme kann einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung des Modal Split Anteil des Veloverkehrs leisten. Verschiedene Veloverbindungen nach Solothurn wurden auf ihre Eignung hin für den Ausbau zu einer Velo-Schnellverbindung geprüft. Als gut geeignet wird die Städteverbindung Solothurn-Grenchen mit Linienführung südlich der SBB-Linie beurteilt. Das vorliegende Projekt zeigt die erforderlichen Knoten- und Streckenmassnahmen auf, welche notwendig sind um den Standard Velo-Schnellverbindung zu erreichen.

Als wichtiges Einzelelement wird die Schnellverbindung zwischen Solothurn und Grenchen ins AP 3. Generation aufgenommen.

V–LV 304: Emmesteg Luterbach-Zuchwil

Die Idee einer Emmequerung für Fussgänger und Velofahrende im Einmündungsbereich in die Aare («Emmenspitz») ist bereits sehr alt. Es existiert gemäss der Gemeinde Luterbach ein genehmigtes Bauprojekt aus den 1970er Jahren, das aber nie ausgeführt wurde. In den 1990er Jahren hat die Gemeinde Zuchwil ein Projekt vorangetrieben, das aber ebenfalls nicht ausgeführt wurde. Im Rahmen der Mitwirkung zum Hochwasserschutz- und Revitalisierungsprojekt Emme haben die beiden genannten Gemeinden ihr Interesse am sogenannten Emmesteg wieder bekräftigt.

Für das vorliegende Projekt wurde im Dezember 2013 eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. Dabei wurden verschiedene Varianten untersucht und die Bestvariante ermittelt. Diese besticht durch eine leichte, ästhetisch ansprechende Brückenkonstruktion und eine gute Integration in die Landschaft.

Das Vorhaben stellt einen wichtigen Baustein zur Aufwertung der Freizeitroute für den LV entlang der Aare dar. Die Schutzinteressen und -vorgaben der beiden tangierten Naturschutzobjekte werden durch den Emmesteg und dessen Zufahrten nicht verletzt.

V-LV 305: Wegnetz und Aussichtspunkt Gisihübeli

Zwischen dem offenen Freiraum und dem Gisihübeli bzw. entlang des Freiraums wird gemäss genehmigtem Gestaltungsplan ein Anschlussweg zum Gisihübeli erstellt. Damit wird das Wegnetz zum beliebten Aussichtspunkt aufgewertet und die Zugänglichkeit verbessert.

9.2.4 Massnahmen Kombinierte Mobilität

V-KM 301: Förderung Park+Ride/Bike+Ride Anlagen

Mit der Park+Ride/Bike+Ride Anlage in Riedholz wird an der Bahnhaltestelle in Riedholz eine zusätzliche Anlage für die kombinierte Mobilität erstellt.

9.2.5 Nachfrageseitige Massnahmen

V-NA 301: Verkehrsmanagement auf Kantonsstrassen

Der starken verkehrlichen Belastung in den Ortszentren soll u.a. mit Hilfe von Verkehrsmanagementmassnahmen am Siedlungsrand entgegengewirkt werden. Mittels Stauraumbewirtschaftungen mit Lichtsignalanlage und Busbevorzugung sowie optimierten Knotensteuerungen ist der Verkehr gezielt nachfrageseitig zu beeinflussen und zu lenken. 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.

Mehrere Einzelmassnahmen wurden bereits im Rahmen des AP 2. Generation in das Massnahmenpaket aufgenommen. Für die 3. Generation werden Verkehrsmanagementmassnahmen in Bellach, Langendorf und Solothurn vorgeschlagen. Die Massnahmen stellen wichtige Elemente des flächendeckenden Verkehrsmanagements dar.

V-NA 302: 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 ÖV oder den LV verlagert werden.

Die Agglomeration Solothurn unterstützt das 2014 erarbeitete Programm 2015 – 2016 von so!mobil mit den darin definierten Handlungsschwerpunkten und Massnahmenpaketen. Somit beteiligt sich die Agglomeration Solothurn massgebend an der Umsetzung eines erfolgreichen Mobilitätsmanagements im Kanton Solothurn. Mit den Massnahmen des Jahrespro-

grammes 2015 – 2016 werden Weiterführung und Ausbau des Mobilitätsmanagements in der Agglomeration Solothurn angestrebt. Sie bilden aber auch die richtungsweisende Grundlage für das darauf folgende Programm.

9.3 Massnahmen Siedlung

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 301: Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete Arbeiten/Wohnen

Mit attraktiven Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebieten fördert die Agglomeration Solothurn die Umnutzung von brach liegenden Industrie- und Gewerbearealen an zentralen Lagen für Wohn-, Misch- und Gewerbe-nutzungen. Die Umnutzungen 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 Wohn- und Wirtschaftsstandort.

S 302: 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 303: 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 304: Siedlungsentwicklung nach innen

Im Rahmen des AP 2. Generation wurde vom Amt für Raumplanung das Projekt «Siedlungsentwicklung nach innen» initiiert. 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.

Erste Massnahmen des Projekts (SOBAT, Grundlage «gute Beispiele der Verdichtung»,) geben Aufschluss über das Innenentwicklungspotential (z.B. auffüllen von Baulücken, Aufstockungen) und liefern Handlungsansätze für die Optimierung des Flächenmanagements. Weitere Massnahmen, wie die Überarbeitung der Arbeitshilfe Ortsplanung, sind geplant und Teil der entsprechenden Daueraufgabe im AP 3. Generation.

9.4 Massnahmen Landschaft

Die Massnahmen im Bereich Landschaft orientieren sich an den Zielsetzungen für die einzelnen Landschaftstypen und zu den Naherholungs-, Grün- und Freiräumen gemäss Zukunftsbild Landschaft.

L 301: Aufwertung Flussräume

Die Flussräume von Aare und Emme sind neben der ersten Jurakette die prägendsten Landschaftselemente der Agglomeration Solothurn. Sie erfüllen in gebietsweise unterschiedlicher Intensität verschiedene Aufgaben: Sicherung von Naturwerten, Landwirtschaft, Naherholung.

Die Flussräume werden – unter Beachtung des Hochwasserschutzes und der Renaturierungsprojekte – ausserhalb der Siedlungsgebiete möglichst naturnah und innerhalb der Siedlungsgebiete der lokalen städtebaulichen Tradition entsprechend und unter Berücksichtigung und Aufwertung der Gewässer- und Uferlebensräume gestaltet. Die Koordination der unterschiedlichen Nutzungsansprüche erfolgt gemeindeübergreifend im Rahmen von entsprechenden Nutzungskonzepten.

L 302: Vernetzung und Erhöhung der Erreichbarkeit Freiräume

Die siedlungsnahen Landschaftsräume sind einem hohen Erholungsdruck aus den nahen Siedlungsschwerpunkten ausgesetzt. Die Naherholung in diesen Gebieten ist sehr erwünscht, da sie nachhaltig mit wenig Verkehr «gleich vor der Haustüre» erfolgen kann.

Die bestehenden Freiräume sollen aufgewertet und neue Freiräume geschaffen werden, so dass ein qualitativ hochwertiges Freiraumnetz innerhalb der Agglomeration entsteht. Die Erholungssuchenden sollen so gelenkt werden, dass die Landwirtschaft und die Naturwerte nicht beeinträchtigt werden. Wo erforderlich, erfolgt die Lenkung gemeindeübergreifend.

L 303: Naherholungsgebiete/Pärke

Eine hohe Freiraumqualität in Nähe der Siedlungsschwerpunkte ist sehr erwünscht, damit sie eine Naherholungsfunktion für deren Bewohner und Beschäftigte erfüllen können. Bei der Entwicklung von grösseren Arealen

sind entsprechende Freiräume oder Parks zu schaffen und die Zugänglichkeit sicher zu stellen. Die Gestaltung von Naherholungsgebieten ist mittels geeigneter Instrumente bzw. qualitätssichernden Verfahren zu steuern.

Das AP Solothurn 3. Generation benennt mit dem Riversidepark in Zuchwil, dem Aareuferpark in Riedholz und Luterbach sowie dem Stadtpark «Segetzhain» in Solothurn erste Gebiete von regionaler Bedeutung. Das AP setzt sich zum Ziel, diese und weitere Gebiete für Naherholung / Parks in den kommenden Jahren als Daueraufgabe im Sinne der Strategie Landschaft weiterzuentwickeln.

9.5 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 Kosten sind in der folgenden Tabelle aufgelistet:

		Investitionskosten Massnahmen (-paket)
Massnahmen Verkehr		
Motorisierter Individualverkehr		
V-MIV 301	Viertelanschluss Derendingen A5 an Luzernstrasse	9'600'000.–
V-MIV 302	Knotensanierungen:	
V-MIV 302.1	Solothurn: Umgestaltung Postplatz	1'200'000.–
V-MIV 302.2	Zuchwil: Anbindung Knoten Aarmatt	2'300'000.–
V-MIV 302.3	Lohn-Ammansegg: Neubau Kreisel Bern-/Schulhaus-/Bahnhofstr.	700'000.–
V-MIV 302.4	Lohn-Ammansegg: Kreisel Nord	840'000.–
V-MIV 303	Flächendeckende Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen:	500'000.–
V-MIV 303.1	Lommiswil: Bereich Schulhausstrasse: T-30-Zone	
V-MIV 303.2	Luterbach: Ganzes Siedlungsgebiet T-30-Zone	
V-MIV 303.3	Obergerlafingen: Ganzes Siedlungsgebiet T-30-Zone	
V-MIV 304	Nordumfahrung Gerlafingen	k. A.
Öffentlicher Verkehr		
V-ÖV 301*	Doppelspurabschnitt RBS Solothurn-Bern	k. A.

V-ÖV 302	Aufwertung Bahnhöfe:	
V-ÖV 302.1	Lohn-Lüterkofen: Aufwertung Bhf mit Bushaltestellen / B+R Anlagen	3'300'000.–
V-ÖV 302.2	Luterbach-Attisholz: Aufwertung Bhf mit Gleisüberquerung LV, Bushaltestelle, B+R Anlagen	6'800'000.–
V-ÖV 302.3	HB Solothurn RBS: Verbesserung städtebaul. Situation, Anbindung LV	6'000'000.–
V-ÖV 302.4	Langendorf BLS: Aufwertung Bhf mit B+R Anlagen und Fuss- und Velounterführung	1'500'000.–
V-ÖV 302.5	Gerlafingen, Bushaltestelle und Buszufahrt Bahnhof	1'900'000.–
V-ÖV 303	Verbesserung der ÖV-Erschliessung von Attisholz Nord und Süd	keine Infrastrukturkosten
V-ÖV 304	Neuer S-Bahn Ast Solothurn-Subingen	k. A.
V-ÖV 305	1/4-Std. Takt asm Solothurn-Flumenthal, Doppelspurinsel St. Kathrinen	k. A.
V-ÖV 306	Neue Bahnhthaltestelle Biberist Fällimoos (BLS)	k. A.
Langsamverkehr		
V-LV 301	Erhöhung Sicherheit auf Kantonsstrassen:	
V-LV 301.1	Bellach/Solothurn Bielstrasse: Neukonzipierung Rad- und Gehweg Knoten Wildbach bis Turbensaalkreisel	2'800'000.–
V-LV 301.2	Bellach/Langendorf: Velomassnahmen auf Langendorf-/Bellacher-/Lommiswilerstrasse	870'000.–
V-LV 301.4	Zuchwil/Luterbach: Neuer Radweg Luterbacherstrasse/Zuchwilstrasse (Zuchwil Industriestrasse bis Nordstrasse Luterbach)	4'000'000.–
V-LV 301.5	Gerlafingen: Umgestaltung Obergerlafingenstrasse (Abschnitt Mühlegasse bis Schulhausstrasse)	1'000'000.–
V-LV 301.6	Bellach: Velomassnahmen auf der Franziskanerstrasse	400'000.–
V-LV 302	Ergänzungsroute auf Strassen mit geringerem motorisiertem Verkehr:	
V-LV 302.1	Bellach/Langendorf/Solothurn: Ergänzung Veloroute parallel zur Kantonsstrasse (Bündenweg-Hüslerhofstr.-Kronenmattstr.-private Strasse-neue Querung Wildbach-Langendorfstr.-Vogelherdstr.)	200'000.–
V-LV 302.2	Langendorf/Bellach: Veloroute abseits der Kantonsstrasse (Querung BLS-Strecke)	830'000.–
V-LV 302.3	Biberist: Veloweg Jungfraustrasse/Solothurnstrasse	1'000'000.–
V-LV 302.4	Derendingen/Zuchwil: Alternative Veloführung Knoten Kreuzplatz	2'500'000.–
V-LV 303	Velo-Schnellverbindung Solothurn-Grenchen	710'000.–
V-LV 304	Luterbach/Zuchwil: Emmesteg	1'500'000.–
V-LV 305	Biberist: Wegnetz und Aussichtspunkt Gisihübeli	110'000.–
Kombinierte Mobilität		
V-KM 1	Förderung Park+Ride und Bike+Ride Anlagen	115'000.–
Nachfrageseitige Massnahmen		
V-NA 301	Verkehrsmanagement auf Kantonsstrassen:	
V-NA 301.1	Bellach H5: Bielstrasse, neue Pfortnerung westlich Turbenkreisel	150'000.–
V-NA 301.2	Solothurn/Langendorf: Busspurverlängerung und neue Pfortnerung	5'000'000.–
V-NA 302	Mobilitätsmanagement	–
Massnahmen Siedlung		
S 301	Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete Arbeiten/Wohnen	–
S 302	Wohnschwerpunkte	–
S 303	Bahnhofgebiete	–

S 304	Siedlungsentwicklung nach innen	–
Massnahmen Landschaft		
L 301	Aufwertung Flussräume	–
L 302	Vernetzung und Erhöhung der Erreichbarkeit	–
L 303	Naherholungsgebiete / Pärke	–
Total		55.83 Mio. Fr.

* übergeordnete Massnahme, nicht Bestandteil Infrastrukturfonds Agglomerationsprogramm

Tab. 22 Übersicht Investitionskosten der Massnahmen(-pakete). Massnahmen mit Spezialfinanzierung und geringem Reifegrad ohne Kostenangaben.

10. Wirkungsanalyse und Priorisierung

Im folgenden Kapitel werden Vorgehensweise und Resultate der Wirkungsanalyse erläutert. 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.

10.1 Methodik der Wirkungsanalyse

Die Massnahmen des AP Solothurn gemäss Kapitel 9 werden einer Wirkungsanalyse unterzogen. Die Massnahmen werden anhand der folgenden, vom Bund festgelegten Wirksamkeitskriterien qualitativ beurteilt:

- Wirksamkeitskriterium 1 (WK1): Qualität des Verkehrssystems verbessert
- Wirksamkeitskriterium 2 (WK2): Siedlungsentwicklung nach innen gefördert
- Wirksamkeitskriterium 3 (WK3): Verkehrssicherheit erhöht
- Wirksamkeitskriterium 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.

Die Wirkungsanalyse ist in den jeweiligen Massnahmenblättern detailliert aufgeführt, sowohl textlich bzw. mit Stichworten wie auch mit obiger Skala.

10.2 Beurteilung der Wirkung der Massnahmen(-pakete)

Für das AP Solothurn der 3. Generation wurde die Wirkung der Massnahmen(paketen) 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 zusammengefasst:

Abb. 29 Wirkungsanalyse der A-, B- und C-Massnahmen(pakete)

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 Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen weisen insbesondere in Bezug auf eine Siedlungsentwicklung nach innen und bezüglich Verringerung der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs sehr positive Wirkungen auf. Die Verkehrsmassnahmen schneiden ebenfalls gut ab, namentlich mit Verbesserungen im Fuss- und Veloverkehr insgesamt, Verbesserungen der Erreichbarkeit und im Freizeitverkehr sowie einer erwarteten Erhöhung der Sicherheit.

Auch das Kosten-/Nutzenverhältnis ist für die meisten Massnahmen(pakete) der A-, B- und C-Liste (vom Bund finanzierungsrechtigte Infrastrukturmassnahmen) als insgesamt positiv zu werten:

Agglomerationsprogramm Solothurn: Kosten-/Nutzen-Analyse

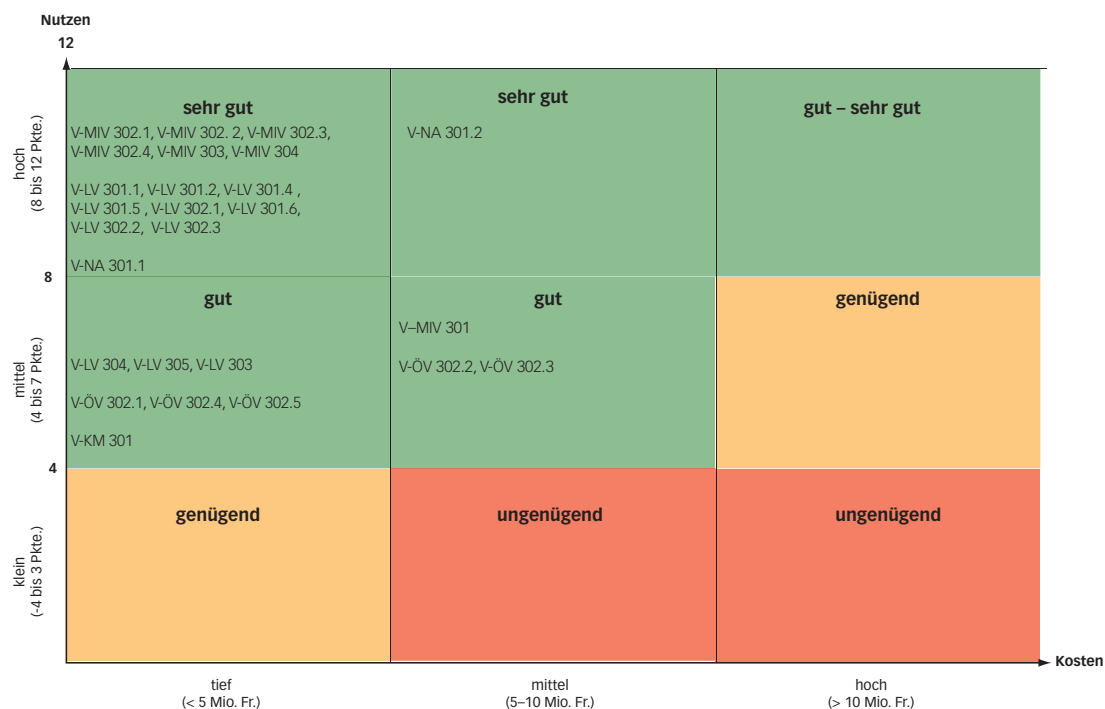


Abb. 30 Kosten-/Nutzen-Verhältnis der finanzierungsberechtigten A- und B- Massnahmen

10.3 Vorgehen zur Priorisierung

Die Infrastrukturmassnahmen für den Zeitraum 2019 bis 2023 werden gemäss «Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation» des Bundesamts für Raumentwicklung drei verschiedenen Priorisierungen zugewiesen:

A-Massnahmen	Die A-Liste umfasst Massnahmen, die alle nachstehenden Bedingungen erfüllen: – Mitfinanzierbarkeit durch den Bund – Relevanz für die Agglomeration und das Agglomerationsprogramm – Gutes bis sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis – Bau- und Finanzreife zwischen 2019 bis 2023 erreicht.
B-Massnahmen	Die B-Liste umfasst Massnahmen, die alle nachstehenden Bedingungen erfüllen: – Massnahmen, die ein gutes bis sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen, aber erst in der folgenden Vierjahresperiode (2023 bis 2026) bau- und finanzreif sein werden. – Massnahmen, die nur ein genügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen, aber aufgrund ihres Optimierungspotenzials bei der nächsten Beurteilung in der 4. Generation ein gutes bis sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis erreichen können.
C-Massnahmen	Alle anderen Infrastrukturmassnahmen sind gemäss Bund einer C-Liste zuzuordnen. Diese Massnahmen weisen entweder ein (noch) ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis oder einen ungenügenden Reifegrad auf, sodass eine eingehendere Überprüfung der Wirkung noch nicht möglich ist. Diese Massnahmen bedürfen weiterer Abklärungen und Konkretisierungen. Sie werden deshalb vorerst zurückgestellt und im Rahmen der 4. Generation als mögliche Massnahme geprüft.
Kosten-/Nutzen-verhältnisse	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.
Priorisierung	Für die Priorisierung der Infrastrukturmassnahmen dienen gemäss «Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation» folgende Kriterien:

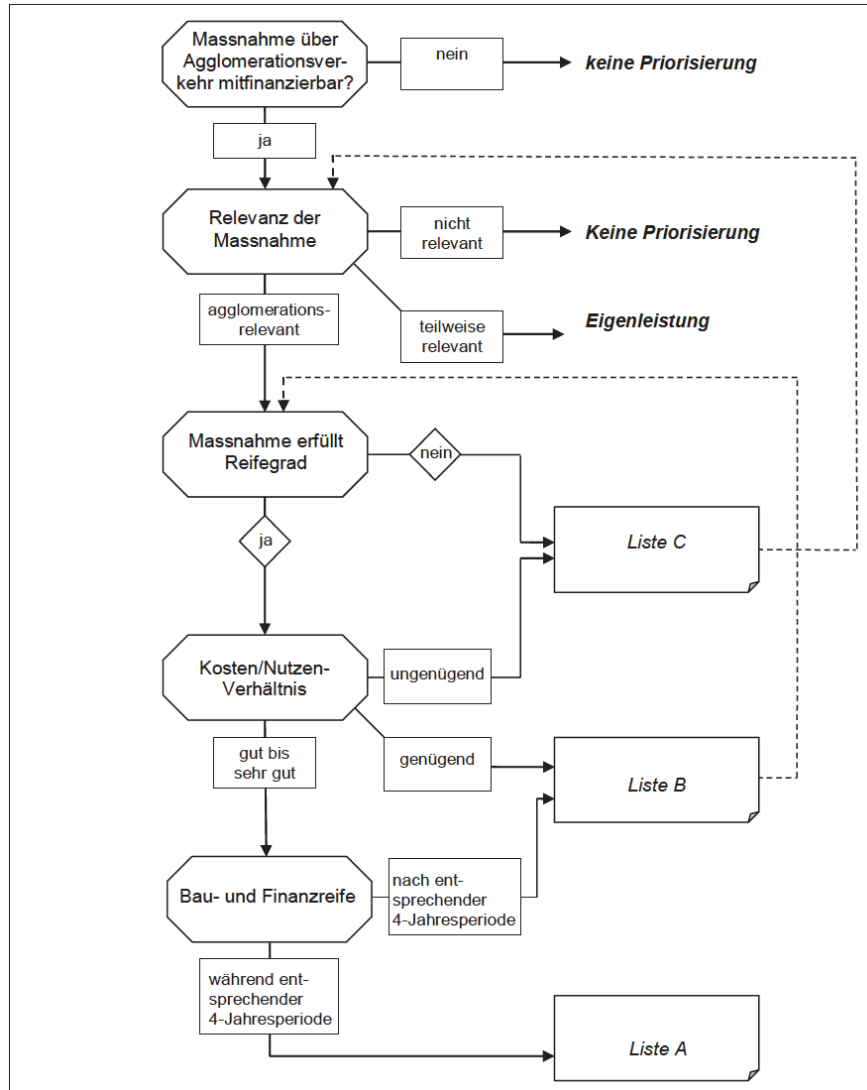


Abb. 31 Vorgehensschema zur Priorisierung der Massnahmen (Weisung Bund AP 3G)

10.4 Priorisierung der Massnahmen(-pakete)

Nachfolgend werden die Massnahmen(-pakete) der 3. Generation entsprechend ihrer Relevanz für die Agglomeration, ihrer Kosten-/Nutzenverhältnisse, ihrer Reifegrade und Realisierungshorizonte der A-, B- oder C-Listen zugeteilt.

A-Liste 3. Generation (2019 – 2022)

Massnahmen(-pakete)	Kosten-/Nutzenverhältnis	Reifegrad	Kosten (+/- 30%)
V-MIV 302.1 Knotensanierungen: Solothurn: Umgestaltung Postplatz	sehr gut	1	1.2 Mio. Fr.
V-MIV 302.2 Knotensanierungen: Zuchwil: Anbindung Knoten Aarmatt	sehr gut	2	2.3 Mio Fr.
V-MIV 303 Flächendeckende Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen*	sehr gut	1	0.5 Mio. Fr.
V-ÖV 301 Doppelspurabschnitt RBS Solothurn-Bern**	k.A. (übergeordnet)	2	k.A.
V-ÖV 302.1 Aufwertung Bahnhöfe: Lohn-Lüterkofen	gut	2	3.3 Mio. Fr.
V-ÖV 303 Verbesserung der ÖV-Erschliessung von Attisholz Nord und Süd	–	2	keine Infrastrukturkosten
V-LV 301.1 Erhöhung Sicherheit auf Kantonsstrassen: Bellach/Solothurn: Bielstrasse	sehr gut	2	2.8 Mio. Fr.
V-LV 301.2 Erhöhung Sicherheit auf Kantonsstrassen: Bellach/Langendorf: Velomassnahmen Langendorf-/Bellacher-/Lommiswilerstrasse	sehr gut	2	0.87 Mio. Fr.
V-LV 301.4 Erhöhung Sicherheit auf Kantonsstrassen: Zuchwil/Luterbach: Luterbacherstr.	sehr gut	2	4.0 Mio. Fr.
V-LV 301.5 Erhöhung Sicherheit auf Kantonsstrassen: Gerlafingen: Obergerlafingenstrasse	sehr gut	2	1.0 Mio. Fr.
V-LV 302.1 Ergänzungsrouten auf Strassen mit geringerem motorisiertem Verkehr: Bellach/Langendorf/Solothurn: Route parallel zu Kantonsstrasse	sehr gut	2	0.2 Mio. Fr.
V-LV 304 Luterbach/Zuchwil: Emmesteg	gut	2	1.5 Mio Fr.
V-LV 305 Biberist: Wegnetz und Aussichtspunkt Gisihübeli	gut	1	0.11 Mio. Fr.
V-NA 301.2 Verkehrsmanagement auf Kantonsstrassen: Solothurn/Langendorf: Busspurverlängerung und neue Pfortnerung	sehr gut	2	5 Mio Fr.
Total			22.78 Mio. Fr.

* Eigenleistung, nicht Bestandteil NAF

** übergeordnete Massnahme, nicht Bestandteil NAF

Tab. 23 Übersicht Kosten-/Nutzen, Reifegrad und Investitionskosten der Massnahmen(-pakete) A-Liste. Massnahmen mit Spezialfinanzierung und geringem Reifegrad ohne Kostenangaben.

Die zur Mitfinanzierung des Bundes beitragsberechtigten Investitionskosten betragen rund 22.28 Mio. Franken.

B-Liste 3. Generation (2023-2026)

Massnahmen(-pakete)	Kosten-/Nutzen-verhältnis	Reife-grad	Kosten (+/- 30%)
V-MIV 301 Viertelanschluss Derendingen A5 an Luzernstrasse	gut	2	9.6 Mio. Fr..
V-MIV 302.3 Knotensanierungen: Lohn-Ammansegg: Neubau Kreisel Bern-/Schulhaus-/Bahnhofstrasse	sehr gut	2	0.7 Mio. Fr.
V-MIV 302.4 Knotensanierungen: Lohn-Ammansegg: Kreisel Nord	sehr gut	2	0.84 Mio. Fr.
V-ÖV 302.2 Aufwertung Bahnhöfe: Luterbach-Attisholz	gut	2	6.8 Mio. Fr
V-ÖV 302.3 Aufwertung Bahnhöfe: Solothurn RBS	gut	1	6.0 Mio. Fr.
V-ÖV 302.4 Aufwertung Bahnhöfe: Langendorf BLS	gut	2	1.5 Mio. Fr.
V-ÖV 302.5 Aufwertung Bahnhöfe: Gerlafingen, Bushaltestelle und Buszufahrt Bahnhof	gut	1	1.9 Mio. Fr.
V-LV 301.6 Erhöhung Sicherheit auf Kantonsstrassen: Bellach Franziskanerstrasse	sehr gut	2	0.4 Mio. Fr.
V-LV 302.2 Ergänzungsrouten auf Strassen mit geringerem motorisiertem Verkehr: Langendorf /Bellach (Querung BLS)	sehr gut	2	0.83 Mio. Fr.
V-LV 302.3 Ergänzungsrouten auf Strassen mit geringerem motorisiertem Verkehr: Biberist Jungfrau-/Solothurnstrasse	sehr gut	2	1.0 Mio. Fr.
V-LV 303 Velo-Schnellverbindung Solothurn-Grenchen	gut	1	0.71 Mio. Fr.
V-NA 301.1 Bellach H5: Bielstrasse, neue Pfortnerung westlich Turbenkreisel	sehr gut	2	0.15 Mio. Fr.
V-KM 301 Förderung Park+Ride und Bike+Ride Anlagen: Riedholz	gut	1	0.115 Mio. Fr.
Total			30. 55 Mio. Fr.

Tab. 24 Übersicht Kosten-/Nutzen, Reifegrad und Investitionskosten der Massnahmen(-pakete) B-Liste. Massnahmen mit Spezialfinanzierung und geringem Reifegrad ohne Kostenangaben.

Die Investitionskosten für die A- und B- Massnahmen betragen insgesamt 53.33 Mio. Franken.

C-Liste 3. Generation (ab 2027)

Massnahmen(-pakete)	Kosten (+/- 30%)
V-MIV 304 Nordumfahrung Gerlafingen	k.A zu Kosten/Nutzen-verhältnis und Reifegrad
V-ÖV 304 Neuer S-Bahn Ast Solothurn-Subingen	
V-ÖV 305 1/4-h Takt Solothurn-Flumenthal, Doppelspurinsel St. Kathrinen	
V-ÖV 306 Biberist: Neue Bahnhaltestelle Fällimoos (BLS)	
V-LV 302.4 Derendingen/Zuchwil: Alternative Veloführung Knoten Kreuzplatz	2.5 Mio. Fr.

11. Umsetzung

Im folgenden Kapitel wird auf die Umsetzung des Agglomerationsprogramms Solothurn der 3. Generation eingegangen. Trägerschaft der Umsetzung, Controlling und das weitere Vorgehen werden kurz beschrieben.

11.1 Trägerschaft

repla espaceSOLO- THURN	Wesentliche Inhalte sind mit dem Richtplan abgestimmt. Die Regionalplanungsgruppe espaceSOLOTHURN (repla espaceSOLOTHURN) ist – wie schon im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation – federführend für die Erarbeitung und die nachfolgende Betreuung des AP Solothurn. Das Agglomerationsprogramm wird in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Gemeinden erstellt und umgesetzt. Region, Kanton und Gemeinden bilden die Trägerschaft. Die Delegiertenversammlung der repla espaceSOLOTHURN hat das Agglomerationsprogramm unter Berücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Vernehmlassung am 25. Oktober 2016 zu Händen des Regierungsrats verabschiedet.
Kanton Solothurn	Der Regierungsrat genehmigte das AP Solothurn bzw. wichtige Ergänzungen/Änderungen. Die wesentliche Inhalte sind mit dem kantonalen Richtplan abgestimmt.
Leistungsvereinbarung mit Bund	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 Regionalplanungsgruppe zu gewährleisten.
Zusammenarbeitsverträge mit Gemeinden	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. und 2. Generation Zusammenarbeitsverträge abgeschlossen. Die Region erarbeitet in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton im Rahmen des periodischen Controllings einen Bericht über die umgesetzten Massnahmen und deren Wirkung.

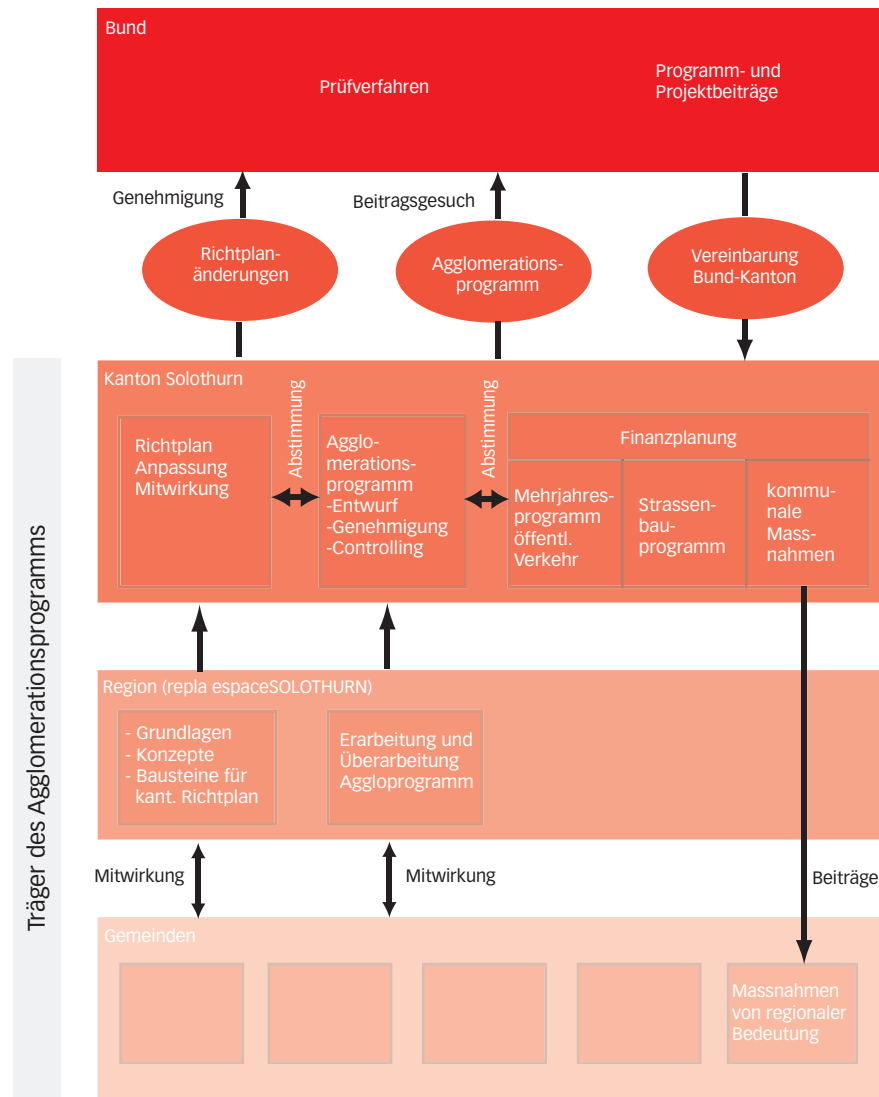


Abb. 32 Trägerschaft

11.2 Umsetzung und Controlling

Mit dem AP der 3. Generation wird ein weiterer Schritt zu einer verbesserten Zusammenarbeit auf regionaler Ebene geschaffen. Dies ist die Voraussetzung für abgestimmte regionale Lösungen.

Zusammenarbeits-
vertrag

Die Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms auf Stufe Behörde wird durch den Zusammenarbeitsvertrag, welchen die repla 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. 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.

Umsetzungsprogramm

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 AP Solothurn 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.

Controlling

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, Vertretungen der Regionalplanungsgruppe und einem selbständigen Berater koordiniert und inhaltlich vorbereitet. Diese Zusammensetzung hat sich bewährt und wird weitergeführt. Der Ausschuss übernimmt auch die Controllingfunktion. Mit einem Standbericht informiert der Ausschuss Agglomerationspolitik einmal jährlich über die Umsetzung inklusive Budget- und Terminkontrolle sowie Qualitätssicherung.

11.3 Weiteres Vorgehen

Das Agglomerationsprogramm Solothurn bietet eine langfristige Gesamtschau 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.

Die verkehrlichen Massnahmen (ÖV, MIV, LV, KM, NA) der 1. und 2. Generation des Agglomerationsprogramms wurden in den letzten Jahren konsequent umgesetzt oder werden derzeit angegangen (vergleiche Kapitel 2). Die Massnahmen im A-Horizont der 3. Generation werden in den nächsten Jahren kontinuierlich durch Kanton und Gemeinden entwickelt und in den Jahren 2019-2022 realisiert.

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

Anhang 1 Regierungsratsbeschluss

Regierungsratsbeschluss

vom 15. November 2016

Nr. 2016/1965

Agglomerationsprogramm Solothurn 3. Generation

1. Ausgangslage

1.1 Agglomerationspolitik des Bundes

Die Agglomerationsprogramme wurden 2001 vom Bund als neues Instrument für die Unterstützung der Agglomerationen als Wirtschaftsmotoren der Schweiz lanciert. Der Bund unterstützt die Agglomerationen insbesondere im Hinblick auf die Lösung ihrer Verkehrsprobleme. Die Agglomerationsprogramme zeigen auf, wie der Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel optimiert und auf die Ziele und Massnahmen der Raumplanung, insbesondere auf die Siedlungsentwicklung, abgestimmt ist. Am 28. November 2004 wurden die Neugestaltung des Finanzausgleichs und die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) an der Volksabstimmung angenommen. Damit legte der Bund die Basis für die Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs. Seit 2008 fliessen für den Agglomerationsverkehr über einen Zeitraum von 20 Jahren 6 Mrd. Franken aus dem Infrastrukturfonds.

Um die zukünftige Mitfinanzierung der Projekte aus den Agglomerationsprogrammen sowie die Fertigstellung und Engpassbeseitigung des Nationalstrassennetzes zu garantieren, will der Bundesrat einen unbefristeten „Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds“ (NAF) schaffen. Im Februar 2015 hat der Bundesrat die Botschaft zum NAF verabschiedet. Im September 2015 hat der Ständerat die NAF-Vorlage an die vorbereitende Kommission zurückgewiesen. Am 15. März 2016 hat der Ständerat die Vorlage erneut behandelt. Er hat sich u.a. für eine Erhöhung der Mineralölsteuer um 4 Rappen zu Gunsten des Fonds entschieden. Als nächster Schritt wird die NAF-Vorlage nun in der vorberatenden Kommission des Nationalrates behandelt. Der Bund geht in seinen Planungen von der Inkraftsetzung des NAF per 1. Januar 2018 aus.

1.2 Agglomerationspolitik des Kantons Solothurn

Der Kanton Solothurn hat seine Agglomerationsstrategie im Regierungsratsbeschluss (RRB) Nr. 2003/2381 vom 16. Dezember 2003 definiert. Das Bau- und Justizdepartement, vertreten durch das Amt für Raumplanung, hat den Auftrag erhalten, die Agglomerationspolitik zu konkretisieren und im kantonalen Richtplan zu verankern. Die Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung 1. Generation waren ein erster Schritt in diese Richtung.

Im Jahr 2007 hat der Kanton Solothurn die Agglomerationsprogramme Solothurn, AareLand (zusammen mit dem Kanton Aargau) und Basel (unter Federführung des Kantons Basel-Stadt) der 1. Generation beim Bund zur Prüfung eingereicht (RRB Nr. 2007/2115 vom 11. Dezember 2007 und RRB Nr. 2007/2201 vom 18. Dezember 2007). Der Bund beteiligt sich mit 40% (von möglichen 30-50%) an den Kosten bestimmter Projekte.

Im Jahr 2012 hat der Kanton Solothurn die Agglomerationsprogramme Solothurn, AareLand und Basel der 2. Generation beim Bund zur Prüfung eingereicht (RRB Nr. 2012/1231 vom 18. Juni 2012, RRB Nr. 2012/1018 vom 22. Mai 2012 und RRB Nr. 2012/1019 vom 22. Mai 2012). Der Bund beteiligt sich mit 35-40% an bestimmten Projekten.

Mitfinanziert werden Investitionen in Verkehrsinfrastrukturen. Die Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen 1. Generation und 2. Generation werden zurzeit umgesetzt.

Mit den Agglomerationsprogrammen der 1. Generation und 2. Generation sind nicht alle Schwachstellen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr behoben worden. Um die Lücken der 1. Generation und 2. Generation zu schliessen, erarbeitet der Kanton Solothurn seit Ende Jahr 2014 die Agglomerationsprogramme 3. Generation Solothurn, AareLand (wiederum zusammen mit dem Kanton Aargau) und Basel (unter Federführung der neu geschaffenen Geschäftsstelle Agglo Basel).

1.3 Anforderungen des Bundes an die Agglomerationsprogramme

Die Vorgehensweise bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogrammes Solothurn stützt sich auf die Weisung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation vom 16. Februar 2015.

Damit das Agglomerationsprogramm vom Bund beurteilt werden kann, müssen folgende sechs Grundanforderungen erfüllt sein:

- Partizipation gewährleistet;
- Bestimmung einer Trägerschaft;
- Analyse von Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken und Handlungsbedarf;
- Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen, in Kohärenz zum Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung derer (erkennbarer roter Faden);
- Beschreibung und Begründung der prioritären Massnahmen;
- Controlling gesichert.

Der Detaillierungsgrad ist jeweils der Grösse der jeweiligen Agglomeration anzupassen. Die Wirkung der Agglomerationsprogramme wird vom Bund geprüft und mit anderen Programmen verglichen. Die Kantone können sich auf eine qualitative Beurteilung der Wirksamkeit beschränken.

Die wichtigsten neuen/veränderten Anforderungen im Vergleich zur 2. Generation sind:

- das Umsetzungsreporting: Das Agglomerationsprogramm der 3. Generation soll auf einem Umsetzungsreporting der Agglomerationsprogramme 1. Generation und 2. Generation aufbauen und die Erfahrungen aus dem bisherigen Umsetzungsprozess inhaltlich und organisatorisch berücksichtigen. Der zu beschreibende Teil bildet neu integrierender Bestandteil des Agglomerationsprogramms;

- die Formulierung von Zielsetzungen in Bezug auf die vier Indikatoren zum Monitoring und Controlling (Modal Split, Unfälle, Einwohner und Beschäftigte nach Güteklassen im öffentlichen Verkehr [ÖV]);
- die flächendeckende Erfassung der Unfallschwerpunkte;
- die Herleitung von Massnahmen im Bereich Landschaft wird empfohlen.

1.4 Das Agglomerationsprogramm Solothurn 3. Generation

1.4.1 Ziel

Die Agglomeration Solothurn mit rund 60'000 Einwohner und Einwohnerinnen ist eine Agglomeration mittlerer Grösse. Sie umfasst 24 Gemeinden, bestehend aus der Kernstadt Solothurn und Gemeinden aus den Bezirken Wasseramt und Lebern. Die Agglomeration Solothurn ist stark durch den Pendlerverkehr geprägt. Das Agglomerationsprogramm verfolgt daher insbesondere die Strategie, Verkehr zu vermeiden, zu verlagern oder verträglich zu gestalten. Durch die gegenseitige Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung soll besonders auch der Zersiedelung entgegengewirkt werden. Dies erfordert die Konzentration der Siedlungsentwicklung an verkehrstechnisch günstig gelegenen und mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Standorten. Ziel ist es, dass der öffentliche Verkehr, Fuss- und Veloverkehr sowie die kombinierte Mobilität attraktiver werden. Zudem sollen die negativen Wirkungen des Verkehrs durch verkehrslenkende Massnahmen vermindert werden.

Um die Ziele zu erreichen, beantragt der Kanton Solothurn mit dem Agglomerationsprogramm Solothurn 3. Generation (AP Solothurn 3G) eine Mitfinanzierung durch den Bund zentraler Verkehrsinfrastrukturmassnahmen für den Umsetzungszeitraum 2019 bis 2022.

1.4.2 Perimeter

Der Bearbeitungsperimeter der Agglomeration Solothurn basiert auf der Agglomerationsdefinition des Bundesamtes für Statistik 2000. In den Betrachtungsperimeter wurden zusätzlich die der Agglomeration umliegenden Gemeinden der Regionalplanungsgruppe espaceSOLOTHURN (repla espaceSOLOTHURN) miteinbezogen. Dies, nachdem gewisse Massnahmen von regionaler Bedeutung ausserhalb des Bearbeitungsperimeters liegen und Einfluss auf die Agglomeration Solothurn haben.

1.4.3 Trägerschaft

Die repla espaceSOLOTHURN ist - wie schon im Agglomerationsprogramm der 1. Generation und 2. Generation - federführend für die Erarbeitung und die nachfolgende Begleitung des Agglomerationsprogramms Solothurn. Das Agglomerationsprogramm wird in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Solothurn und den Gemeinden erstellt und umgesetzt. Region, Kanton und Gemeinden bilden die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms.

1.4.4 Grundlagen und Vorgehen

Das vorliegende AP Solothurn 3G baut auf dem im Jahre 2012 beim Bund eingereichten Programm der 2. Generation auf. Das neue Agglomerationsprogramm beschränkt sich aber nicht nur auf eine inhaltliche Aktualisierung, sondern setzt im Bereich von Natur und Landschaft neue Akzente.

Das für das Agglomerationsprogramm der 2. Generation erarbeitete Zukunftsbild für die Bereiche Verkehr, Siedlung und Landschaft wurde aktualisiert und mit dem Entwurf der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplan (06/2015) abgestimmt. Davon ausgehend wurden (für

den Bereich Landschaft erstmals) Umsetzungsstrategien festgelegt und die dafür notwendigen Massnahmen ermittelt. Die abschliessende Beurteilung der Wirkung der Massnahmen bildete den Schwerpunkt und eine wesentliche Entscheidungsgrundlage bei der Priorisierung der Massnahmen. Das Vorgehen und die Struktur des Agglomerationsprogramms sind in nachfolgender Abbildung dargestellt.

Einleitung	Ausgangslage, Umfeld, Leistungen, Vorgehen	Kapitel 1
Stand Umsetzung 1. und 2. Generation	Umsetzungsstand Massnahmen	Kapitel 2
Siedlung, Verkehr und Landschaft heute	Ist-Zustand	Kapitel 3
Zukünftige Entwicklung Siedlung, Verkehr und Landschaft	Fortschreiben der bisherigen Entwicklung bis 2030	Kapitel 4
Schwachstellen Siedlung, Verkehr und Landschaft	Schwachstellenanalyse 2030	Kapitel 5
Handlungsbedarf Siedlung, Verkehr und Landschaft	Ableitung des Handlungsbedarfs	Kapitel 6
Zukunftsbild Agglomeration und Umgebung	Zielszenario Siedlung, Verkehr und Landschaft	Kapitel 7
Teilstrategie ‚Verkehr‘ Teilstrategie ‚Siedlung und Landschaft‘	Übergeordnete Strategie Konkretisierte Teilstrategie	Kapitel 8
Massnahmen	Das optimierte Massnahmenpaket	Kapitel 9
Wirkungsanalyse und Priorisierung	Was wird mit den Massnahmen erreicht	Kapitel 10
Umsetzung	Trägerschaft, Umsetzung, Weiteres Vorgehen	Kapitel 11

1.4.5 Mitwirkung

Das AP Solothurn 3G wird seit Ende Jahr 2014 erarbeitet. Die Gemeinden im Agglomerationsperimeter wurden im Sommer 2015 ein erstes Mal mit einer Umfrage einbezogen. Zum einen wurden dabei neue Grundlagen und Daten erhoben. Zum anderen wurden die Gemeinden bezüglich Weiterverfolgung der B- und C-Massnahmen der 2. Generation und neuer Massnahmen für die 3. Generation angehört. Die Zwischenergebnisse wurden an der Delegiertenversammlung der repla espaceSOLOTHURN vom 1. März 2016 vorgestellt und diskutiert. Zuletzt konnte in der Behördenvernehmlassung vom 22. Februar 2016 bis 4. Mai 2016 und in der öffentlichen Mitwirkung vom 1. April 2016 bis 4. Mai 2016 zu den Strategien und Massnahmen Stellung genommen

werden. Die Ergebnisse wurden an der Vorstandssitzung vom 7. September 2016 und an der ausserordentlichen Delegiertenversammlung der repla espaceSOLOTHURN vom 25. Oktober 2016 vorgestellt und einstimmig verabschiedet.

1.4.6 Herleitung und Priorisierung der Massnahmen

Die Massnahmen für das AP Solothurn 3G wurden schrittweise hergeleitet. Zum einen sind die Massnahmen aus der Schwachstellenanalyse abgeleitet und mit den formulierten Zielsetzungen, welche in Teilstrategien (Verkehr, Siedlung und Verkehr) formuliert sind, abgestimmt. Zum anderen sind Massnahmen aus verschiedenen Grundlagen integriert worden und wurden kontinuierlich auf die Zielsetzungen und Strategien abgestimmt.

Im AP Solothurn 3G wurde in einem ersten Schritt ein Pool an Massnahmenideen gebildet, der sich aus den B- und C-Massnahmen der 2. Generation, Grundlagenberichten (z.B. Tempo 30, Verträglichkeitskonflikte, Kombinierte Mobilität) und Inputs der kantonalen Ämter (vorwiegend Amt für Raumplanung und Amt für Verkehr und Tiefbau) zusammensetzt. In einem zweiten Schritt wurde aufgrund politischer, planerischer, finanzieller und projektbezogener Aspekte entschieden, welche Massnahmenideen definitiv konkretisiert werden sollen.

Schliesslich wurden die konkretisierten Massnahmen in einem qualitativen Verfahren nach ihrer Wirkung beurteilt. Darauf aufbauend und in Abhängigkeit der Bau- und Finanzreife erfolgte die abschliessende Priorisierung der Massnahmen in eine A-, B- und C-Liste.

1.4.7 Übersicht über die Massnahmen und Kosten

Die Agglomerationsprogramme enthalten die erforderlichen Massnahmen zur Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Landschaft. Neben den eigentlichen vom Bund mitfinanzierten Projekten des Agglomerationsprogramms werden auch weitere, nicht-infrastrukturelle Massnahmen sowie sogenannte Eigenleistungen aufgeführt, die in einem engen räumlichen, funktionalen oder planerischen Zusammenhang mit den Massnahmen des Agglomerationsprogramms stehen und für die Agglomeration von Bedeutung sind. Diese Projekte werden jedoch nicht über den Infrastrukturfonds mitfinanziert. Das AP Solothurn 3G umfasst folgende Massnahmenkategorien:

- **A-Massnahmen:** A-Massnahmen werden beim Bund für die Periode 2019 bis 2022 zur Mitfinanzierung beantragt.
- **B-Massnahmen:** Für sie können im AP Solothurn 3G beim Bund noch keine Mitfinanzierungsbeiträge beantragt werden. Sie werden allerdings für die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms und somit bei der Festsetzung des Beitragssatzes berücksichtigt. Der Bund „merkt sich diese Massnahmen vor“: Sie können in der 4. Generation (2023 - 2026) zu A-Massnahmen werden.
- **Massnahmen Siedlung und Landschaft:** Diese sind nicht-infrastrukturelle Daueraufgaben, die durch die Kantone und Gemeinden geleistet werden und verhältnismässig wenig Kosten verursachen.

Das Programm ist so ausgestaltet, dass die Finanzierung der Projekte unter der Annahme einer finanziellen Unterstützung des Bundes in der Gesamtheit für den Kanton und die Gemeinden tragbar ist. Die Agglomeration Solothurn erreichte für die Massnahmen des 1. Agglomerationsprogramms einen Beitragssatz von 40% und in der 2. Generation 35%.

Mit den Massnahmen der 3. Generation werden Lücken aus der 1. Generation und 2. Generation geschlossen. Vorhandene Engpässe werden beseitigt und Zugänge zum übergeordneten Verkehrsnetz verbessert. Der Schwerpunkt der verkehrlichen Massnahmen liegt beim Langsamverkehr mit insgesamt 12 Massnahmen in 5 Massnahmenpaketen. Der Fokus liegt dabei auf neuen

Velowegen und der Umgestaltung von Strassen zur Erhöhung der Sicherheit. Ein weiterer Schwerpunkt liegt beim öffentlichen Verkehr. Die Aufwertung von verschiedenen Bahnhöfen ist ein Kernelement des Agglomerationsprogramms.

Zusammengefasst belaufen sich die infrastrukturellen Investitionskosten für A- und B-Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation auf 53.33 Mio. Franken. Darin nicht enthalten ist die übergeordnete Massnahme im öffentlichen Verkehr (Doppelspurabschnitt RBS Solothurn-Bern). Diese wird über andere Quellen finanziert. Die grössten Kosten (19.5 Mio. Franken) fallen im Bereich des öffentlichen Verkehrs an. Die Kosten der weiteren Infrastrukturmassnahmen betragen im Langsamverkehr 13.42 Mio. Franken, im motorisierten Individualverkehr 15.14 Mio. Franken, in der kombinierten Mobilität 0.12 Mio. Franken und für nachfrageseitige Massnahmen 5.15 Mio. Franken. Es wird davon ausgegangen, dass mindestens 35% von den beitragsberechtigten Investitionskosten für A-Projekte (22.78 Mio. Franken) durch den Infrastrukturfonds des Bundes mitfinanziert werden. Die restlichen Kosten müssen von Kanton, betroffenen Gemeinden und Dritten getragen werden.

Die Gesamtkosten aller Massnahmen der A- und B-Liste des Agglomerationsprogramms Solothurn liegen ohne Finanzierungsanteil des Bundes in der nachfolgend aufgeführten Grössenordnung. Es handelt sich dabei um Grobkostenschätzungen mit einer Genauigkeit von +/- 30%.

Kostenübersicht nach Thema (Verkehr) und Prioritäten

Massnahmen	Horizont / Kosten (in Franken)		
	A (2019-2022)	B (2023-2026)	Total
Motorisierter Individualverkehr	4.00 Mio.	11.14 Mio.	15.14 Mio.
Öffentlicher Verkehr	3.30 Mio.	16.20 Mio.	19.50 Mio.
Fuss- und Veloverkehr	10.48 Mio.	2.94 Mio.	13.42 Mio.
Kombinierte Mobilität	-	0.12 Mio.	0.12 Mio.
Nachfrageseitige Massnahmen / Verkehrsmanagement	5.00 Mio.	0.15 Mio.	5.15 Mio.
Summe	22.78 Mio.	30.55 Mio.	53.33 Mio.

Ohne C-Massnahmen und „übergeordnete“ Massnahmen mit anderer Finanzierung (STEP/Nationalstrasse); inklusive „Eigenleistungen“ (Massnahmen ohne Bundesbeitrag).

Wir verweisen diesbezüglich auf die Massnahmenübersicht inkl. Kosten (gemäss Beilage 2).

2. Erwägungen

2.1 Prüfung durch den Bund

Der Bund prüft alle eingereichten Agglomerationsprogramme der 3. Generation nach den gleichen Kriterien, die in der entsprechenden Weisung zur Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme festgehalten sind. Sie werden in Grundanforderungen und Wirksamkeitskriterien eingeteilt. Sofern die Grundanforderungen erfüllt sind, wird das gesamte Agglomerationsprogramm auf seine Wirkung hin geprüft. Je höher die zu erwartende Wirkung des gesamten Programms ausfällt, desto höher fällt der Beitragssatz des Bundes aus. Dieser liegt, wie bereits in Kapitel 1.2 dargelegt, zwischen 30%-50%.

Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) wird während des Prüfprozesses gegebenenfalls weitere Informationen, z.B. zum Kosten-Nutzenverhältnis von Verkehrsinfrastrukturprojekten einfordern. Das Ergebnis der Prüfung wird für jedes Agglomerationsprogramm voraussichtlich bis zum Frühling 2018 in einem Prüfbericht dokumentiert. Hierbei sind Änderungen an den eingereichten Projekten möglich, insbesondere Verschiebungen in einen anderen Realisierungshorizont. Einzelne Projekte werden aufgrund der Bewertung auch nicht oder nur teilweise durch den Bund mitfinanziert. Eine Bewertung nimmt das ARE hierbei nur für A- und B-Projekte vor.

Im Vergleich zur 1. Generation und 2. Generation der Agglomerationsprogramme sind noch höhere Anforderungen zu erfüllen und es ist von einer noch grösseren Konkurrenz zwischen den eingereichten Agglomerationsprogrammen auszugehen. Über die Massnahmen aller Agglomerationsprogramme der 3. Generation wird der Bundesrat dem Parlament voraussichtlich im Jahr 2018 eine Botschaft unterbreiten. Auf der Grundlage des entsprechenden Beschlusses werden dann Leistungsvereinbarungen mit den Trägerschaften der Agglomerationen abgeschlossen und die Freigabe der Mittel beim Bundesparlament periodisch beantragt.

2.2 Umsetzung Agglomerationsprogramm Solothurn 3. Generation

Die Umsetzung erfolgt je nach Priorisierung unterschiedlich:

Kantonale Infrastrukturprojekte der A-Liste (bau- und finanzreif für die Realisierung 2019-2022) sind in den Planungen des Bau- und Justizdepartementes enthalten. Sie sollen vorangetrieben werden, so dass die Realisierung wie geplant im Zeitraum 2019-2022 erfolgen kann.

Für kantonale Infrastrukturprojekte der B-Liste (bau- und finanzreif für Realisierung 2023-2026) gilt das Gleiche wie für den Zeitraum 2023-2026.

Die Agglomerationsprogramme sind im kantonalen Richtplan aufgeführt, um die Bedeutung des Planungsinstrumentes zu unterstreichen. Damit wird eine Grundanforderung des Bundes erfüllt. Grössere Projekte der A-Liste (Massnahmenbündel bzw. Einzelmassnahmen) mit erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt werden im Richtplan in der entsprechenden Abstimmungskategorie aufgenommen.

3. **Beschluss**

- 3.1 Das Agglomerationsprogramm Solothurn 3. Generation (AP Solothurn 3G) wird genehmigt und zur Eingabe an den Bund verabschiedet.
- 3.2 Das Bau- und Justizdepartement wird beauftragt, das Programm bis Ende Dezember 2016 beim Bund einzureichen und die weiteren beteiligten Stellen mit den Unterlagen zu bedienen.

- 3.3 Massnahmen / Projekte der A-Listen des AP Solothurn 3G sind voranzutreiben, so dass die Finanz- und Baureife für den Zeitraum 2019 bis 2022 erreicht wird.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Beilagen

- 1) Kurzbericht Agglomerationsprogramm Solothurn 3. Generation (Stand: 29.09.2016)
- 2) Agglomerationsprogramm Solothurn 3. Generation, Massnahmenübersicht (Stand: 29.09.2016)

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Amt für Raumplanung (as, BS) (2)
Amt für Verkehr und Tiefbau
Amt für Umwelt
Volkswirtschaftsdepartement
Amt für Wirtschaft und Arbeit, Wirtschaftsförderung
Amt für Gemeinden
Repla espaceSOLOTHURN, c/o Regiomech, Langfeldstrasse 28, 4528 Zuchwil
Bundesamt für Raumentwicklung, 3003 Bern

Anhang 2 Grundlagenberichte und -daten

- 3B AG: Kombinierte Mobilität – Strategie und Umsetzung, Schlussbericht; Mai 2010
- Bundesamt für Raumentwicklung: Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation; Februar 2015
- Bundesamt für Raumentwicklung: Weisung Natur und Landschaft in Agglomerationsprogrammen; August 2015
- Bundesamt für Raumentwicklung: Prüfbericht des Bundes, Agglomerationsprogramm Solothurn 2. Generation; Februar 2014
- Bundesamt für Statistik: Betriebszählung 2001, 2005 und 2008
- Bundesamt für Statistik: Ständige Wohnbevölkerung 2000-2013
- Bundesamt für Strassen: Verunfallte Personen pro Gemeinde 2000-2014
- Bundesamt für Umwelt: SonBase – die GIS-Lärmdatenbank der Schweiz 2010; Mai 2011
- ecoptima ag: Tempo 30 – Strategie der Agglomeration/Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrten, Schlussbericht; Mai 2011
- ecoptima ag: Verträglichkeitskonflikte Verkehr, Grundlagenbericht; März 2016
- ecoptima ag: Weiterentwicklung Umstrukturierungs-/Entwicklungsgebiete und Wohnschwerpunkte, Schlussbericht; November 2008
- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (2009), Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung, Version 0/2008. Vergleichende Indikatoren nach Agglomerationen
- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (2014), Bundesdaten für die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme 3. Generation, Grundlagendaten für die Festlegung von Zielwerten für die Indikatoren „Modal Split“, „Beschäftigte nach öV-Güteklassen“, „Einwohner nach öV-Güteklassen“ und „Unfälle“
- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (2014), Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung, Grundlagen für die Festlegung von Zielwerten für die Agglomerationsprogramme der dritten Generation, Datenübersicht
- 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 2005, 2008 und 2011
- Kanton Solothurn, Amt für Finanzen: Wohnbevölkerung in den Gemeinden des Kantons Solothurn 2013
- Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung: Bevölkerung und Wohnen (Zahlen 2000 bis 2013)
- Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung: Erhebung der be-/unbebauten Bauzonen; 2014

- 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, Siedlungsstrategie Kanton Solothurn; Entwurf September 2014
- Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung/Amt für Verkehr und Tiefbau: Verkehrspolitisches Leitbild, Grundlagenbericht; Juli 2004
- Kanton Solothurn: Kantonaler Richtplan; Entwurf Juni 2015
- Kanton Solothurn, Amt für Umwelt: NO₂- und PM₁₀-Immissionen Karten; Dezember 2015
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau: Ergebnisse der Strassenverkehrserhebung; 25. November 2015
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau: Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» 2016-2017
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau: Klassierung der Kantonsstrassen, Vorgehensbeschrieb; April 2011
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau: Mehrjahresprogramm Strassenbau 2013-2016
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau/Kontextplan AG: Netzplan Velo + Routen Schweizmobil, Schlussfassung; Mai 2011
- Polizei Kanton Solothurn: Verkehrsunfallstatistik 2012-2014
- repla espaceSOLOTHURN: Jahresbericht 2015; Februar 2016
- Regionalplanung Grenchen-Büren (REPLA GB): Konzept Naherholung Aareraum Büren-Solothurn; Juli 2004
- Schweizerische Eidgenossenschaft: Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Leistungsvereinbarung Agglomerationsprogramm Solothurn 2. Generation; 27. Februar 2015
- Sigmaphan: Masterplan verkehrsintensive Anlagen Region Solothurn; Dezember 2006
- so!mobil: Programmbeschrieb und Finanzierung für 2016
- Strategische Revitalisierungsplanung, Kanton SO, 2014
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau, Gesamtverkehrsmodell GVM Kanton SO, 2013
- Wüest&Partner 2010: Bevölkerungsprognose 2009-2035

Anhang 3 Bauzonenreserven

Bauzonenreserven Agglomeration Solothurn

Gemeinde	Einwohner 2013	Beschäftigte 2011	bebaute Bauzonen 2014 in ha		unbebaute Bauzonen 2014 in ha		Verhältnis unbebaut-bebaut	
			Wohn- und Mischzone	Gewerbe- und Industriezone	Wohn- und Mischzone	Gewerbe- und Industriezone	Wohn- und Mischzone	Gewerbe- und Industriezone
Bellach	5'180	2'302	80.3	37.2	5.7	1.2	0.07	0.03
Biberist	8'173	3'078	162.6	51.8	8.9	3.5	0.05	0.07
Derendingen	6'137	1'846	103.3	18.5	8.4	10.0	0.08	0.54
Gerlafingen	4'954	1'598	81.0	35.0	6.8	4.0	0.08	0.12
Langendorf	3'766	1'457	62.7	10.6	6.8	1.0	0.11	0.09
Oberdorf	1'655	462	43.1	1.0	4.8	0.0	0.11	
Solothurn	16'701	20'142	262.7	20.8	24.0	7.1	0.09	0.34
Zuchwil	8'813	4'574	101.9	50.3	12.7	1.6	0.12	0.03
Urbaner Raum total	55'379	35'459	897.7	225	78.2	28.4	0.09	0.13
Feldbrunnen-St.Niklaus	941	242	21.4	0.4	0.9	0.0	0.04	0.08
Halten	864	109	20.9	0.0	1.7	0.0	0.08	
Horriwil	861	220	21.1	2.2	3.3	0.2	0.16	0.11
Kriegstetten	1'293	479	31.9	0.4	2.8	0.0	0.09	
Lohn-Ammansegg	2'645	872	67.4	7.3	9.0	0.0	0.13	
Lommiswil	1'473	157	40.7	0.2	6.2	1.0	0.15	6.12
Luterbach	3'417	1'198	66.2	52.4	7.8	23.0	0.12	0.44
Obergerlafingen	1'131	467	31.3	5.7	2.6	0.1	0.08	0.02
Oekingen	797	80	19.1	1.2	3.4	0.0	0.18	
Rechterswil	1'763	340	44.5	3.1	6.7	3.2	0.15	1.05
Riedholz	2'278	422	59.9	18.0	6.0	0.8	0.10	0.04
Rüttenen	1'463	313	35.3	3.6	4.5	0.1	0.13	0.03
Subingen	3'044	2'297	64.7	18.8	7.3	2.6	0.11	0.14
Agglogepr. Raum total	21'970	7'196	524.5	112.9	62.2	31.1	0.12	0.28
Balm b. Günsberg	187	81	6.5	0.0	1.4	0.0	0.22	
Hubersdorf	740	125	19.1	0.0	1.8	0.0	0.09	
Ländlicher Raum total	927	206	25.6	0	3.2	0	0.13	
Total	78'276	42'861	1447.8	337.9	143.6	59.5	0.10	0.18

Anhang 4 **Gemeinden Agglomeration und repla espaceSOLOTHURN**

Gemeinden im Agglomerationsperimeter (nach Definition BFS 2000) unterteilt nach Raumtypen und Mitglieder der repla espaceSolothurn:

Urbaner Raum:

Bellach
Biberist
Derendingen
Gerlafingen
Langendorf
Oberdorf
Solothurn
Zuchwil

Ländlicher Raum

Balm b. Günsberg
Hubersdorf

Agglomerationsgeprägter Raum:

Feldbrunnen-St.Niklaus
Halten
Horrwil
Kriegstetten
Lohn-Ammansegg
Lommiswil
Luterbach
Obergerlafingen
Oeking
Rechterswil
Riedholz¹
Rüttenen
Subingen

Gemeinden repla espaceSOLOTHURN ausserhalb des Agglomerationsperimeters:

Aeschi
Aetigkofen
Aetingen
Bibern
Biezwil
Bolken
Brügglen
Deitingen
Etziken
Flumenthal
Günsberg
Gossliwil
Heinrichswil-Winistorf
Heriswil
Hessigkofen

Hüniken
Kammersrohr
Küttigkofen
Kyburg-Buchegg
Lüsslingen
Lüterkofen-Ichertswil
Lütterswil-Gächliwil
Messen
Mühledorf
Nennigkofen
Schnottwil
Selzach
Tschoppach
Unterramsern

¹ Fusion Gemeinde Riedholz und Niederwil Januar 2011

Anhang 5 Erläuterungen zu «Gebieten mit hohem Entwicklungspotenzial»

Attisholz Süd, Luterbach



Attisholz Süd. Quelle: Solothurner Zeitung: Plan Biogen in Attisholz Süd

Attisholz Süd liegt auf dem ehemaligen Industrieareal der Firma Borregard auf Boden der Gemeinde Luterbach. Seit 2008 liegt die Zellulosefabrik still und wird nach und nach abgebaut. Der südliche Teil «Attisholz Süd» umfasst rund 57 ha. Der Kanton hat hier im Jahr 2011 Land erworben und zusammen mit den Eigentümern ein Testplanungsverfahren (Feb. 2011 – Nov. 2011) über Attisholz Süd und Nord durchgeführt. Resultiert sind daraus ein Rahmenplan und daraus wiederum zwei Masterpläne (Nord und Süd).

Auf dem Areal Attisholz Süd sind zurzeit viele Entwicklungen im Gange: Seit Herbst 2015 liegt ein rechtsgültiger Teil- und Erschliessungsplan für eine Teilparzelle im Nordosten des Gebietes Attisholz Süd vor. Hier ist die Cleantechfirma Vigier angesiedelt. Im Sommer 2015 hat zudem die Firma Biogen den Kaufvertrag zum Areal Attisholz Süd unterschrieben. Es sind grosse Entwicklungen im Areal Attisholz Süd zu erwarten. Gleichzeitig wird wie im Masterplan beschrieben, dem Aareraum eine hoher Wert als Naherholungsraum beigemessen. Im Jahr 2015 ist ein Studienauftrag im Einladungsverfahren durchgeführt worden. Als Ergebnis wird das Projekt «Dévoiler» von mavo gmbh Landschaften, Zürich weiterverfolgt. Die Ergebnisse werden im Gestaltungsplan Öffentlicher Uferpark -Attisholz Süd, Luterbach eingearbeitet. Ende 2016 liegt dieser vor.

Das Gebiet «Attisholz Süd» ist aufgrund seiner Lage, Erschliessung, Grösse, Bebauungspotenzials sowie der wirtschaftlichen Ausstrahlungskraft als Top-Entwicklungsstandort der Hauptstadtregion Schweiz bestimmt worden. Dieser Standort hat nicht nur auf kantonaler, sondern auch auf Ebene Hauptstadtregion eine strategische Bedeutung.

Siedlung

- Richtplan: Im Richtplan als Entwicklungsgebiet Arbeiten und Umstrukturierungsgebiet mit Abstimmungskategorie Festsetzung verankert.
- Top-Entwicklungsstandort Hauptstadtregion Schweiz

- Agglomerationsprogramm: Im AP 2. Generation als Siedlungsmassnahme (Daueraufgabe) definiert
- Erwartete Entwicklung: bis 2030 sind rund 1'880 Arbeitsplätze und 240 EinwohnerInnen zu erwarten. Mit der Ansiedlung von Biogen werden im ersten Schritt 400 Arbeitsplätze realisiert.

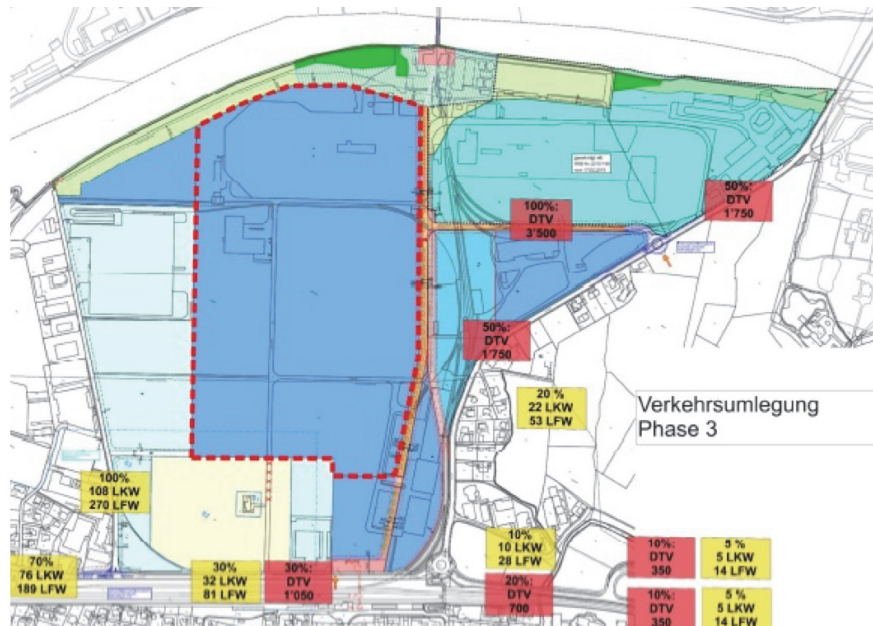
Verkehr

- ÖV-Erschliessungsgüte: Luterbach Bahnhof ÖV-Güteklasse C, Areal Attisholz Süd D1&D2
- Erschliessung: MIV, ÖV und LV
 - Die strassenseitige Erschliessung des Areals erfolgt über zwei Anschlüsse, einen an die Jurastrasse im Osten des Areals «Attisholz Süd» und einen an die Nordstrasse im Westen des Areals.
 - Die ÖV-Erschliessung erfolgt zum einen mit der Bahn (Haltestelle Luterbach-Attisholz) und zum anderen per Bus. Heute besteht eine Bushaltestelle östlich des Kreisels Zuchwil-/Jurastrasse.
 - Die Hauptroute für den Fuss- und Veloverkehr sind entlang der Attisholzstrasse vom Anschluss an den Bahnhof Luterbach bis hin zum Aareraum und entlang dem Anschluss Jurasstrasse gelegen.
 - Um das Gebiet Attisholz Süd von seitens Bahnhof Luterbach her zu erschliessen, ist eine Buserschliessung geplant (V-ÖV 303 Verbesserung der ÖV-Erschliessung von Attisholz Nord und Süd). Weiter ist der Bahnhof Luterbach für den Pendlerverkehr aufzuwerten (V-ÖV 302.2 Aufwertung Bahnhof Luterbach). Es sind auch Verbesserungen im Langsamverkehr anzustreben und es werden dazu Massnahmen getroffen (V-LV 301.4 Zuchwil/Luterbach: Neuer Radweg Luterbacherstrasse/Zuchwilstrasse (Zuchwil Industriestrasse bis Nordstrasse Luterbach
- Ist-Zustand Verkehr: Die Ergebnisse der Strassenverkehrszählung 2015 sind im folgenden Verkehrsbelastungsplan 2015 dargestellt (Durchschnittlicher täglicher Verkehr DTV 2015 (obere Zahl) DTV 2010 (untere Zahl):

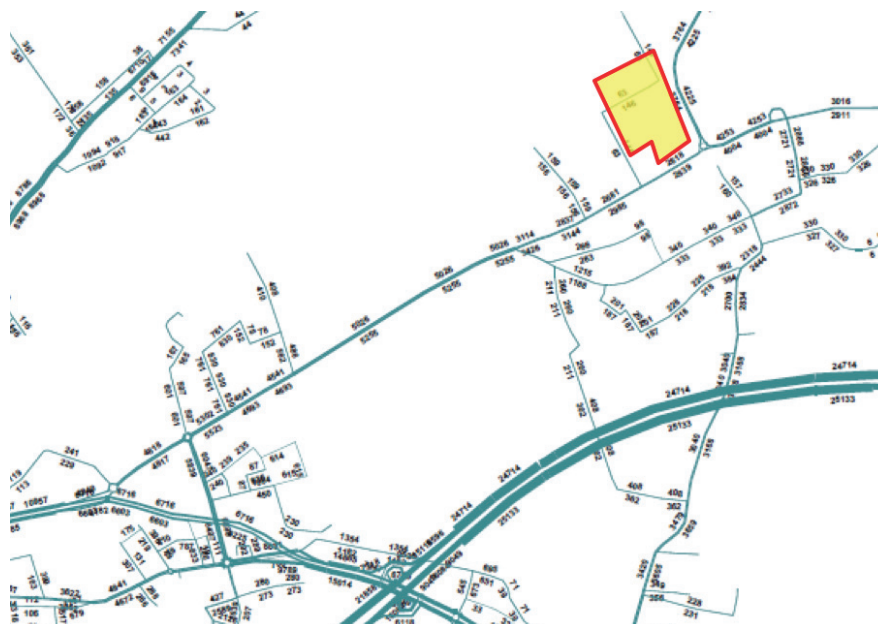


Anhang

- Verkehrserzeugung durch das Areal: Beim Vollausbau des Areals werden gemäss Umweltverträglichkeitsbericht 3'440 Fahrten pro Werktag erzeugt. Diese verteilen sich folgendermassen auf das übergeordnete Strassen-netz.



Erwartete Verkehrsentwicklung bis 2030: Im Folgenden zeigt ein Auszug aus dem Verkehrsmodell die für das Jahr 2030 prognostizierte Verkehrsmenge (Durchschnittlicher Werktagsverkehr DWV)



Verkehrsentwicklung bis 2030, Solothurn Ost.

Anhang

Die Mobilitätsstrategie macht zudem folgende Aussagen:

- Das Gebiet Attisholz ist heute für den LV suboptimal erreichbar. Die bestehenden Verbindungen sind puncto Direktheit, Konsistenz und Topographie mangelhaft, vor allem für den Veloverkehr. So bestehen Netzlücken und auf den Naturwegen Mängel in Bezug auf einen adäquaten Standard, vor allem für den Veloverkehr. Die optimale Abstimmung der ÖV-Konzeption innerhalb des Areals Attisholz (Gemeindegebiet Luterbach und Riedholz) im Sinne der Nutzung von Synergieeffekten ist wichtig. Weiter sind zusätzliche Erschliessungsbedürfnisse wie zum Beispiel die verbesserte Anbindung der Gemeinde Riedholz in die Überlegungen einzubeziehen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass der ÖV künftig generell ein überproportionales Wachstum abzudecken hat, soll die Verkehrsentwicklung nach den übergeordneten Grundsätzen erfolgen. Dadurch entsteht mittelfristig grundsätzlich auch Entwicklungsspielraum für neue Linien.
- Der Planungsgrundsatz der Abstimmung von Siedlung und Verkehr lässt sich für das Gebiet Attisholz nicht eindeutig «festmachen» und in nicht in exakte Vorgaben für die Verkehrsentwicklung umsetzen. Die Betrachtungen im Rahmen der Mobilitätsstrategie folgen daher der fachlichen Haltung, wonach eine zukunftsgerichtete Mobilitäts- und Verkehrslösung für das Gebiet Attisholz eine gemessen an den bisherigen Handlungsweisen (Trendentwicklung) deutliche Weichenstellung in Richtung Beschränkung MIV und Ausbau ÖV/LV sicherstellen muss. Diese Zielsetzung ist in Anbetracht der Gebietslage sicher anspruchsvoll und muss im Rahmen des weiteren Vorgehens konkretisiert und weiter plausibilisiert werden.

Umwelt

Geplant ist ein öffentlicher Uferpark von regionaler Bedeutung, welches als Naherholungsgebiet für die Bevölkerung der umliegenden Gemeinden und insbesondere auch für die Mitarbeitenden der künftigen Betriebe und Bewohner des Attisholz Nord- und Südarkais dient. Die Aare-Uferbereiche (nord- und südseitig) sind heute grösstenteils für den Langsamverkehr zugänglich und erlebbar. Die angelegten Uferwege reichen bis mitten durch die Altstadt von Solothurn und grenzen an das Gebiet des Areals Riverside (Wohnschwerpunkt). Die aktuellen Uferwege sind grösstenteils schmal und nur eindimensional erlebbar. Der neue Uferpark geht in die Breite und bietet somit über das ganze Jahr hinweg mehr Nutzungsmöglichkeiten an. Im Jahr 2015 ist ein Studienauftrag im Einladungsverfahren erfolgt. Die Ergebnisse werden im Gestaltungsplan Öffentlicher Uferpark - Attisholz Süd eingearbeitet. Dieser liegt Ende 2016 vor.

Um die Verbindung zwischen den Uferregionen zu verbessern und die Erschliessung der Naherholungsräume zu optimieren wird der Emmensteg in Luterbach/Zuchwil als A-Massnahme, V-LV 304 im AP 3G eingegeben.

Anhang

Fazit

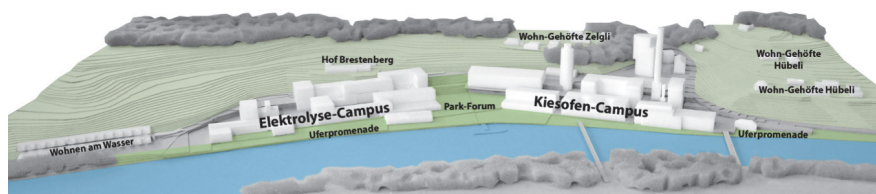
In Attisholz Süd ist eine grosse Arbeitsplatz- und Wohnraumentwicklung zu erwarten. Der zu erwartende Pendlerverkehr soll umweltschonend abgewickelt werden. Hierzu ist das Angebot beim ÖV und dem LV auszubauen. Als Massnahme ist die Aufwertung des Bahnhofs Luterbach-Attisholz mit einer neuen geleisequerenden Langsamverkehrsverbindung geplant (Eingabe als A-Massnahme V-ÖV 302.2). Weiter soll die busseitige Erschliessung verbessert werden. Geprüft wird eine neue Bushaltestelle im Eingangsbereich des Areals sowie eine neue Buslinie Luterbach-Attisholz-Flumenthal.

Auch die Langsamverkehrswege werden ausgebaut. Verschiedene LV-Massnahmen zur Verbesserung des Alltags- und Freizeitnetzes sollen im Rahmen des Agglomerationsprogramms realisiert werden (Eingabe A-Massnahmen V-LV 301.4: Zuchwil, Luterbachstrasse, V-LV 304: Emmesteg in Luterbach/Zuchwil).

Überregional sind Auswirkungen auf den Verkehr zu erwarten. Die Zufahrt zum Autobahnanschluss Solothurn Ost von der Luterbachstrasse, Luterbach her erfolgt via Nord-Süd-Strasse durch Zuchwil und belastet den Ortszentrum von Zuchwil. Daher wird die Massnahme V-MIV 302.2 Knoten Aarmatt: Luterbachstrasse Luzernstrasse/Aarmattviadukt als A-Massnahme eingebracht.

Die grosse Entwicklung ist mit den Freiräumen abzustimmen. Es wird ein öffentlicher Uferpark von regionaler Bedeutung realisiert.

Attisholz Nord, Riedholz



Masterplan Attisholz Nord

Das Areal der ehemaligen Zellulosefabrik liegt auf dem Gemeindeboden Riedholz und ist eingebettet in eine Landschaft von hoher Qualität. Es sind rund 16 Hektare, welche umgenutzt werden sollen.

Im Jahre 2008 beschloss die Grundeigentümerin, die Firma Borregard AG, das Areal zu entwickeln und einer neuen Nutzung zuzuführen. Auf dem gesamten Attisholz Areal wurde 2011 ein Testplanungsverfahren durchgeführt. Daraus sind zwei Masterpläne (Nord und Süd) entstanden. Im Sommer 2014 hiess die Gemeindeversammlung Riedholz das Räumliche Teilleitbild gut und legte damit die rechtliche Basis für die Teilzonen- und Erschliessungsplanung. Möglicher Start für die Planung von konkreten Bauvorhaben ist voraussichtlich ca. Ende 2016 zu erwarten.

Anhang

Siedlung

- Richtplan: Im Richtplan als Entwicklungsgebiet Arbeiten und Umstrukturierungsgebiet mit Abstimmungskategorie Festsetzung verankert.
- Top-Entwicklungsstandort Hauptstadtregion Schweiz
- Agglomerationsprogramm: Im AP 2. Generation als Siedlungsmassnahme (Daueraufgabe) definiert
- Erwartete Entwicklung: Für 2030 werden 300-800 BewohnerInnen erwartet und rund 600-1000 Arbeitsplätze.
- Die Entwicklung ist gemeinsam mit Attisholz Süd zu betrachten.
- Zwischennutzungen sind als Initialprojekte erwünscht

Verkehr

- Die Haupterschliessung des Gebiets Attisholz Nord für den motorisierten Verkehr erfolgt von Norden her über die Attisholzstrasse. Die öffentliche Verkehrserschliessung erfolgt über die Bahn- und Postautohaltestelle Riedholz bei der Einmündung der Attisholzstrasse in die Baselstrasse bzw. über die den SBB-Bahnhof Luterbach-Attisholz. Um die ÖV-Erschliessung des Gebiets zu verbessern, wird eine neue Buslinie Flumenthal-Attisholz-Luterbach geprüft.
- Im Ostbereich des Industrieareals besteht eine öffentliche LV-Brücke zum Südufer der Aare. Hier führen die nationale Velorouten 5 und 8 von SchweizMobil vorbei, welche entlang des Aare-Südufers verlaufen.
- Im Rahmen des AP 2. Generation ist der Ausbau der LV-Verbindung Kreuzung Hinteres Riedholz-Attisholz-Aare-Solothurn (V-LV 2.1) geplant. Diese Verbindung erschliesst das Gebiet Attisholz Nord. Es liegt ein Betriebs- und Mobilitätskonzept vor.
- ÖV-Erschliessungsgüte: Bahnhaltestelle Riedholz ÖV-Güteklasse C, Areal Attisholz Nord D1&D2

Umwelt

- Die Aufwertung des Naturraums Aare hat regionalen Charakter und ist mit der bereits bestehenden Planung Attisholz Süd (insbesondere dem angedachten Landschaftspark Aararaum) abzustimmen.
- Naherholungsraum ausserhalb der Bauzone soll in seiner Grösse erhalten bleiben

Fazit

Aufgrund der Entwicklung in Attisholz Süd sind in Attisholz Nord auch eine Zunahme der Bevölkerung und der Arbeitsplätze zu erwarten. Die Erschliessung erfolgt aus dem Norden, seitens der Gemeinde Riedholz. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung wird mit der neuen Buslinie Flumenthal-Attisholz-Luterbach geprüft. Es ist zudem eine neue Langsamverkehrsverbindung geplant, welche als Massnahmen der 2. Generation eingegeben wurden (V-LV 2.1).

Anhang

Weitblick, Solothurn



Das Areal Weitblick liegt zwischen der Solothurner Altstadt und der Weststadt. Diese Scharnierfunktion eignet sich hervorragend für die Ansiedlung neuer Arbeitsplätze und neuer Wohnangebote. Die Stadt Solothurn hat das Areal Weitblick erworben, um Entwicklungsreserven an guter Lage zu sichern und eine nachhaltige Stadtentwicklung zu ermöglichen. Im Juli 2008 hat der Gemeinderat von Solothurn dem überarbeiteten Studienauftrag zugestimmt. Im Anschluss daran wurden die zur Auflage der Teilzonen- und Erschliessungsplanung Obach, Mutten, Ober- und Unterhof notwendige Grundlagen (z.B. Masterplan Weitblick) unter Koordination mit den Landerwerbsverhandlungen der Stadt sowie der Altlastensanierung im Bereich Unterhof erarbeitet. Aus dem Grundlagenbericht wurde eine Charta entwickelt, welche auch die beschlossenen Ziele von den Gemeinderäten für die Arealentwicklung Weitblick enthält.

Die Entwicklung des Areals Weitblick geht nun in die Realisierungsphase. Folgende Realisierungsschwerpunkte werden verfolgt:

- Entwicklungsschwerpunkt A: Wohnbau-Pilotprojekt mit verschiedenen Partner und unterschiedlichen Wohnangeboten sowie attraktiver Erdgeschoss- und Aussenraumgestaltung
- Entwicklungsschwerpunkt B: Businesszentrum im Süden
- Stadtpark «Segetzhain»
- Aufbau der Marke «Weitblick Solothurn»

Die Dimension und Komplexität des Areals Weitblick legen eine etappenweise Arealentwicklung nahe. Die Etappengrößen müssen zum einen die kantonalen Vorgaben erfüllen, zum anderen sind sie von der zeitabhängigen Nachfragesituation zukünftiger Bauträger abhängig.

Siedlung

- Richtplan: Im Richtplan als Entwicklungsgebiet Arbeiten mit Abstimmungskategorie Festsetzung verankert.
- Agglomerationsprogramm: Im AP 2. Generation als Siedlungsmassnahme (Daueraufgabe) eingeben.
- Erwartete Entwicklung: Für 2030 werden 660 EinwohnerInnen und 660 Arbeitsplätze erwartet.

Anhang

Verkehr

- ÖV-Erschliessungsgüte: ÖV-Gütekategorie C im Nord- und D1 im Südteil
- Die Westtangente ist die übergeordnete Erschliessungsstrasse. Die Hauptzufahrt erfolgt im Areal Weitblick Nord über die Gibelinstrasse und im Areal Weitblick Süd über die Oberhofstrasse.
- Mit dem öffentlichen Verkehr ist das Areal Weitblick bahnseitig mit der neuen Station Solothurn Allmend erschlossen (Massnahme des Agglomerationsprogramms, 1. Generation), busseitig mit den Buslinien 5/7 und 6.



- Ist-Zustand: Die städtische Verkehrszählung 2015 zeigt auf dem Strassennetz der Weststadt gegenüber 2010 eine allgemeine Verkehrsabnahme. Diese Abnahmen sind auf die Eröffnung der Entlastung West zurückzuführen. Einzig auf der Allmendstrasse ist eine Verkehrszunahme festzustellen.
- Erwarteter Verkehr 2030: Geplant ist bis im Jahr 2030 von den insgesamt 13 Baufeldern 10 zu überbauen, durch die Realisierung von autoarmen Mobilitätskonzepten können die Autofahrten pro Tag auf 2830 Fahrten beschränkt werden. Es sind weiterführende Massnahmen geplant, damit das Wachstum beim motorisierten Individualverkehr noch weitere verringert werden kann. Gemäss Verkehrsprognose verkehren im Jahr 2030 auf der Westtangente 30'900 Fahrzeuge pro Tag.

Umwelt

- Das neue Quartier wird nach hohen Umwelt- und Energiestandards erstellt.
- Autoarmes Wohnen wird ermöglicht (guter Ausbau von LV und ÖV)
- Stadtpark «Segetzhain»: Für das Areal Weitblick ist ein Park zu Erholung geplant. (Siehe Massnahmen L 303.3 aus der 3. Generation.)

Anhang

Fazit

- Das Areal ist möglichst autoarm zu entwickeln. Die zwei im AP 2. Generation eingegebenen Bahnhalttestellen sind bereits realisiert. Diese unterstützen eine verkehrsarme Entwicklung. Es ist nicht von einer hohen zusätzlichen verkehrlichen Belastung auszugehen, deshalb sind hier auch keine grösseren Infrastruktur-Massnahmen auf der Strasse zu ergreifen. Für die AnwohnerInnen und die ArbeitnehmerInnen wird ein attraktiver und ganzjährig nutzbarer Aussenraum und Begegnungsort – der Stadtpark Segetzhain – realisiert.

Aarmatt / Niedermatt (Sultex / Riverside-Areal), Zuchwil



Das Industrie- und Gewerbeareal Riverside (Sultex-Areal, ehem. Sulzer-Areal) liegt östlich des Hauptbahnhofs Solothurn auf Zuchwiler Gemeindeboden und erstreckt sich zwischen der Luterbachstrasse und dem Aareufer.

Im Jahr 2012 wurde das ehemalige Sulzer-Areal mit einer Arealfläche von rund 170'000m² an die Swiss Prime Site verkauft. Diese hat im Jahre 2012/13 eine Entwicklungsstrategie erarbeitet, welche die Eckpfeiler für eine langfristig qualitätsvollen Wohnraum definiert und ein neues Quartier für das Industrieareal mit Arbeitsnutzung, Freizeit und Erholung skizziert. Auf Basis der Entwicklungsstrategie und in engem Dialog mit der Gemeinde Zuchwil fiel im März 2015 der Startschuss zum Studienauftrag «Arealentwicklung Riverside». Als Ergebnis des Studienauftrags ist ein Masterplan Riverside entstanden.

Siedlung

- Richtplan: Ist im Richtplan als Umstrukturierungsgebiet mit Abstimmungskategorie Festsetzung verankert.
- Agglomerationsprogramm: Im AP Solothurn 2G als Siedlungsmassnahme aufgeführt.
- Erwartete Entwicklung: Für das Jahr 2030 werden rund 250 EinwohnerInnen und 680 Arbeitsplätze erwartet. Bei einem Vollausbau sind bis zu 450 Wohnungen oder 1250 EinwohnerInnen zu erwarten.

Verkehr

- ÖV-Erschliessungsgüte: ÖV-Güteklasse C

Anhang

- Das Areal liegt rund einen Kilometer vom Hauptbahnhof Solothurn entfernt und ist strassenseitig sowie mit dem ÖV und LV relativ gut erschlossen. Allerdings sind die Gehdistanzen zu den bestehenden Bushaltestellen der BSU-Linien 4, 6 und 9 eher gross. Zu prüfen ist eine Optimierung der Busererschliessung zum Beispiel durch die Umleitung einer Buslinie durch das Areal. Weiter führt die Zufahrt zum übergeordneten Strassennetz (Autobahnanschlüsse) durch Zuchwil.
- Für die strassenseitige Erschliessung des Areals sollten keine zusätzlichen Anschlüsse an die Luterbachstrasse erfolgen sondern die bestehenden Erschliessungsstrassen genutzt werden.
- Das Areal soll möglichst verkehrsarm gehalten werden. Um eine solche Entwicklung aufzuzeigen ist ein entsprechendes Mobilitätskonzept/Mobilitätsmanagement zu erstellen. Zurzeit wird für die Arealsentwicklung ein Masterplan erstellt.

Umwelt

- Eine grosszügige an der Aare gelegene öffentliche Parklandschaft Riverside ist geplant.
- Die Erlebbarkeit der Aare ist ein wesentlicher Standortfaktor.
- Gerade weil sich Riverside über längere Zeit entwickeln wird, ist die sorgfältige, weit vorausschauende Beplanung der Freiräume eine vorrangige Aufgabe.
- Das Naherholungsgebiet ist heute nur einseitig erschlossen. Es ist eine frühe und hohe Durchlässigkeit des Parks zu ermöglichen. Die Aktivierung des Auenparks und der Promenaden sowie die Erschliessung zur Aare, Auenpark und Wald sind zu gewährleisten. Es wird ein Nutzungskonzept erarbeitet, welches die wesentlichen Punkte aufnimmt. Eine Bootsanlegestelle ist geplant

Fazit

Im Areal Riverside wird eine verkehrsarme Entwicklung verlangt. Geeignete Rahmenbedingungen dazu bestehen. Der Hauptbahnhof Solothurn liegt einen Kilometer entfernt und das Areal ist eingebunden in das ÖV-Netz. Eine Optimierung der Busererschliessung und ein Ausbau der LV-Verbindungen sind zu prüfen. Das MIV-Aufkommen ist durch ein autoarmes Mobilitätskonzept und eine gute Erschliessung durch den ÖV und den LV des Areals einzudämmen. Trotzdem ist ein Mehrverkehr auf der Strasse zu erwarten und wird die bereits während den Hauptverkehrszeiten überlastete Zufahrt zum Autobahnanschluss Solothurn Ost von der Luterbachstrasse, Luterbach her via Nord-Süd-Strasse belasten. Daher wird eine A-Massnahme V-MIV 302.2 eingereicht, um die Ortsdurchfahrt Zuchwil zu entlasten.

Im Areal wird eine Mischung aus Wohnen, Arbeiten und Freizeit erwartet. Dabei werden die Naherholungsräume sorgfältig eingeplant und erschlossen. Es wird eine öffentliche Parklandschaft- Riversidepark realisiert. (Siehe L 303.2 Riversidepark)

Anhang

Emmenhofareal, Derendingen



Das Emmenhofareal ist eine grosse «Reserve» an einer sehr zentralen Lage, insbesondere mit guter ÖV-Erschliessungsgüte. Unter dem Vorsatz, das Areal Emmenhof nachhaltig weiterentwickeln zu wollen, veranstaltete die Eigentümerin, die Emmenhof Immobilien AG, im Jahr 2012 einen privaten Ideenwettbewerb. Nach einem zweistufigen Verfahren wurde das Projekt «Cardo und Decumanus» von Adrian Streich Architekten zum Siegerprojekt gekürt. Darauf basierend wurde ein Gestaltungsplan ausgearbeitet. Der Gemeinderat hat Ende Mai 2015 den Gestaltungsplan genehmigt. Der Plan wurde im Sommer 2016 öffentlich aufgelegt. Der Bau soll voraussichtlich 2017 beginnen. Geplant ist die Emmenhof-Überbauung mit rund 320 Wohnungen.

Die Gemeinde Derendingen entwickelt sich an verschiedenen Orten gleichzeitig. Das Projekt Wissensteinfeld (Ansiedlung von grossen Logistikunternehmen) wird zahlreiche Arbeitsplätze bieten. Weiter wird der Ausbau der DHL mehr Arbeitsplätze bringen. Somit ist ein Bedarf an Wohnungen zu erwarten.

Verkehrsseitig will der Kanton in Zusammenarbeit mit der Gemeinde den Kreuzplatz sanieren und die Ortsdurchfahrt (Hauptstrasse) umgestalten. Das Projekt Kreuzplatz ist eine A-Massnahme der 2. Generation (V-MIV 2.2). Es ist geplant diese Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen optimal aufeinander abzustimmen.

Siedlung

- Richtplan: nicht vermerkt.
- Agglomerationsprogramm: erscheint neu im AP 3G
- Erwartete Entwicklung: 600-800 EinwohnerInnen

Verkehr

- ÖV-Erschliessungsgüte: ÖV-Güteklasse C
- Das Emmenhofareal wird über die Emmenhofallee und die Schützenstrasse erschlossen, diese wiederum sind über die Hauptstrasse ans Kantonsstrassennetz angeschlossen. Die Bushaltestelle «Pestalozziplatz» der BSU-Linie 1 liegt in der Nähe des Areals und ist zu Fuss in wenigen

Anhang

Gehminuten erreichbar. Die Haltestelle wird werktags mehrheitlich im ¼ Stundentakt bedient.

- Gemäss Projektvorschlag der Adrian Streich Architekten AG sind insgesamt 465 Parkplätze vorgesehen, davon 91 Parkplätze oberirdisch.
- Der neu induzierte motorisierte Individualverkehr des Areals beträgt gemäss Projektvorschlag 1254 Fahrten pro Tag, davon 725 Fahrten via Knoten Schützenstrasse bzw. 529 Fahrten via Knoten Emmenhofallee. Da diese Fahrtenzahl sehr hoch ist, sind im Rahmen eines Mobilitätskonzepts weitere Reduktionsmöglichkeiten zu prüfen.
- Das Projekt sieht neue Fuss- und Velowege vor, durch welche direkte Verbindungen zum Zentrum von Derendingen und zum Naherholungsgebiet Emme entstehen. Vom Emmenhofareal aus werden auch ausgezeichnete LV-Verbindungen nach Solothurn und in die Nachbargemeinden geschaffen.

Umwelt

- Autoarmes Wohnen soll gefördert werden: Im Gestaltungsplan ist eine maximale Zahl von Parkplätzen definiert.
- Naherholung: Der Schluchtbach wird freigelegt. Der Bach erhält dadurch eine grosse Aufwertung. Er wird nicht mehr mit Röhren kanalisiert, sondern kann innerhalb einer elf Meter breiten Uferschutzzone mäandrieren. Bäume und Sträucher sorgen für eine idyllische Umgebung.

Fazit

Aus raumplanerischer Sicht ist eine hohe Dichte an diesem Standort sehr erwünscht. Generell geht die Richtung des Projekts in dichte und urbane Bebauung bei gleichzeitig hoher Wohn- und Siedlungsqualität. Die Entwicklung auf dem Emmenhofareal führt zu höheren Verkehrsbelastungen auf dem umliegenden Verkehrsnetze aus, insbesondere beim Kreuzplatz und auf der Ortsdurchfahrt (Hauptstrasse). Deshalb ist die Zielsetzung eine autoarme Siedlung zu entwickeln sehr wichtig und aufgrund der guten ÖV-Gütekategorie und dem gut ausgebauten Radverkehrsnetz gut möglich. Mit der Entwicklung des Areals wird auch der Schluchtbach freigelegt und erhält dadurch eine grosse Aufwertung.