

repla espaceSOLOTHURN / Kanton Solothurn

Agglomerationsprogramm 2. Generation/2012

Massnahmenblätter

Das Agglomerationsprogramm
besteht aus:

- Bericht
- Massnahmenblätter

Juni 2012

Impressum

Auftraggeber:

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

Arbeitsgruppe:

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

Ausschuss:

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

Bearbeitung:

Staub Bernard, Amt für Raumplanung
Stauffer Corinne, Amt für Raumplanung
Erni Kurt, Amt für Verkehr und Tiefbau
Niggli Stefan, Amt für Verkehr und Tiefbau
Dünbier Ludwig, Amt für Verkehr und Tiefbau
Reinert Ulrich, Regionalverkehr Bern-Solothurn
Wenger Marcel, BLS Netz AG
Amstutz Herrmann, SBB Netzentwicklung
Affolter Reto, WAM Planer und Ingenieure AG
Oberli Christian, WAM Planer und Ingenieure AG
Rupp Marco, ecoptima ag, Bern
Tillmann Richard, ecoptima ag, Bern

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

Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo
(BA120132)

Aufträge aktuell\Aggloprogramm Solothurn\2012 2.
Gen\Resultate\Abgabe Bund\Massnahmen\Synthese\
Massnahmenblätter_AP So_120612.indd\rti

Inhalt

Einleitung	5
Massnahmen motorisierter Individualverkehr	6
V–MIV 1: Betriebs- und Gestaltungskonzept auf Ortsdurchfahrten	6
V–MIV 2: Knotensanierungen	10
V–MIV 3: Flächendeckende Verkehrsberuhigungen auf Gemeindestr.	14
V–MIV 4: Trasse-Sicherung Umfahrungen Gerlafingen Nord und Bleichenberg (Neue Achse Wasseramt)	18
Massnahmen öffentlicher Verkehr	21
V–ÖV 1: Doppelspurabschnitte RBS Solothurn – Bern	21
V–ÖV 2: Optimierung des Bahnhofstandortes Biberist Ost (BLS)	23
V–ÖV 3: Aufwertung Bahnhöfe	26
V–ÖV 4: Bahn- und Strassensanierung ASm Solothurn – Niederbipp	30
Massnahmen Langsamverkehr	36
V–LV 1: Erhöhung Sicherheit auf Kantonsstrassen	36
V–LV 2: Ergänzungsrouten auf Strassen mit geringem motor. Verkehr	40
Massnahmen kombinierte Mobilität	44
V–KM 1: Förderung Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen	44
Nachfrageseitige Massnahmen	47
V–NA 1: Verkehrsmanagement auf Kantonsstrassen	47
V–NA 2: Parkraumbewirtschaftung	51
V–NA 3: Mobilitätsmanagement	54
Massnahmen Siedlung	58
S 1: Wohnschwerpunkte	58
S 2: Bahnhofgebiete	62
S 3: Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiete	66
S 4: Anlagen mit hohem Publikumsverkehr	71
S 5: Siedlungsentwicklung nach innen	75
Anhang	77
Übersicht durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV)	77

Einleitung

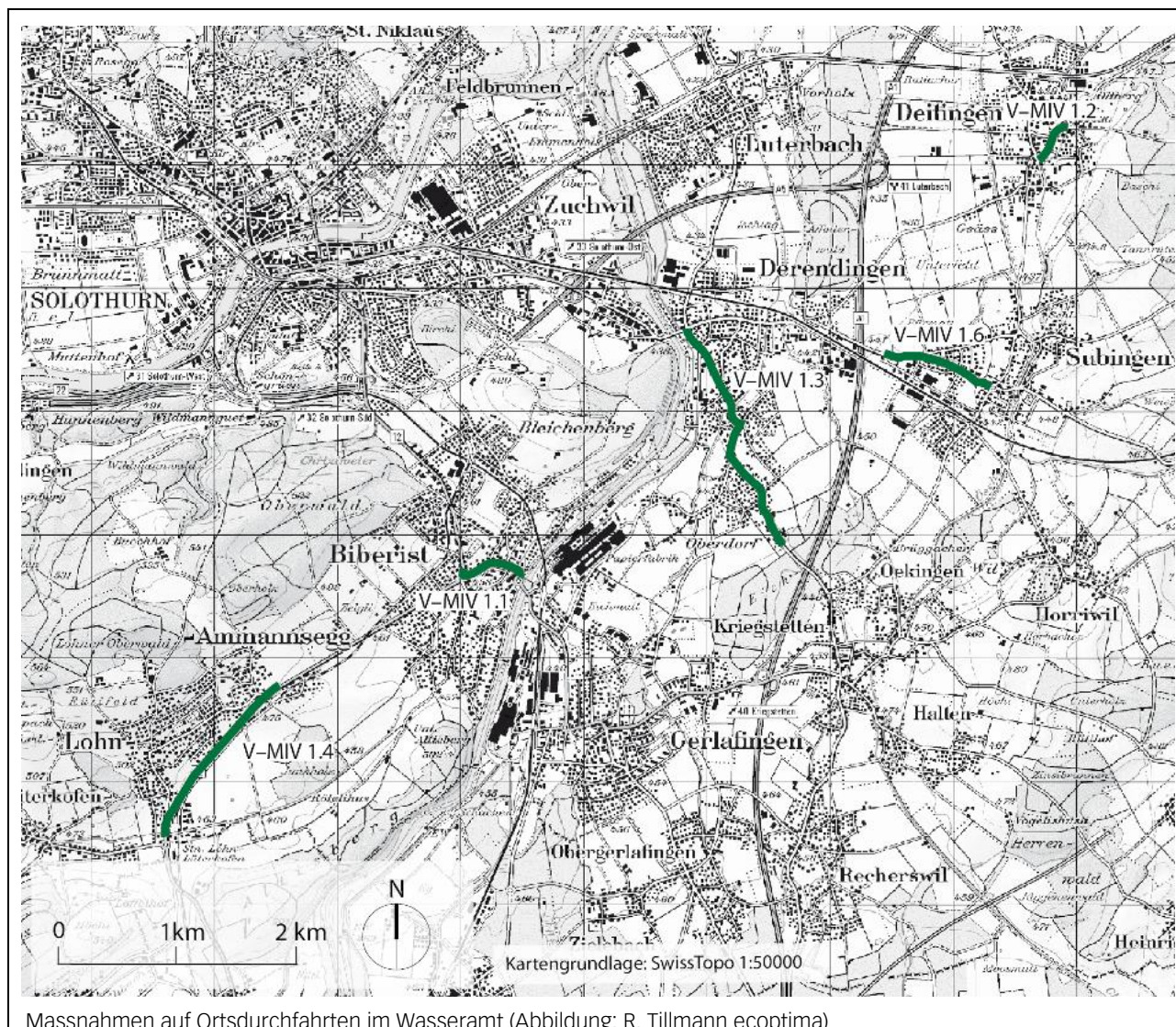
Das Agglomerationsprogramm zeigt die Stossrichtung der zukünftigen Entwicklung auf. Mit den Massnahmenblättern soll aufgezeigt werden, wer wann mit welchen Mitteln die Umsetzung an die Hand nimmt. In den Massnahmenblättern enthalten sind detaillierte Angaben über Ausgangslage, Zielsetzung, Massnahmenelemente, Akteure, Vorgehen, Priorität, Realisierungshorizont, Koordinationsstand, Kosten und Finanzierung, Wirkung sowie Grundlagen. Zudem sind aus den Massnahmenblättern die Vorschläge für die Einteilung der Massnahmen in die A-, B-, oder C-Liste sowie die Vorleistungen ersichtlich.

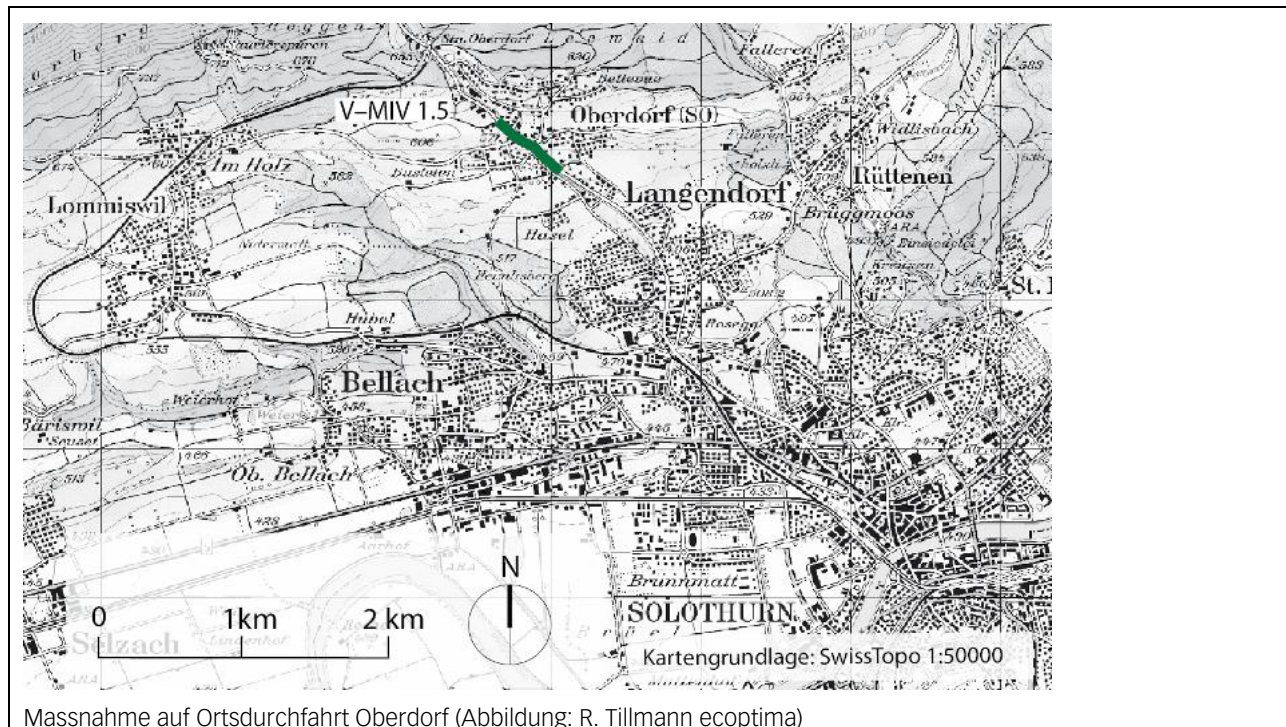
Über die meisten Massnahmen wurden bereits detaillierte Aussagen gemacht, während für einige noch Abklärungen notwendig sind. Die vorliegenden Massnahmenblätter entsprechen dem aktuellen Koordinationsstand und dienen als Grundlage für die weiteren Arbeiten, die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund und später für die konkrete Projektausarbeitung. Mit der Konkretisierung und Umsetzung der Massnahmenblätter werden die Annahmen (Kosten, Beschrieb, u.a.) wo nötig noch präzisiert. In der nächsten Phase werden die federführenden Stellen für die Umsetzung und Aktualisierung der Massnahmenblätter verantwortlich sein.

Massnahme Betriebs- und Gestaltungskonzept auf Ortsdurchfahrten

V-MIV 1

A-/B-Liste





Massnahme auf Ortsdurchfahrt Oberdorf (Abbildung: R. Tillmann ecoptima)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung:

Die regionalen Hauptverkehrsachsen des kantonalen Strassennetzes führen durch die Ortskerne verschiedener Agglomerationsgemeinden. Dies führt zu Verträglichkeitskonflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sowie zu negativen Auswirkungen auf die Siedlungs- und Lebensqualität (z.B. Lärm- und Luftbelastung) entlang dieser Strassenzüge. Die Aufwertung der Ortsdurchfahrten mit Hilfe von betrieblichen und strassenraumgestalterischen Massnahmen soll dem entgegenwirken. Dadurch wird die Qualität für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert, wird die Sicherheit im öffentlichen Raum (z.B. Überquerung von Strassen) gesteigert und dank einer Verbesserung der Siedlungs- und Standortqualität werden die Ortskerne als Wohnraum attraktiv. Mögliche bauliche und betriebliche Elemente der Ortsdurchfahrtaufwertung sind die Neuaufteilung des Strassenraums, die Förderung von Geschwindigkeitsregimen, Einbahnverkehr und Poller sowie Busbevorzugungen.

Massnahme:

Um all diese Ansprüche – insbesondere die städtebauliche Betrachtungsweise – zu integrieren und aufeinander abzustimmen, wird deshalb die Umsetzung von Gestaltungs- und Betriebskonzepten über die ganze Länge von Strassenzügen (Ortsdurchfahrten) vorgeschlagen. Gestaltungs- und Betriebskonzepte zeigen Gesamtlösungen auf, welche die örtlichen Gegebenheiten berücksichtigen, ohne bereits detaillierte Projektaussagen zu machen. So kann gewährleistet werden, dass sich mit der anschliessenden Detailprojektierung die einzelnen Elemente zu einem funktionierenden Ganzen fügen. Die Umsetzung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten soll auf folgenden Ortsdurchfahrten erfolgen:

A-Projekte:

- V-MIV 1.1 Biberist, Hauptstrasse inkl. Kreisel St. Urs (7.6 Mio. Fr.)
- V-MIV 1.3 Derendingen, Hauptstrasse von Kreuzplatz bis südlicher Dorfrand Richtung Kriegstetten (11.7 Mio. Fr.)
- V-MIV 1.4 Lohn-Ammannsegg, Solothurnstrasse (4.4 Mio. Fr.)
- V-MIV 1.5 Oberdorf, Weissensteinstrasse (2.1 Mio. Fr.)
- V-MIV 1.6 Subingen, Luzernstrasse (Teil West, 2.75 Mio. Fr.) inkl. Umgestaltung des Knotens Derendingen-/Gewerbe-/Luzernstrasse zu einem Kreisel (2.75 Mio. Fr.) und Sanierung Kreisel Bahnhofstrasse (0.5 Mio. Fr.)
(Gesamtkosten: 6.0 Mio. Fr.)

B-Projekt:

- V-MIV 1.2 Deitingen, Wangenstrasse (1.87 Mio. Fr.) (ausserhalb Agglomerationsperimeter)

☒ Typ: infrastrukturell

☐ Typ nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten (Organisation, Namen)		
Federführung: Amt für Verkehr und Tiefbau	Beteiligte Stellen: Amt für Verkehr und Tiefbau	Betroffene Gemeinden: Biberist, Deitingen, Derendingen, Lohn-Ammannsegg, Oberdorf, Subingen

Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine 1. Vorprojekt / Betriebs- u. Gestaltungskonzept (Ergänzung) 2. Erstellung der Erschliessungspläne 3. Realisierung der Projekte gemäss Erschliessungspläne		
Priorität: ☒ A (2015 – 2018) ☒ B (2019 – 2022) ☐ C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Vorprojekt: 2013-2016 2017-2019 Baubeginn: 2015-2018 2019-2022 Inbetriebnahme: 2016-2019 2020-2023	Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan ☐ ja ☒ nein > Verankerung in: Kommunale Nutzungspläne, Kantonales Strassenbauprogramm Mehrjahresprogramm Tiefbau

Kosten	
Kosten A-Projekte: 31.8 Mio. Fr. Kosten B-Projekt: 1.87 Mio. Fr	Kostenteiler: Der Kostenteiler ist noch offen, der Bund übernimmt im besten Fall einen maximalen Kostenanteil von 40% (A-Liste: 12.7 Mio. Fr., B-Liste: 0.75 Mio. Fr.) durch den Infrastrukturfonds. Die restlichen Kosten werden zwischen Kanton und Gemeinden gemäss der Kantonsstrassenbeitragsverordnung aufgeteilt.

Beurteilung
Nutzen: WK1: Das Massnahmenpaket hat hinsichtlich der Qualität des Verkehrssystems eine bedeutende Wirkung, da mit der Massnahme sowohl im Bereich MIV, ÖV, als auch LV eine Wirkung erzielt wird. Durch die Sanierung der Ortsdurchfahrten entfällt der Stau in den Ortszentren, die Fahrzeuge verkehren mit weniger Tempo jedoch stetiger, der ÖV bleibt nicht im Stau stecken und ist somit zuverlässig, die Zugänge zu den Bushaltestellen werden verbessert, der Langsamverkehr verfügt über sichere Routen und Querungsmöglichkeiten. Insgesamt findet eine Aufwertung der Ortszentren mit stark befahrenen und verkehrsorientierten Durchgangsstrassen zugunsten der Wohn- und Siedlungsqualität statt. WK2: Das Massnahmenpaket ist für die Siedlungsentwicklung nach innen von hinreichender Bedeutung. Sie wird zwar die fortschreitende Zersiedelung nicht bedeutend aufhalten, hingegen massgebend dazu beitragen, dass der Strassen- und Siedlungsraum und eben auch der öffentliche Raum in den Ortszentren deutlich aufgewertet wird und somit attraktiver als Wohn- und Dienstleistungsstandort wird. WK3: Das Massnahmenpaket weist hinsichtlich der Erhöhung der Verkehrssicherheit eine bedeutende Wirkung auf. Erwartet wird sowohl eine Verbesserung der objektiven Sicherheit (Unfallstatistik), als auch der subjektiven Sicherheit (Wohlbefinden). Das Massnahmenpaket fördert eine Koexistenz der verschiedenen Verkehrsträger auf einem hohen Sicherheitsniveau. WK4: Das Massnahmenpaket hat eine hinreichende Wirkung hinsichtlich der Verminderung von Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch. Insbesondere wird durch die Sanierung der Ortsdurchfahrten die Luftqualität verbessert und die Lärmbelastung verringert. Schlussendlich wirkt sich das positiv auf die Wohn- und Siedlungsqualität in den Ortszentren aus.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: Abhängigkeit zu der Massnahme V-NA 1 Verkehrsmanagement auf Kantonsstrassen, insbesondere zu der Staurationbewirtschaftung an den Siedlungsrändern sowie zu der Massnahme V-MIV 4 Trasse-Sicherung Neue Achse Wasseramt.
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Grundlagenbericht T30/Strassenraumgestaltung, ecoptima ag 2011 - Übergeordnetes Betriebskonzept Wasseramt, Transcon AG 2011 - Grundlagenbericht Variantenstudium zu Infrastrukturmassnahmen Verkehr im Wasseramt, Transcon AG und IC Infraconsult AG 2011 - Mehrjahresprogramm Strassenbau 2009-2012, Kanton Solothurn
Bemerkungen / Hinweise: –

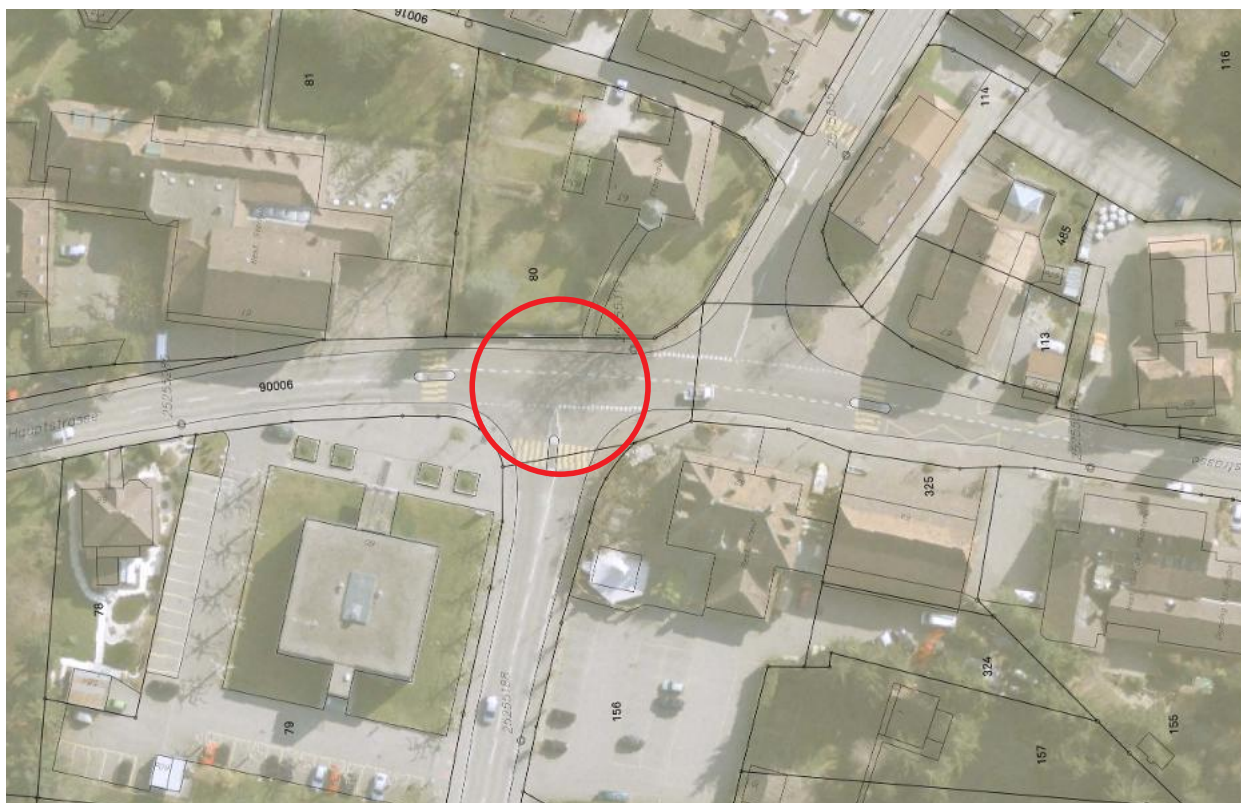
Massnahme Knotensanierungen

V-MIV 2

A-/B-Liste



Situationsplan 1:500 des Knotens Bürenstrasse / Westtangente in Biberist, der optimiert werden soll und wo die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr verbessert werden soll. (Abbildung: WAM Planer und Ingenieure AG)



Situationsplan 1:500 des Knotens Gerlafingen-/Hauptstrasse in Kriegstetten, der als Dorfplatz ausgestaltet werden soll.
(Abbildung: WAM Planer und Ingenieure AG)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung:

Das Strassenverkehrsnetz der Agglomeration Solothurn weist Mängel hinsichtlich der allgemeinen Verkehrssicherheit auf. So ereignen sich an verschiedenen, neuralgischen Gefahrenstellen immer wieder Verkehrsunfälle mit Personenschäden. Gewisse Gefahrenstellen befinden sich an Knoten des Kantons- und Gemeindestrassennetzes mit hohen Verkehrsfrequenzen sowie unübersichtlicher Strassenraumgestaltung mit Gefahrenstellen z.B. für den Langsamverkehr. Im Rahmen des Grundlagenberichts „Verträglichkeitskonflikte“ (ecoptima 2011) wurden die vorhandenen Verträglichkeitskonflikte auf dem Kantonsstrassennetz erfasst und Sanierungsmassnahmen gesucht. In gewissen Fällen wird zur Verbesserung der Verkehrssicherheit eine Neugestaltung von Verkehrsknoten empfohlen. Die Ergebnisse sind in einem vom Büro WAM Planer und Ingenieure AG erstellten Bericht dokumentiert.

Massnahme:

Folgende Knoten sollen zur Verbesserung der allgemeinen Verkehrssicherheit saniert werden:

A-Projekte:

V-MIV 2.2 Derendingen, Kreuzplatz (3.0 Mio. Fr.): Umgestaltung des Knotens

V-MIV 2.3 Biberist, Bürenstrasse / Westtangente (1.5 Mio. Fr.): Knotenoptimierung und Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr

B-Projekt:

V-MIV 2.4 Kriegstetten, Gerlafingen-/Hauptstrasse (2.0 Mio. Fr.): Neues Betriebs- und Gestaltungskonzept, Ausgestaltung des Knotens als Dorfplatz

☒ Typ: infrastrukturell

☐ Typ nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten (Organisation, Namen)		
Federführung: Amt für Verkehr und Tiefbau	Beteiligte Stellen: Amt für Verkehr und Tiefbau	Betroffene Gemeinden: Biberist, Derendingen, Kriegstetten

Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine 1. Konzeptstudie / Machbarkeitsstudie 2. Erstellung der Erschliessungspläne 3. Realisierung des Projekts gemäss Erschliessungsplan		
Priorität: ☒ A (2015 – 2018) ☒ B (2019 – 2022) ☐ C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Vorprojekt: 2013-2016 2017-2020 Baubeginn: 2015-2018 2019-2022 Inbetriebnahme: 2016-2019 2020-2023	Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan ☐ ja ☒ nein > Verankerung in: Kommunale Nutzungspläne, Kantonales Strassenbauprogramm, Mehrjahresprogramm Tiefbau

Kosten	
Kosten A-Projekt: 4.5 Mio. Fr. Kosten B-Projekte: 2.0 Mio. Fr.	Kostenteiler: Der Kostenteiler ist noch offen, der Bund übernimmt im besten Fall einen maximalen Kostenanteil von 40% (A-Liste: 1.8 Mio. Fr., B-Liste: 0.8 Mio. Fr.) durch den Infrastrukturfonds. Die restlichen Kosten werden zwischen Kanton und Gemeinden gemäss der Kantonsstrassenbeitragsverordnung aufgeteilt.

Beurteilung
Nutzen: WK1: Das Massnahmenpaket hat eine hinreichende Wirkung hinsichtlich der Qualität des Verkehrssystems. Die Knotensanierungen in Dorfzentren und am Stadtrand von Solothurn tragen zu einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für die verschiedenen Verkehrsträger bei. Das Massnahmenpaket führt nämlich zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses sowie Verminderung von Stausituationen, zu einer Verringerung der Reisezeit des ÖV und einer besseren Erreichbarkeit. Nicht zuletzt auch zu einer Entschärfung von Gefahrenstellen für den Langsamverkehr. WK2: Das Massnahmenpaket hat eine schwache Wirkung für die Siedlungsentwicklung nach innen. Immerhin führen die Knotensanierungen in den Dorfzentren von Kriegstetten und Derendingen zu einer Attraktivierung des öffentlichen Raums. WK3: Dank diesem Massnahmenpaket kann eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Verkehrssicherheit erreicht werden. Es ermöglicht eine Geschwindigkeitsreduktion sowie eine Verringerung spezifischer Unfallereignisse. WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung bezüglich Umweltbelastung mit sich. Das Massnahmenpaket bewirkt eine Verminderung der Luftbelastung durch Verstetigung des Verkehrsflusses beim MIV sowie eine Verringerung der Anzahl der einer übermässigen Lärmbelastung ausgesetzten Personen.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

B-Massnahme V-MIV 2.4 (Knoten Gerlafingen-/Hauptstrasse in Kriegstetten) weist eine Abhängigkeit zur A-Langsamverkehrsmassnahme V-LV 1.4 auf.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Grundlagenbericht Verträglichkeitskonflikte, ecoptima ag 2011
- Evaluation Massnahmen Aggloprogramm, WAM Planer und Ingenieure AG 2011

Bemerkungen / Hinweise:

–

Massnahme flächendeckende Verkehrsberuhigungen auf Gemeindestrassen

V-MIV 3

A-/B-Liste



Beispiel einer flächendeckenden Tempo-30-Zone im Quartier Schachen/Sonnenrain, Biberist (Foto: R. Tillmann ecoptima)

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Das Strassenverkehrsnetz der Agglomeration Solothurn weist Mängel bezüglich der allgemeinen Verkehrssicherheit auf und verfügt über verschiedene Gefahrenstellen. Tempo-30-Zonen in Quartieren (siedlungsorientierte Strassen) sind ein wichtiger Beitrag für die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf den Strassen. Zudem werden dadurch die Attraktivität des Wohnumfelds gesteigert und der Verkehr siedlungsverträglich gestaltet. Die Agglomeration Solothurn strebt darum die Einführung von flächendeckenden Verkehrsberuhigungen im Siedlungsgebiet der Agglomerationsgemeinden an so wie deren überkommunale Koordination.

Gemäss einer Erhebung im Rahmen des Grundlagenberichts „Tempo-30-Zonen/Strassenraumgestaltung“ (ecoptima, April 2011) wurde die flächendeckende Verkehrsberuhigung in verschiedenen Gemeinden bereits umgesetzt oder ist geplant. Weil die Umsetzung von Tempo-30-Zonen auf Gemeindestrassen in der Zuständigkeit der Gemeinden selbst liegt, beschränken sich die Bestrebungen der Agglomeration Solothurn darauf, die Gemeinden bezüglich Tempo-30-Zonen zu motivieren und den Handlungsbedarf aufzuzeigen.

Massnahme:

Die Agglomeration Solothurn schlägt folgenden Gemeinden die flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen mit Signalisation und Torsituation vor:

Aus Sicht der Region sollte die Einführung von Tempo-30-Zonen in den folgenden Gemeinden kurzfristig geschehen (A-Projekte):

V-MIV 3.1 Bellach, ganzes Siedlungsgebiet (0.4 Mio. Fr.)

V-MIV 3.2 Biberist, nördliches und östliches Siedlungsgebiet als Ergänzung zu den bestehenden Tempo-30-Zonen (0.35 Mio. Fr.)

V-MIV 3.3 Derendingen, ganzes Siedlungsgebiet ohne Leimacker (0.45 Mio. Fr.)

V-MIV 3.4 Kriegstetten, ganzes Siedlungsgebiet (0.20 Mio. Fr.)

V-MIV 3.5 Langendorf, ganzes Siedlungsgebiet (0.35 Mio. Fr.)

V-MIV 3.8 Oberdorf, ganzes Siedlungsgebiet (0.20 Mio. Fr.)

V-MIV 3.10 Oekingen, ganzes Siedlungsgebiet (0.10 Mio. Fr.)

V-MIV 3.14 Solothurn, nordöstliches und westliches Siedlungsgebiet als Ergänzung zu den bestehenden Tempo-30-Zonen (0.55 Mio. Fr.)

V-MIV 3.15 Subingen, ganzes Siedlungsgebiet (0.35 Mio. Fr.)

Aus Sicht der Region sollte die Einführung von Tempo-30-Zonen in den folgenden Gemeinden mittelfristig geschehen (B-Projekte):

V-MIV 3.6 Lommiswil, Siedlungsgebiet im Bereich Schulhausstrasse (0.05 Mio. Fr.)

V-MIV 3.7 Luterbach, ganzes Siedlungsgebiet (0.30 Mio. Fr.)

V-MIV 3.9 Obergerlafingen, ganzes Siedlungsgebiet (0.15 Mio. Fr.)

V-MIV 3.11 Rechterswil, ganzes Siedlungsgebiet (0.20 Mio. Fr.)

V-MIV 3.12 Riedholz, ganzes Siedlungsgebiet (0.15 Mio. Fr.)

V-MIV 3.13 Rüttenen, ganzes Siedlungsgebiet (0.15 Mio. Fr.)

☒ Typ: infrastrukturell

☐ Typ nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten (Organisation, Namen)

Federführung:

Gemeinden

Beteiligte Stellen:

Amt für Verkehr und Tiefbau
(Bewilligung der Verkehrsmassnahmen)

Betroffene Gemeinden:

Bellach, Biberist, Derendingen,
Kriegstetten, Langendorf, Lommiswil,
Luterbach, Oberdorf, Obergerlafingen,
Oekingen, Rechterswil, Riedholz, Rüt-
tenen, Solothurn, Subingen

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine

1. Vorprojekt pro Gemeinde gemäss Grundlagenbericht
2. Testphase mit Pilotzone
3. Umsetzung flächendeckend

Priorität: ☒ A (2015 – 2018) ☒ B (2019 – 2022) ☐ C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Vorprojekt: 2014-2017 / 2018-2021 Baubeginn 2015-2018 / 2019-2022 Inbetriebnahme: 2015-2018 / 2019-2022	Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan ☐ ja ☒ nein > Verankerung in:
---	--	--

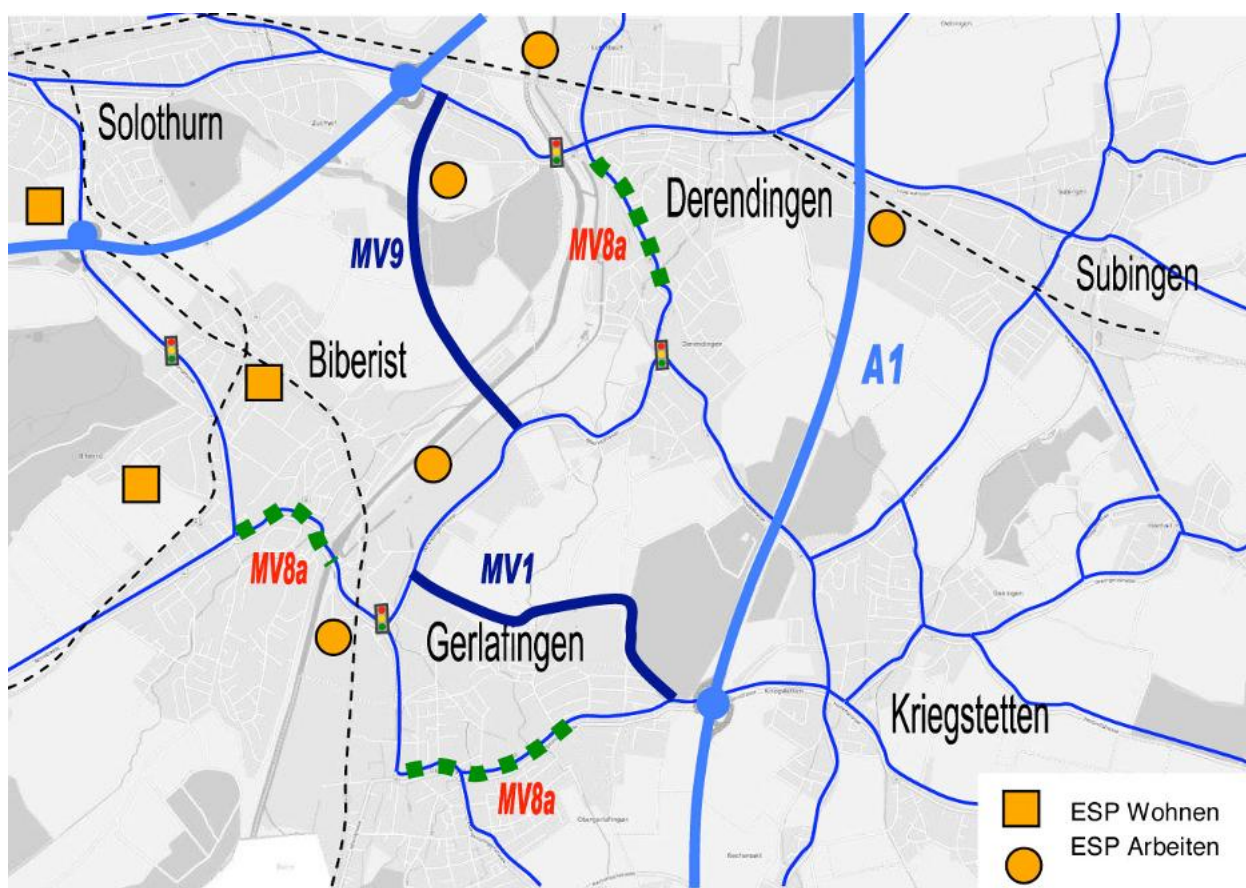
Kosten	
Kosten A-Projekte: 2.95 Mio. Fr. Kosten B-Projekte: 1.0 Mio. Fr.	Kostenteiler: Der Kostenteiler ist noch offen, der Bund übernimmt im besten Fall einen maximalen Kostenanteil von 40% (A-Liste: 1.2 Mio. Fr., B-Liste: 0.4 Mio. Fr.) durch den Infrastrukturfonds. Die restlichen Kosten werden von den Gemeinden selber getragen.

Beurteilung
Nutzen: WK1: Das Massnahmenpaket bewirkt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems. Dank der Verkehrsberuhigung auf siedlungsorientierten Strassen werden insbesondere die Attraktivität des LV, die Durchlässigkeit der Quartiere für den LV sowie die Entschärfung von Gefahrenstellen für den LV gefördert. Dies wirkt sich wiederum auf die Hauptverkehrsachsen aus, wo möglicherweise eine schwache Entlastung bewirkt werden kann. WK2: Hinsichtlich der Siedlungsentwicklung nach innen hat das Massnahmenpaket eine schwache Wirkung. Bedeutend ist die Wirkung des Massnahmenpakets vor allem in Bezug auf die Qualität des öffentlichen Raums, die dank der flächendeckenden Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten enorm verbessert wird. WK3: Dank diesem Massnahmenpaket kann eine bedeutende Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit erreicht werden. Es bewirkt eine Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen und somit eine Verringerung spezifischer Unfallschwerpunkte. Durch dieses Massnahmenpaket wird zudem eine Hierarchie des Strassennetzes definiert und die Geschwindigkeit in den Wohngebieten reduziert. WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Es bewirkt eine Reduktion der Luftbelastung durch Verringerung des MIV-Anteils und durch die Geschwindigkeitsreduktion, eine Verringerung der Zahl einer übermässigen Lärmbelastung ausgesetzten Personen sowie eine Verringerung der Trennwirkung. Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: Abhängigkeit zu der Massnahme V-MIV 1 Betriebs- und Gestaltungskonzept auf Ortsdurchfahrten.

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Grundlagenbericht Tempo-30-Zonen / Strassenraumgestaltung, ecoptima ag 2011
Bemerkungen / Hinweise: - Das Siedlungsgebiet verschiedener Gemeinden ist mit demjenigen der Nachbargemeinden über die Jahre zusammengewachsen (z.B. Kriegstetten, Halten, Oekingen). Wird hier die Umsetzung von Tempo-30-Zonen über die Gemeindegrenzen hinweg koordiniert, können Kosten gespart werden. - Bei der Umsetzung von Tempo-30-Zonen sind bestehende Busachsen auf siedlungsorientierten Strassen zu berücksichtigen und die Auswirkungen auf den Busbetrieb zu überprüfen. Tempo-30-Zonen und dazugehörige Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf ÖV-Achsen führen unter Umständen zu einer Verminderung der Attraktivität des ÖV.

Massnahme Trasse-Sicherung Umfahrungen Gerlafingen Nord und Bleichenberg (Neue Achse Wasseramt)

V-MIV 4



Massnahmenkarte des REK Wasseramt mit der Nordumfahrung Gerlafingen (MV1) und der Umfahrung Tunnel Bleichenberg (Abbildung: Infraconsult AG)

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Die Gemeinden des Wasseramts, insbesondere die Ortszentren der Gemeinden Biberist, Derendingen und Gerlafingen (Schwerverkehr), sind verkehrsmässig stark belastet. Es soll geprüft werden mit welchen kurz bis mittel und langfristigen Massnahmen die damit zusammenhängenden Mängel bezüglich Verkehrssicherheit und Wohnqualität vermindert werden können. Als langfristige Option ist der Bau von Verkehrsentslastungsstrassen im Gebiet Gerlafingen Nord und Bleichenberg (Tunnel) zu prüfen.

Die Kombination dieser beiden Umfahrungsstrassen dient als zusätzliche Nord-Süd-Achse im Wasseramt. Langfristig kann mit dieser neuen Verbindung auf die Verkehrszunahme im Wasseramt (z.B. ESP M-Real) reagiert und ein Grossteil des Schwerverkehrs von den Ortszentren ferngehalten werden.

Aufgrund der sehr hohen Kosten und einer zu geringen Wirkung dürfte diese Entlastungsachse aus Sicht des Kantons erst bei einer deutlichen Erhöhung der Verkehrsbelastung in den Zentren Priorität haben. Um aber die entsprechenden Trassees raumplanerisch zu sichern und somit den Handlungsspielraum für künftige Generationen zu gewährleisten, soll diese neue Achse im kantonalen Richtplan verankert werden.

Massnahme: Um die Trassees der Neuen Achse Wasseramt raumplanerisch zu sichern sollen die folgenden beiden Umfahrungsstrassen in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden: V-MIV 4.1 Nordumfahrung Gerlafingen als Festsetzung: Die Umfahrungsstrasse verläuft vom Autobahnanschluss A1 in Kriegstetten (Kriegstettenstrasse) nördlich entlang des Siedlungsgebietes via Schwimmbad Gerlafingen (möglicher Knoten) und Eichmatt nach Biberist. Die Umfahrungsstrasse soll im Bereich M-Real-Areal/Eichmatt in die Derendingenstrasse münden (Knoten Eichmatt). V-MIV 4.2 Tunnel Bleichenberg als Zwischenergebnis: Die Umfahrungsstrasse verläuft von der Derendingenstrasse (Bereich M-Real-Areal) via Bleichenberg (Tunnel ca. 900 m) und Birchi nach Zuchwil. Die Umfahrungsstrasse soll im Bereich Birchi/Anschluss A5 Solothurn Ost in die Luzernstrasse münden (Knoten Schützenweg-Kreisel). Die Planung der beiden Umfahrungsstrassen soll nach Möglichkeit bis zur Stufe Vorprojekt vorangetrieben werden.	
☐ Typ: infrastrukturell	☒ Typ nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten (Organisation, Namen)		
Federführung: Amt für Verkehr und Tiefbau	Beteiligte Stellen: Amt für Verkehr und Tiefbau Amt für Raumplanung	Betroffene Gemeinden: Biberist, Derendingen, Gerlafingen, Kriegstetten, Zuchwil

Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine 1. Aufnahme der Streckenführung gemäss REK Wasseramt in die Überarbeitung des kantonalen Richtplans (2012) 2. Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) 3. Erarbeitung Vorprojekt		
Priorität: ☒ Vor 2015 ☒ A (2015 – 2018) ☐ B (2019 – 2022) ☐ C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan ☒ ja ☐ nein > Verankerung in:

Kosten	
Kosten: Je ca. 0.2 Mio. Fr. Planungskosten für die Erstellung der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB).	Kostenteiler: –

Beurteilung
Nutzen: WK1: Das Massnahmenpaket bewirkt eine hinreichende bis bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems. Folgendes würde mit der neuen Achse Wasseramt erreicht: Eine Entlastung der Strassen in den Ortszentren Biberist, Derendingen und Gerlafingen zugunsten des LV und ÖV, eine Verstetigung des Verkehrsflusses, eine Verminderung von Stausituationen, eine Verbesserung der Fahrplanstabilität / Pünktlichkeit durch Verringerung der Verkehrsbelastung in den für den ÖV wichtigen Verkehrsabschnitten, eine Verringerung der Reisezeiten, eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Umstrukturierungsgebiete M-Real-Areal und Längmatt sowie attraktivere LV-Wege in den oben genannten Ortszentren dank der Entlastung der Ortsdurchfahrten durch den MIV. WK2: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen mit sich: Sie bewirkt eine Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume im Zentrum von Biberist, Derendingen und Gerlafingen dank Verminderung der MIV-Belastung. WK3: Dank dieser Massnahme kann eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit erreicht werden: Eine Abnahme der Unfallhäufigkeit durch Reduzierung der MIV-Belastung in den Ortszentren Biberist, Derendingen und Gerlafingen ist zu erwarten. WK4: Hinsichtlich der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs hat das Massnahmenpaket insgesamt eine negative Wirkung. Zwar können die Ortszentren dank den beiden Umfahrungsstrassen entlastet werden und die Lärmimmissionen im Siedlungsgebiet somit vermindert werden. Hingegen ist zu erwarten, dass mit dem Schaffen eines neuen Strassenangebots die Luftbelastung steigen wird und die Lärmimmission in zum Teil sensiblen Landschaftsgebieten zunehmen wird. Zudem hat das Massnahmengebiet einen wesentlichen Flächenverbrauch an teils sensibler Landschaft zur Folge.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: Abhängigkeit zu der Massnahme V-MIV 1 Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf Ortsdurchfahrten und V-NA 1 Verkehrsmanagement auf Kantonsstrassen, insbesondere die Massnahmen im Bereich Strassenraumgestaltungen und Stauraumbewirtschaftung, welche die Ortszentren von Biberist, Derendingen und Gerlafingen betreffen.
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Grundlagenbericht Variantenstudium zu Infrastrukturmassnahmen Verkehr, IC Infraconsult AG / Transcon AG 2011 - Raumentwicklungskonzept Wasseramt 2025, IC Infraconsult AG Stand Juli 2011
Bemerkungen / Hinweise: –

Massnahme Doppelspurabschnitte RBS Solothurn-Bern

V-ÖV 1

B-Liste



(Abbildung: U. Reinert RBS)

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Die täglich von über 11'000 Fahrgästen (Stand 2010) genutzte RBS-RE-Linie Bern-Solothurn soll schrittweise zum durchgehenden 15'-Takt verdichtet und teilweise beschleunigt werden. Im Nahbereich von Solothurn soll dabei die Erschliessungsfunktion weiter verbessert werden, um insbesondere auch eine konzentrierte Siedlungsentwicklung um die Bahnhöfe Solothurn, Biberist RBS und Lohn-Lüterkofen zu fördern.

Massnahme:

Die Einführung des durchgehenden Viertelstundentaktes unter Verbesserung der betrieblichen Stabilität bei gleichzeitiger Beschleunigung erfordert zusätzliche Kreuzungsbereiche (Doppelspurinseln), insbesondere zwischen Solothurn und Biberist RBS.

☒ Typ: infrastrukturell

☐ Typ nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten (Organisation, Namen)

Federführung:

Amt für Verkehr und Tiefbau
Regionalverkehr Bern-Solothurn

Beteiligte Stellen:

Amt für Verkehr und Tiefbau
Amt für Raumplanung

Betroffene Gemeinden:

Biberist, Zuchwil

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine

1. Erstellung Detailkonzept

Priorität: ☐ A (2015 – 2018) ☒ B (2019 – 2022) ☐ C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Vorprojekt: 2018 Baubeginn: 2020 Inbetriebnahme: 2022	Koordinationsstand: ☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan ☒ ja ☐ nein > Verankerung in: (Sachplanverkehr des Bundes, Kantonale Angebots-/Investitionsplanung)
--	--	---

Kosten	
Kosten: 25 Mio. Fr. Infrastruktur 0.5 Mio. Fr. Betrieb/Unterhalt	Kostenteiler: Der genaue Kostenteiler ist noch nicht festgelegt. Nebst dem Infrastrukturfonds des Bundes bestehen auch andere Finanzierungsmöglichkeiten für den Bereich Schiene (z.B. Verpflichtungskredit für die Eisenbahninfrastruktur).

Beurteilung
Nutzen: WK1: Die Massnahme hat eine bedeutende Wirkung für die Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems. Der Doppelspurausbau zwischen Solothurn und Lohn-Lüterkofen ermöglicht eine Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit, was wiederum eine Taktverdichtung und Beschleunigung der RBS zur Folge hat. Dadurch steigt die Attraktivität des ÖV und mit dieser verringern sich Reise- und Wartezeit, verbessern sich die Fahrplanstabilität und die Umsteigebeziehungen, was letztendlich ebenfalls zu einer Verlagerung von MIV auf den Schienenverkehr bewirken soll. WK2: Die Massnahme hat eine hinreichende Wirkung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen zur Folge: Die Entwicklungsgebiete entlang der Linie Solothurn-Bern werden gefördert und die öffentliche Räume sowie die Wohngebiete im Raum Solothurn Süd/Biberist werden von Beeinträchtigungen durch den MIV (Lärm, Stau, Abgase) entlastet. WK3: Dank dieser Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Verkehrssicherheit erreicht werden. Die Massnahme bewirkt eine Verminderung der Unfallhäufigkeit durch Verkehrsumlagerung von MIV auf ÖV. WK4: Die Massnahme bringt eine bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Eine Verminderung der Luft- und Lärmbelastung durch eine Verkehrsumlagerung von MIV auf ÖV, als Folge der Taktverdichtung und teilweisen Beschleunigung, kann erreicht werden. Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: –

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Unterlagen zur Informationsveranstaltung 2. Teilergänzung S-Bahn Bern – Korridor Bern-Solothurn, RBS 2011-07-15
Bemerkungen / Hinweise: - Massnahme muss mit dem Kanton Bern koordiniert werden. - Massnahme ist Bestandteil des Projektes „2. Teilergänzung S-Bahn Bern“ (Federführung Kanton Bern) und im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene berücksichtigt. - Die Massnahme weist Schnittstellen zum Projekt ‚Bahnübergang Biberist Bernstrasse‘ auf und muss entsprechend darauf abgestimmt werden.

Massnahme Optimierung des Bahnhofstandortes Biberist Ost (BLS-Strecke)

V-ÖV 2

B-Liste



Möglicher neuer Standort des BLS-Bahnhofs Biberist mit Bus-Verknüpfung (Abbildung: L. Dünbier AVT)

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Eine durch das Büro WAM Planer und Ingenieure im Jahr 2008 vorgenommene Potentialanalyse der Bahnhaltestellen auf allen normalspurigen Bahnstrecken im Kanton Solothurn hat u. a. ergeben, dass der heutige Standort Biberist Ost (BLS AG), welcher sich östlich der Emme an der Gemeindegrenze zu Gerlafingen befindet, nur einen Teil von Biberist erschliesst. Des Weiteren kam diese Studie zum Schluss, dass ergänzend zum heutigen Standort ein weiterer Standort westlich der Emme im Zentrum der Gemeinde Biberist, wo zusätzlich bedeutende Baulandreserven erschlossen werden, mittelfristig ein höheres Potential abschöpfen könnte. Zu einer ähnlichen Erkenntnis kommt ebenfalls die BLS AG in ihrem Streckenkonzept „Solothurn-Burgdorf“. In diesem empfiehlt die BLS AG eine Verschiebung des heutigen Haltepunktes in Richtung Norden bzw. westlich der Emme. Dies auch aus der Optik einer Verkehrstrennung zwischen Personen- und Güterverkehr, weil am heutigen Haltepunkt Biberist Ost nur beschränkte Entwicklungsmöglichkeiten für beide Verkehrsarten bestehen.

Heute wird der Solothurner Abschnitt der Strecke Burgdorf-Solothurn vom RE Solothurn-Thun und in den Hauptverkehrszeiten zusätzlich vom Regionalzug Solothurn-Burgdorf bedient. Zusätzlich verkehrt auf dem Berner Abschnitt bis Wiler die S44, welche am Abend nach 20 Uhr bis Solothurn verlängert wird. Langfristig soll die S44 integral nach Solothurn verlängert werden und im exakten 30'-Takt verkehren. Damit werden der RE und der Zusatz-Regio zwischen Solothurn und Burgdorf entfallen. Mit der in ZEB vorgesehenen Beschleunigung des Fernverkehrs Zürich-Biel und dem dadurch um 15' gedrehten Knoten Solothurn (.15/.45) kann die verlängerte S44 in Solothurn halbstündlich gute Fernverkehrsanschlüsse bieten. Die Verlängerung der S44 nach Solothurn wird die Achse Solothurn-Burgdorf wesentlich aufwerten und Gerlafingen sowie das östliche Siedlungsgebiet von Biberist umsteigefrei an Bern (Wankdorf und HB) anbinden.

Im Raum Biberist/Gerlafingen entsprechen die Gleis- und Perronanlagen nicht mehr den heutigen Anforderungen. Zudem ist für die Bedienung der Sicherungsanlage (Handweiche) eine örtliche Bedienung notwendig. Im Zusammenhang mit einer Optimierung des Standorts des Bahnhofs Biberist Ost soll daher auch geprüft werden, inwieweit damit ein Beitrag zur Optimierung der Infrastruktur für den Güterverkehr in diesem Raum geleistet werden kann. Die Grundlagen und Abhängigkeiten hierfür sind im BLS-Streckenkonzept „Solothurn-Burgdorf“ vorhanden.

Um das Potenzial für einen optimierten Bahnhofstandort abzuschätzen sowie die Infrastruktur und die betrieblichen Abläufe im Raum Biberist/Gerlafingen zu optimieren, soll die optimale Erschliessung des Siedlungsgebiets von Biberist durch die Linie der BLS, insbesondere eine Verschiebung des Bahnhofs Biberist Ost in Zentrumsnähe sowie eine Verknüpfung des neuen Standorts mit der Bus-Feinerschliessung, detailliert geprüft und geplant werden.

Massnahme:

Die Erschliessung des Siedlungsgebietes von Biberist durch die Linie der BLS soll kurz- bis mittelfristig mittels einer Verschiebung des Bahnhofstandorts Biberist Ost in Richtung Norden (westlich der Emme) oder mittels eines zusätzlichen Bahnhofstandortes westlich der Emme optimiert werden. Dafür soll als Vorleistung im Jahr 2015 eine Vertiefungsstudie erarbeitet werden, in der zuerst geklärt wird, ob ein zusätzlicher Bahnhof oder eine Verschiebung der heutigen Haltestelle gesamthaft vorteilhafter ist. Danach muss der optimale Standort unter der Berücksichtigung verschiedenster Aspekte wie Erschliessung, Bus-Verknüpfung, Städtebau u.ä. untersucht werden. In die Vertiefungsstudie müssen insbesondere auch die langfristige Nutzung des ehemaligen Sappi-Areals sowie die Synergien eines Umbaus des BLS-Bahnhofs Gerlafingen miteinbezogen werden, da beide Aspekte einen wesentlichen Einfluss auf die Anforderungen des Bahnhofs am neuen Standort sowie die anfallenden Kosten haben. Werden auf dem Sappi-Areal in Zukunft erneut Unternehmen mit güterintensiven Nutzungen angesiedelt (Variante 1), bedingt dies (gemäss Streckenkonzept der BLS AG) den Ausbau der Güteranlagen und eine doppelspurige Haltestelle am neuen Standort. Im Falle der Ansiedlung von Unternehmen mit wenig güterintensiven Nutzungen (Variante 2) kann hingegen auf den Ausbau der Güteranlagen verzichtet werden und eine einspurige Haltestelle am neuen Standort würde genügen. Die Vertiefungsstudie soll möglichst alle offenen Fragen klären, um schlussendlich eine wichtige Grundlage für die Planung und Konzipierung des zukünftigen Bauprojekts darzustellen.

☒ Typ: infrastrukturell	☐ Typ nicht infrastrukturell
--	--

Zuständigkeiten (Organisation, Namen)		
Federführung: Amt für Verkehr und Tiefbau BLS AG	Beteiligte Stellen: Amt für Verkehr und Tiefbau BLS AG	Betroffene Gemeinden: Biberist Gerlafingen

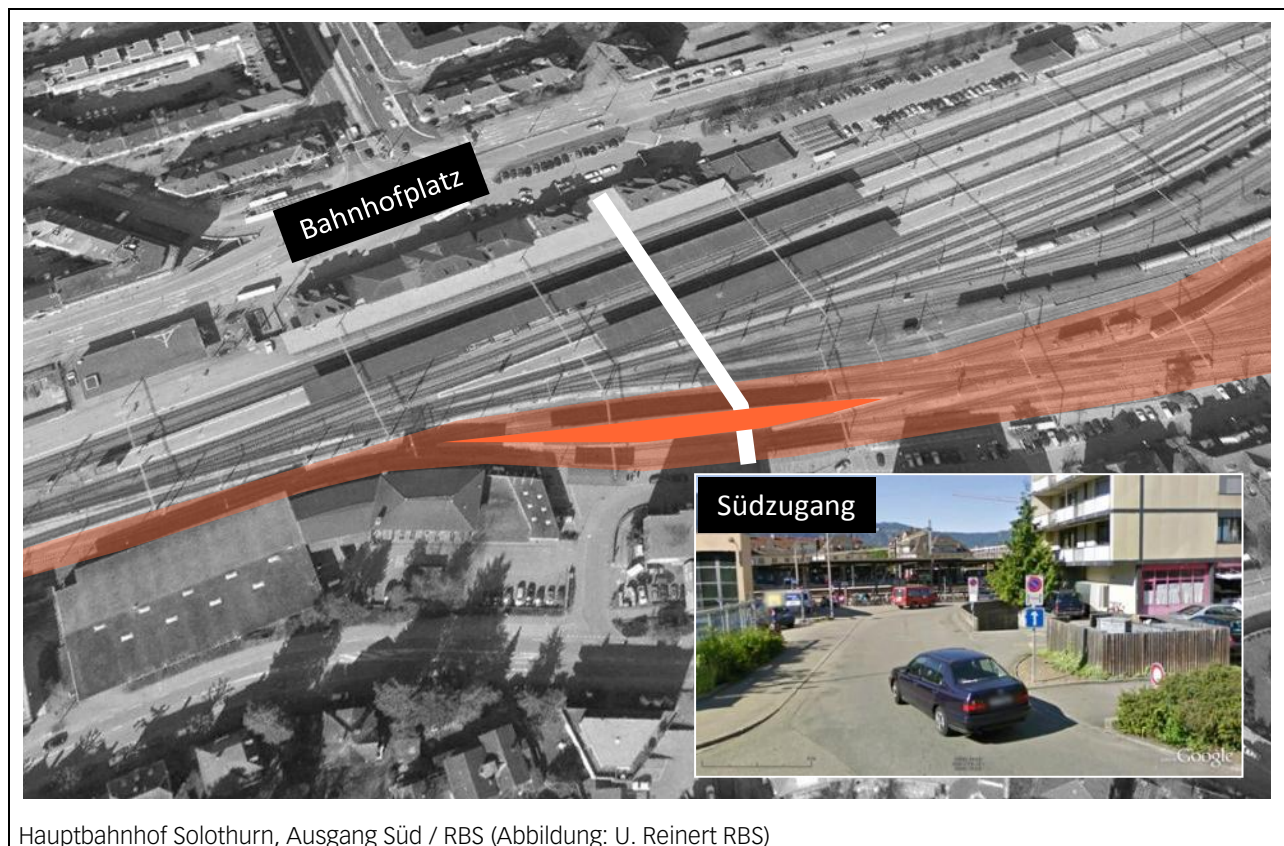
Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine 2015 Erarbeitung Vertiefungsstudie - Erteilung Planungsauftrag - Konzipierung Bauprojekt		
Priorität: ☒ A (2015 – 2018) (Studie) ☒ B (2019 – 2022) (Bau) ☐ C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	Koordinationsstand: ☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan ☒ ja ☐ nein > Verankerung in:

Kosten	
Kosten Variante 1 (mit Güterverkehr): Gesamtkosten neuer Standort Biberist mit Güteranlage Bahnhof Biberist Ost, inkl. Stellwerkkosten und dem Projekt Bahnhof Gerlafingen: 100.0 Mio. Fr. Davon relevant für das Agglomerationsprogramm: 20.0 Mio. Fr. (Zwei Drittel der Kosten für die Personenanlagen am neuen Standort in Biberist) Kosten Variante 2 (ohne Güterverkehr): Gesamtkosten neuer Standort Biberist ohne Güteranlage Bahnhof Biberist Ost, inkl. Stellwerkkosten und dem Projekt Gerlafingen: 72.0 Mio. Fr. Davon relevant für das Agglomerationsprogramm: 11.0 Mio. Fr. (Zwei Drittel der Kosten für die Personenanlagen am neuen Standort in Biberist)	Kostenteiler: Der genaue Kostenteiler ist noch nicht festgelegt. Nebst dem Infrastrukturfonds des Bundes bestehen auch andere Finanzierungsmöglichkeiten für den Bereich Schiene (z.B. Verpflichtungskredit für die Eisenbahninfrastruktur).

Beurteilung
Nutzen: WK1: Die Qualität des Verkehrssystems wird mit der Massnahme bedeutend verbessert. Die Massnahme bewirkt insbesondere die Verbesserung der Benutzerfreundlichkeit und des Images des ÖV-Systems, die Erreichbarkeit von bisher ungenügend erschlossenen, aber dicht besiedelten Agglomerationsgebieten (Zentrum Biberist), die Verbesserung des Zugangs zum Bahnhof sowie der Umsteigebeziehungen auf verschiedene Verkehrsträger (Bus, Velo). Letztlich führt diese Attraktivierung des ÖV-Angebots auch zu einer Verlagerung von MIV auf den ÖV und somit zu einer Entlastung des Strassennetzes. WK2: Die Massnahme hat eine hinreichende Wirkung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Bereits bestehendes Siedlungsgebiet und Bauzonenreserven an zentraler Lage werden besser mit dem ÖV erschlossen, was sich einerseits positiv auf die Konzentration der Bevölkerung an geeigneten Standorten auswirkt und andererseits auf die Abnahme der Verkehrsmenge im MIV in Siedlungsgebieten der Agglomeration. WK3: Dank dieser Massnahme kann die Verkehrssicherheit leicht erhöht werden: Eine Verminderung der Unfälle durch Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖV kann erreicht werden. WK4: Die Massnahme bringt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Sie bewirkt eine Verringerung der Lärm- und Luftbelastung dank einer Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV. Eine Verringerung der Zersiedlung ist ebenfalls zu erwarten. Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: –

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Potentialanalyse Haltestellen Kanton Solothurn, WAM Planer und Ingenieure 2008 - BLS-Streckenkonzept „Solothurn-Burgdorf“ (Stand 31.5.2010)
Bemerkungen / Hinweise: - Abstimmung mit der 2. Teilergänzung S-Bahn Bern - Die Kosten für die Güterverkehrsanlagen sind nicht Bestandteil des Agglomerationsprogrammes. Diese werden grundsätzlich über das ordentliche Budget der Bahnunternehmen (Leistungsvereinbarung SBB/BLS) finanziert.

Massnahme Aufwertung Bahnhöfe	
V-ÖV 3	A-/B-Liste



Hauptbahnhof Solothurn, Ausgang Süd / RBS (Abbildung: U. Reinert RBS)

Massnahmenbeschrieb
Ausgangslage / Zielsetzung: Die Agglomeration Solothurn setzt sich für ein attraktives ÖV-Angebot ein. Nebst dem Angebot, welches in den letzten Jahren beträchtlich verbessert wurde, tragen auch Bahnhöfe zu einer erhöhten Attraktivität bei. Als zentrale Drehscheiben innerhalb des ÖV-Systems haben diese einerseits wesentlichen Einfluss auf das Wohlbefinden und den Komfort der Reisenden, andererseits sind sie auch Schnittstelle zu anderen Verkehrsarten. Da Bahnhöfe aber nicht nur verkehrliche Funktionen erfüllen, sondern auch städtebauliche Funktionen wie Aufenthalts-, Begegnungs-, Bewegungs- oder Dienstleistungsraum bieten, ist deren Gestaltung von grosser Bedeutung. Verschiedene Bahnhöfe der Agglomeration Solothurn, welche diese verkehrlichen und städtebaulichen Funktionen für einen wesentlichen Anteil der Bahnreisenden übernehmen, sollen darum gestalterisch aufgewertet werden.
Massnahme: Folgende Bahnhöfe sollen funktional und gestalterisch aufgewertet werden: A-Projekt: V-ÖV 3.1 Lohn-Lüterkofen (6.0 Mio. Fr.): Im Zusammenhang mit dem Angebotsausbau im Städteverkehr Solothurn-Bern (integraler 15'-Takt) wird die Bedeutung des Bahnhofs Lohn-Lüterkofen weiter zunehmen (2010: 1'000 Ein-/Aussteiger pro Werktag); hier bestehen nicht nur Anschlussbeziehungen auf mehrere regionale Buslinien, der Bahnhof ist auch als P+R-, B+R- und Dienstleistungsstandort von überkommunaler Bedeutung. Die bestehenden Anlagen sind noch stark geprägt vom einstigen Güterumschlag und hinsichtlich Sicherheit, Leistungsfähigkeit und Attraktivität verbesserungswürdig. Um der zunehmenden Nachfrage gerecht zu werden, sollen die Perronanlagen für die Aufnahme von 180 m langen Zügen vorgesehen werden (heute 120 m). Die Stationsanlagen sind tiefgreifend zu modernisieren und den heutigen Erfordernissen entsprechend zu gestalten. Dazu gehören auch kurze, übersichtliche Wege und eine auch architektonisch gute Integration in den Siedlungskontext.

B-Projekte:	
V-ÖV 3.2	Langendorf BLS (15.0 Mio. Fr.): Der Bahnhof liegt zwischen dem Industrie- und Gewerbeareal der Firma VEBO sowie dem charakteristischen Einkaufszentrum Ladendorf. Der Bahnhof Langendorf erschliesst neben der Gemeinde Langendorf auch das nordöstliche Siedlungsgebiet von Bellach. Eine gestalterische Aufwertung des Bahnhofs mittels verbessertem Zugang und attraktiven Aussenräumen führt ebenfalls zur Attraktivitätssteigerung der umliegenden Arbeits- und Dienstleistungsgebiete. Die BLS AG plant für 2012/2013 die Erarbeitung eines Streckenkonzeptes „Solothurn-Moutier“, das den Handlungsbedarf der Bahnhöfe entlang dieser Strecke im Detail klärt. Handlungsdruck hinsichtlich Bahnhofaufwertung besteht beim Standort Langendorf insbesondere auf den Horizont 2023 im Zusammenhang mit der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes.
V-ÖV 3.3	Luterbach-Attisholz SBB (12.0 Mio. Fr.): Der Bahnhof erschliesst nebst dem Siedlungsgebiet Luterbach ebenfalls das ehemalige Industrieareal der Firma Borregaard Schweiz AG bzw. das Testplanungsgebiet Luterbach/Riedholz, einen wichtigen Entwicklungsschwerpunkt der Agglomeration Solothurn. Im Hinblick auf die zukünftige Arbeitsplatz- und Wohnraumentwicklung und den damit zusammenhängenden Pendlerverkehr soll der Bahnhof gestalterisch aufgewertet werden. Insbesondere der Zugang zum Testplanungsgebiet (Nordseite) muss mittels einer Querungsmöglichkeit der Gleise an geeigneter Stelle verbessert werden. Sobald erste Ergebnisse der Testplanung vorliegen, soll das Potential für den Pendlerverkehr und somit auch der Entwicklungsbedarf für den Bahnzugang abgeschätzt werden. Im Hinblick auf die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes ab 2023 sind am Bahnhof Luterbach-Attisholz gemäss den SBB ohnehin verschiedene bauliche Massnahmen geplant. Dies betrifft insbesondere die Anpassung der Perronhöhe (heute P35) sowie den treppenfreien Zugang zum heutigen Mittelperron.
V-ÖV 3.4	Hauptbahnhof Solothurn, Teil RBS (35.0 Mio. Fr.): Die RBS-Linie in Richtung Bern ist mit derzeit über 5'000 Ein-/Aussteigern pro Tag (2010) eine der wichtigsten Verbindungen im Bahnhof Solothurn. Die bestehenden Anlagen, insbesondere der Perron und die Unterführung, können bezüglich Leistungsfähigkeit, Zugänglichkeit, Warteflächen und Aufenthaltsqualität die heutigen Anforderungen quantitativ und qualitativ nicht mehr erfüllen. Zusammen mit einem grösseren Umbau der RBS-Gleisanlagen sollen auch die Publikumsanlagen inkl. Unterführung und Zugang Süd zum Bahnhof Solothurn erneuert werden. Das bestehende, knapp 120 m lange Mittelperron des RBS soll durch eine besser positionierte, grosszügiger Perronanlage mit zwei 180 m langen Perronkanten ersetzt werden. Gleichzeitig sollen die bestehende, ungenügende städtebauliche Situation des Südzugangs geklärt und die bestehenden Flächen besser genutzt werden (Anschluss an Langsamverkehrsnetz inkl. Bike+Ride und rückwärtiger Bahnhofzufahrt, bessere Integration der bestehenden Dienstleistungsflächen etc., vgl. dazu auch Massnahmen aus den Bereichen kombinierte Mobilität und Langsamverkehr.)
☒ Typ: infrastrukturell ☐ Typ nicht infrastrukturell	

Zuständigkeiten (Organisation, Namen)		
Federführung: Amt für Verkehr und Tiefbau Regionalverkehr Bern-Solothurn BLS AG SBB	Beteiligte Stellen: Amt für Verkehr und Tiefbau Amt für Raumplanung	Betroffene Gemeinden: Bellach, Lohn-Ammannsegg, Langendorf, Luterbach, Solothurn, Zuchwil

Realisierung
Vorgehen/Meilensteine 1. Planungs- und Ideenwettbewerb 2. Vergabe Planungsauftrag 3. Konzipierung Bauprojekt

Priorität: ☒ A (2015 – 2018) ☒ B (2019 – 2022) ☐ C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	Koordinationsstand: ☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan ☐ ja ☒ nein > Verankerung in: Mehrjahresplanung Investitionen öV 2013-2016 sowie 2017-2020
---	---	---

Kosten	
Kosten A-Projekt: 6.0 Mio. Fr. Kosten B-Projekte: 62.0 Mio. Fr.	Kostenteiler: Der genaue Kostenteiler ist noch nicht festgelegt. Nebst dem Infrastrukturfonds des Bundes bestehen auch andere Finanzierungsmöglichkeiten für den Bereich Schiene (z.B. Verpflichtungskredit für die Eisenbahninfrastruktur). Je nach Ausstattung des aufgewerteten Bahnhofs sind zudem verschiedene Kosten (z.B. B+R-Anlage, Busanlage, Dienstleistungseinrichtungen) durch den Kanton und die Gemeinden zu leisten.

Beurteilung
Nutzen: WK1: Das Massnahmenpaket hat in Bezug auf die Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems eine bedeutende Wirkung. Die Aufwertung von Bahnhöfen wirkt sich insbesondere auf die Benutzerfreundlichkeit und das Image des ÖV sowie die Verbesserung des Zugangs und intermodalen Umsteigebeziehungen aus. Dies erhöht die Attraktivität des ÖV insgesamt und fördert nicht zuletzt die Entlastung des Strassennetzes, dank einer Verlagerung vom MIV zum ÖV und verbessert die Erreichbarkeit verschiedener Entwicklungsschwerpunkte dank besseren Zugängen zu den Bahnhöfen. WK2: In Bezug auf die Siedlungsentwicklung (nach innen) hat das Massnahmenpaket eine hinreichende Wirkung. Die Aufwertung der Bahnhöfe führt zu einer Qualitätssteigerung der öffentlichen Räume am Bahnhof und in der direkten Umgebung. Dank gestalterischen Massnahmen, verbesserten Zugängen zu den Bahnhöfen und Flächengewinnen für den Fuss- und Veloverkehr wird insgesamt auch das Gebiet rundum diese Bahnhöfe aufgewertet. Nebst der Attraktivierung des ÖV-Angebots wird dadurch in gewisser Weise ebenfalls die Ansiedlung von Wohnenden und Arbeitsplätzen an Standorten mit guter ÖV-Erschliessung gefördert. WK3: Dank dieser Massnahme kann die Verkehrssicherheit leicht erhöht werden: Eine Verminderung der Unfälle durch Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖV kann erreicht werden und falls die gestalterische Aufwertung ebenfalls Verkehrsberuhigungsmassnahmen vorsieht, kann die subjektive Sicherheit rund um das Bahnhofgebiet erhöht werden. WK4: Die Massnahme bringt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Sie bewirkt eine Verringerung der Lärm- und Luftbelastung dank einer Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: Abhängigkeit zu den Siedlungsmassnahmen (Entwicklungsschwerpunkte: z.B. Attisholz Nord und Süd)

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene
Bemerkungen / Hinweise: - Die Aufwertung der RBS-Bahnanlagen in Solothurn ist Bestandteil des Projektes „2. Teilergänzung S-Bahn Bern“ (Federführung Kanton Bern), ist im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, berücksichtigt und muss mit dem Kanton Bern koordiniert werden. - Die Sanierung der Unterführung des Hauptbahnhofs Solothurn im Rahmen der Aufwertung der RBS-Bahnanlagen in Solothurn muss allenfalls mit den SBB koordiniert werden, da diese Miteigentümerin der Unterführung ist. - Für das Projekt Bahnhof Langendorf liegt bisher keine Studie mit Grobkostenschätzung vor. Die aufgeführten Kosten von 15.0 Mio. Fr. entsprechen einer Kostenvermutung mit der Genauigkeit von +/- 50%. Seitens BLS Netz AG kann zurzeit keine Aussage gemacht werden, ob der Umbau mit den gleichen Funktionalitäten (Kreuzungsstelle) oder allenfalls mit weniger Funktionalitäten (nur noch Haltestelle) erfolgt. Die Entwicklung des Angebots und der Infrastruktur am Bahnhof Langendorf werden 2013 im Rahmen des Streckenkonzepts Solothurn – Moutier genauer geprüft. - Für die Aufwertung des Bahnhofs Luterbach-Attisholz liegt bisher kein konkretes Projekt vor. Die aufgeführten Kosten von 12.0 Mio. Fr. entsprechen einer Kostenvermutung des Kantons (AVT) mit der Genauigkeit von +/- 50%. Sobald die Ergebnisse der Testplanung Luterbach/Riedholz vorliegen und die zukünftige Entwicklung des Areals Attisholz Nord/Süd geklärt ist, wird der Kanton Solothurn die planerische und koordinative Absprache mit den SBB vornehmen.

Massnahme Bahn- und Strassensanierung ASm Solothurn – Niederbipp

V-ÖV 4.1

A-Liste



Verkehrssituation entlang der Baselstrasse zwischen Baseltor und Sternen in Solothurn. MIV, ÖV und LV teilen sich denselben Strassenraum. Der Streckenabschnitt Baseltor – St. Katharinen soll saniert werden. (Foto: GoogleMaps 2012)



Bahn- und Strassensanierung entlang der Baselstrasse zwischen Baseltor und St. Katharinen. (Abbildung: AVT)

Massnahmenbeschrieb	
Ausgangslage / Zielsetzung: Das Strassenverkehrsnetz der Agglomeration Solothurn weist Mängel hinsichtlich der allgemeinen Verkehrssicherheit auf. So ereignen sich an verschiedenen, neuralgischen Gefahrenstellen immer wieder Verkehrsunfälle mit Personenschäden (vgl. Bericht, Karte Nr.7). Typische Gefahrenstellen befinden sich entlang von Strecken des Kantonsstrassennetzes mit hoher Verkehrsfrequenz und unübersichtlicher Strassenraumgestaltung, was zu Konflikten zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden führt. Solche Verträglichkeitskonflikte bestehen z.B. entlang der Baselstrasse zwischen Solothurn und Flumenthal, wo sich MIV, ÖV (Bahnlinie Solothurn – Niederbipp – Langenthal der Aare Seeland mobil und Postautolinie 12 Solothurn – Balmberg) und LV denselben Strassenraum teilen. Zwischen 2006 und 2011 wurden auf der Baselstrasse 62 Unfälle registriert, jeder dritte Unfall steht im Zusammenhang mit der Bahn. Aus diesem Grund soll der Abschnitt der Baselstrasse vom Kreisel Baseltor bis zur Stadtgrenze bei St. Katharinen saniert werden. Zu erarbeiten sind insbesondere Lösungen hinsichtlich Linienführung und Haltestellen der Bahnlinie Solothurn – Niederbipp – Langenthal („Bipperlisi“) sowie der Postautolinie 12 Solothurn – Balmberg und der diesbezüglichen Sicherheitsprobleme. Die vorhandenen Rahmenbedingungen betreffend Platzverhältnisse zwischen den historischen Bauten entlang der Baselstrasse mit verschiedenen Engstellen bedeuten dabei eine Herausforderung. Gleichzeitig wird mit der Sanierung von Bahntrasse und Strasse die Voraussetzung geschaffen, um die ASm-Linie zu beschleunigen. Damit können der Fahrplan des „Bipperlisi“ zwischen Solothurn und Oensingen sowie die Anschlüsse ans Fernverkehrsnetz in Solothurn nach dem Neubau der ASm-Strecke Niederbipp – Oensingen gewährleistet werden. Nicht zuletzt sind mit der Massnahme die Unfallschwerpunkte zu beheben.	
Massnahme: Im Rahmen der Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes werden gegenwärtig verschiedene Varianten einer neuen Verkehrsführung auf der Baselstrasse untersucht. Heute wird die Bahn einspurig mit Eigentrassee geführt. Aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse steht eine Mischverkehrslösung im Vordergrund, bei welcher die Bahn mit zwei Geleisen richtungstrennt auf der Fahrbahn des MIV geführt wird. Diese Lösung ermöglicht ebenfalls das Angebot von Radstreifen resp. kombinierten Rad- und Gehwegen. Damit kann die Führung des Langsamverkehrs deutlich verbessert werden. Mit der Strassenraumgestaltung soll die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden zusätzlich gefördert werden und die Anlage in das historische Ortsbild eingebettet werden. Bei den Bahn- und Bushaltestellen ist zudem ein behindertengerechter Ausbau mit hohen Perronkanten (P36 resp. P16) sowie die Verbesserung der Zugänge vorgesehen.	
☒ Typ: infrastrukturell	☐ Typ nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten (Organisation, Namen)		
Federführung: Amt für Verkehr und Tiefbau	Beteiligte Stellen: Amt für Verkehr und Tiefbau Amt für Denkmalpflege u. Archäologie Aare Seeland mobil AG Stadt Solothurn	Betroffene Gemeinden: Solothurn

Realisierung
Vorgehen/Meilensteine 1. Erstellung Betriebs- und Gestaltungskonzept (Mai 2012) 2. Bestimmung Bestvariante (September 2012) 3. Erstellung Vorprojekt für Bestvariante (2013) 4. Erstellung Bauprojekt für Bestvariante (2014)

Priorität: ☒ A (2015 – 2018) ☐ B (2019 – 2022) ☐ C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Vorprojekt: 2013 Baubeginn: 2015 Inbetriebnahme: 2016	Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan ☐ ja ☒ nein > Verankerung in: Mehrjahresprogramm Strassenbau
--	--	--

Kosten	
Kosten: 25 Mio. Fr. (inkl. Sanierung Baseltorkreisel)	Kostenteiler: Der genaue Kostenteiler ist noch nicht festgelegt. Nebst dem Infrastrukturfonds des Bundes bestehen auch andere Finanzierungsmöglichkeiten für den Bereich Schiene (z.B. Verpflichtungskredit für die Eisenbahninfrastruktur).

Beurteilung
Nutzen: WK1: Die Massnahme hat eine bedeutende Wirkung hinsichtlich der Qualität des Verkehrssystems. Die Bahn- und Strassensanierung ermöglicht eine Beschleunigung des „Bipperlisis“. So werden bedeutende Verbesserungen im Bereich ÖV (Reisezeit, Fahrplanstabilität) und der Erreichbarkeit erzielt. Die Massnahme bewirkt aber auch Verbesserungen hinsichtlich des Strassennetzes, des Fuss- und Veloverkehrs sowie des Zugangs zu den ÖV-Haltestellen. WK2: Die Massnahme hat eine hinreichende Wirkung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Angrenzende Wohn- und Arbeitsplatzgebiete werden besser mit dem ÖV erschlossen, was sich positiv auf die Konzentration der Bevölkerung an geeigneten Standorten auswirkt und auch auf die Abnahme der Verkehrsmenge im MIV in Siedlungsgebieten der Agglomeration. Nicht zuletzt führt die Sanierung von Bahntrasse und Strasse zu einer Aufwertung des öffentlichen Raums entlang der Baselstrasse. WK3: Dank der Massnahme kann eine bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Verkehrssicherheit erreicht werden. Die Massnahme bewirkt eine Verringerung spezifischer Unfallereignisse und erhöht die subjektive Sicherheit durch klare Führung von MIV, ÖV und LV. WK4: Die Massnahme erzielt eine hinreichende Verbesserung bezüglich der Umweltbelastung. Sie bewirkt eine Verminderung der Luft- und Lärmbelastung durch Verstetigung des Verkehrsflusses und Verlagerung von MIV auf ÖV dank eines besseren Angebots entlang der „Bipperlisi“-Strecke. Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen: - Es besteht eine Schnittstelle zur Massnahme V-ÖV 4.2

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Solothurn, Baselstrasse: Bahn- und Strassensanierung Steinbrugg – Betriebs- und Gestaltungskonzept, Februar 2012 - Grundlagenbericht Verträglichkeitskonflikte, ecoptima ag 2011
Bemerkungen / Hinweise: - Die Qualität der Bahnlinie wird zusätzlich dank neuem Niederflur-Rollmaterial verbessert.

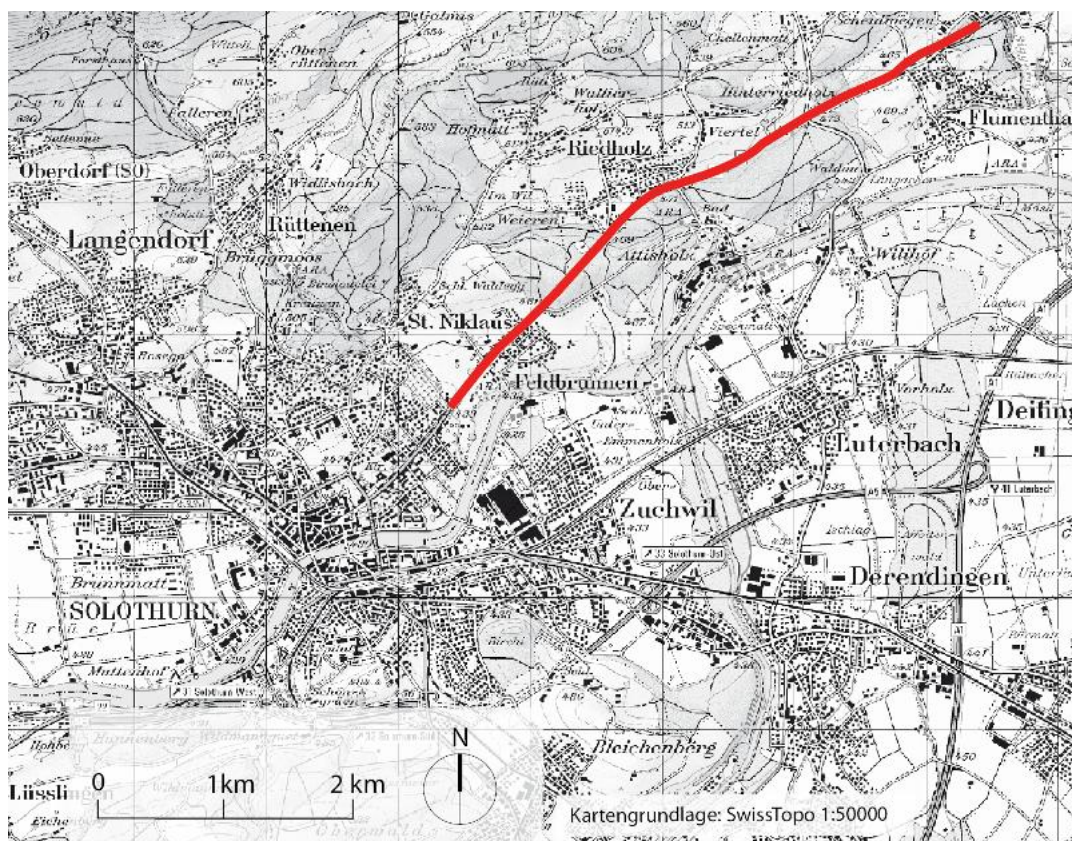
Massnahme Bahn- und Strassensanierung ASm Solothurn – Niederbipp

V-ÖV 4.2

A-Liste



Verkehrssituation entlang der Baselstrasse zwischen Feldbrunnen und Riedholz. Kantonsstrasse und Bahntrasse verlaufen parallel zueinander und deren Lichtraumprofile überschneiden sich teilweise. Der Streckenabschnitt Feldbrunnen – Riedholz – Flumenthal soll saniert werden. (Foto: GoogleMaps 2012)



Bahn- und Strassensanierung entlang der Baselstrasse zwischen Feldbrunnen und Flumenthal. (Abbildung: R. Tillmann)

Massnahmenbeschrieb	
Ausgangslage / Zielsetzung: Das Strassenverkehrsnetz der Agglomeration Solothurn weist Mängel hinsichtlich der allgemeinen Verkehrssicherheit auf. So ereignen sich an verschiedenen, neuralgischen Gefahrenstellen immer wieder Verkehrsunfälle mit Personenschäden (vgl. Bericht, Karte Nr.7). Typische Gefahrenstellen befinden sich entlang von Strecken des Kantonsstrassennetzes mit hoher Verkehrsfrequenz und unübersichtlicher Strassenraumgestaltung, was zu Konflikten zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden führt. Zwischen Feldbrunnen und Flumenthal nordöstlich von Solothurn verlaufen die Kantonsstrasse und das Trasse der Aare Seeland mobil (ASm) auf einer Länge von 4.3 km parallel zueinander. Die Bahn verkehrt heute mit 65 km/h. In Zukunft soll die Bahn auf eine Geschwindigkeit von 80 km/h beschleunigt werden, damit der zukünftige Fahrplan mit der Verlängerung der Bahn bis Oensingen und die Anschlüsse an den Fernverkehr in Solothurn und Oensingen gewährleistet werden können. Heute überschneiden sich die Lichtraumprofile der Strasse und der Bahn in gewissen Abschnitten. Ziel ist eine Sanierung mit Trennung der Lichtraumprofile und Berücksichtigung von Fahrzeug-Rückhaltesystemen. Strassenseitig gilt es zudem die heutigen Unfallschwerpunkte zu beheben. Im Zeitraum 2005-2009 ergaben sich total 103 Unfälle und somit eine Unfalldichte von 4.7 Unfällen pro km und Jahr. Bei 15 Unfällen (15%) gelangte ein Fahrzeug auf das Bahntrasse.	
Massnahme: Auf dem Streckenabschnitt Feldbrunnen – Riedholz – Flumenthal der Bahnlinie Solothurn – Niederbipp – Langenthal („Bipperlisi“), der entlang der Kantonsstrasse H5 (Baselstrasse) verläuft, ist das Lichtraumprofil von Schiene-Strasse konsequent zu trennen und der Betonbelag der Strasse zu sanieren. Nebst der Verkehrssicherheit wird dadurch insbesondere die Fahrplanstabilität (infolge Beschleunigung der Bahn) verbessert.	
☒ Typ: infrastrukturell	☐ Typ nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten (Organisation, Namen)		
Federführung: Amt für Verkehr und Tiefbau Aare Seeland mobil AG	Beteiligte Stellen: Amt für Verkehr und Tiefbau Aare Seeland mobil AG	Betroffene Gemeinden: Feldbrunnen, Flumenthal, Riedholz, Zuchwil

Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine 1. Konzeptstudie / Machbarkeitsstudie 2. Erstellung der Erschliessungspläne 3. Realisierung des Projekts gemäss Erschliessungsplan		
Priorität: ☒ A (2015 – 2018) ☐ B (2019 – 2022) ☐ C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Vorprojekt: 2013-2015 Baubeginn: 2015-2018 Inbetriebnahme: 2016-2019	Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan ☐ ja ☒ nein > Verankerung in: Mehrjahresprogramm Strassenbau

Kosten	
Kosten A-/B-Projekte: 10.0 Mio. Fr.	Kostenteiler: Der genaue Kostenteiler ist noch nicht festgelegt. Nebst dem Infrastrukturfonds des Bundes bestehen auch andere Finanzierungsmöglichkeiten für den Bereich Schiene (z.B. Verpflichtungskredit für die Eisenbahninfrastruktur).

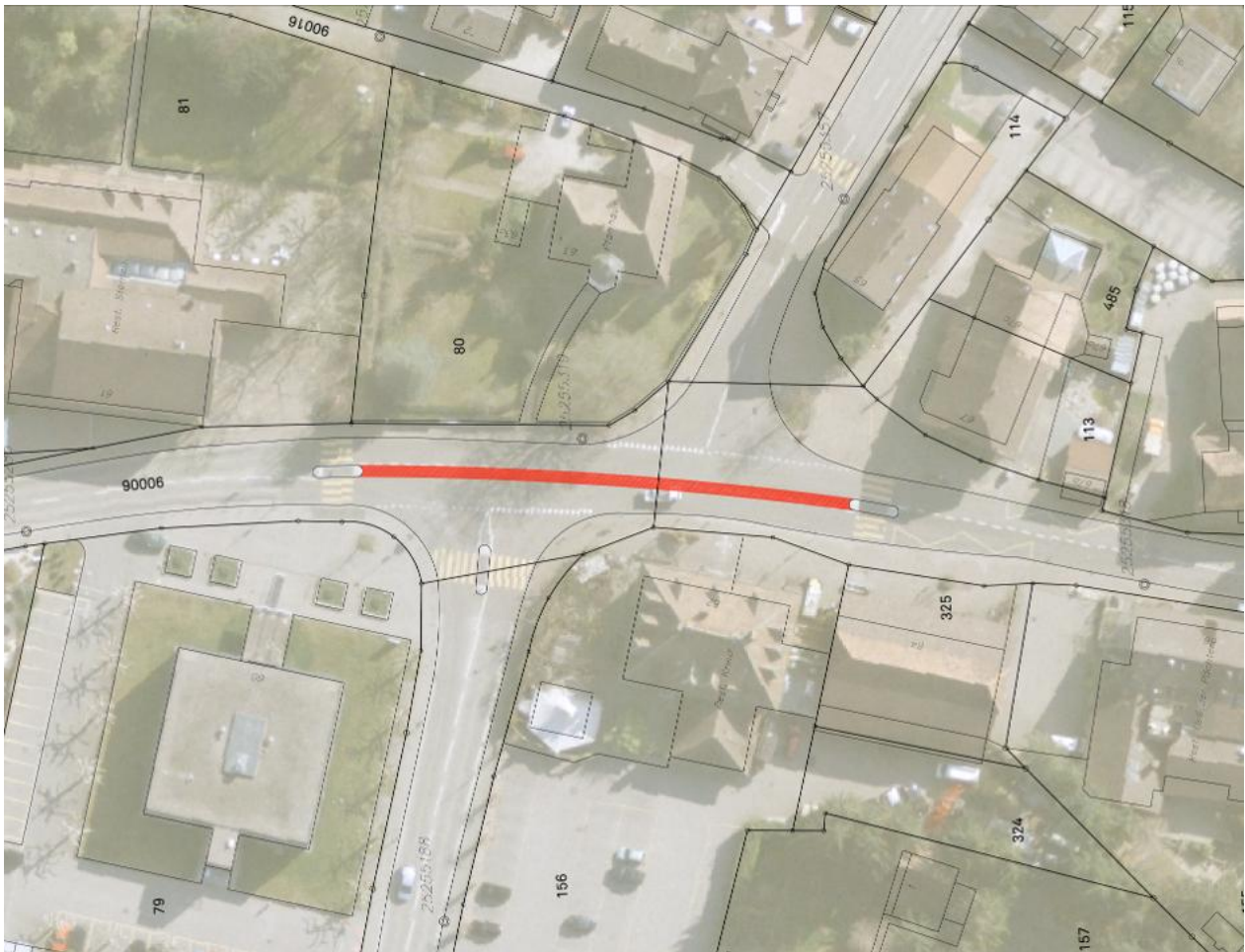
Beurteilung
Nutzen: WK1: Die Massnahme hat eine bedeutende Wirkung hinsichtlich der Qualität des Verkehrssystems. Die Streckensanierung mit der Trennung des Lichtraumprofils Strasse-Bahn ermöglicht eine Beschleunigung des „Bipperlisi“. So werden bedeutende Verbesserungen im Bereich ÖV (Reisezeit, Fahrplanstabilität) und der Erreichbarkeit erzielt. Die Massnahme bewirkt aber auch Verbesserungen hinsichtlich des Strassennetzes, des Fuss- und Veloverkehrs sowie des Zugangs zu den ÖV-Haltestellen. WK2: Die Massnahme hat eine hinreichende Wirkung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Angrenzende Wohngebiete werden besser mit dem ÖV erschlossen, was sich positiv auf die Konzentration der Bevölkerung an geeigneten Standorten auswirkt und auch auf die Abnahme der Verkehrsmenge im MIV in Siedlungsgebieten der Agglomeration. Nicht zuletzt führt die Sanierung von Bahntrasse und Strasse zu einer Aufwertung des öffentlichen Raums entlang der Baselstrasse. WK3: Dank der Massnahme kann eine bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Verkehrssicherheit erreicht werden. Die Massnahme bewirkt eine Verringerung spezifischer Unfallereignisse und erhöht die subjektive Sicherheit durch konsequente Trennung von Bahn und Schiene. WK4: Die Massnahme erzielt eine hinreichende Verbesserung bezüglich der Umweltbelastung. Die Massnahme bewirkt eine Verminderung der Luft- und Lärmbelastung durch Verstetigung des Verkehrsflusses und Verlagerung von MIV auf ÖV dank eines besseren Angebots entlang der „Bipperlisi“-Strecke. Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Es besteht eine Schnittstelle zur Massnahme V-ÖV 4.1

Sonstiges
Literatur / Grundlegendokumente: - Grundlagenbericht Verträglichkeitskonflikte, ecoptima ag 2011
Bemerkungen / Hinweise: - Die Qualität der Bahnlinie wird zudem dank neuem Niederflur-Rollmaterial verbessert. - Die Massnahme weist Schnittstellen zu den beiden Projekten ‚Sanierung Bahnübergänge Feldbrunnen‘ und ‚Betonstrassensanierung Abschnitt Riedholz – Flumenthal‘ auf und muss entsprechend darauf abgestimmt werden.

Massnahme Erhöhung Sicherheit auf Kantonsstrassen

V-LV 1 (M 5.1)

A-/B-/C-Liste



Kriegstetten, Knoten Gerlafingen-/Hauptstrasse: Mehrzweckstreifen für das sichere Abbiegen (V-LV 1.4)
(Abbildung: WAM Planer und Ingenieure AG)



Bellach / Solothurn, Bielstrasse: Verbreiterung des Rad- und Gehweges (V-LV 1.5)
(Abbildung: WAM Planer und Ingenieure AG)



Zuchwil, Luzernstrasse: Optimierung/Verlegung Radroute (V-LV 1.10)
(Abbildung: WAM Planer und Ingenieure AG)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung:

Um den Modal Split zugunsten des Langsamverkehrs zu beeinflussen und somit auch die Lebens- und Wohnqualität zu steigern, strebt die Agglomeration Solothurn die Förderung des Langsamverkehrs an. Für Schüler, Pendler und Freizeitverkehr sollen durchgehende, sichere und attraktive Radwegverbindungen geschaffen werden.

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, Mai 2011) auf sämtlichen Kantonsstrassen Massnahmen zugunsten der Radfahrenden zu realisieren sind. Zudem sind an den Kreuzungs- und Verknüpfungspunkten des Langsamverkehrsnetzes mit dem Kantonsstrassennetz Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit zu ergreifen.

Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes der 1. Generation wurden bereits verschiedene Langsamverkehrsprojekte erarbeitet und umgesetzt. Das vorliegende Agglomerationsprogramm knüpft dort an. Das neue Massnahmepaket enthält einerseits die verifizierten B-Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm 1. Generation und andererseits weitere Massnahmen zur Behebung von noch bestehenden Verträglichkeitskonflikten.

Massnahme:

Folgende Langsamverkehrsprojekte sollen die Sicherheit der Radfahrenden entlang des Kantonsstrassennetzes und an Knoten auf dem Kantonsstrassennetz verbessern:

A-Projekte:

V-LV 1.1 Derendingen, Knoten Hauptstrasse / Wildigasse / Kirchgasse (0.15 Mio. Fr.): Untersuchung der Verkehrsführung und -qualität an diesem Knoten in Bezug auf die Alternativroute M 5.2.11 (Agglomerationsprogramm 1. G, M 5.1.15/M 5.2.11).

V-LV 1.3 Langendorf, Rüttenenstrasse (Abschnitt Steinsäge bis Einmündung, 1.3 Mio. Fr.): Verbesserung der Sicherheit

für Velofahrer (Schülerinnen und Schüler von Rüttenen nach Oberstufenzentrum Langendorf)	
V-LV 1.4	Kriegstetten, Knoten Gerlafingenstrasse / Hauptstrasse, (0.03 Mio. Fr.): Mehrzweckstreifen für das sichere Abbiegen des Zweiradverkehrs (Länge 65 m)
V-LV 1.10	Zuchwil, Luzernstrasse, (0.15 Mio. Fr.): Optimierung/Verlegung Radroute (Aufheben des Radstreifens entlang der Luzernstrasse und neuer Abschnitt Luzernstr. – Dorfackerstrasse) (Länge 100 m)
V-LV 1.11	Solothurn, (0.15 Mio. Fr.): Untersuchung der Langsamverkehrswegweisung in Bezug zu den Ergänzungsrouten der bestehenden FLAMA-Massnahmen
B-Projekte:	
V-LV 1.5	Bellach / Solothurn, Bielstrasse, (0.4 Mio. Fr.): Verbreiterung des Rad- und Gehweges im Bereich Franziskanerstrasse - Wildbach (Länge 300 m)
V-LV 1.6	Bellach, Bielstrasse, (0.04 Mio. Fr.): Kennzeichnung des Radweges bei Einmündungen (Länge 1'200 m)
V-LV 1.8	Luterbach, Zuchwilstrasse, (1.7 Mio. Fr.): Aufheben des einseitigen Radweges, Neukonzipierung Veloführung, Strassenverbreiterung (Länge 500 m)
V-LV 1.9	Luterbach, Lachen-Rütti, (2.8 Mio. Fr.): Aufheben des einseitigen Radweges, Neukonzipierung Veloführung, Strassenverbreiterung (Länge 1'000 m)
C-Projekt:	
V-LV 1.7	Zuchwil, Luterbachstrasse, (0.9 Mio. Fr.): Neue Fussgänger Verbindung von Zuchwil Industriestrasse bis Dorfeingang Luterbach (Länge 750 m)
☒ Typ: infrastrukturell ☐ Typ nicht infrastrukturell	

Zuständigkeiten (Organisation, Namen)		
Federführung: Amt für Verkehr und Tiefbau	Beteiligte Stellen: Amt für Verkehr und Tiefbau	Betroffene Gemeinden: Bellach, Derendingen, Langendorf, Luterbach, Kriegstetten, Solothurn, Zuchwil

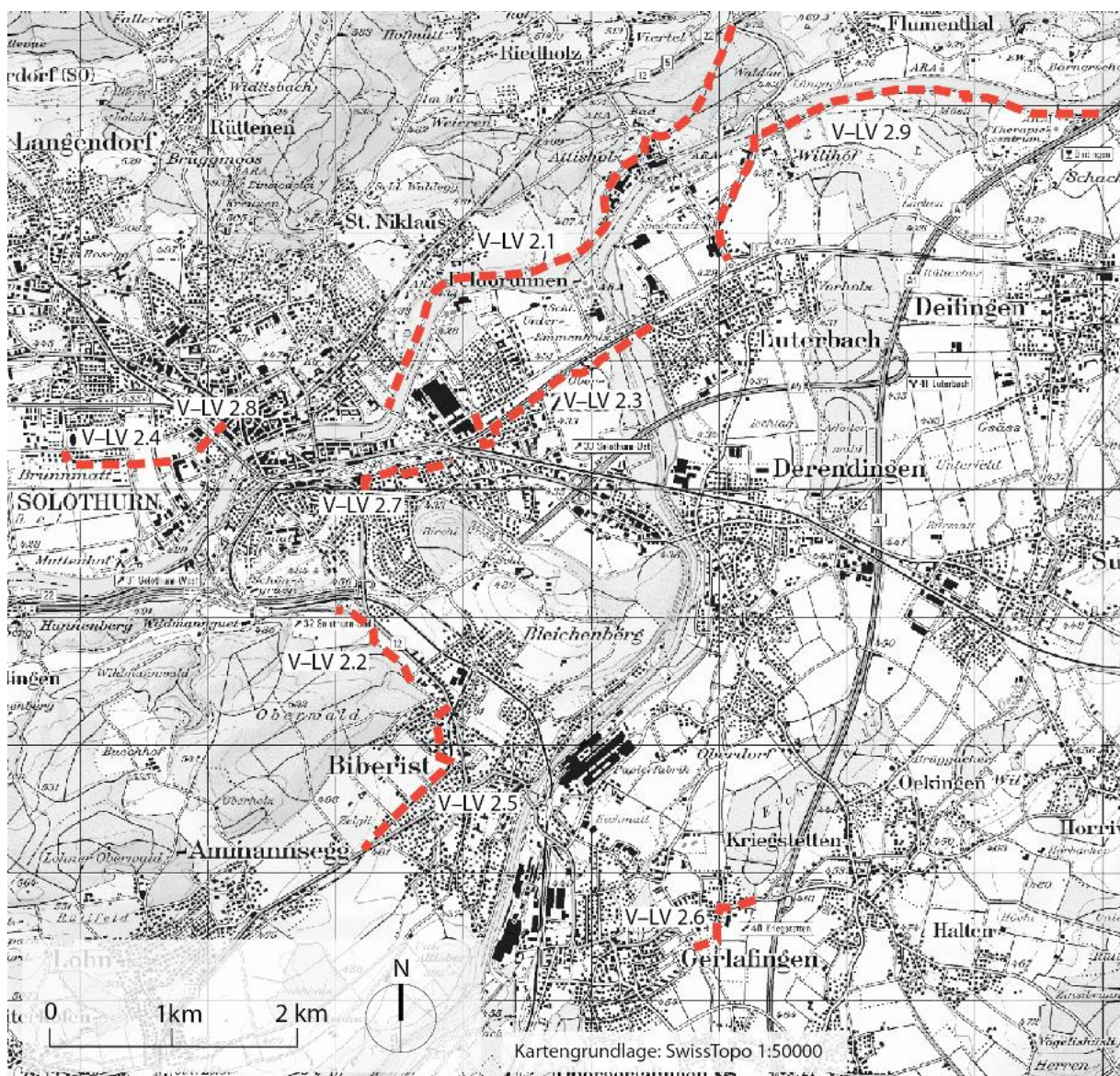
Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine 1. Erstellung Planungsstudie 2. Erstellung Ausführungsprojekt / Erschliessungsplan		
Priorität: ☒ A (2015 – 2018) ☒ B (2019 – 2022) ☒ C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Vorprojekt: 2014-2017 / 2018-2021 / ab 2022 Baubeginn: 2015-2018 / 2019-2022 / ab 2023 Inbetriebnahme: 2016-2019 / 2020-2023 / ab 2024	Koordinationsstand: ☒ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan ☐ ja ☒ nein > Verankerung in: Strassenbau Investitionsrechnung Kantonales Strassenbauprogramm

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Kantonaler Richtplan Velo, Detailprojekt - Studie Velokonzept Region Solothurn, ARP/AVT 2005 - Grundlagenbericht Verträglichkeitskonflikte, ecoptima ag 2011 - Evaluation Massnahmen Aggloprogramm, WAM Planer und Ingenieure AG 2011
Bemerkungen / Hinweise: Abstimmung mit kantonalem Richtplan Velo (AVT)

Massnahme Ergänzungsroute auf Strassen mit geringem motorisiertem Verkehr

V-LV 2 (M 5.2)

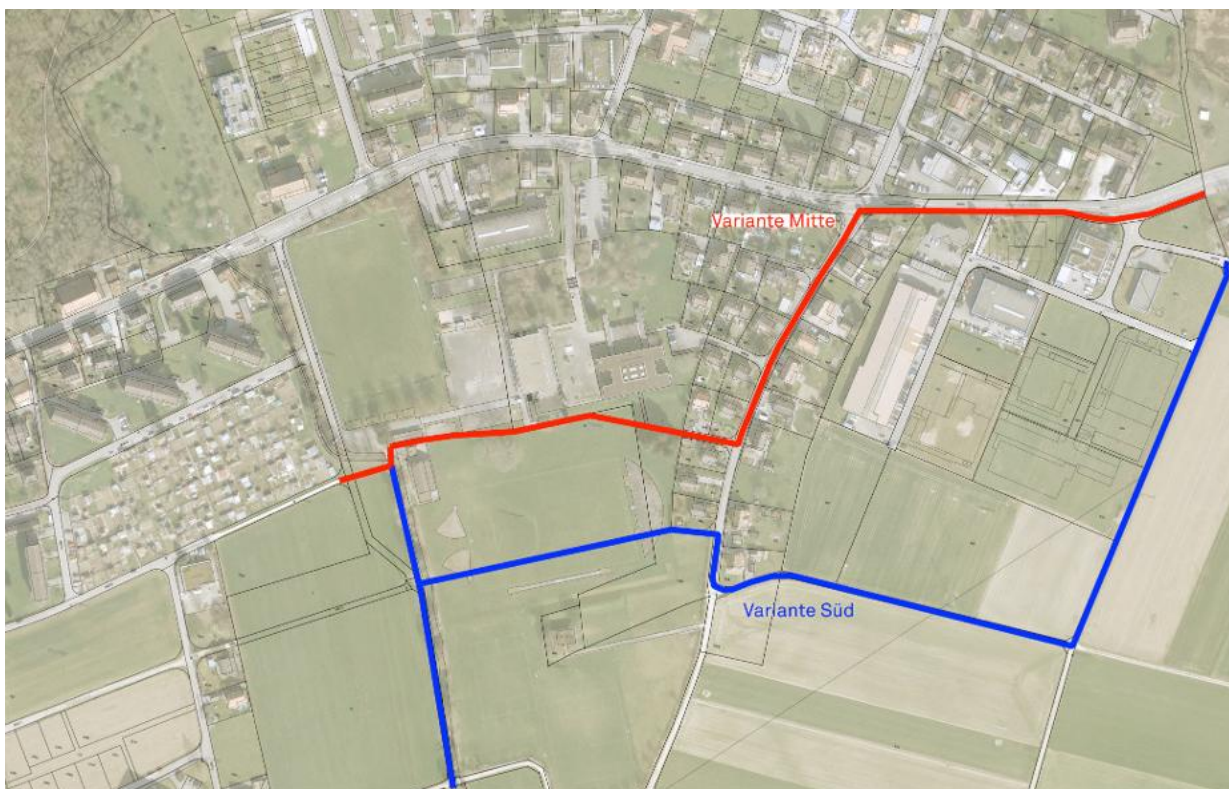
A-/B-Liste



Übersichtskarte zu den geplanten Ergänzungsroutes für den Langsamverkehr in der Agglomeration Solothurn
(Abbildung: R. Tillmann ecoptima)



V-LV 2.2 Biberist-Solothurn West: Ergänzungsroute zur Solothurnstrasse für Langsamverkehr.
(Abbildung: WAM Planer und Ingenieure AG, Massstab: ca. 1:12'000)



V-LV 2.6 Bolacker-Zentrum Gerlafingen: Ergänzungsrouten (2 Varianten) zur Kriegstettenstrasse für Langsamverkehr.
(Abbildung: WAM Planer und Ingenieure AG, Massstab: ca. 1:5'000)



V-LV 2.7 Hauptstrasse-Ischernweg-Dammstrasse: Ergänzungsrouten zur Hauptstrasse in Zuchwil für Langsamverkehr.
(Abbildung: WAM Planer und Ingenieure AG, Massstab: ca. 1:5'000)

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Um den Modal Split zu Gunsten des Langsamverkehrs zu beeinflussen und somit auch die Lebens- und Wohnqualität zu steigern, strebt die Agglomeration Solothurn die Förderung des Langsamverkehrs an. Für Schüler, Pendler und Freizeitverkehr sollen durchgehende, sichere und attraktive Radwegverbindungen geschaffen werden.

Um den Veloverkehr ebenfalls für Personengruppen mit hohen Sicherheitsansprüchen attraktiv zu machen, sollen 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, Mai 2011) zu allen Strassenverbindungen Ergänzungsrouten auf wenig oder gar nicht vom motorisierten Verkehr befahrenen Strassen geschaffen werden.

Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes der 1. Generation wurden bereits verschiedene Langsamverkehrsprojekte erarbeitet und auch umgesetzt. Das vorliegende Agglomerationsprogramm knüpft an diesem Punkt an und fördert zusätzliche Ergänzungsrouten für den Veloverkehr.

Massnahme:

Folgende Strassen mit geringem motorisiertem Verkehr sollen dem Langsamverkehr als Ergänzungsrouten zu stark befahrenen Kantonsstrassen dienen:

A-Projekte:

- V-LV 2.1 Kreuzung Hinteres Riedholz-Attisholz-Aare-Solothurn (Gesamtkosten: 1.1 Mio. Fr.):
– Ausbau Waldweg Hinteres Riedholz-Attisholz (Länge 1'150 m, Kosten ca. 175'000 Fr.; 90% Riedholz, 10% Flumenthal)
– Velostreifen oder Kernfahrbahn bis Abzweigung beim Bad Attisholz (Länge 200m, Kosten ca. 5'000 Fr.; Riedholz)
– Neuanlage des Weges bis zur Aare mit ausgeglichener Steigung (Länge 1'000 m, Kosten ca. 750'000 Fr.; Riedholz)
– Ausbau des Uferweges entlang der Aare (Länge 2'250 m, Kosten ca. 170'000 Fr.; 60% Feldbrunnen, 20% Riedholz, 20% Solothurn)
(Agglomerationsprogramm 1. Generation M 5.2.01)
- V-LV 2.2 Biberist, Ergänzungsrouten Solothurnstrasse (0.15 Mio. Fr.): Neue Radwegverbindung Biberist-Solothurn West ab Waldstrasse zum Taubenmoosweg
- V-LV 2.5 Biberist, Ergänzungsrouten Bernstrasse (0.5 Mio. Fr.): Neue Rad- und Fusswegverbindung entlang der Bahn- gleise RBS ab Blümlisalpstrasse via Teilmattstrasse bis zum Bahnübergang Bernstrasse mit sicheren Über- querungsmöglichkeiten der Solothurnstrasse im Bereich Blümlisalpstrasse und der Bernstrasse im Bereich Bahnübergang (Länge 1'500 m)
- V-LV 2.6 Gerlafingen, Kriegstettenstrasse (0.42 Mio. Fr.): Neue Radwegroute als Alternative zur Kriegstettenstrasse vom Bolacker bis Zentrum Gerlafingen (Länge 1'600 m, zweite Variante möglich)
- V-LV 2.7 Zuchwil, Hauptstrasse / Ischernweg / Dammstrasse (0.1 Mio. Fr.): Neue Radwegroute als Alternative zur Hauptstrasse ab Ischernweg bis Zentrum Zuchwil (Länge 800 m)
- V-LV 2.8 Solothurn, Westbahnhof (3.6 Mio. Fr.): Neue Langsamverkehrsunterführung und neue Gestaltung der Südseite des Westbahnhofs
- V-LV 2.9 Deitingen / Luterbach, Ergänzungsrouten Lachen-Rütti (0.4 Mio. Fr.): Neue Radwegverbindung Deitingen- Luterbach entlang der Aare inkl. Ersatz der Fussgängerbrücke Russbach bei der Autobahnraststätte Deitingen Nord sowie Erneuerung der bestehenden Rampe bei der Aarebrücke (Willihof) in Luterbach (Verlegung natio- nale Veloroute).

B-Projekt:

- V-LV 2.3 Zuchwil-Luterbach, Luterbachstrasse-Nordsüdstrasse-Gartenstrasse-Asternweg-Veilchenweg- Luterbachstrasse-Solothurnstrasse (neue Emmenbrücke) (0.41 Mio. Fr.): Mittelfristig Ergänzung durch separa- te Emmenquerung südlich der SBB-Emmenbrücke. (Agglomerationsprogramm 1. Generation M 5.2.6)
- V-LV 2.4 Solothurn, Weststadt (2.5 Mio. Fr.): Zusätzliche Überführung der Westtangente für den Langsamverkehr. (Ag- glomerationsprogramm 1. Generation M 5.2.14)

☒ Typ: infrastrukturell

☐ Typ nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten (Organisation, Namen)

Federführung: Gemeinden	Beteiligte Stellen: Amt für Verkehr und Tiefbau	Betroffene Gemeinden: Biberist, Gerlafingen, Feldbrunnen- St.Niklaus, Flumenthal, Luterbach, Riedholz, Solothurn, Zuchwil
-----------------------------------	---	---

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine

1. Erstellung Planungsstudie
2. Erstellung Ausführungsprojekt / Erschliessungsplan

Priorität: ☒ A (2015 – 2018) ☒ B (2019 – 2022) ☐ C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Vorprojekt: 2014-2017 / 2018-2021 Baubeginn: 2015-2018 / 2019-2022 Inbetriebnahme: 2016-2019 / 2020-2023	Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan ☐ ja ☒ nein > Verankerung in: Kommunales Budget für Strassenbau
---	---	--

Kosten	
Kosten A-Projekte: 6.25 Mio. Fr. Kosten B-Projekt: 2.9 Mio. Fr.	Kostenteiler: Der Kostenteiler ist noch offen, der Bund übernimmt im besten Fall einen maximalen Kostenanteil von 40% (A-Liste: 2.5 Mio. Fr., B-Liste: 1.15 Mio. Fr.) durch den Infrastrukturfonds. Die restlichen Kosten werden von den Gemeinden selber getragen.

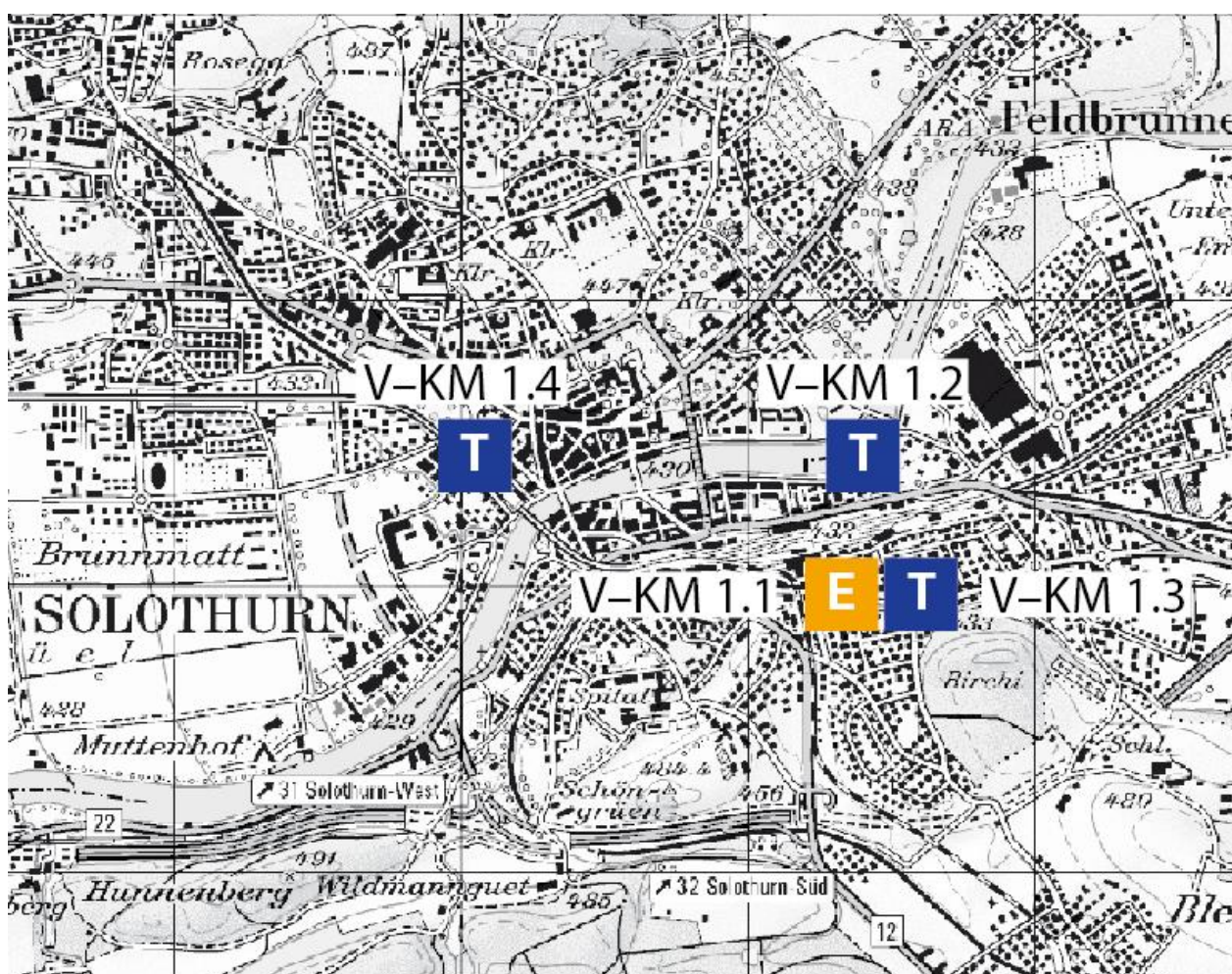
Beurteilung
Nutzen: WK1: Das Massnahmenpaket bewirkt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems. Nebst den bedeutenden Verbesserungen im Fuss- und Veloverkehr, bewirkt das Massnahmenpaket ebenfalls eine bessere Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten und anderen Gebieten mit hohem Zielverkehr sowie einen besseren Zugang zu den Haltestellen des ÖV, was sich letztlich auch auf die Belastung des Strassennetzes auswirkt (weniger MIV). WK2: Das Massnahmenpaket bewirkt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Es bewirkt insbesondere einen Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum, was schlussendlich zu einer generellen Aufwertung des öffentlichen Raums beiträgt. WK3: Dank dem Massnahmenpaket kann eine hinreichende bis bedeutende Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden: Spezifische Unfallanhäufungen sowie eine Geschwindigkeitsreduktion und separate Spuren für Fuss-/Veloverkehr können erreicht werden. WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Sie bewirkt eine Verringerung der Lärm- und Luftbelastung dank einer Verbesserung des Modal Splits zugunsten des LV. Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: –

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Kantonaler Velorichtplan, Detailprojekt - Studie Velokonzept Region Solothurn, ARP/AVT 2005 - Evaluation Massnahmen Aggloprogramm, WAM Planer und Ingenieure AG 2011 - Velokonzept Biberist, Büro W + H (Entwurf August 2011)
Bemerkungen / Hinweise: Abstimmung mit kantonalem Richtplan Velo (AVT)

Massnahme Förderung Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen

V-KM 1 (M 6.2)

A-Liste



Übersichtskarte zu P+R-/B+R-Massnahmen in der Stadt Solothurn (T=Tarifharmonisierung; E=Erweiterung Anlage)
(Abbildung: R. Tillmann ecoptima, Kartengrundlage: swisstopo 1:50'000 vergrössert)

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Um den Langsamverkehr zu stärken und den Modal Split zu Gunsten des ÖV zu beeinflussen, die Wege des motorisierten Individualverkehrs zu minimieren und das Agglomerationszentrum vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten, fördert die Agglomeration Solothurn die kombinierte Mobilität. Das Parkplatzangebot (Park+Ride und Bike+Ride) an Bahnhöfen und Haltestellen soll darum verbessert werden. Ein attraktives Parkplatzangebot an Bahnhöfen und Haltestellen fördert die Benutzung des öffentlichen Verkehrs (z.B. Arbeitspendelnde).

Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes der 1. Generation wurden bereits verschiedene geeignete Standorte für die Förderung von P+R-/B+R-Anlagen vorgeschlagen und teilweise bereits realisiert. Das vorliegende Agglomerationsprogramm knüpft an dieses an und empfiehlt weitere Massnahmen zur Förderung der kombinierten Mobilität. Insbesondere das Angebot an Bike+Ride-Abstellplätzen auf der Südseite des Hauptbahnhofs Solothurn soll beträchtlich ausgeweitet werden. Ein weiteres, bedeutendes Ziel im Bereich kombinierte Mobilität ist zudem die Harmonisierung der Tarife mit dem städtischen Angebot (Parkhäuser). Dadurch soll die Fremdnutzung von P+R-Anlagen unterbunden werden.

Massnahme: Folgende Massnahmen im Bereich kombinierte Mobilität sollen in der Agglomeration Solothurn realisiert werden: A-Projekt: V-KM 1.1 Bahnhof Solothurn Süd RBS (ca. 0.5 Mio. Fr.): Erweiterung der bereits im Rahmen des Agglomerationsprogrammes der 1. Generation auszubauenden B+R-Anlage um weitere 200 Abstellplätze (von 200 auf 400 Abstellplätze) im Zusammenhang mit der Aufwertung des RBS-Bahnhofs Solothurn (Massnahme V-ÖV 3.4) Folgende Park+Ride-Anlagen sollen koordiniert mit dem städtischen Angebot (Parkhäuser) bewirtschaftet werden (Keine Infrastrukturmassnahmen, daher nicht finanzierungsberechtigt durch Infrastrukturfond des Bundes): V-KM 1.2 Bahnhof Solothurn Nord SBB: Tarife der P+R-Anlage mit dem städtischen Angebot harmonisieren V-KM 1.3 Bahnhof Solothurn Süd RBS: Tarife der P+R-Anlage mit dem städtischen Angebot harmonisieren V-KM 1.4 Bahnhof Solothurn West SBB: Tarife der P+R-Anlage mit dem städtischen Angebot harmonisieren	
☒ Typ: infrastrukturell	☒ Typ nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten (Organisation, Namen)		
Federführung: Stadt Solothurn Transportunternehmungen (SBB, RBS)	Beteiligte Stellen: Kanton (Amt für Verkehr und Tiefbau)	Betroffene Gemeinden: Stadt Solothurn

Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine 1. Erstellung der Ausführungsprojekte		
Priorität: ☒ A (2015 – 2018) ☐ B (2019 – 2022) ☐ C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Vorprojekt: 2013-2016 Baubeginn: 2015-2018 Inbetriebnahme: 2016-2019	Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan ☐ ja ☒ nein > Verankerung in:

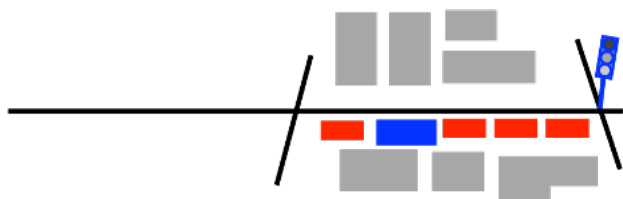
Kosten	
Kosten B+R-Anlage: 0.5 Mio. Fr.	Kostenteiler: Der Kostenteiler ist noch offen, der Bund übernimmt im besten Fall einen maximalen Kostenanteil von 40% (0.2 Mio. Fr.) durch den Infrastrukturfonds. Die restlichen Kosten werden von der Stadt Solothurn und/oder der Transportunternehmung (RBS) getragen.

Beurteilung
Nutzen: WK1: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems mit sich. Das Massnahmenpaket bewirkt insbesondere die Verbesserung der intermodalen Beziehungen innerhalb des Verkehrssystems. Das bedeutet eine bessere Qualität für den Veloverkehr dank attraktiven B+R-Anlagen, eine Verbesserung der Parkierungsmöglichkeiten für Velos und Autos an den ÖV-Haltestellen / Bahnhöfen, eine bessere Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten dank einer sinnvollen Verkettung der kombinierten Mobilität sowie eine Verringerung von Stausituationen dank der Verlagerung von MIV zu ÖV. WK2: Keine Wirkung. WK3: Das Massnahmenpaket hat eine leichte Verbesserung der Verkehrssicherheit zur Folge: Eine Verringerung der Unfallhäufigkeit dank Verlagerung von MIV zu ÖV / LV kann erreicht werden. WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Es bewirkt eine Verringerung der Lärm- und Luftbelastung dank der Substitution von MIV-Fahrten durch die kombinierte Mobilität.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: Abhängigkeit zu der Massnahme V-ÖV 3, da gewisse Bahnhofaufwertungen die Sanierung, den Ausbau oder die Erstellung von B+R- und P+R-Anlagen beeinflussen sowie zu der Massnahme V-NA 2 Parkraumbewirtschaftung, da die städtischen P+R-Anlagen eine Tarifharmonisierung mit dem städtischen Angebot der Parkhäuser benötigen.
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Grundlagenbericht Kombinierte Mobilität, Strategie und Umsetzung, 3B AG 2011
Bemerkungen / Hinweise: Voraussichtlich Planungsauftrag im kantonalen Richtplan

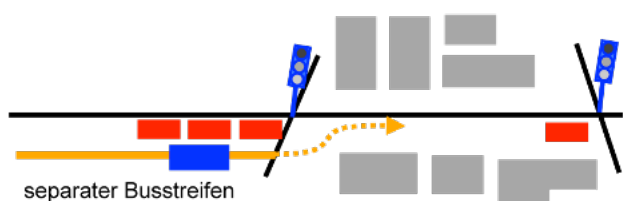
Massnahme Verkehrsmanagement auf Kantonsstrasse

V-NA 1

A-Liste



Ohne Stauraumbewirtschaftung



Mit Stauraumbewirtschaftung und Busbevorzugung

Schematisches Beispiel für die Stauraumbewirtschaftung mit Dosieranlage und Busbevorzugung: Während sich beim Zustand ohne Massnahmen (Abbildung oben) die Fahrzeuge inklusive öffentlicher Verkehr (blau) aufgrund eines Knotens mit Lichtsignalanlage (LSA) im Siedlungsgebiet stauen, stehen die Fahrzeuge beim Zustand mit Massnahmen (unten) am Siedlungsrand, der Bus kann über eine separate Spur daran vorbeigeführt werden und der Verkehr bleibt innerhalb des Siedlungsgebietes flüssig. (Abbildung: M. Laube Transcon AG)

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Verschiedene Gemeinden des Wasseramts, insbesondere Biberist, Derendingen und Gerlafingen, leiden unter der starken verkehrlichen Belastung des regionalen Durchgangsverkehrs. Dem soll einerseits mit gestalterischen und betrieblichen Massnahmen auf den Ortsdurchfahrten (vgl. V-MIV 1) entgegengewirkt werden, andererseits soll mit Hilfe von Verkehrsmanagementmassnahmen am Siedlungsrand der Verkehr gezielt gesteuert und gelenkt werden. Mittels Stauraumbewirtschaftung, Knotensteuerung, Busbevorzugung, Lichtsignalsteuerung u.a. – Massnahmen, die gezielt die Verkehrsnachfrage beeinflussen und steuern – wird der Verkehrsablauf bei gleichbleibendem Leistungsangebot der Strassen optimiert und möglichst effizient abgewickelt.

Ziel ist es die Verkehrsbelastung auf ein den Ortszentren angemessenes Leistungsniveau zu beschränken, damit eine Verflüssigung des Verkehrs auf tieferem Geschwindigkeitsniveau erfolgt. Mit der Stauraumbewirtschaftung am Siedlungsrand werden zudem die bestehenden Rückstaus in den Ortszentren an die Peripherie des Siedlungsgebietes, d.h. an 'weniger sensible' Orte, verlagert. Des Weiteren kann dank Lichtsignalanlagen mit Busbevorzugung und separaten Busstreifen der strassengebundene ÖV sicher an den peripheren Stauräumen vorbeigeführt werden. Somit wird zusätzlich die Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV garantiert. Insgesamt wird mit Hilfe der Verkehrsmanagementmassnahmen aber nicht nur der Verkehrsablauf optimiert, sondern ebenfalls die Verkehrssicherheit verbessert und die Wohnqualität in den Ortszentren gesteigert.

Massnahme:

Folgende Verkehrsmanagementmassnahmen (Stauraubewirtschaftung, Busbevorzugung) sollen auf dem Kantonsstrassennetz realisiert werden:

V-NA 1.1 Biberist, Solothurnstrasse (1.8 Mio. Fr.):

- Stauraubewirtschaftung mittels Dosieranlage (Lichtsignalanlage) beim Knoten Solothurn- / Aesplistrasse (Aesplikreisel), die vorwiegend während der Abendspitze eingesetzt wird (Leistungsniveau 1'100 Fz/h)
- Busbevorzugung mittels separatem Busstreifen (Länge 450 m) ca. ab Einmündung Fliederweg

V-NA 1.2 Biberist, Bernstrasse (2.5 Mio. Fr.):

- Stauraubewirtschaftung mittels Dosieranlage (Lichtsignalanlage) im Bereich des Bahnübergangs, die hauptsächlich während den Hauptverkehrszeiten eingesetzt wird (Leistungsniveau 700 Fz/h)
- Busbevorzugung mittels separatem Busstreifen (Länge bis zu 600 m)

V-NA 1.3 Biberist, Knoten Gerlafingen- / Derendingenstrasse (1.8 Mio. Fr.):

- Steuerung des Knotens mittels Lichtsignalanlage um den Verkehrsablauf zu regeln und die Leistungsfähigkeit des Knotens zu erhöhen
- Busbevorzugung mittels separatem Busstreifen in Richtung Zentrum Biberist

V-NA 1.4 Derendingen / Zuchwil, Luzernstrasse West (6.8 Mio. Fr.):

- Umbau div. Knoten (jedoch ohne ASTRA-Knoten, Anschluss Solothurn Ost) auf der Luzernstrasse zwischen Zuchwil und Derendingen, Neuaufteilung des Strassenraums entlang der ganzen Strecke zugunsten der Stauraubewirtschaftung und Busbevorzugung auf der ganzen Strecke in Richtung Derendingen
- Optimieren des Verkehrsablaufs mittels getrennter Führung der Fahrzeuge von Zuchwil in Richtung Subingen und in Richtung Hauptstrasse (Abzweigung Kreuzplatz Derendingen) bei gleichbleibender Steuerung der Lichtsignalanlage am Kreuzplatz wie heute, jedoch mit zusätzlicher Lichtsignalanlage mit Busbevorzugung im Bereich Restaurant Delphi (ehemals Waldegg)
- Zusätzlicher Stauraum (450 m) zwischen dem Kreuzplatz und dem Anschluss A5 Solothurn-Ost aufgrund neuer Strassenraumaufteilung

V-NA 1.5 Derendingen / Subingen, Luzernstrasse Ost (1.5 Mio. Fr.):

- Busbevorzugung mittels Lichtsignalanlage am Siedlungsrand und separatem Busstreifen (rund 160 m) entlang der Luzernstrasse. Die Dosierung mittels der Lichtsignalanlage setzt erst bei einem Rückstau am Kreuzplatz (hauptsächlich während Morgenspitze) und einer Anmeldung der Linienbusse aus Richtung Subingen ein. Damit kann der Verkehr durch das Siedlungsgebiet von Derendingen flüssig gehalten werden und die Linienbusse bleiben nicht im Stau stecken.
- Busbevorzugung mittels Zurückhaltung der Fahrzeuge (Lichtsignalanlage) bei der Einmündung der Deitingenstrasse in die Luzernstrasse infolge einer Busanmeldung. Damit wird eine zusätzliche Belastung der Luzernstrasse und somit der Rückstau vor dem Knoten Kreuzplatz verhindert. Nach Durchfahrt der Busse wird durch Erhöhung der Umlaufzeit bei der Lichtsignalanlage die Leistungsfähigkeit erhöht und der Rückstau an diesem Knoten wieder abgebaut.

☒ **Typ: infrastrukturell**

☐ **Typ nicht infrastrukturell**

Zuständigkeiten (Organisation, Namen)

Federführung:

Amt für Verkehr und Tiefbau

Beteiligte Stellen:

Amt für Verkehr und Tiefbau

Betroffene Gemeinden:

Biberist, Derendingen, Subingen, Solothurn, Zuchwil

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine

1. Planungsstudie (Betriebskonzept Wasseramt)
2. Erarbeitung Vorprojekt
3. Erstellung Bauprojekt/Erschliessungsplan

Priorität: ☒ A (2015 – 2018) ☐ B (2019 – 2022) ☐ C (ab 2023)	Realisierungshorizont: (je nach Projekt unterschiedlich) Vorprojekt: 2013-2015 Baubeginn 2015-2018 Inbetriebnahme: 2016-2019	Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan ☐ ja ☒ nein > Verankerung in: Strassenbau Investitionsrechnung Kantonales Strassenbauprogramm
--	--	---

Kosten	
Kosten: 14.4 Mio. Fr.	Kostenteiler: Der Kostenteiler ist noch offen, der Bund übernimmt im besten Fall einen maximalen Kostenanteil von 40% (5.8 Mio. Fr.) durch den Infrastrukturfonds. Die restlichen Kosten werden zwischen Kanton und Gemeinden gemäss der Kantonsstrassenbeitragsverordnung aufgeteilt.

Beurteilung
Nutzen: WK1: Das Massnahmenpaket hat in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems eine bedeutende Wirkung. Die Massnahmen des Bereichs Stauraumbewirtschaftung mit Busbevorzugung wirken sich insbesondere auf die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs (Verringerung der Reisezeit, Fahrplanstabilität) sowie des Strassennetzes (Verstetigung Verkehrsfluss, Verminderung Stausituationen) aus und haben einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmenden. Weitere Effekte des Massnahmenpakets sind eine bessere Erreichbarkeit und Verbesserungen für den Langsamverkehr dank der Verminderung des Staus. WK2: Das Massnahmenpaket hat hinsichtlich der Siedlungsentwicklung nach innen eine hinreichende Wirkung. Dank der Dosierung am Siedlungsrand bewirkt es insbesondere eine Aufwertung der öffentlichen Räume in den Ortszentren (Biberist, Derendingen, Gerlafingen und Zuchwil), was wiederum die Lebens- und Siedlungsqualität steigert und schlussendlich das Ansiedeln von Wohnenden und Arbeitsplätzen fördert an zentraler Lage fördert. WK3: Das Massnahmenpaket hat eine hinreichende Verbesserung der Verkehrssicherheit zur Folge: Eine Verringerung der Unfallhäufigkeit, eine Hierarchie des Strassennetzes und Geschwindigkeitsreduktionen dank der Verkehrsdosierung am Siedlungsrand und somit einer Verkehrsverflüssigung. WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Es bewirkt eine Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verringerung und Verflüssigung des MIV in den Ortszentren. Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: Abhängigkeit zu der Massnahme V-MIV 1 Betriebs- und Gestaltungskonzept auf Ortsdurchfahrten, insbesondere bezüglich der Gemeinden Biberist, Derendingen und Gerlafingen sowie zu der Massnahme V-MIV 4 Trasse-Sicherung ‚Neue Achse Wasseramt‘.

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Grundlagenbericht Variantenstudium zu Infrastrukturmassnahmen Verkehr im Wasseramt, IC Infraconsult / Transcon AG 2011 - Übergeordnetes Betriebskonzept Wasseramt, Transcon AG 2011 - Raumentwicklungskonzept Wasseramt 2025, IC Infraconsult 2011
Bemerkungen / Hinweise: —

Massnahme Parkraumbewirtschaftung

V-NA 2



Hauptbahnhof SBB, Solothurn: Beispiel für bewirtschafteten Parkraum (Foto: R. Tillmann ecoptima)

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Um den Modal Split strassenseitig zu beeinflussen strebt die Agglomeration Solothurn u.a. nachfrageseitige Massnahmen im Bereich des Parkraummanagements an. Ein wichtiger Aspekt, der grossen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten und die Nachfrage der Automobilisten hat, ist die Tarifausgestaltung des öffentlichen Parkplatzangebots. Darauf wird ebenfalls im Rahmen der Massnahme V-KM 1 (Tarifharmonisierung bei P+R-Anlagen) teilweise eingegangen. Dass heute innerhalb des Agglomerationsperimeters sehr verschiedene Tarifsysteme bestehen, führt zu unerwünschten Konkurrenzsituationen und unerwünschtem Mobilitätsverhalten.

Unterschiedliche Tarife innerhalb der Stadt Solothurn führen zu einer Konkurrenzsituation zwischen P+R-Anlagen, Parkhäusern, Parkplätzen bei Einkaufszentren und öffentlichen Parkplätzen. Zudem fördern die teilweise sehr tiefen Preise bei den P+R-Abstellplätzen oder bei Einkaufszentren im Agglomerationszentrum deren Zweckentfremdung und führen zum sogenannten „Suchverkehr“ im innerstädtischen Siedlungsgebiet. Die Agglomeration Solothurn ist darum bestrebt, in Zusammenarbeit mit den unterschiedlichen Grundeigentümern (Stadt, Agglomerationsgemeinden, Transportunternehmen, Einkaufszentren u.a.) des öffentlichen Parkraums, die Tarife regional zu harmonisieren. Damit soll keinesfalls eine Tarifvereinheitlichung erreicht werden, sondern eine regionale Abstimmung der Parkraumregimes.

Massnahme: Um in der Agglomeration Solothurn eine regional abgestimmte Parkraumbewirtschaftung zu erreichen, sind die unterschiedlichen Tarifstrukturen zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.	
☐ Typ: infrastrukturell	☒ Typ nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten (Organisation, Namen)		
Federführung: Transportunternehmungen (SBB, RBS, BSU, BLS) Gemeinden	Beteiligte Stellen: Amt für Verkehr und Tiefbau Amt für Raumplanung	Betroffene Gemeinden: Gemeinden der Agglomeration Solothurn mit einem ‚öffentlichen‘ Parkplatzangebot

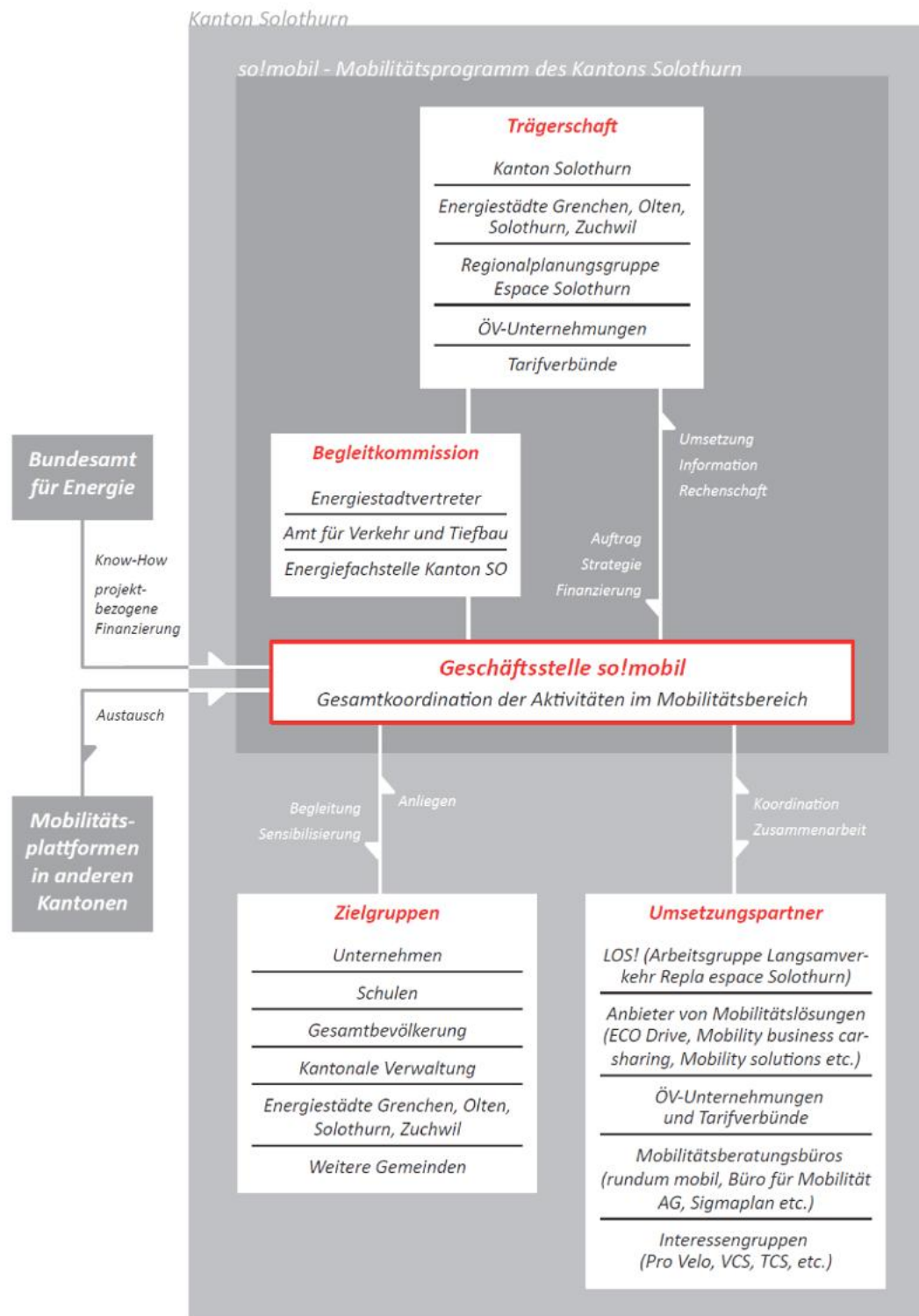
Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine 1. Entwicklung Tarifmodell 2. Aushandlung mit Eigentümern 3. Umsetzung Tarifmodell		
Priorität: ☒ A (2015 – 2018) ☐ B (2019 – 2022) ☐ C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	Koordinationsstand: ☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan ☐ ja ☒ nein > Verankerung in:

Kosten	
Kosten: Fr.	Kostenteiler: –

Beurteilung
Nutzen: WK1: Das Massnahmenpaket hat hinsichtlich der Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems eine hinreichende Wirkung. Die Tarifharmonisierung bei der Parkraumbewirtschaftung wirkt sich insbesondere auf das Mobilitätsverhalten der Automobilisten aus. Dass dadurch weniger Verkehr – vor allem Suchverkehr – entsteht wirkt sich wiederum positiv auf das Strassennetz und den Busverkehr aus. Eine Harmonisierung der Preise und somit die Förderung der Konkurrenzfähigkeit von P+R-Anlagen führt zudem zur Verbesserung der kombinierten Mobilität. WK2: Das Massnahmenpaket hat in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen eine schwache Wirkung. Einzig die Qualität der städtischen öffentlichen Räume verbessert sich, da mit der Massnahme der „Such-Verkehr“ von Automobilisten unterbunden werden kann. WK3: Das Massnahmenpaket hat eine leichte Verbesserung der Verkehrssicherheit zur Folge: Eine Verringerung der Unfallhäufigkeit dank weniger „Such-Verkehr“ in städtischen Gebieten kann erreicht werden. WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Es bewirkt eine Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verringerung des MIV-Anteils und Verbesserung des Modal Split, insbesondere im dichtbesiedelten städtischen Raum.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: Abhängigkeit zu der Massnahme V-KM 1 Förderung von P+R- und B+R-Anlagen, da gewisse P+R-Anlage eine Tarifharmonisierung benötigen.
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Grundlagenbericht Kombinierte Mobilität, Strategie und Umsetzung, 3B AG 2011
Bemerkungen / Hinweise: Voraussichtlich Planungsauftrag im kantonalen Richtplan

Massnahme Mobilitätsmanagement

V-NA 3



Organigramm so!mobil

Massnahmenbeschrieb	
Ausgangslage / Zielsetzung: Das wachsende Mobilitätsbedürfnis auf den verschiedenen Verkehrsträgern (MIV und ÖV) im Kanton Solothurn führt während den Spitzenzeiten zu Kapazitätsengpässen sowie zu Luft- und Lärmbelastungen, insbesondere in den Agglomerationen, was wiederum negative Folgen auf die Standortqualität für Wohnbevölkerung und Wirtschaft hat. Aufgrund der anhaltenden, prognostizierten Verkehrszunahme besteht darum Handlungsbedarf bei der Beeinflussung des individuellen Mobilitätsverhaltens. Unnötiger Verkehr soll möglichst vermieden werden und der Autoverkehr auf den öffentlichen Verkehr oder den Langsamverkehr umgelagert werden. Um diese Ziele zu erreichen strebt die Agglomeration Solothurn die Umsetzung von nachfrageseitigen Massnahmen im Bereich ‚Mobilitätsmanagement‘ an. Unter ‚Mobilitätsmanagement‘ wird eine Vielzahl von verkehrsmittelübergreifenden Handlungskonzepten und Massnahmen verstanden. Durch Information, Kommunikation, Beratung und Mobilitätsbildung sowie durch eine verbesserte Koordination zwischen den verschiedenen Verkehrssystemen soll das Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmenden beeinflusst werden. Ziel ist es dabei, die Verkehrsteilnehmenden hinsichtlich der Wahl ihres Verkehrsmittels zu sensibilisieren. Sie sollen wenn möglich immer das für das jeweilige Bedürfnis zweckmässigste Verkehrsmittel benutzen. Denn in vielen Fällen bietet der öffentliche Verkehr, das Velo oder das zu Fuss gehen gegenüber dem Auto wesentliche Vorteile. Weil das Potenzial dieser umweltfreundlichen Verkehrsmittel längst nicht ausgeschöpft ist, sollen in der Agglomeration Solothurn entsprechende Anreize für deren vermehrten Gebrauch gefördert werden. Aus diesem Grund wurde 2008 vom Kanton Solothurn in Zusammenarbeit mit den Energiestädten Grenchen, Olten, Solothurn und Zuchwil sowie mit verschiedenen ÖV-Unternehmungen das Mobilitätsprogramm ‚so!mobil‘ ins Leben gerufen. Als eine Koordinationsplattform rundum das Thema Mobilität vermittelt ‚so!mobil‘ Kenntnisse über die vorhandenen Mobilitätsangebote und führt dazu verschiedene Veranstaltungen sowie Aktionen durch. Das erste Programm 2010 / 2011 konnte zu einem grossen Teil erfolgreich umgesetzt werden. In Zukunft soll ‚so!mobil‘ nun als Gesamtpaket mit einem 3-Jahresprogramm (2012 – 2014, 2015 – 2017 usw.) weitergeführt werden.	
Massnahme: Die Agglomeration Solothurn unterstützt das im Rahmen eines Workshops 2011 erarbeitete Programm 2012 – 2014 von so!mobil mit den darin definierten Handlungsschwerpunkten und Massnahmenpaketen. Zudem fördert sie die Erarbeitung des darauf folgenden 3-Jahresprogrammes (2015 – 2017). Somit beteiligt sich die Agglomeration Solothurn massgebend an der Umsetzung eines erfolgreichen Mobilitätsmanagements im Kanton Solothurn. Mit den Massnahmen des Jahresprogrammes 2012 – 2014 werden Weiterführung und Ausbau des Mobilitätsmanagements in der Agglomeration Solothurn angestrebt. Sie bilden aber auch die richtungsweisende Grundlage für das darauf folgende Programm 2015 – 2017. Das Programm 2012 – 2014 von so!mobil deckt die folgenden Schwerpunkte ab (Gesamtkosten 0.36 Mio. Fr.): – Programmleitung so!mobil: z.B. Sitzungen mit der Begleitkommission, dem Kanton und der Trägerschaft. – Kommunikation: z.B. Internetplattform laufend aktualisieren, Verfassen von Newsletter, Inserate und Zeitungsberichte. – Mobilitätsangebot für Unternehmen: z.B. Begleitung von 8 Firmen bei der Einführung eines Mobilitätsmanagements. – Mobilitätsangebot für Schulen: z.B. Unterrichtsmodule ‚clevermobil basic‘ (Mittelstufe) und ‚Schule mobil‘ (Oberstufe), Kampagne ‚bike2school‘ (mit Pro Velo). – Mobilitätsangebot für weitere Zielgruppen: z.B. Aktualisierung des Neuzuzügersets.	
☐ Typ: infrastrukturell	☒ Typ nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten (Organisation, Namen)		
Federführung: Geschäftsstelle so!mobil Trägerschaft so!mobil	Beteiligte Stellen: Amt für Verkehr und Tiefbau Amt für Raumplanung Amt für Umwelt Amt für Wirtschaft und Arbeit (Energiefachstelle) Energiestädte Grenchen, Olten, Solothurn und Zuchwil	Betroffene Gemeinden: Gemeinden der Agglomeration Solothurn

Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine 1. Umsetzung Mobilitätsprogramm 2012 – 2014 (Vorleistung) 2. Handlungsschwerpunkte für Mobilitätsprogramm 2015 – 2017 mittels Workshopverfahren definieren 3. Erarbeitung Mobilitätsprogramm 2015 – 2017		
Priorität: ☒ Vor 2015 ☒ A (2015 – 2018) ☐ B (2019 – 2022) ☐ C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan ☐ ja ☒ nein > Verankerung in:

Kosten	
Kosten Mobilitätsprogramm 2012 – 2014: 0.36 Mio. Fr.	Kostenteiler: Die anfallenden Kosten für das jeweilige Mobilitätsprogramm werden je zur Hälfte vom Kanton Solothurn und den am Projekt beteiligten Energiestädten (Grenchen, Olten, Solothurn und Zuchwil) getragen.

Beurteilung
Nutzen: WK1: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende bis bedeutende Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Dank diesem Massnahmenpaket kann folgendes erreicht werden: Eine Verbesserung des Informationsangebots und Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens, eine Verringerung der Reisezeiten durch Entlastung des Strassennetzes, eine Verbesserung der Nachfrage nach ÖV-Leistungen und damit Verbesserung der Auslastung, eine Erhöhung der Sicherheit und der Attraktivität des LV, eine Verringerung der Stausituationen sowie eine bessere Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten durch Entlastung des Strassen-netzes und optimaler Verkehrsmittelwahl. WK2: Das Massnahmenpaket bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen mit sich: Eine Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume durch Abnahme der Verkehrsmenge in dicht bewohnten Gebieten wird erreicht. WK3: Das Massnahmenpaket hat eine leichte Verbesserung der Verkehrssicherheit zur Folge: Eine Verringerung der Unfallhäufigkeit dank der Verlagerung von MIV auf ÖV / LV kann erreicht werden. WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung im Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Es bewirkt eine Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verringerung des MIV-Anteils am Gesamtverkehr.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: –

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Programmbeschrieb und Finanzierungsantrag für 2012 – 2014, so!mobil 2011 - Zwischenbericht über die Umsetzung 2010 bis 2011, so!mobil 2011
Bemerkungen / Hinweise: Der Programmbeschrieb für den Zeitraum ab 2015 wird erst Mitte 2014 erstellt. Darum wird an dieser Stelle das aktuelle Mobilitätsprogramm 2012 – 2014 aufgeführt. Dasjenige für 2015 – 2017 wird schlussendlich darauf aufbauen.

Massnahme Wohnschwerpunkte

S 1 (M 9)



Stadtpark Sphinxmatte, Solothurn: Beispiel eines bereits realisierten Wohnschwerpunktes (Foto: R. Tillmann ecoptima)

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Der Grad der Zersiedelung und parallel damit das Verkehrsaufkommen, haben in der Agglomeration Solothurn während der letzten 30 Jahren stark zugenommen. Im Hinblick auf das prognostizierte Bevölkerungs- und Verkehrswachstum wird sich dieser Trend wohl weiter zuspitzen. Nebst verschiedenen verkehrlichen Auswirkungen (z.B. Stau) wird letztendlich auch die Lebens- und Wohnqualität, die zum heutigen Zeitpunkt in der Agglomeration Solothurn sehr hoch ist, stark darunter leiden. Da die Siedlungsentwicklung das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsströme massgebend beeinflusst, strebt die Agglomeration Solothurn eine gesamtheitliche Koordination von Verkehr und Siedlung an und macht ebenfalls Siedlungsmassnahmen zum Bestandteil des Agglomerationsprogrammes.

Die Siedlungsentwicklung soll in Zukunft an zentral gelegenen, gut an die Hauptverkehrsachsen des ÖV und MIV angebundenen Standorten konzentriert werden sowie neuen, hochwertigen Raum für die Wohn-, Arbeits-, Dienstleistungs- und Freizeitnutzung bieten. Die Förderung solcher Entwicklungsschwerpunkte in der Agglomeration Solothurn soll sich aber nicht nur an den Bedürfnissen der heutigen Bevölkerung orientieren, sondern auch an denjenigen der kommenden Generationen. In der Agglomeration Solothurn verfügen indes verschiedene grossflächige Areale (mehrere Hektaren) an zentraler und verkehrsgünstiger Lage über beste Voraussetzungen, um als Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung gefördert zu werden. Insbesondere ehemalige Industrie- und Gewerbeareale, welche die planerische und bauliche Machbarkeit für eine Umnutzung erfüllen, sind ideale Standorte dafür.

Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes der 1. Generation und 2. Generation werden verschiedene Typen von Entwicklungsschwerpunkten gefördert. Diese unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Hauptnutzung (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit) und ihres Standortes (Bahnhofgebiete, Industriebrache, unbebaute Bauzone). So fördert die Agglomeration Solothurn beispielsweise verschiedene Standorte mit der Hauptnutzung Wohnen – sogenannte Wohnschwerpunkte.

Mit der Förderung von Wohnschwerpunkten werden folgende Ziele angestrebt:

- Eine ressourcenschonende Raum- und Siedlungsstruktur schaffen
- Gezielte Förderung des Wohnungsbaus an zentralen, gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten
- Stärkung der Zentren und zentrumsnaher Standorte

Massnahme:

An folgenden Standorten soll kurz- bis mittelfristig die Entwicklung von Wohnschwerpunkten gefördert werden:

- S 1.1 Grederhof Ost, Bellach (ca. 5 ha): Auf diesem für die Wohnnutzung vorgesehenen Gebiet befindet sich heute ein landwirtschaftlicher Betrieb inkl. Ackerflächen. Es ist zu einem grossen Teil von Siedlungsgebieten mit Wohn- und Gewerbenutzung umgeben. Die Arealerschliessung erfolgt über die Biel-, Greder- oder Marktstrasse. Hingegen ist die arealinterne Erschliessung nicht gegeben. Das Gebiet weist die ÖV-Gütekategorie C (Bushaltestelle an der Bielstrasse) auf. Zudem wird das Gebiet dank der Verschiebung des Bahnhofes Bellach nach Grederhof (voraussichtlich 2013/14) bald über einen direkten Zugang zum Bahnliniennetz besitzen. Für das Gebiet ist eine Mischnutzung von Wohnen und Gewerbe vorgesehen. Um die entsprechende Nutzung zu realisieren, müssen zuerst jedoch die Eigentumsverhältnisse geklärt werden – das Gebiet befindet sich zurzeit in landwirtschaftlicher Pacht – und im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision der Gemeinde Bellach – voraussichtlich 2012 bis 2015 – muss das Gebiet neu eingezont bzw. umgezont werden (heute Reservezone gemäss kommunalem Zonenplan).
- S 1.2 Schöngrün, Biberist (ca. 4 ha): Das heutige Gefängnisareal Schöngrün, welches sich am Siedlungsrand von Solothurn und Zuchwil befindet, jedoch auf dem Boden der Gemeinde Biberist liegt, wird voraussichtlich ab 2012 aufgrund der Verlagerung des Gefängnisstandortes für andere Nutzungen verfügbar. Die Arealerschliessung erfolgt über die Autobahn A5 (Solothurn-Süd) und die Schöngrünstrasse. Der Standort verfügt über die ÖV-Gütekategorie D (Bushaltestelle an der Schöngrünstrasse). Für das Gebiet ist eine reine Wohnnutzung vorgesehen. Das Gebiet muss von der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen in eine den Zielsetzungen entsprechende Zone umgezont werden. Aus diesem Grund läuft zurzeit unter der Federführung des Kantons eine Testplanung.
- S 1.3 Schwerzimoos (ca. 15 ha) / Fällimoos (ca. 8 ha), Biberist: Das für Wohnen, Dienstleistung, aber auch Erholung geeignete Entwicklungsgebiet Schwerzimoos liegt verkehrsgünstig, unmittelbar neben dem RBS-Bahnhof Biberist, in der Landwirtschaftszone. Das Gebiet grenzt im Nord- und Südwesten an bestehende Wohngebiete der Gemeinde Biberist. Aktuell verfügt das Gebiet über die ÖV-Gütekategorie C, ist hingegen mit dem MIV schlecht erschlossen. Im Zusammenhang mit der geplanten Taktverdichtung des RBS zwischen Bern und Solothurn wird jedoch die ÖV-Erschliessung zusätzlich verbessert. Das für Wohnen geeignete Entwicklungsgebiet Fällimoos liegt nordöstlich von Schwerzimoos mitten im Dorf Biberist und wird von bestehenden Wohngebieten umgeben. Das Gebiet gehört zur Reservezone der Gemeinde Biberist. Aufgrund der Lage gestaltet sich die Erschliessung des Areals eher schwierig. Aktuell verfügt das Gebiet über die ÖV-Gütekategorie D1. Im Zusammenhang mit der geplanten Verschiebung des BLS-Bahnhofes Biberist Ost in nordwestlicher Richtung, könnte sich dies jedoch verbessern. Um an den beiden Standorten die angestrebte Nutzung zu realisieren, wurde durch die Gemeinde Biberist ein Testplanungsverfahren gestartet. Die Testplanung wird u.a. Aufschluss über die vorzunehmenden planungsrechtlichen Änderungen, die für die Gebieterschliessung zu ergreifenden Massnahmen und den geeigneten Überbauungsgrad geben.
- S 1.4 Obere Mutten, Solothurn (ca. 6 ha): Das für die Wohnnutzung vorgesehene Gebiet liegt im Westen der Stadt Solothurn. Es handelt sich dabei um eine Wiese mit einigen wenigen landwirtschaftlichen Gebäuden. 2008 verabschiedete der Gemeinderat der Stadt Solothurn einen zu diesem Wohnschwerpunkt erarbeiteten Studienauftrag (Projekt „Weitblick“). Als Wohnstandort wird das Gebiet im Zusammenhang mit anderen Entwicklungen im Westen von Solothurn, insbesondere der neuen Haltestelle Brühl Ost (2013/14), interessant. Gemäss dem aktuellen Zonenplan der Stadt Solothurn gehört das Gebiet zur Reservezone. Hinsichtlich der Realisierung der angestrebten Nutzung wurden bereits erste planerische Schritte (Masterplan Weitblick; Teilzonen- und Erschliessungsplan Obach, Mutten, Ober- und Unterhof) mit den Grundeigentümern und dem Amt für Raumplanung unternommen.

An folgendem Standort soll langfristig die Entwicklung eines Wohnschwerpunktes gefördert werden:

- S 1.5 Wasserstadt, Solothurn (ca. 40 ha): Auf einer grossflächigen Landwirtschaftszone im Westen der Stadt Solothurn soll entlang der Aare und rund um einen künstlich angelegten See ein städtebauliches Grossprojekt realisiert werden – die Wasserstadt Solothurn. Der künstliche See wird dabei das Ergebnis einer Altlastensanierung sein. Da das Gebiet einst als städtische Deponie für Haushalts- und Gewerbeabfälle („Stadtmist“) diente ist dieses zum heutigen Zeitpunkt kontaminiert. Die Aushebung und Entsorgung des kontaminierten Bodenmaterials bildet die Grundlage für das künstliche Seebecken, das zu 95% mit Aarewasser gespiesen werden soll. Das prestigeträchtige Projekt soll hochwertigen Wohnraum für bis zu 600 Wohnungen bieten. Da die aktuelle MIV- und ÖV-Erschliessung unbefriedigend ist, sind Anstrengungen zur Verbesserung der Erschliessungssitu-

ation nötig. Generell sind für die Realisierung des Projekts grosse Planungsarbeiten zu unternehmen. Die Stadt Solothurn und der Kanton Solothurn (Grundeigentümer) sowie die Initianten der Wasserstadt Solothurn, sind jedoch daran, das Projekt gemeinsam voranzutreiben. So wurde beispielsweise am 10. September 2009 die Projektträgerschaft 'wasserstadtsolothurn AG' gegründet, welche die weiteren Planungsarbeiten finanziell absichert. Zwei Auftragsstudien konnten bisher die technische und wirtschaftliche Machbarkeit des Projekts Wasserstadt Solothurn beweisen.

☐ **Typ: infrastrukturell**

☒ **Typ nicht infrastrukturell**

Zuständigkeiten (Organisation, Namen)

Federführung:

Gemeinden

Grundeigentümer der Areale

Beteiligte Stellen:

Amt für Raumplanung

Betroffene Gemeinden:

Bellach, Biberist, Solothurn

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine

1. Grundeigentümerverhältnisse klären
2. Planerische Voraussetzungen schaffen
3. Architektonischer Ideenwettbewerb
4. Finanzierung sichern mittels Investoren
5. Projektvergabe
6. Projektrealisierung

Priorität:

- ☒ A (2015 – 2018)
☐ B (2019 – 2022)
☒ C (ab 2023)

Realisierungshorizont:

Vorprojekt:

Baubeginn:

Inbetriebnahme:

Koordinationsstand:

- ☐ Vororientierung
☒ Zwischenergebnis
☒ Festsetzung (zwingend bei A)
 Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
☐ ja
☒ nein > Verankerung in:
 Kommunale Nutzungsplanung

Kosten

Kosten:

Fr.

Kostenteiler:

–

Beurteilung
Nutzen: WK1: Keine Wirkung. WK2: Das Massnahmenpaket bewirkt eine bedeutende Verbesserung der Siedlungsentwicklung nach innen. Es bewirkt die Konzentration von Wohnraum an zentralen, gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten sowie eine Verringerung von Neueinzonungen an anderen, nicht gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten. Insgesamt wird bei der Gestaltung der öffentlichen Räume sowie der Frei- und Grünräume der Wohnschwerpunkte auf eine hohe Qualität geachtet. WK3: Das Massnahmenpaket bringt eine leichte Verbesserung der Verkehrssicherheit mit sich. Die gute Erschliessung mit dem ÖV und LV bewirkt eine Verminderung der Unfälle durch Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖV / LV. WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Die Wohnschwerpunkte bewirken eine Verringerung der Lärm- und Luftbelastung, dank einer Reduktion der Mobilität (kurze Wege). Zudem wird eine Verminderung der Zersiedlung erreicht.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: –
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Grundlagenbericht ‚Weiterentwicklung Umstrukturierungs-/Entwicklungsgebiete und Wohnschwerpunkte, ecoptima 2008 - Angaben zum Projekt ‚Wasserstadt Solothurn‘ gemäss offizieller Homepage, www.wasserstadt-solothurn.ch, Zugriff: 16.8.11 - Mitwirkungsbericht Planung Weitblick (Obach, Muten, Ober- und Unterhof), Stadtbauamt Solothurn, 2010
Bemerkungen / Hinweise: - Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Realisierung der bezeichneten Standorte zusätzliches Verkehrsaufkommen erzeugt und die Auswirkungen davon auch in Kenntnis der geschätzten künftigen Verkehrsbelastung nicht vollständig vorhergesehen werden können. Die Auswirkungen der Siedlungsentwicklung auf das Verkehrsaufkommen (z.B. Wohnschwerpunkt Obere Muten auf Entlastung West) und dessen Folgen auf die Verkehrsinfrastruktur sowie die Betriebsqualität müssen darum stets genau geklärt werden.

Massnahme Bahnhofgebiete

S 2 (M 10)



RBS-Bahnhof Lohn-Lüterkofen mit Landi-Areal im Hintergrund: Beispiel eines Bahnhofgebietes von kantonaler Bedeutung (Foto: R. Tillmann ecoptima)

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Der Grad der Zersiedelung und parallel damit das Verkehrsaufkommen, haben in der Agglomeration Solothurn während der letzten 30 Jahren stark zugenommen. Im Hinblick auf das prognostizierte Bevölkerungs- und Verkehrswachstum wird sich dieser Trend wohl weiter zuspitzen. Nebst verschiedenen verkehrlichen Auswirkungen (z.B. Stau) wird letztendlich auch die Lebens- und Wohnqualität, die zum heutigen Zeitpunkt in der Agglomeration Solothurn sehr hoch ist, stark darunter leiden. Da die Siedlungsentwicklung das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsströme massgebend beeinflusst, strebt die Agglomeration Solothurn eine gesamtheitliche Koordination von Verkehr und Siedlung an und macht ebenfalls Siedlungsmassnahmen zum Bestandteil des Agglomerationsprogrammes.

Die Siedlungsentwicklung soll in Zukunft an zentral gelegenen, gut an die Hauptverkehrsachsen des ÖV und MIV angebundenen Standorten konzentriert werden sowie neuen, hochwertigen Raum für die Wohn-, Arbeits-, Dienstleistungs- und Freizeitnutzung bieten. Die Förderung solcher Entwicklungsschwerpunkte in der Agglomeration Solothurn soll sich aber nicht nur an den Bedürfnissen der heutigen Bevölkerung orientieren, sondern auch an denjenigen der kommenden Generationen. In der Agglomeration Solothurn verfügen indes verschiedene grossflächige Areale (mehrere Hektaren) an zentraler und verkehrsgünstiger Lage über beste Voraussetzungen, um als Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung gefördert zu werden. Insbesondere ehemalige Industrie- und Gewerbeareale, welche die planerische und bauliche Machbarkeit für eine Umnutzung erfüllen, sind ideale Standorte dafür.

Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes der 1. Generation und 2. Generation werden verschiedene Typen von Entwicklungsschwerpunkten gefördert. Diese unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Hauptnutzung (Wohnen, Arbeiten, Ein-

kaufen, Freizeit) und ihres Standortes (Bahnhofgebiete, Industriebrache, unbebaute Bauzone). So fördert die Agglomeration Solothurn beispielsweise unterschiedliche Nutzungen in direkter Umgebung von Bahnhöfen – sogenannte Bahnhofgebiete von kantonaler Bedeutung. Mit der Förderung solcher Bahnhofgebiete werden folgende Ziele angestrebt:

- Eine ressourcenschonende Raum- und Siedlungsstruktur schaffen
- Gezielte Förderung von Wohnraum, Arbeitsplätzen und Dienstleistungen an zentralen, gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten
- Stärkung der Zentren sowie zentrumsnaher und verkehrsgünstiger Standorte

Massnahme:

An folgenden Standorten soll kurz- bis mittelfristig die Entwicklung eines Bahnhofgebietes von regionaler/kantonalen Bedeutung gefördert werden:

- 2.1 Bahnhof Lohn-Lüterkofen RBS, Lohn-Ammannsegg ca. 2 ha): Rund um den RBS-Bahnhof Lohn-Lüterkofen sind verschiedene Gewerbebetriebe angesiedelt und der Bahnhof ist ein wichtiger Umsteigeknoten für die Region Bucheggberg. Gemäss Grundeigentümer des Grundstücks östlich des Bahnhofs (Wyss Zäune AG), entspricht dieses den heutigen Produktionsbedürfnissen nicht mehr. Der Grundeigentümer ist darum an einer Umnutzung des Areals (0.5 ha) interessiert. Zudem soll ebenfalls die Entwicklung auf den umliegenden Arealen (Landi-Areal, Güterschopf etc., ca. 1.5 ha) gefördert werden. Gemäss dem RBS erfüllt auch der Bahnhof die heutigen Bedürfnisse nicht mehr. Weitere Aspekte wie eine Fussgängerunterführung beim Bahnhof, die Entwicklung der Bahn nach Süden, die Zusammenlegung von Postauto- und Bushaltestellen, die Optimierung der Nutzung von P+R/B+R, die Planung der zukünftigen Entwicklung sowie die notwendigen Zonenplanänderungen werden in die Planung miteinbezogen.
Grundeigentümer, Gemeinde, RBS, AVT und ARP sind sich einig, dass die Entwicklung rund um das Bahnhofgebiet weiter vorangetrieben werden soll. Der Standort hat das Potential Wohn- und Dienstleistungsnutzungen mit bester ÖV-Erschliessung an einem regionalen Knotenpunkt anzubieten. Aus diesem Grund soll das Projekt mit den folgenden Schritten weiter verfolgt werden:
 1. Erarbeitung eines räumlichen Leitbildes für die Gemeinde
 2. Erarbeitung eines übergeordneten Verkehrskonzeptes, um die verkehrstechnischen Auswirkungen des Projekts abzustimmen sowie eines Entwicklungskonzeptes (Städtebau, Umgebung etc.)
 3. Erarbeitung der Nutzungspläne
- 2.2 Westbahnhof SBB, Solothurn: Der SBB-Bahnhof liegt im Westen der Stadt Solothurn in unmittelbarer Nähe zur Altstadt Solothurn und stellt somit die städtebauliche Verbindung zwischen Weststadt und Stadtzentrum her. Der Bahnhof ist mittels Regionalzügen der BLS-Linie Solothurn Hauptbahnhof – Moutier sowie der SBB-Linie Biel – Solothurn Hauptbahnhof – Olten erschlossen. Zudem halten in nächster Umgebung (Amtshaus- und Postplatz) die meisten BSU-Buslinien. Es handelt sich somit um einen wichtigen ÖV-Knotenpunkt des Stadtteils Altstadt-Weststadt. Des Weiteren haben sich rund um den Bahnhof verschiedene Dienstleistungsunternehmen angesiedelt. Der Westbahnhof Solothurn ist aber auch wichtig für die Anbindung des neuen Stadtteils Mutten / Ober- und Unterhof sowie für dessen weitere Entwicklung.
Aus diesen Gründen strebt die Agglomeration Solothurn die Förderung des Gebiets Westbahnhof als Dienstleistungs- und Wohnstandort an. Eine erste Vertiefungsstudie zu diesem bestens mit dem ÖV-erschlossenen und zentral gelegenen Gebiet liegt mittlerweile vor. Weitere Schritte sind in Planung.
- 2.3 Hauptbahnhof SBB, Solothurn (ca. 3 ha): Rund um den Hauptbahnhof Solothurn hat sich in den letzten Jahren viel verändert. Die Verkehrsflächen und die Busplattformen wurden neu gestaltet, die unterirdische Velostation wurde eröffnet und verschiedene Dienstleistungsunternehmen (z.B. Aldi, Migros Fitness u.a.) haben sich dort angesiedelt. Der Hauptbahnhof Solothurn ist der bedeutendste ÖV-Knoten in der Agglomeration – er verbindet den Regional- mit dem Fernverkehr (nach Olten – Zürich, Biel – Genf). Das Gebiet, welches als einziges der Agglomeration Solothurn die Güteklasse A aufweist, hat sich aber ebenfalls zu einem wichtigen Dienstleistungszentrum entwickelt.
Aus diesen Gründen strebt die Agglomeration Solothurn die Förderung des Gebiets Hauptbahnhof Solothurn als Dienstleistungsstandort sowie als attraktiven Umsteigeort an. Für das Bahnhofgebiet von kantonaler Bedeutung, welches sich gemäss Zonenplan in der Kernzone befindet, liegt bereits ein Gestaltungsplan vor. Es geht nun darum, das Standortmarketing zu koordinieren und weiter voranzutreiben. Dafür verantwortlich sind einerseits die Standortgemeinden Solothurn und Zuchwil, andererseits die Grundeigentümern – die SBB.

☐ Typ: infrastrukturell

☒ Typ nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten (Organisation, Namen)		
Federführung: Transportunternehmungen (SBB, RBS) Grundeigentümer (z.B. Wyss Zäune AG) Gemeinden	Beteiligte Stellen: Amt für Raumplanung Amt für Verkehr und Tiefbau	Betroffene Gemeinden: Lohn-Ammannsegg, Kräiligen (BE), Solothurn, Zuchwil

Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine 1. Standortanalyse 2. Planerische Voraussetzungen schaffen 3. Marketing-Massnahmen entwickeln und einleiten (z.B. Standortmarketing)		
Priorität: ☒ A (2015 – 2018) ☐ B (2019 – 2022) ☐ C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	Koordinationsstand: ☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan ☒ ja (ev. Entwicklungsgebiete Arbeiten) ☒ nein > Verankerung in: Kommunale Nutzungsplanung

Kosten	
Kosten: Fr.	Kostenteiler: –

Beurteilung
Nutzen: WK1: Das Massnahmenpaket hat in Bezug auf die Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems eine schwache Wirkung. Die Förderung von Bahnhofgebieten als Wohn- und Dienstleistungsorte sowie Umsteigeknoten wirkt sich sowohl auf das Image des ÖV-Systems als auch die Verbesserung der Umsteigebeziehungen aus. WK2: Das Massnahmenpaket bewirkt eine bedeutende Verbesserung der Siedlungsentwicklung nach innen. Es bewirkt die Konzentration von Wohn- und Arbeitsraum an zentralen, gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten sowie eine Verringerung von Neueinzonungen an anderen, nicht gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten. Insgesamt wird bei der Gestaltung der öffentlichen Räume sowie der Frei- und Grünräume der Bahnhofgebiete auf eine hohe Qualität geachtet. WK3: Das Massnahmenpaket bringt eine leichte Verbesserung der Verkehrssicherheit mit sich. Die optimale Erschliessung mit dem ÖV und LV bewirkt eine Verminderung der Unfälle durch Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖV / LV. WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Die Bahnhofgebiete bewirken eine Verringerung der Lärm- und Luftbelastung, dank einer Reduktion der Mobilität (kurze Wege). Zudem wird eine Verminderung der Zersiedlung erreicht.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: Das Bahnhofgebiet Lohn-Lüterkofen weist eine Abhängigkeit zu der Massnahme V-ÖV 3.2 Aufwertung des Bahnhofs Lohn-Lüterkofen auf.
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Grundlagenbericht ,Weiterentwicklung Umstrukturierungs-/Entwicklungsgebiete und Wohnschwerpunkte, ecoptima 2008 - Sitzungsprotokoll des runden Tisches vom 26. Mai 2011 ,Entwicklung Bahnhof Lohn-Lüterkofen', Gemeinde Lohn-Ammannsegg
Bemerkungen / Hinweise: Das Gebiet rund um den RBS-Bahnhof Lohn-Lüterkofen befindet sich teilweise auf Boden der Gemeinde Kräiligen, die zum Kanton Bern gehört. Das Vorhaben muss darum mit dem Kanton Bern koordiniert werden. Grosse Teile des Gebiets rund um den Hauptbahnhof Solothurn gehören zur Gemeinde Zuchwil.

Massnahme Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiete

S 3 (M 11)



Testplanung Luterbach/Riedholz: Beispiel eines Umstrukturierungs-/Entwicklungsgebietes (Foto: R. Tillmann ecoptima)

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Der Grad der Zersiedelung und parallel damit das Verkehrsaufkommen, haben in der Agglomeration Solothurn während der letzten 30 Jahren stark zugenommen. Im Hinblick auf das prognostizierte Bevölkerungs- und Verkehrswachstum wird sich dieser Trend wohl weiter zuspitzen. Nebst verschiedenen verkehrlichen Auswirkungen (z.B. Stau) wird letztendlich auch die Lebens- und Wohnqualität, die zum heutigen Zeitpunkt in der Agglomeration Solothurn sehr hoch ist, stark darunter leiden. Da die Siedlungsentwicklung das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsströme massgebend beeinflusst, strebt die Agglomeration Solothurn eine gesamtheitliche Koordination von Verkehr und Siedlung an und macht ebenfalls Siedlungsmassnahmen zum Bestandteil des Agglomerationsprogrammes.

Die Siedlungsentwicklung soll in Zukunft an zentral gelegenen, gut an die Hauptverkehrsachsen des ÖV und MIV angebotenen Standorten konzentriert werden sowie neuen, hochwertigen Raum für die Wohn-, Arbeits-, Dienstleistungs- und Freizeitnutzung bieten. Die Förderung solcher Entwicklungsschwerpunkte in der Agglomeration Solothurn soll sich aber nicht nur an den Bedürfnissen der heutigen Bevölkerung orientieren, sondern auch an denjenigen der kommenden Generationen. In der Agglomeration Solothurn verfügen indes verschiedene grossflächige Areale (mehrere Hektaren) an zentraler und verkehrsgünstiger Lage über beste Voraussetzungen, um als Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung gefördert zu werden. Insbesondere ehemalige Industrie- und Gewerbeareale, welche die planerische und bauliche Machbarkeit für eine Umnutzung erfüllen, sind ideale Standorte dafür.

Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes der 1. Generation und 2. Generation werden verschiedene Typen von Entwicklungsschwerpunkten gefördert. Diese unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Hauptnutzung (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit) und ihres Standortes (Bahnhofgebiete, Industriebrache, unbebaute Bauzone). So fördert die Agglomeration Solothurn beispielsweise verschiedene ehemalige Industrie- und Gewerbeareale sowie unbebaute Bauzonen an verkehrsgünstiger Lage mit der Hauptnutzung Arbeiten – sogenannte Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiete. Mit

der Förderung von Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebieten werden folgende Ziele angestrebt:

- Eine ressourcenschonende Raum- und Siedlungsstruktur schaffen
- Ansiedlung von Unternehmen an zentralen, verkehrsgünstigen Standorten (güterintensive Nutzungen an Autobahnanschlüssen). Dies soll durch geeignete (Bewilligungs-)Verfahren auf kantonaler und kommunaler Ebene, eine gezielte Vermarktung der Standorte und eine Begleitung der Ansiedlung begünstigt werden.
- Stärkung der Zentren und zentrumsnaher Standorte
- Förderung der Agglomeration als Wirtschaftsstandort

Massnahme:

An folgenden Standorten soll kurz- bis mittelfristig die Entwicklung eines Umstrukturierungs- oder Entwicklungsgebietes angestrebt werden:

- S 3.1 Sappi (Papieri Biberist), Biberist (ca. 25 ha): Das Areal, auf welchem 1862 die Papierfabrik Biberist („Biber Holding“) gegründet wurde, gehörte zu den grössten Industriearealen der Agglomeration Solothurn und mittlerweile zu den grössten Industriebrachen der Region. 1997 ging die damalige Besitzerin „Biber Holding“ Konkurs, worauf das Unternehmen inklusive dem Areal an den finnischen Papierkonzern „M-real“ verkauft wurde. Aufgrund interner Umstrukturierungsprozesse verkaufte „M-real“ im Jahr 2008 verschiedene Geschäftszweige an andere Unternehmen, u.a. gelang so die Papierfabrik Biberist in die Hände des südafrikanischen Marktleaders „sappi“. Bereits 2011 kündete dieser wiederum an, dass der Betrieb Ende August 2011 definitiv geschlossen wird, da die Produktion aus betriebswirtschaftlichen Gründen nicht mehr aufrechterhalten werden konnte, und für die erhoffte Betriebsübernahme kein passender Käufer gefunden werden konnte.
- Um das Gebiet, das viel Raum für die industrielle und gewerbliche Nutzung bietet, als Arbeitsstandort von kantonaler Bedeutung zu erhalten, streben die Standortgemeinde und der Kanton dessen gezielte Förderung an. Im Agglomerationsprogramm Solothurn der 2. Generation wird das Areal in die Liste der Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete von kantonaler Bedeutung aufgenommen. Dieser Schritt setzt ein Zeichen für die wirtschaftliche, funktionale und städtebauliche Weiterentwicklung dieser Industriebrache. Bisher ist zwar noch unklar, was mit dem Areal genau geschehen soll. Kurz- bis mittelfristig sind Zwischennutzungen durch kleinere Betriebe (Gewerbe und Dienstleistung) denkbar. Die konkreten Umnutzungsmöglichkeiten des Areals werden in einer gemeinsamen Trägerschaft abgeklärt.
- S 3.2 /3.3 Attisholz Süd/Nord (ehem. Borregaard-Areal), Luterbach/Riedholz: Im Osten der Stadt Solothurn, auf dem Gemeindeboden von Luterbach und Riedholz, befindet sich das Industrieareal der 2008 stillgelegten Zellstofffabrik „Borregaard Schweiz AG“ sowie weitere unternutzte bzw. ungenutzte Industrieareale (z.B. Schilliger-Areal). Bei diesem ca. 100 ha grossen Gebiet handelt es sich um eine der grössten Industriebrachen der Schweiz. Mit seiner zentralen Lage im Mittelland und der guten verkehrsmässigen Erschliessung verfügt das Areal über ein sehr hohes Entwicklungspotential. Der Kanton Solothurn verspricht sich darum von der Entwicklung des Areals mittelfristig positive Impulse, etwa in Form von neuen wertschöpfungsintensiven Unternehmen oder von attraktiven Wohnlagen.
- Um die Entwicklung auf dem Areal voranzutreiben, hat der Kanton Solothurn selber Land erworben und zusammen mit den anderen Eigentümern sowie den Standortgemeinden einen Auftrag für ein einstufiges Testplanungsverfahren (Februar 2011 bis November 2011) erteilt. Im Rahmen dieses speziellen Planungsverfahrens sollten die vier dazu eingeladenen Planungsteams auf der Grundlage von städtebaulichen, verkehrstechnischen, ökonomischen und landschaftlichen Überlegungen die Chancen verschiedener Nutzungsformen evaluieren und daraus einen Vorschlag für die weitere Nutzung des Areals sowie für erfolgversprechende Nutzungskombinationen formulieren. Neben der Weiternutzung des Areals als Industrie- und Gewerbebestandort sollten die Teams ebenfalls Nutzungen wie Wohnen oder flexible und unkonventionelle Nutzungsformen berücksichtigen. Der Bericht des Beurteilungsgremiums zur Testplanung Riedholz/Luterbach, in dem städtebauliche, freiraumgestalterische, verkehrstechnische und ökonomische Empfehlungen für die Siedlungsentwicklung auf dem Borregaard-Areal sowie Empfehlungen für das weitere Vorgehen formuliert sind, liegt seit Dezember 2011 vor.
- Das Süddareal (südlich der Aare, S 3.2) auf Gemeindegebiet von Luterbach umfasst rund 57 ha, davon sind bereits 53 ha als Industriezone eingezont. Der Regierungsrat hat in einem ersten Schritt (Dezember 2010) 23.6 ha Land erworben. In einem zweiten Schritt (September 2011) hat der Kanton zusätzlich die Areale der Schilliger AG und der Adisca AG erworben.
- Das Nordareal (nördlich der Aare, S 3.3) auf Gemeindegebiet von Riedholz umfasst rund 50 ha, davon sind rund 16 ha als Industriezone eingezont und gehören der Attisholz Infra AG (ehemalige Borregaard AG).
- S 3.4 Ober-/Unterhof, Solothurn (ca. 10 ha): Das heutige Firmenareal der Alphons Glutz-Blotzheim AG liegt beidseitig der offen geführten Westtangente, in der Verbindung der Weststadt mit dem Stadtzentrum. Da der Grundeigentümer auf der Suche nach einem neuen Firmenstandort ist, der den heutigen, betrieblichen Anforderungen besser entspricht (grosse Produktionsflächen im Erdgeschoss, längerfristige Erweiterungsmöglichkeiten), besteht die Möglichkeit, das Areal kurz- bis mittelfristig umzunutzen. Eine weitere Entwicklungsdeterminante des Gebiets Ober-/Unterhof ist zudem die Entwicklung rund um den Westbahnhof Solothurn. Das Gebiet liegt aber nicht nur in unmittelbarer Stadtnähe und wenige hundert Meter vom Regionalbahnhof West-

bahnhof entfernt, sondern verfügt dank der Westtangente über einen direkten Anschluss an das Nationalstrassennetz.

Die Stadt Solothurn strebt auf dem Areal die Entwicklung einer reinen Arbeitszone sowie einer Mischzone mit Wohnnutzung an. Im Juli 2008 stimmte der Gemeinderat von Solothurn dem überarbeiteten Studienauftrag zu Projekt „Weitblick“. Im Anschluss daran wurden die zur Auflage der Teilzonen- und Erschliessungsplanung Obach, Mutten, Ober- und Unterhof notwendigen Grundlagen (z.B. Masterplan Weitblick) unter Koordination mit den Landerwerbsverhandlungen der Stadt sowie der Altlastensanierung im Bereich Unterhof erarbeitet. Da das Gebiet an den Projektperimeter der Wasserstadt Solothurn grenzt, soll zudem insbesondere die Nutzung (z.B. Lärmimmissionen) im südwestlichen Teilareal auf den potentiellen Wohnschwerpunkt Wasserstadt abgestimmt werden.

- S 3.5 Sultex/Zeughaus, Zuchwil (ca. 28 ha): Östlich des Hauptbahnhofs Solothurn auf Zuchwiler Gemeindeboden zwischen dem Aareufer und der Luzernstrasse erstreckt sich das Industrie- und Gewerbeareal Sultex/ Zeughaus. Das grossflächige Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiet war einst Standort der Sulzer Textil AG (östliches Teilgebiet) sowie des Zeughauses (westliches Teilgebiet). Wirtschaftliche Umstrukturierungsprozesse während der letzten zehn Jahre lösten einen bis heute anhaltenden Umnutzungsprozess auf dem Areal aus. So haben sich bereits wieder neue Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe (z.B. Swisscom, ATEL, Synthes) auf dem Gelände angesiedelt. Der Standort gehört darum auch heute zu einem der wichtigsten wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte der Region und wird im kantonalen Richtplan als ein Arbeitsplatzgebiet von überörtlicher Bedeutung bezeichnet.
- Unter dem Namen ‚Riverside Business Park‘ wird die Baupromotion und Arealentwicklung auf dem Gelände weiter vorangetrieben. Nach wie vor werden auf dem Immobilienmarkt freie Kapazitäten in bestehenden Gebäuden sowie unbebaute Teilgebiete angeboten. Das Sultex/Zeughaus-Areal verfügt nebst seiner zentralen Lage und der je nach Standort auf dem weitläufigen Gebiet guten ÖV-Erschliessung (Güteklasse B bis D) ebenfalls über einen direkten Autobahnanschluss via Luzernstrasse.
- Insbesondere auf dem Teilareal des Zeughauses fand während der letzten fünf Jahre eine rasante Entwicklung statt. Nachdem das internationale Medizinaltechnik-Unternehmen Synthes das Areal erworben hat, wurde darauf dessen Europa-Hauptsitz realisiert. Der moderne Neubau, der Raum für 1'300 Arbeitsplätze aus den Bereichen Administration und Entwicklung bietet, wird im Herbst 2011 eröffnet. Hingegen ist die definitive Nutzung für das unter Denkmalschutz stehende Hauptgebäude des Zeughausareals bisher nicht geklärt. Ziel des Kantons, der Gemeinde, der Grundeigentümer und der Projektentwickler ist es, das gesamte Areal als Standort für Arbeiten, Wohnen (vor allem gehobenes Wohnen) und Mischnutzung weiterzuentwickeln. Aus diesem Grund wurde im Jahr 2008 ein ‚Nutzungskonzept Gebiet Aare‘ (WAM Planer und Ingenieure AG) erarbeitet. Nach wie vor stellt jedoch die ungenügende Verkehrserschliessung des Areals ein Problem dar. Abklärungen dazu sind aber bereits im Gange (z.B. Anschluss auf/ab Kantonsstrasse).

An folgenden Standorten soll langfristig die Entwicklung eines Umstrukturierungs- oder Entwicklungsgebietes angestrebt werden:

- S 3.6 Wissensteinfeld, Derendingen (ca. 6 ha): Das Entwicklungsgebiet Wissensteinfeld ist eine für Industrie und Gewerbe eingezonte Wiese, die von anderen Industrie- und Gewerbearealen der Gemeinden Derendingen und Subingen umgeben ist. Dabei handelt es sich um eine der grössten unbebauten Bauzonen für die industrielle und gewerbliche Nutzung in der Region sowie im Schweizer Mittelland.
- Obwohl das Entwicklungsgebiet Wissensteinfeld direkt an die Autobahn A1 grenzt, verfügt es über keinen direkten Autobahnanschluss. Der Anschluss an die Autobahn erfolgt über die stark verkehrsbelastete Luzernstrasse (notwendige Autobahnbrücke im Westen des Areals ist bewilligt und geplant) via Derendingen nach Solothurn-Ost (A5) oder über andere Kantonsstrassen an die entfernteren A1-Anschlüsse in Wangen a.A. bzw. Kriegstetten. Dass der oft diskutierte, neue A1-Anschluss im Bereich Derendingen/Subingen dereinst realisiert wird, darf aus verschiedenen Gründen als relativ unwahrscheinlich eingeschätzt werden. Der Standort ist darum für verkehrsintensive Anlagen oder Logistikunternehmungen nicht geeignet und die Zonenvorschrift des kommunalen Baureglements (mit der Einzonung wurde zudem eine Zonenvorschrift erlassen in der eine Fahrtenzahlbeschränkung festgelegt ist) hält fest, dass allfällige Projektvorhaben den Nachweis über eine hinreichende Verkehrserschliessung erbringen müssen. Immerhin verkehren zwei BSU-Buslinien entlang der angrenzenden Luzernstrasse, bisher jedoch ohne entsprechende Haltestelle.
- Um die wirtschaftliche Entwicklung auf dem Wissensteinfeld voranzutreiben, hat die Immobiliengesellschaft ‚Espace Real Estate‘ das Grundstück erworben und übernimmt die Vermarktung des Areals unter dem Namen ‚Wissensteinfeld A1‘. Die Espace Real Estate bietet Flächen mit freier Parzellierbarkeit zu einem verhandelbaren Quadratmeterpreis oder die Realisierung von Bauprojekten mit anschliessender Vermietung an. Die Grundeigentümerin und die Wirtschaftsförderung des Kantons Solothurn sehen die Möglichkeit, das Areal flexibel nutz- und baubar zu machen als den grossen Vorteil des Wissensteinfelds.
- S 3.7 Längmatt, Zuchwil (ca. 3 ha): Beim Gebiet Längmatt handelt es sich um eine Landwirtschaftsfläche am Siedlungsrand der Gemeinde Zuchwil, die direkt neben dem A5-Autobahnanschluss Solothurn-Ost liegt. Aus Sicht der Agglomerationsentwicklung ist an diesem Standort eine längerfristige Entwicklung für Wohnen und Arbei-

ten (Gewerbe) denkbar. Verschiedene Voraussetzungen sind dafür aber erst einmal zu klären. Aufgrund der Nähe zur Autobahn und der Kantonsstrasse leidet das Gebiet Längmatt unter grossen Lärmimmissionen, was insbesondere für eine Wohnnutzung ein Nachteil wäre. Im Westen und Süden wird das Gebiet Längmatt hingegen von bestehenden Wohngebieten umgeben, was gewisse gewerbliche Nutzungen des Gebiets verunmöglichen. Auch bezüglich Arealerschliessung bestehen gewisse Mängel. Um die ÖV-Güte zu verbessern, wäre die Planung einer Bushaltestelle in der unmittelbaren Umgebung nötig. So ist auch die verkehrstechnische Situation (z.B. Staugefahr) am Standort Längmatt trotz idealer Lage vorläufig ungenügend. Die verschiedenen Probleme müssen bei der nächsten Ortsplanungsrevision diskutiert und in die Planung miteinbezogen werden. Das Gebiet müsste neu zonierte werden.

☐ Typ: infrastrukturell

☒ Typ nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten (Organisation, Namen)

Federführung:

Kanton Solothurn
(Amt für Raumplanung)

Gemeinden

Grundeigentümer der Areale

Beteiligte Stellen:

Amt für Raumplanung

Amt für Wirtschaft und Arbeit

Betroffene Gemeinden:

Biberist, Derendingen, Luterbach,
Riedholz, Solothurn, Zuchwil

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine (je nach Stand der Arealentwicklung)

1. Standortanalyse
2. Grundeigentümerverhältnisse klären
3. Planerische Voraussetzungen schaffen
4. Architektonischer Ideenwettbewerb
5. Projektvergabe und Finanzierung sichern
6. Projektrealisierung
7. Vermarktung und Vermietung

Priorität:

- ☒ A (2015 – 2018)
☐ B (2019 – 2022)
☒ C (ab 2023)

Realisierungshorizont:

Vorprojekt:

Baubeginn:

Inbetriebnahme:

Koordinationsstand:

- ☐ Vororientierung
☒ Zwischenergebnis
☒ Festsetzung (zwingend bei A)

Aufnahme in den Kantonalen Richtplan

- ☒ ja (Längmatt; ev. alle als Entwicklungsgebiete Arbeiten)
☒ nein > Verankerung in:
Kommunale Nutzungsplanung

Kosten

Kosten:

Fr.

Kostenteiler:

–

Beurteilung
Nutzen: WK1: Keine Wirkung. WK2: Das Massnahmenpaket bewirkt eine bedeutende Verbesserung der Siedlungsentwicklung nach innen. Es bewirkt die Konzentration von Arbeits- und Dienstleistungsraum an zentralen, gut erschlossenen Standorten sowie eine Verringerung von Neueinzonungen an anderen, nicht gut erschlossenen Standorten. Insgesamt wird bei der Gestaltung der öffentlichen Räume sowie der Frei- und Grünräume der Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete auf eine hohe Qualität geachtet. WK3: Das Massnahmenpaket bringt eine leichte Verbesserung der Verkehrssicherheit mit sich. Die optimale Erschliessung mit dem MIV, ÖV und LV bewirkt eine Verminderung der Unfälle dank Verkehrsverlagerung und -verminderung. WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Die ESP bewirken eine Verringerung der Lärm- und Luftbelastung, dank einer Reduktion der Mobilität (kurze Wege). Zudem wird eine Verminderung der Zersiedlung erreicht und dank der Umnutzung alter Industrieareale der zusätzliche Flächenverbrauch minimiert.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: Die Entwicklung auf dem Sappi-Areal weist eine Abhängigkeit zu der Massnahme V-MIV 4 neue Achse Wasseramt auf. Die Entwicklung auf dem Areal Ober-/Unterhof weist eine Abhängigkeit zu der Massnahme S 2.2 Bahnhofgebiet Westbahnhof Solothurn auf. Dass einige Standorte verkehrstechnisch eine schlechte Lage aufweisen (Längmatt, Wissensteinfeld) oder je nach angesiedelter Industrie und angesiedeltem Gewerbe (z.B. Sultex/Zeughaus) die Verkehrsbelastung in der Agglomeration Solothurn zusätzlich steigern könnte, stellt einen Zielkonflikt dar.
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Grundlagenbericht ,Weiterentwicklung Umstrukturierungs-/Entwicklungsgebiete und Wohnschwerpunkte, ecoptima 2008 - Raumentwicklungskonzept Wasseramt 2025, IC Infraconsult 2011 - Medienmitteilung zur Testplanung Luterbach/Riedholz, Kanton Solothurn 15.2.2011, www.so.ch - Mitwirkungsbericht Planung Weitblick (Obach, Muttten, Ober- und Unterhof), Stadtbauamt Solothurn, 2010 - Riverside Business Park, www.riversidebusinesspark.ch, 24.8.2011 - Neubau Synthes Zeughausareal Zuchwil, www.caretta-weidmann.ch, 24.8.2011 - Wissensteinfeld A1, www.wissentseinfelda1.ch, 24.8.2011 - Testplanung Riedholz: Bericht des Beurteilungsgremiums, Kanton Solothurn / Gemeinden Riedholz, Luterbach / Borregard Schweiz AG, 14.12.2011
Bemerkungen / Hinweise: - Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Realisierung der bezeichneten Standorte zusätzliches Verkehrsaufkommen erzeugt und die Auswirkungen davon auch in Kenntnis der geschätzten künftigen Verkehrsbelastung nicht vollständig vorhergesehen werden können. Die Auswirkungen der Siedlungsentwicklung auf das Verkehrsaufkommen (z.B. Entwicklungsgebiet Wissensteinfeld auf Luzernstrasse Richtung Derendingen) und dessen Folgen auf die Verkehrsinfrastruktur sowie die Betriebsqualität müssen darum stets genau geklärt werden.

Massnahme Anlagen mit hohem Publikumsverkehr

S 4 (M 12)



Coop Solothurn West: Visualisierung der geplanten Anlage mit hohem Publikumsverkehr auf dem Kofmehlareal
(Abbildung: Retail Rites 2007)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung:

Der Grad der Zersiedelung und parallel damit das Verkehrsaufkommen, haben in der Agglomeration Solothurn während der letzten 30 Jahren stark zugenommen. Im Hinblick auf das prognostizierte Bevölkerungs- und Verkehrswachstum wird sich dieser Trend wohl weiter zuspitzen. Nebst verschiedenen verkehrlichen Auswirkungen (z.B. Stau) wird letztendlich auch die Lebens- und Wohnqualität, die zum heutigen Zeitpunkt in der Agglomeration Solothurn sehr hoch ist, stark darunter leiden. Da die Siedlungsentwicklung das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsströme massgebend beeinflusst, strebt die Agglomeration Solothurn eine gesamtheitliche Koordination von Verkehr und Siedlung an und macht ebenfalls Siedlungsmassnahmen zum Bestandteil des Agglomerationsprogrammes.

Die Siedlungsentwicklung soll in Zukunft an zentral gelegenen, gut an die Hauptverkehrsachsen des ÖV und MIV angebotenen Standorten konzentriert werden sowie neuen, hochwertigen Raum für die Wohn-, Arbeits-, Dienstleistungs- und Freizeitnutzung bieten. Die Förderung solcher Entwicklungsschwerpunkte in der Agglomeration Solothurn soll sich aber nicht nur an den Bedürfnissen der heutigen Bevölkerung orientieren, sondern auch an denjenigen der kommenden Generationen. In der Agglomeration Solothurn verfügen indes verschiedene grossflächige Areale (mehrere Hektaren) an zentraler und verkehrsgünstiger Lage über beste Voraussetzungen, um als Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung gefördert zu werden. Insbesondere ehemalige Industrie- und Gewerbeareale, welche die planerische und bauliche Machbarkeit für eine Umnutzung erfüllen, sind ideale Standorte dafür.

Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes der 1. Generation und 2. Generation werden verschiedene Typen von Entwicklungsschwerpunkten gefördert. Diese unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Hauptnutzung (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit) und ihres Standortes (Bahnhofgebiete, Industriebrache, unbebaute Bauzone). So fördert die Agglomera-

tion Solothurn beispielsweise verschiedene Standorte mit den Hauptnutzungen Einkaufen und Freizeit – sogenannte Anlagen mit hohem Publikumsverkehr. Mit der Förderung von Anlagen mit hohem Publikumsverkehr werden folgende Ziele angestrebt:

- Eine ressourcenschonende Raum- und Siedlungsstruktur schaffen
- Erhöhung des Dienstleistungsangebots an zentralen, gut erschlossenen Standorten. Dies soll durch geeignete (Bewilligungs-)Verfahren auf kantonaler und kommunaler Ebene, eine gezielte Vermarktung der Standorte und eine Begleitung der Ansiedlung begünstigt werden.
- Förderung von Arbeitsplätzen in der Region
- Stärkung der Zentren und zentrumsnaher Standorte

Massnahme:

Auf dem ehemaligen Industrie- und Gewerbeareal der ‚Otto Kofmehl Metallwaren AG‘ im Westen der Stadt Solothurn soll kurz- bis mittelfristig ein Einkaufszentrum (Anlage mit hohem Publikumsverkehr) realisiert werden. Das als Industrie- und Gewerbegebiet eingezonte Areal liegt zwischen dem Gleisdreieck der BLS-Bahnlinie Solothurn – Moutier und der SBB-Bahnlinie Solothurn – Biel. Im Westen wird das Areal durch die Gibelinstrasse bzw. die neue Westumfahrung limitiert. Auf dem Areal standen einst ein Dienstleistungsbau und eine Halle, welche während 12 Jahren der ‚Kulturfabrik Kofmehl‘ für die Zwischennutzung zur Verfügung stand. 2004 entschied jedoch die Grundeigentümerin des Kofmehlareals die bestehenden Gebäude abzureissen, um Platz für eine neue Nutzung – ein Einkaufszentrum – zu schaffen.

Für eine publikumsintensive Nutzung des Standorts spricht insbesondere die verkehrsgünstige Lage des Kofmehlareals. Einerseits liegt es innerhalb des städtischen Siedlungsgebiets, was neben einem grossen Kundeneinzugsgebiet ebenfalls günstige Voraussetzungen für die Erschliessung mit dem Langsamverkehr bietet. Andererseits ist die Erschliessungssituation für den MIV so angelegt, dass die Anfahrtswege keine Wohngebiete kreuzen (Biel- und Gibelinstrasse) und mit der neuen Westumfahrung ein direkter Autobahnanschluss besteht. Der Standort ist aber auch bestens an das BSU-Busnetz angebunden (ÖV-Gütekategorie C). Die Haltestellen an der Gibelin- und Grenchenstrasse verbinden das Areal mit der Stadt und der Region, zudem liegt der Westbahnhof Solothurn in der Nähe.

Die Grundeigentümerin – die Marti GU + Immo-Management AG – plant darum ein Einkaufszentrum mit insgesamt 20'000 m² BGF (inkl. Parking), das von Coop Nordwestschweiz gemietet und betrieben werden soll. Dieses Coop-Einkaufszentrum für Güter des täglichen Bedarfs („Food“) und mit einem Restaurant (ca. 180 Sitzplätze) soll ebenfalls Flächen für Drittmietler (Drogerie, Textilien u.a.) zur Verfügung stellen. Über den Verkaufsflächen im Erd- und ersten Obergeschoss sind zwei Parkinggeschosse vorgesehen. Gemäss dem bestehenden Gestaltungsplan sind das 300 Parkplätze für Personal und Kunden, was ein relevantes Verkehrsaufkommen zur Folge hat. Dies ist denn auch der Hauptkonfliktpunkt, der den bisherigen Planungsprozess verzögerte.

Die ursprünglich geplante Absicht, die Eröffnung des Einkaufszentrums mit derjenigen der Westumfahrung zusammenzulegen, konnte nicht eingehalten werden. Der oben erwähnte Gestaltungsplan mit Umweltverträglichkeitsbericht veranlasste Teile der Solothurner Bevölkerung dazu, Beschwerde einzureichen. Zwar genehmigte der Regierungsrat den Teilzonen- und Gestaltungsplan 2009 und das Verwaltungsgericht wies die Beschwerde zurück, hingegen bekamen die Beschwerdeführenden im Januar 2010 vom Bundesgericht Recht. Der Entscheid verlangte eine Anpassung des kantonalen Richtplans, in welchem das Einkaufszentrum nicht festgesetzt war. Diese Richtplananpassung wurde mittlerweile nachgeholt und durch den Bundesrat genehmigt. Anschliessend wurden die Planunterlagen überarbeitet sowie das Nutzungsplanungsverfahren erneut gestartet und zur Vorprüfung beim Kanton eingereicht.

Trotz planerischen Schwierigkeiten, ist Coop Nordwestschweiz weiterhin an einer Filiale auf dem Kofmehlareal interessiert. Seitens Coop reichen die Vorstellungen zur Projektdimension von Super Center (ab 3'000 m²) bis hin zu einem Megastore (rund 5'000 m²). Zudem gehen diese davon aus, dass das Projekt bis spätestens 2014 angegangen werden kann. Bei einer Bauzeit von ca. 18 Monaten, kann mit der Eröffnung im Jahr 2015/2016 gerechnet werden. Auch die Agglomeration Solothurn unterstützt das Projekt und strebt kurz- bis mittelfristig die Realisierung des neuen Dienstleistungsstandorts an. Bisher existiert in der Region kein Einkaufszentrum von dieser Dimension.

☐ Typ: infrastrukturell

☒ Typ nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten (Organisation, Namen)

Federführung:

Marti GU + Immo-Management AG
Coop Nordwestschweiz
Kanton Solothurn
(Amt für Raumplanung)

Beteiligte Stellen:

Amt für Raumplanung
Amt für Verkehr und Tiefbau
Amt für Umwelt
Amt für Arbeit und Wirtschaft

Betroffene Gemeinden:

Stadt Solothurn

Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine 1. Redimensionierung Bauprojekt 2. Öffentliche Auflage / Baubewilligungsverfahren 3. Baubewilligungsentscheid 4. Realisierung		
Priorität: ☒ A (2015 – 2018) ☐ B (2019 – 2022) ☐ C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Vorprojekt: Baubeginn: 2014 Inbetriebnahme: 2015/2016	Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan ☒ ja ☐ nein > Verankerung in:

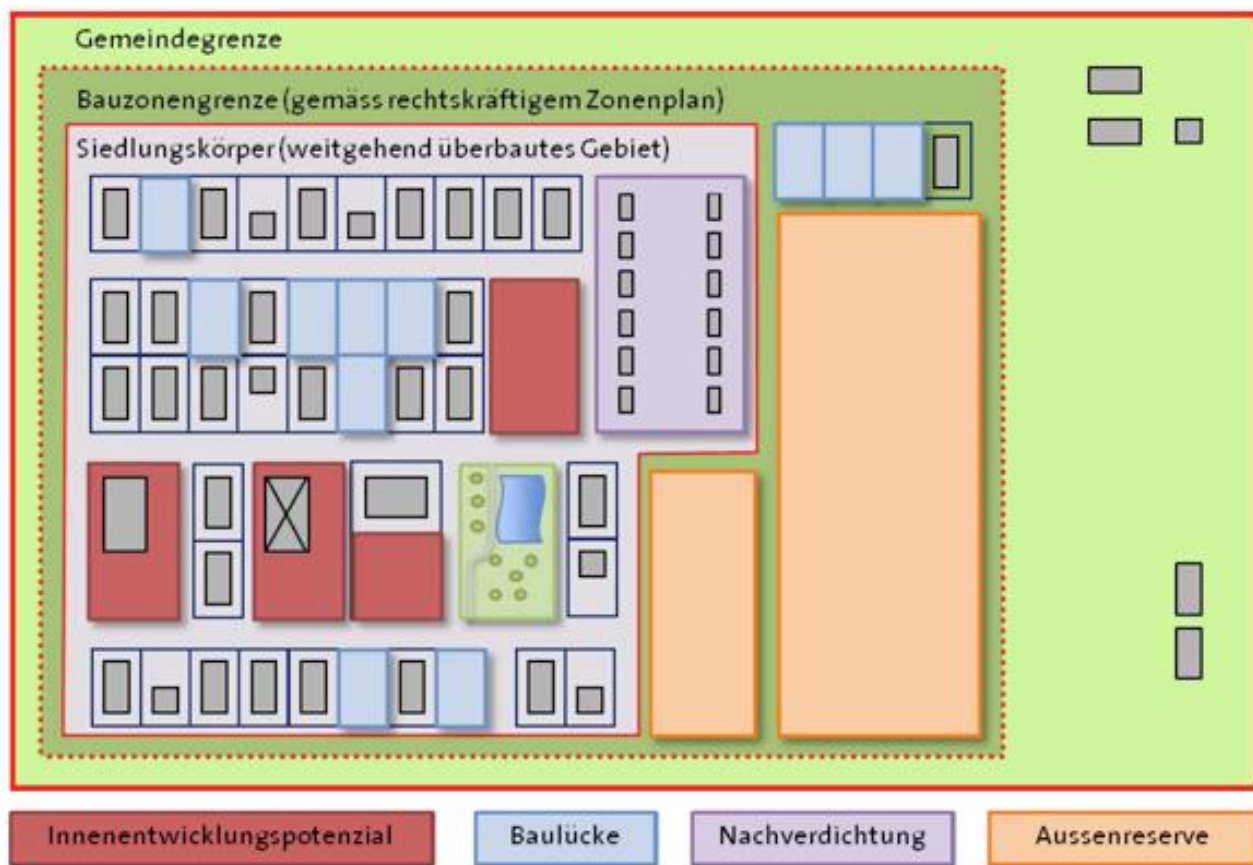
Kosten	
Kosten: Fr.	Kostenteiler: –

Beurteilung
Nutzen: WK1: Keine Wirkung. WK2: Die Massnahme bewirkt eine hinreichende Verbesserung der Siedlungsentwicklung nach innen. Insbesondere führt sie zur Konzentration von Arbeits- und Dienstleistungsraum an einem zentralen, gesamtheitlich gut erschlossenen Standort und zu einer Verringerung von Neueinzonungen für verkehrsintensive Vorhaben an anderen, ungenügend erschlossenen Standorten. Hinsichtlich der Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raums hat die Massnahme eine zweischneidige Wirkung. Insgesamt wird zwar bei der Gestaltung der öffentlichen Räume sowie der Frei- und Grünräume des Einkaufszentrums auf eine hohe Qualität geachtet, hingegen führt die Realisierung des Einkaufszentrums zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen, das die umliegenden Siedlungsgebiete belastet. Positiv ist jedoch, dass die Anfahrt des MIV nicht direkt durch die Wohnquartiere von Solothurn West erfolgt. WK3: Keine Wirkung. WK4: Die Massnahme hat eine hinreichende Wirkung in Bezug auf die Verminderung der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs. Obwohl die Realisierung eines Einkaufszentrums zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen führt, kann die Luft- und Lärmbelastung dank der Nutzungskonzentration an einem zentralen, optimal erschlossenen Standort insgesamt minimiert werden. Zudem ist der zusätzliche Flächenverbrauch für das Vorhaben dank der Umnutzung eines ehemaligen Industrieareals äusserst gering.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: Ein Zielkonflikt besteht, da aufgrund der Massnahme mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen zu rechnen ist und Teile der Bielstrasse sowie der neuen Westumfahrung während den Abendspitzen bereits heute zu Verkehrsstaus neigen.

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Gestaltungsplan Kofmehlareal Gibelinstrasse, Planteam S, 2007 - Umweltverträglichkeitsbericht zum Gestaltungsplan Kofmehlareal, Künzler Bossert & Partner, 2008 - Grundlagenbericht ‚Weiterentwicklung Umstrukturierungs-/Entwicklungsgebiete und Wohnschwerpunkte‘, ecoptima 2008 - Einkaufszentrum Kofmehlareal – öffentliche Planaufgabe, Medienmitteilung 19. Mai 2010, Kanton Solothurn - Kofmehlareal Solothurn – Planerische Festsetzung Einkaufszentrum (Regierungsratsbeschluss), Medienmitteilung 14.12.2010, Kanton Solothurn - Einkaufszentrum Coop Kofmehlareal: ‚Richtplananpassung unter Auflagen vom Bund genehmigt‘, Medienmitteilung 23.8.2011, www.solothurnwest.ch
Bemerkungen / Hinweise: - Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Realisierung des Standortes zusätzliches Verkehrsaufkommen erzeugt und die Auswirkungen davon auch in Kenntnis der geschätzten künftigen Verkehrsbelastung nicht vollständig vorhergesehen werden können. Die Auswirkungen der Siedlungsentwicklung auf das Verkehrsaufkommen und dessen Folgen auf die Verkehrsinfrastruktur sowie die Betriebsqualität müssen darum stets genau geklärt werden.

Massnahme Siedlungsentwicklung nach innen

S 5



Schematische Darstellung einer Bauzone mit tiefer Ausnützung: Dargestellt sind verschiedene Kategorien von Siedlungsflächen mit Verdichtungspotential. (Abbildung: RaumPlus Schwyz, ETH Zürich)

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Eine weitere Zersiedelung der Landschaft und der damit einhergehende hohe Flächenverbrauch soll in der Agglomeration Solothurn vermieden werden. Die Siedlungsentwicklung soll vermehrt innerhalb der bestehenden Bauzonen stattfinden. Bebaute Bauzonen weisen oftmals eine deutlich tiefere Ausnützung auf, als das gesetzlich erlaubt wäre. In vielen Gemeinden gibt es darum unbebaute Einzelparzellen. Ein vom ARP initiiertes Projekt soll Aufschluss über das Innenentwicklungspotenzial (z.B. auffüllen von Baulücken, Aufstockungen) geben.

Massnahme:

Im Rahmen des Projekts „Siedlungsentwicklung nach innen“ werden die unüberbauten und bebauten Parzellen sowie das Verdichtungspotenzial erhoben. Danach werden Strategien und Massnahmen formuliert um die Siedlungsentwicklung nach innen zielführend umzusetzen. Mit dem Projekt „Siedlungsentwicklung nach innen“ wird ein Instrument zur Optimierung des Flächenmanagements in der Agglomeration Solothurn erarbeitet.

☐ Typ: infrastrukturell

☒ Typ nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten (Organisation, Namen)		
Federführung: Amt für Raumplanung	Beteiligte Stellen: Amt für Raumplanung	Betroffene Gemeinden: Alle Gemeinden der Agglomeration Solothurn

Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine 1. Befragung der Gemeinden 2. Auswertung der Daten 3. Strategie- und Massnahmenformulierung		
Priorität: ☒ A (2015 – 2018) ☐ B (2019 – 2022) ☐ C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	Koordinationsstand: ☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan ☐ ja ☒ nein > Verankerung in:

Kosten	
Kosten: Eigenleistung des ARP	Kostenteiler: –

Beurteilung
Nutzen: WK1: Keine Wirkung. WK2: Das Massnahmenpaket hat eine bedeutende Wirkung auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Es bewirkt eine Zunahme der Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen in den bestehenden Siedlungsgebieten, wo bereits Infrastrukturen bestehen. Zudem verringert es die Neueinzonungen an Standorten mit ungenügender ÖV-Erschliessung. WK3: Keine Wirkung. WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Es bewirkt eine Verringerung der Lärm- und Luftbelastung, dank einer Reduktion der Mobilität (kurze Wege). Zudem wird eine Verminderung der Zersiedelung sowie eine Reduktion des Siedlungsflächenwachstums zugunsten von Natur- und Landschaftsräumen erreicht. Der Flächenbedarf für neue Infrastrukturen wird reduziert.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: –

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Abschlussbericht Modellvorhaben Raum+ Schwyz, ETH Zürich 2010
Bemerkungen / Hinweise: –

Anhang Massnahmenblätter			
Übersicht durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV)			
Massnahme / Strecke	DTV 2010 (Ausgangslage)	DTV 2030 (Trendszenario)	DTV 2030 (Zielszenario)
V-MIV 1: Betriebs- und Gestaltungskonzept auf Ortsdurchfahrten			
V-MIV 1.1 Biberist, Hauptstrasse	14'220	17'100	15'900
V-MIV 1.2 Deitingen, Wangenstrasse	3'290	5'000	4'600
V-MIV 1.3 Derendingen, Hauptstrasse	11'000	15'000	13'000
V-MIV 1.4 Lohn-Ammannsegg, Solothurnstrasse	10'910	13'400	12'000
V-MIV 1.5 Oberdorf, Weissensteinstrasse	4'790	5'500	5'000
V-MIV 1.6 Subingen, Luzernstrasse	8'830	11'900	10'500
V-MIV 2: Knotensanierungen			
V-MIV 2.2 Derendingen, Kreuzplatz	23'580	22'400	20'800
V-MIV 2.3 Biberist, Bürenstrasse / Westtangente	8'050	10'400	9'700
V-MIV 2.4 Kriegstetten, Gerlafingen-/Hauptstrasse	10'510	12'700	12'200
V-MIV 4: Trasse-Sicherung Umfahrungen Gerlafingen Nord und Bleichenberg			
V-MIV 4.1 Nordumfahrung Gerlafingen	Erwarteter DTV 2025: 3'500 bis 4'000		
V-MIV 4.2 Tunnel Bleichenberg	Erwarteter DTV 2025: ca. 6'000		
V-ÖV 4: Bahn- und Strassensanierung ASm Solothurn – Niederbipp			
V-ÖV 4.1 Solothurn, Baselstrasse	9'190	13'400	12'800
V-ÖV 4.2 Feldbrunnen/Riedholz/Flumenthal, Baselstr.	9'190	13'400	12'800
V-NA 1: Verkehrsmanagement auf Kantonsstrassen			
V-NA 1.1 Biberist, Solothurnstrasse	17'640	23'000	20'900
V-NA 1.2 Biberist, Bernstrasse	10'910	13'400	12'000
V-NA 1.3 Bibersit, Knoten Gerlafingen ¹ -/Derendingenstr. ²	14'220 ¹	17'100	15'900
	5'410 ²	6'400	5'900
V-NA 1.4 Derendingen/Zuchwil, Luzernstrasse West	23'580	22'400	20'800
V-NA 1.5 Derendingen/Subingen, Luzernstrasse Ost	8'830	11'900	10'500