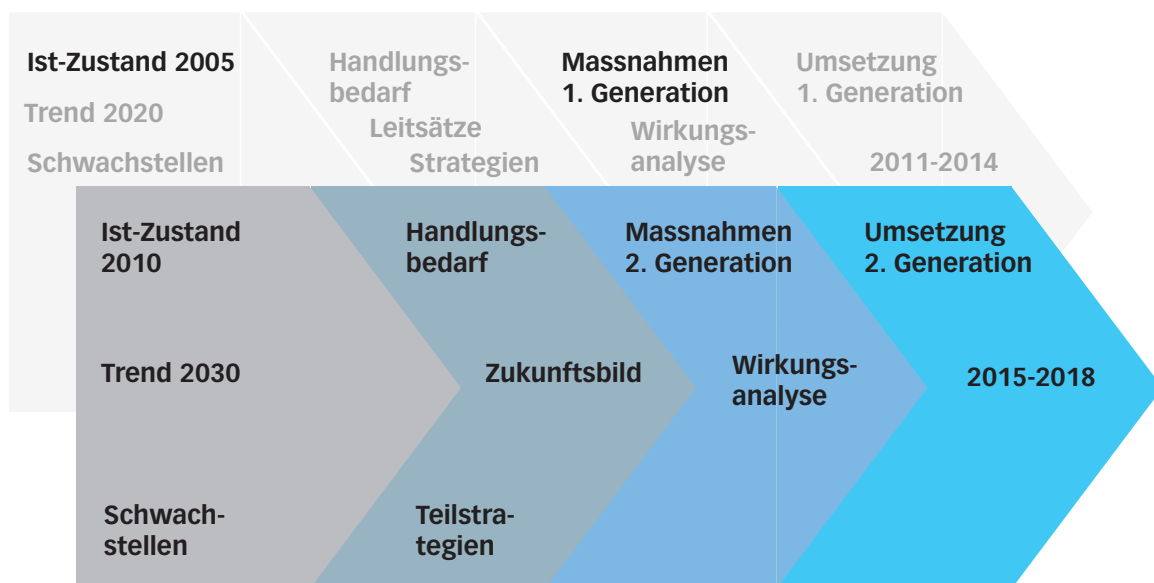




Wie soll sich die Agglomeration Solothurn entwickeln?

Die beiden Zukunftsbilder «Verkehr und Siedlung» sowie «Landschaft», die gemeinsam mit den Gemeinden erarbeitet wurden, zeigen die Hauptstossrichtungen der angestrebten Entwicklung in der Agglomeration Solothurn auf (vgl. S. 2 und 3). Mit dem Zukunftsbild «Siedlung und Verkehr» setzt sich die Agglomeration Solothurn eine haushälterische Bodennutzung sowie die optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr zum Ziel; mit demjenigen des Bereichs «Landschaft» den Erhalt der Vielfalt der Landschaft sowie die gezielte Förderung der verschiedenen Landschaftstypen (z.B. Aare- und Emme-Schwemmebene) und deren unterschiedlichen Funktionen (z.B. Erholung, Landwirtschaft).

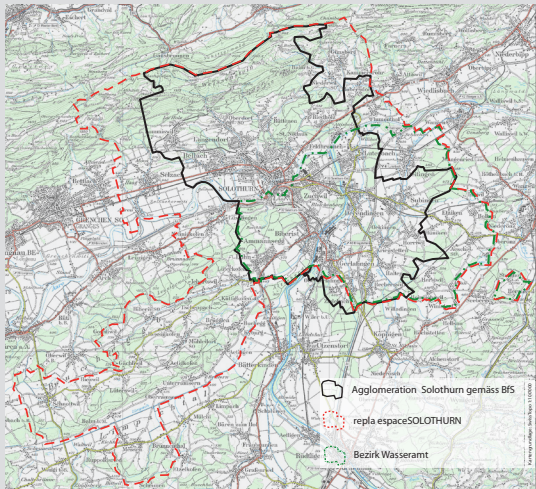
Von der ersten zur zweiten Generation Agglomerationsprogramm



Das Agglomerationsprogramm Solothurn der 2. Generation ist weitaus mehr als eine Aktualisierung der 1. Generation. In den Bericht der 2. Generation sind neue Themen eingeflossen, u.a. aufgrund veränderter Vorgaben des Bundes. So wurde beispielsweise die Analyse des Ist-Zustandes um den Bereich «Landschaft und Umwelt» erweitert. Neu ist zudem der Aufbau und das Vorgehen bei der Definition der Entwicklungsziele und der Formulierung der Umsetzungsstrategien. Das Ergebnis ist ein Zukunftsbild und entsprechende Teilstrategien. Die Massnahmen der 2. Generation setzen sich einerseits aus integrierten Massnahmen der B-/C-Liste der 1. Generation zusammen, andererseits aus verschiedenen neuen Massnahmen, die im Rahmen von Teilprojekten (z.B. REK Wasseramt) erarbeitet wurden. Insgesamt ist das Agglomerationsprogramm Solothurn der 2. Generation ein weiterer Schritt in die Richtung einer gesamtheitlichen, gut koordinierten Regionalplanung.

Ausgangslage 2. Generation

Der **Bearbeitungsperimeter** der Agglomeration Solothurn (in der Karte gelb eingezeichnet) basiert auf der Agglomerationsdefinition des Bundesamtes für Statistik. Im **Betrachtungsperimeter** werden zusätzlich die der Agglomeration umliegenden Gemeinden der *repla espaceSOLOTHURN* (in der Karte rot eingezeichnet) miteinbezogen, da gewisse Massnahmen von regionaler Bedeutung ausserhalb des Bearbeitungsperimeters liegen und Einfluss auf die Agglomeration haben können. Für das Gebiet des Bezirks Wasseramt (in der Karte grün eingezeichnet) wurden parallel zum Agglomerationsprogramm vertiefte Untersuchungen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr vorgenommen. Die Ergebnisse sind in den Berichten Räumliches Entwicklungskonzept (REK) Wasseramt sowie Betriebskonzept (BK) Wasseramt zusammengefasst und wurden in den Agglomerationsbericht integriert. Die beiden Berichte bilden eine wichtige Grundlage für das Agglomerationsprogramm Solothurn der 2. Generation.



Nebst den beiden Berichten REK Wasseramt und Betriebskonzept Wasseramt wurden auf kantonaler Ebene weitere kurz- und mittelfristige Planungen erarbeitet, die wichtige Grundlagen und Vorgaben für das Agglomerationsprogramm Solothurn bilden. Dazu gehören die folgenden raum-, verkehrs- und finanzplanerischen Instrumente:

- Kantonaler Richtplan 2000 (Gesamtüberprüfung 2010 laufend)
- Raumkonzept Kanton Solothurn (Grundlage für aktuelle Gesamtüberprüfung des Richtplans)
- Verkehrspolitische Leitbild (2004-2014)
- Mehrjahresprogramme Tiefbau und öffentlicher Verkehr (fortlaufend 2011-2014 bzw. 2012-2013)

Im Zusammenhang mit den Bestrebungen zur Zusammenarbeit innerhalb der Agglomeration Solothurn wurden seit der Fertigstellung des Agglomerationsprogrammes der 1. Generation verschiedene Leistungen in Form von Projekten erbracht:

- Buskonzept Solothurn: z.B. neue Linien/Linienabschnitte, Taktverdichtungen tagsüber, Ausbau des Abend- und Sonntagsangebots
- Entlastung West: Zubringer A5-Anschluss Solothurn-West
- Langsamverkehr: Sanierung, Neu- und Umgestaltung verschiedener Knoten und (Teil-)Strecken
- Velostation Solothurn: Neu- und Ausbau des Angebots (Velobstellplätze) sowie der Dienstleistungen (z.B. Mietvelos)
- Sanierung Ortsdurchfahrten: z.B. Bahnhofplatz Solothurn
- Schulwegsicherung: Projekte als Eigenleistung der Region
- Langsamverkehrs-Offensive Solothurn und Region (LOS!): z.B. slowUp Bucheggberg, Kampagne DokTours
- so!mobil: Aktionsprogramm Mobilitätsmanagement

Funktion, Zukunftsbild und Strategien

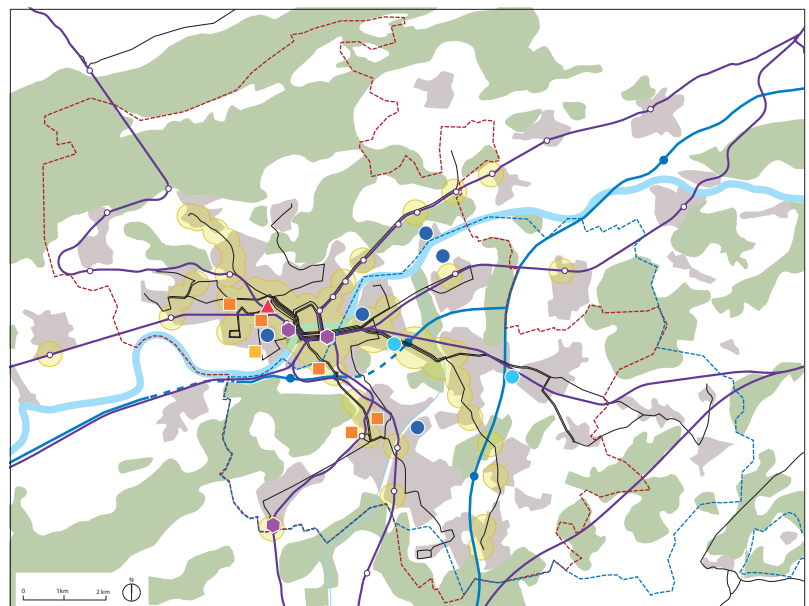
Als Koordinationsinstrument stimmt das Agglomerationsprogramm alle Massnahmen von Bund, Kanton und Gemeinden, welche die räumliche Entwicklung der Agglomeration Solothurn beeinflussen, aufeinander und im Hinblick auf die erwünschte Entwicklung ab. Es ist anzustreben, dass die Kernpunkte des Agglomerationsprogramms in verbindliche Pläne und Programme des Kantons übergeführt werden können (kantonaler Richtplan, Strassenbauprogramm, Investitionsplanung öffentlicher Verkehr). Das Agglomerationsprogramm listet die Kosten der geplanten Massnahmen auf und macht Aussagen über deren Nutzen, die Finanzierung sowie hinsichtlich der erforderlichen Kreditbeschlüsse und des mutmasslichen Realisierungszeitraums.

Mit dem Agglomerationsprogramm wird das Umsetzen einer nachhaltigen Verkehrs- und Siedlungspolitik verfolgt. Deren Hauptstossrichtungen werden in den folgenden zwei Zukunftsbildern festgehalten.

Zukunftsbild «Siedlung und Verkehr»

Für eine haushälterische Bodennutzung sowie die optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr sind folgende Zielsetzungen notwendig:

- Kompakte Siedlungen mit guter ÖV-Erschliessung
- Ausscheiden von Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkten an verkehrsgünstiger Lage
- Standorte mit verkehrsintensiver Nutzung so ansiedeln, dass bei der Zu- und Wegfahrt keine Wohnquartiere durchquert werden müssen
- Bahnhofgebiete als Dienstleistungs- und Wohnstandorte fördern
- ÖV-Angebot, Langsamverkehr und kombinierte Mobilität fördern
- Qualität des Wohnumfelds und Verkehrssicherheit mittels Strassenraumgestaltung und Temporeduktion verbessern

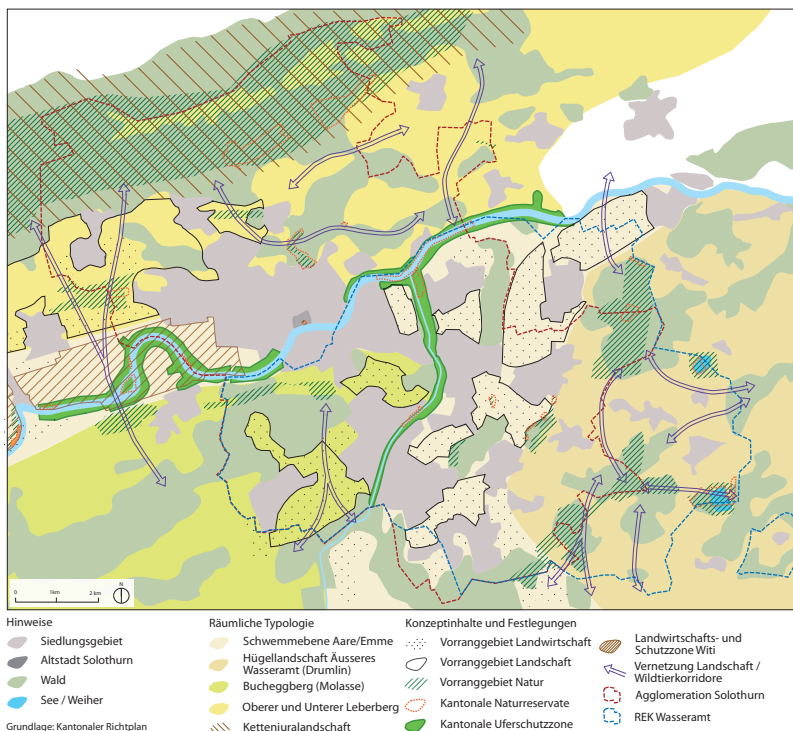


- | | | |
|---------------------------|---|---|
| ■ Siedlungsgebiet | ● Einzugsbereich Haltestellen (ÖV-Güteklasse A-C) | ■ Wohnschwerpunkte (kurzfristig / mittel- bis langfristig) |
| ■ Wald | ● Nationalstrassen mit Anschlüssen | ● Umstrukturierungs- und Entwicklungsschwerpunkte (kurzfristig / mittel- bis langfristig) |
| ■ Agglomeration Solothurn | ● Eisenbahnlinien mit Haltestellen (SBB, RBS, BLS, ASm) | ● Bahnhofgebiete (kurzfristig) |
| ■ REK Wasseramt | — Buslinien (RBS/BSU, Postauto) | ▲ Anlagen mit hohem Publikumsverkehr (kurzfristig) |

Zukunftsbild «Landschaft»

Um die Vielfaltigkeit der Landschaft und deren verschiedenen Funktionen zu erhalten, werden für die folgenden fünf Landschaftstypen spezifische Zielsetzungen (z.B. Bauten und Anlagen besonders sorgfältig in die Kettenjurlandschaft eingliedern) formuliert:

- Kettenjurlandschaft Grenchenberg – Weissenstein – Balmberg
- Oberer und Unterer Leberberg
- Aare- und Emme-Schwemmeebene
- Hügellandschaft Bucheggberg (Altisberg – Bleichenberg)
- Hügellandschaft Äusseres Wasseramt

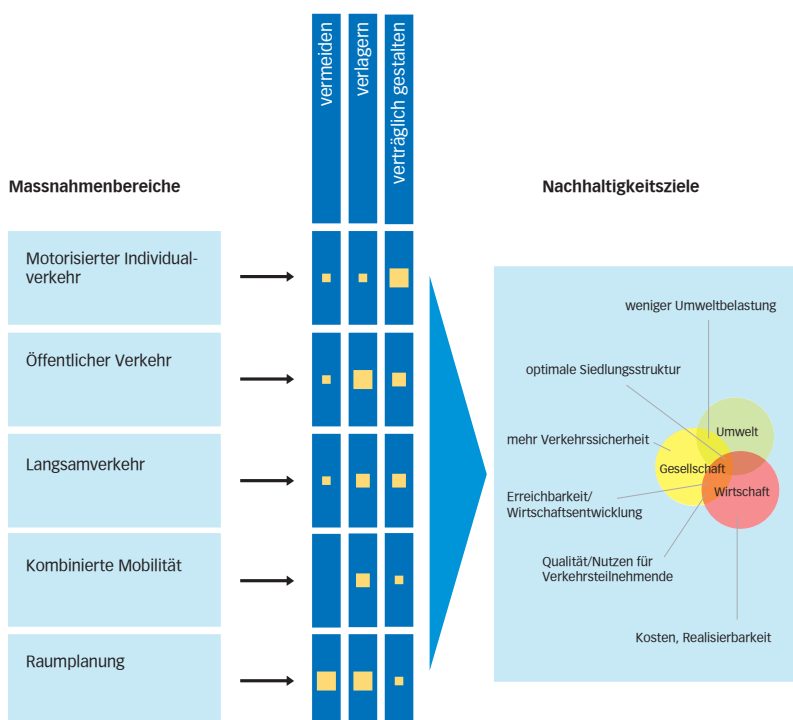


Unabhängig des Landschaftstyps sollen bei der Weiterentwicklung des Verkehrs und der Siedlung die **Vorranggebiete Landwirtschaft, Landschaft und Natur** sowie die **Wildtierkorridore** berücksichtigt und erhalten werden.

Übergeordnete Strategie

Basierend auf dem Handlungsbedarf der Agglomeration Solothurn und den Zielsetzungen der beiden Zukunftsbilder wurde die folgende übergeordnete Strategie definiert:

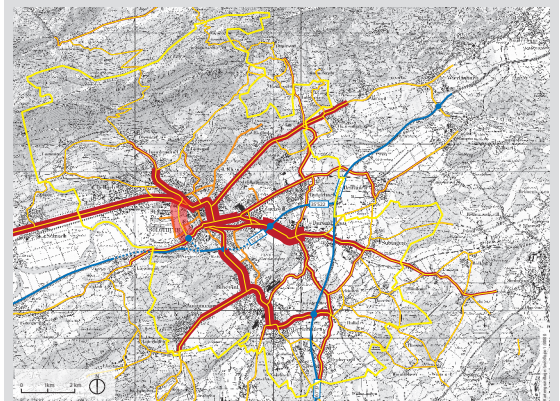
«Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten»



Motorisierter Individualverkehr

Das heutige Basisnetz MIV in der Agglomeration Solothurn bilden die Nationalstrassen A1 und A5, sämtliche Kantonsstrassen der Typen HVS und VS sowie einige Gemeindestrassen von regionaler Bedeutung. Mit der Eröffnung der Entlastung West («Westtangente») im August 2008 wurde das Kantonsstrassennetz mit einem neuen Element ergänzt.

Die Ergebnisse der aktuellsten flächendeckenden kantonalen Strassenverkehrserhebung 2010 zeigt, dass das neue Netzelement «Entlastung West» einen wesentlichen Einfluss auf die Verkehrsentwicklung in der Agglomeration Solothurn hat. Beispielsweise hat die **Verkehrsbelastung** (s. Karte) auf der Rötibrücke in Solothurn von 2005 bis 2010 um 5'100 Fahrzeuge pro Tag (-19%) abgenommen. Dennoch hat der Verkehr in diesem Zeitraum insgesamt weiter zugenommen, verlagert sich teilweise aber von den Kantons- auf die Nationalstrassen.



Hinsichtlich der Verkehrssicherheit weist das Kantonsstrassennetz verschiedene Mängel in Bezug auf **Verträglichkeitskonflikte** auf. Zwar konnte in der Vergangenheit dank der Sanierung verschiedener Knoten und Strecken die Situation entschärft werden, dennoch weisen Ortszentren (Biberist, Derendingen, Gerlafingen), die stark vom Durchgangsverkehr belastet sind, nach wie vor Verträglichkeitskonflikte auf.

Die aktuellen **Prognosen des Verkehrsmodells** Solothurn/Grenchen/Wasseramt gehen von einem weiteren Verkehrswachstum bis 2030 aus. Ohne entsprechende Gegenmassnahmen führt dies vor allem während den Abendspitzen zu einer Verschärfung des Stauneigungsproblems bzw. der Schwachstellen. Auf dem südlichen Teil der Entlastung West und an mehreren Knoten entlang der städtischen Einfallsachsen des Kantonsstrassennetzes in Biberist, Zuchwil und Solothurn wird daher mit einer sehr hohen Stauneigung oder sogar mit der Überschreitung der Verkehrskapazität gerechnet. Generell wird entlang den nach Solothurn einfallenden Achsen von Bellach, Langendorf, Biberist-Gerlafingen und Derendingen-Zuchwil mit (hohen) Stauneigungen gerechnet.

Bezüglich dem motorisierten Individualverkehr besteht somit in der Agglomeration Solothurn folgender **Handlungsbedarf**:

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

Öffentlicher Verkehr

Das heutige Basisnetz ÖV der Agglomeration Solothurn bilden die Bahnlinien der SBB, RBS, BLS und ASm, das Busnetz der BSU, ASm und BGU sowie die Postautolinien Solothurn-Balmberg, Solothurn-Büren a.A.-Zollikofen und diejenigen des Bucheggbergs. Da die Bahnlinien und Haltestellen teilweise peripher der Dörfer entstanden, erfolgt die Erschliessung des Siedlungsgebietes der Agglomerationsgemeinden heute zu einem wesentlichen Teil durch das verdichtete Busnetz der BSU.

Mit der Einführung des neuen Buskonzepts Solothurn im Dezember 2008 wurde das Busangebot deutlich ausgebaut, was insgesamt eine positive Wirkung auf das Passagieraufkommen hatte. In gewissen Bus-Korridoren der Agglomeration ist die Nachfrage gemäss Erfolgskontrolle BSU von 2008 bis 2009 um über 10%, teilweise sogar um die 20% gestiegen (z.B. Korridor Recherswil-Solothurn +19%) und hat im darauf folgenden Jahr (2010) weiter zugenommen.

Gemäss einer Analyse, die auf dem System der ÖV-Güteklassen des Kantons Solothurn basiert, wohnen die meisten Einwohnerinnen und Einwohner (79%) bzw. arbeiten die meisten Beschäftigten (85%) an einem Standort in der Agglomeration Solothurn, der mindestens über ein ÖV-Angebot mit 30'-Takt verfügt. Insgesamt sind die Arbeitsplätze besser mit dem ÖV erschlossen als die Wohnstandorte. Die Arbeitsplätze liegen hauptsächlich an zentralen, gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten in den Gemeinden des urbanen Raums, während sich die Einwohnerinnen und Einwohner deutlich im Raum verteilen. Verschiedene Wohnstandorte verfügen dabei über eine schlechte oder gar keine ÖV-Verbindung.



Staus und Verkehrszusammenbrüche des MIV behindern ebenfalls den strassengebundenen ÖV, falls diesem nicht durch Busbevorzugungsmassnahmen die Vorfahrt gewährt wird. Da gemäss der Prognose des aktualisierten Verkehrsmodells 2030 ebenfalls solche Strecken und Knoten von Stauneigungen betroffen sind, werden an diesen Schwachstellen ohne das Ergreifen von Massnahmen in Zukunft Behinderungen des ÖV erwartet. Davon betroffen sind hauptsächlich die folgenden stark befahrenen Verkehrsachsen mit Busbetrieb: Zuchwil-Derendingen (Luzernstrasse), Biberist-Gerlafingen (Solothurnstrasse-Hauptstrasse) und Langendorf (Weissensteinstrasse).

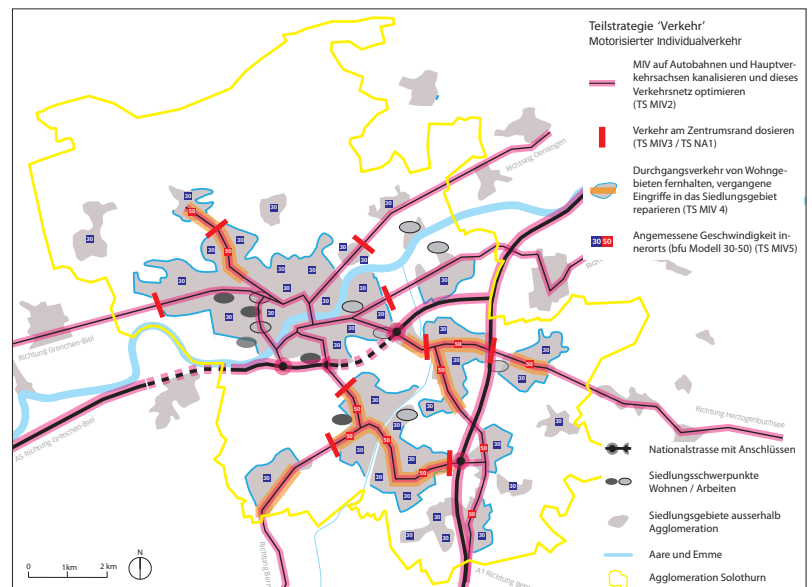
Bezüglich dem öffentlichen Verkehr besteht somit in der Agglomeration Solothurn folgender Handlungsbedarf:

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

Die übergeordnete Strategie wurde im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogrammes der 2. Generation mittels der Teilstrategien «Verkehr» sowie «Siedlung und Landschaft» konkretisiert und «übersetzt». Mit der Teilstrategie «Verkehr» werden die folgenden Grundsätze – aufgeteilt nach den verschiedenen Verkehrsträgern bzw. Verkehrsbereichen (MIV, ÖV, LV, kombinierte Mobilität, Nachfrageseitige Ansätze) – angestrebt:

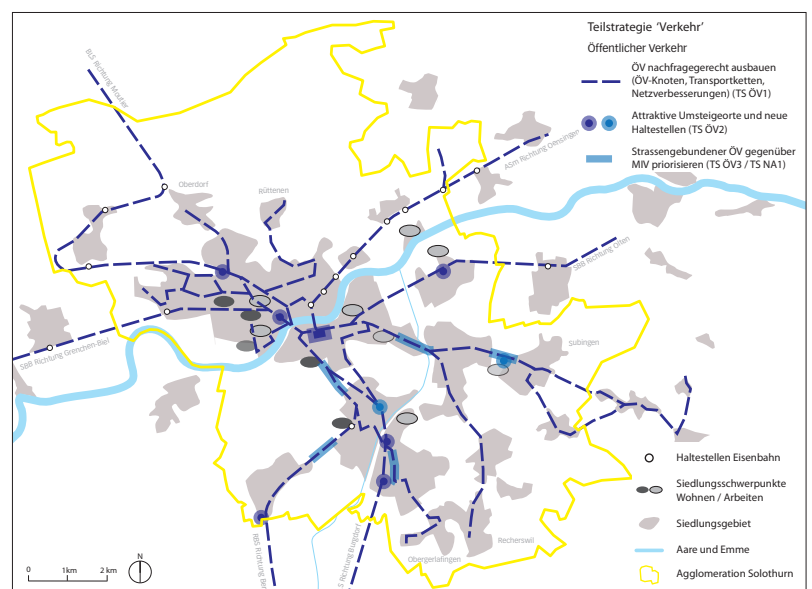
Motorisierter Individualverkehr

Der Verkehr soll auf die Autobahnen und die Hauptverkehrsachsen konzentriert und wo möglich dosiert und verflüssigt werden. Die Verkehrsbelastung auf Ortsdurchfahrten soll vermindert und der Verkehr wenn möglich vom Siedlungsgebiet ferngehalten werden. Zudem soll die allgemeine Verkehrssicherheit erhöht und der MIV, wo möglich, auf andere Verkehrsträger verlagert werden, damit die Lebensqualität innerhalb der Agglomeration steigt.



Öffentlicher Verkehr

Das Angebot auf den bestehenden Bus- und Bahnlinien soll optimiert und die Attraktivität von Umsteigeorten sowie einzelner Haltestellen gesteigert werden, um den ÖV als Alternative gegenüber dem MIV zu fördern sowie die Erschliessung des Siedlungsgebietes entlang dieser Achsen zu verbessern.



Langsamverkehr

Attraktive sowie sichere Fuss- und Veloverbindungen als Alternative zum MIV sollen gefördert werden, was ebenfalls zu einer Steigerung der Siedlungs- und Lebensqualität führt.

Kombinierte Mobilität

Mit einem guten Park+Ride-/Bike+Ride-Angebot sollen MIV-Fahrten auf den ÖV und den LV verlagert werden. Das bestehende Angebot wird weiter ausgebaut.

Nachfrageseitige Ansätze

Die Verkehrsnachfrage soll mit Hilfe geeigneter Massnahmen (z.B. Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement) gezielt beeinflusst werden. Damit kann trotz zunehmender Mobilität/Mobilitätsnachfrage der Verkehr in den Siedlungen verträglich gestaltet werden.

Siedlung und Landschaft

Mit der Teilstrategie «Siedlung und Landschaft» soll die Teilstrategie Verkehr ergänzt und unterstützt werden. Folgende Grundsätze werden angestrebt:

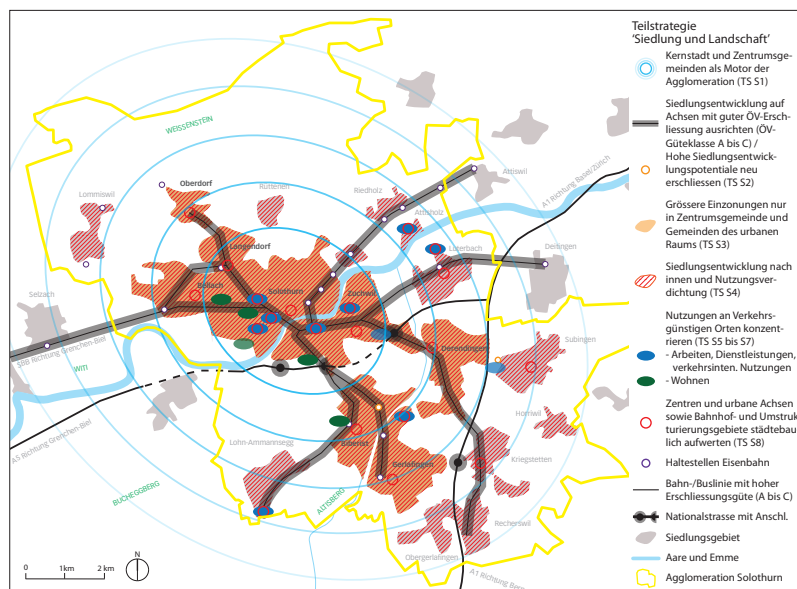
Eine grenzüberschreitende koordinierte Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsplanung soll den Handlungsspielraum im Bereich Verkehr vergrössern. Eine starke **Kernstadt** bildet dabei den **Motor der Agglomeration** und stärkt die Region als Ganzes.

Die Siedlungsentwicklung soll auf den ÖV ausgerichtet, eine kompakte Siedlungsstruktur und die **Siedlungsentwicklung nach innen** sollen gefördert sowie die Einzonungen von grösseren Gebieten in den nächsten Jahren auf die Zentrumsgemeinde und die Gemeinden des urbanen Raums beschränkt werden.

Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit) an **Orten mit verkehrsgünstiger Lage** konzentrieren. Entsprechende Standorte werden als Siedlungsentwicklungsschwerpunkte festgelegt.

Die Zentren und die urbanen Entwicklungsachsen werden städtebaulich aufgewertet. Dazu gehört ebenfalls die **Aufwertung von Bahnhof- und Umstrukturierungsgebieten**. Zudem soll eine **Attraktivierung des Wohnumfeldes** erreicht werden, indem die Verhältnisse für den Langsamverkehr gezielt verbessert werden (z.B. Temporeduktion in den Wohnquartieren).

Die Teilstrategie «Siedlung und Landschaft» wirkt der weiteren **Zersiedelung der Landschaft** und der damit einhergehenden Verkehrszunahme entgegen.



Langsamverkehr

Das Langsamverkehrsnetz ist für die **Wohn- und Lebensqualität** der Bevölkerung sowie die Standortattraktivität der Region von grosser Bedeutung. Aufgrund der kleinräumigen Situation in der Agglomeration Solothurn ist zudem ein möglichst grosser Anteil Langsamverkehr (LV) am Gesamtverkehr anzustreben. Das **heutige Basisnetz LV** der Agglomeration Solothurn kann in zwei Typen unterschieden werden:

- Alltagsnetz: Kommunal und überkommunal Ziel- und Quellverkehr inkl. Schulwegverbindungen; Kantons- und Gemeindestrassen; «täglicher Gebrauch»
- Freizeitnetz: Wanderwege; nationale, regionale und lokale Velo/Mountainbike Routen; «sporadischer Gebrauch»

Seit dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation wurde das Basisnetz des Radverkehrs weiter verdichtet und aufgewertet. Neue Elemente sind beispielsweise zwei aneinander angeordnete Brücken in der Stadt Solothurn. Verkehrszählungen zum Zweiradverkehr in der Agglomeration Solothurn haben ergeben, dass das **Verkehrsaufkommen im Bereich Langsamverkehr** in den letzten Jahren zunehmend ist. Im Zeitraum von 2005 bis 2010 wurde beim Zweiradverkehr insgesamt ein Anstieg von 2'970 Fahrten pro Tag (+20%) auf dem Kantonsstrassennetz des Kreis I registriert.

Die 2. Generation Agglomerationsprogramm versucht in Bezug auf den Langsamverkehr an der 1. Generation anzuknüpfen, d.h. weitere Gefahrenstellen für den Langsamverkehr zu identifizieren und mittels adäquaten Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit beizutragen. Zu diesem Zweck wurde eine Untersuchung verschiedener Knoten und Strecken mit **Verträglichkeitskonflikten** veranlasst.



Zukünftige Schwachstellen werden für den Fussgänger- und Veloverkehr entlang von Strecken mit starker MIV-Belastung sowie hohem Potential für Staus und Verkehrszusammenbrüche erwartet. Wo für zu Fuss Gehende und Velofahrende keine Ergänzungsrouten bestehen, sind diese den Negativfolgen des MIV direkt ausgesetzt. Folglich leiden Qualität und Sicherheit des Langsamverkehrs. Generell nehmen Komfort und Sicherheit mit zunehmender MIV-Belastung ab. Während der Fussgängerverkehr vor allem beim Queren von Strassenabschnitten mit hoher Verkehrsbelastung behindert wird, wird der Fahrradverkehr sowohl als Längs- als auch Querverkehr durch starke MIV-Ströme beeinträchtigt. An Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen nehmen Wartezeiten für zu Fuss Gehend und Fahrradpendler mit zunehmender MIV-Frequenz zu.

Bezüglich dem Langsamverkehr besteht somit in der Agglomeration Solothurn folgender **Handlungsbedarf**:

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

Kombinierte Mobilität

In der Agglomeration Solothurn sind gemäss Bestandeserhebung im Jahr 2009 insgesamt 611 P+R-Plätze an Bahnhöfen und 1'198 B+R-Plätze an ÖV-Haltestellen vorhanden. Mehr als die Hälfte der P+R-Plätze befindet sich in Solothurn, Oberdorf und Lohn. An den meisten Bahnhöfen werden die Parkplätze bewirtschaftet mit Ausnahme von Lommiswil, Biberist, Gerlafingen und Hinteres Riedholz. Mehr als die Hälfte der B+R-Plätze befindet sich in Solothurn (Hauptbahnhof SBB, Hauptbahnhof RBS, Bahnhof West SBB), Biberist und Gerlafingen. In den letzten Jahren konnte das Angebot weiter ausgebaut werden. Beispielsweise wurde in der sanierten Personenunterführung des Bahnhofs Solothurn 2010 eine bewachte Velostation mit 700 Plätzen in Betrieb genommen. Zudem stellt die ASm bei allen ÖV-Haltestellen gedeckte Abstellplätze zur Verfügung. Da im Rahmen der Massnahmen des Agglomerationsprogrammes der 1. Generation verschiedene P+R- und B+R-Anlagen geplant sind, ist bis 2014 die Realisierung mehrerer Neu- und Ausbauten sowie Sanierungen geplant.



Attraktive Verbindungen inkl. der Tarifsituation des ÖV und die effektive Verkehrssituation auf den Strassen haben einen unmittelbaren Einfluss auf die Nachfrage der kombinierten Mobilität. Da im Kanton Solothurn gemäss Prognose 2030 ein **Wachstum des Gesamtverkehrs** zu erwarten ist und somit die Kapazitätsauslastung der Strassen zunehmen wird bei gleichzeitiger Verbesserung des ÖV-Angebots, kann davon ausgegangen werden, dass die **kombinierte Mobilität in Zukunft an Attraktivität gewinnt** und die Anlagen ausgebaut werden.

Bestehende P+R-/B+R-Anlagen sollten im Falle eines hohen Auslastungsgrades oder mangelhafter Infrastruktur (z.B. fehlende Überdachung) ausgebaut bzw. saniert werden. An ÖV-Standorten mit einem grossen, verändertem potentiellen Einzugsgebiet sollten zukünftig neue Anlagen realisiert werden. Wichtig ist dabei, dass die Standorte für neue Anlagen andere ÖV-Zubringerlinien nicht konkurrenzieren, die örtlichen Voraussetzungen (z.B. verfügbare Fläche für Neuanlage) erfüllen und die Gefahr von Missbräuchen (z.B. Benutzung als Besucherparkplätze) ausschliessen.

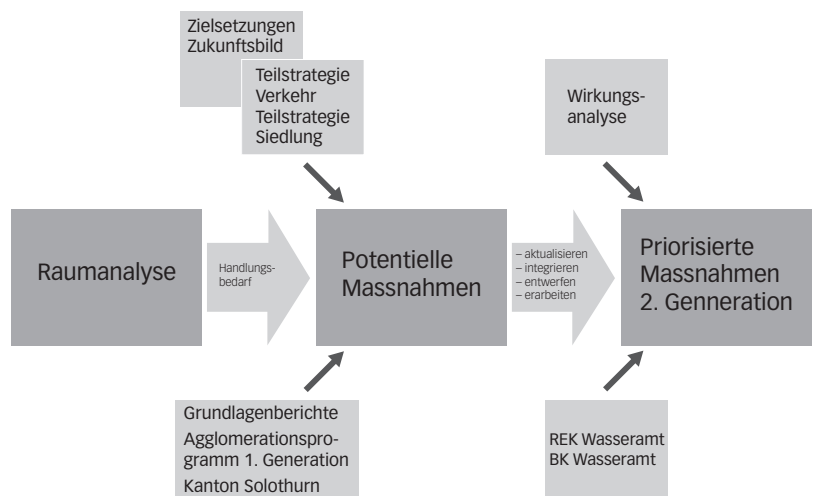
Bezüglich der kombinierten Mobilität besteht somit in der Agglomeration Solothurn folgender **Handlungsbedarf**:

- Die Nachfrage der kombinierten Mobilität steigt, adäquater Ausbau des Angebots ist erforderlich und geplant
- Regionalbahnhöfe als ideale Standorte für Anlagen der kombinierten Mobilität fördern
- B+R-Anlagen sanieren, erweitern, neu bauen oder planen, und zwar in der ganzen Agglomeration
- Harmonisierung der Tarife

Massnahmen(-pakete) und Kosten

Ausgangspunkt für die Erarbeitung der Massnahmen ist die Synthese aus der Schwachstellenanalyse, des davon abgeleiteten Handlungsbedarf sowie den im Zusammenhang mit dem Zukunftsbild formulierten Zielsetzungen und deren Umsetzungsstrategien. Im Rahmen der Massnahmenentwicklung des Agglomerationsprogrammes der 2. Generation wurden zudem verschiedene Grundlagenberichte miteinbezogen. Die Konkretisierung der Massnahmen erfolgte schlussendlich aufgrund der folgenden vier Prozesse:

- Aktualisierung der relevanten B- und C-Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation
- Integration der relevanten Massnahmen aus dem parallel dazu erarbeiteten REK Wasseramt
- Entwurf für die relevanten Massnahmenempfehlungen aus verschiedenen Grundlagenberichten (z.B. Betriebskonzept Wasseramt, Tempo 30)
- Erarbeitung von Massnahmen für die relevanten Knoten und Strecken mit Verträglichkeitskonflikten aus dem entsprechenden Grundlagenbericht



Gleich geartete oder solche Massnahmen mit einer engen funktionalen Beziehung wurden schlussendlich zu Massnahmenpaketen zusammengefasst. Folgende Massnahmen(-pakete) – geordnet nach Bereichen – sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms Solothurn der 2. Generation:

Motorisierter Individualverkehr

- V-MIV 1: Betriebs- und Gestaltungskonzept auf Ortsdurchfahrten
- V-MIV 2: Knotensanierungen
- V-MIV 3: Flächendeckende Verkehrsberuhigungen auf Gemeindestrassen
- V-MIV 4: Trasse-Sicherung Umfahrung Neue Achse Wasseramt



Öffentlicher Verkehr

- V-ÖV 1: Doppelspurabschnitte RBS Solothurn-Bern
- V-ÖV 2: Optimierung des Bahnhofstandortes Biberist Ost (BLS)

- V-ÖV 3: Aufwertung Bahnhöfe
- V-ÖV 4: Bahn- und Strassensanierung ASm Solothurn-Niederbipp



Langsamverkehr

- V-LV 1: Erhöhung Sicherheit auf Kantonsstrassen
- V-LV 2: Ergänzungsrouten auf Strassen mit geringem MIV

Kombinierte Mobilität und nachfrageseitige Massnahmen

- V-KM 1: Förderung Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen
- V-NA 1: Verkehrsmanagement auf Kantonsstrassen
- V-NA 2: Parkraumbewirtschaftung (Tarifharmonisierung)
- V-NA 3: Mobilitätsmanagement (so!mobil)

Siedlungsmassnahmen

- S 1: Wohnschwerpunkte (Grederhof, Schöngrün u.a.)
- S 2: Bahnhofgebiete (Haupt- und Westbahnhof Solothurn, Lohn-Lüterkofen)
- S 3: Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiete (Sappi, Sultex u.a.)
- S 4: Anlagen mit hohem Publikumsverkehr (Kofmehlareal)
- S 5: Siedlungsentwicklung nach innen (ganze Agglomeration)

Investitionskosten

Zusammengefasst nach den einzelnen Massnahmenbereichen belaufen sich die infrastrukturellen Investitionskosten des Agglomerationsprogrammes der 2. Generation auf 215 bis 225 Mio. Fr, wobei die grössten Kosten im Bereich ÖV (mind. 140 Mio. Fr., ca. zwei Drittel der Gesamtkosten) anfallen. Gerade die Infrastrukturkosten des ÖV sind aber nicht von der Agglomeration alleine zu tragen, sondern werden zu einem grossen Teil durch den Bund, die Transportunternehmen und den Kanton übernommen.

Bei den Infrastrukturmassnahmen im Bereich MIV (44 Mio. Fr.), LV (17 Mio. Fr.), KM (0.5 Mio. Fr.) und NA (15 Mio. Fr.) wird davon ausgegangen, dass maximal 40% der Investitionskosten (ca. 30 Mio. Fr.) durch den Infrastrukturfonds des Bundes mitfinanziert werden. Die restlichen Kosten (mindestens 60% bzw. 46 Mio. Fr.) werden gemäss der Kantonsstrassenverordnung zwischen Kanton und den betroffenen Gemeinden aufgeteilt.

Nicht finanzierungsberechtigt durch den Infrastrukturfonds des Bundes sind hingegen nicht-infrastrukturelle Massnahmen (Trasse-Sicherung Neue Achse Wasseramt, Parkraumbewirtschaftung, Mobilitätsmanagement und Siedlungsmassnahmen). Weil diese Massnahmen für die zukünftige Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aber von Bedeutung sind und in Bezug auf gewisse Schwachstellen sowie die Umsetzung des Zukunftsbildes eine bedeutende Wirkung haben, werden sie im Rahmen der Regionalplanung Solothurn dennoch aktiv gefördert.

Siedlung und Landschaft

Die **Baulandreserven** (Total unbebaute Bauzonen: 188 ha Wohn- und Mischzone, 67 ha Industrie- und Gewerbezone) für die Wohnnutzung sind über die ganze Region verteilt. Diejenigen für gemischte Nutzung (Wohnen und Arbeiten) liegen vor allem in der Stadt Solothurn und angrenzenden Gemeinden, während sich diejenigen für Industrie und Gewerbe in industriell geprägten Gemeinden des Wasseramts befinden.



Absolut verfügen die Gemeinden des «urbanen Raums» mit 103 ha (55%) über die grössten Baulandreserven für Wohn- und Mischzonen. Beim Vergleich mit den bebauten Bauzonen fällt aber auf, dass mehrere Gemeinden des «agglomerationsgeprägten» und des «ländlichen Raums» **überproportional grosse Baulandreserven** besitzen.

Die Region Solothurn ist ein beliebter Wohnstandort, was u.a. auf die hohe **Landschaftsqualität der Region** zurückzuführen ist, die aber zunehmend unter (Siedlungs-)Druck gerät. Das Zusammenspiel verschiedener Faktoren (Klima, Geologie, Mensch etc.) formte das vielfältige Landschaftsbild, bestehend aus fünf charakteristischen Landschaftstypen mit **geschützten Teilgebieten** (eidgenössische und kantonale Verordnungen).



Des Weiteren wirken sich die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung auf die Umwelt aus. Luft- und Lärmgrenzwerte werden entlang der Verkehrsträger Strasse und Bahn punktuell überschritten. Gesamthaft gesehen ist die Umweltqualität aber als gut zu bewerten.

Berechnungen für den **Baulandbedarf im Jahr 2030** haben ergeben, dass an zentraler Lage Bauland für die Wohnnutzung fehlen wird, während in verschiedenen Gemeinden des «ländlichen» und «agglomerationsgeprägten Raums» die Baulandreserven mehr als ausreichend sind. Weitere **Siedlungskonflikte** bestehen in Zukunft zudem aufgrund der zunehmenden Verkehrsbelastung, welche die Wohnqualität durch Umweltbelastung (Luftschadstoffe, Lärm) verstärkt beeinträchtigen wird. Dies betrifft vor allem Gebiete in Solothurn sowie Gebiete entlang den Einfallsachsen von Solothurn (Ortsdurchfahrten) und den Autobahnen A1/A5.

Bezüglich der Siedlung und Landschaft besteht somit in der Agglomeration Solothurn folgender **Handlungsbedarf**:

- Ausrichtung der Siedlungsentwicklung vorwiegend auf Gemeinden des urbanen Raums mit guter ÖV-Erschliessung
- Unbebaute Bauzonen möglichst kompakt bebauen und bebaute Bauzonen verdichten ohne dadurch die Lebens- und Siedlungsqualität zu verschlechtern
- Siedlungsentwicklung an «Entwicklungsschwerpunkten» für unterschiedliche Nutzungen konzentrieren
- «Entwicklungsschwerpunkte» möglichst auf umnutzbaren Industrie- und Gewerbearealen realisieren
- Koordination von Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen

Trägerschaft, Abläufe, Instrumente, Finanzierung

Die Regionalplanungsgruppe Solothurn und Umgebung (repla espaceSOLOTHURN) ist – wie schon beim Agglomerationsprogramm der 1. Generation – federführend für die Erarbeitung und nachfolgende Betreuung des Agglomerationsprogramms Solothurn der 2. Generation. Das Agglomerationsprogramm wird in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Gemeinden erstellt und umgesetzt. Region, Kanton und Gemeinden bilden die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms.

Die Delegiertenversammlung der repla espaceSOLOTHURN hat das Agglomerationsprogramm unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus der Vernehmlassung am 22. Mai 2012 zuhanden des Regierungsrats verabschiedet. Der Regierungsrat selbst hat das Dossier in der Sitzung vom 18. Juni 2012 behandelt und für die Abgabe beim Bund genehmigt. Wesentliche Inhalte werden in den kantonalen Richtplan einfließen und nach einer öffentlichen Vernehmlassung durch den Regierungsrat genehmigt.

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

Die Regionalplanungsgruppe koordiniert, kontrolliert und gewährleistet die Umsetzung des Agglomerationsprogramms und stellt dessen Anpassung an veränderte Rahmenbedingungen sicher. Dazu hat sie bereits im Rahmen des Agglomerationsprogrammes der 1. Generation mit den Agglomerationsgemeinden einen Zusammenarbeitsvertrag abgeschlossen. Des Weiteren erarbeitet die Region in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton im Rahmen des periodischen Controllings einen Bericht über die umgesetzten Massnahmen und deren Wirkung.

Der Bund prüft das Agglomerationsprogramm auf seine Übereinstimmung mit den Vorgaben sowie hinsichtlich der Wirksamkeit. Folgende Kriterien sind dabei massgebend:

- Qualität der Verkehrssysteme verbessert (Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr, Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems, Verbesserung des Strassennetzes, Erreichbarkeit, Verbesserung der Intermodalität, nachfrageorientierte Massnahmen)
- Siedlungsentwicklung nach innen gefördert (Konzentration von Aktivitäten an geeigneten Standorten, Verringerung der Zersiedelung, Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume)
- Verkehrssicherheit erhöht (Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit)
- Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert (Reduktion Luft- und Lärmbelastung, Verminderung der Flächenbeanspruchung)
- Investitions- und Betriebskosten beurteilt

Das Controlling wird mit einer definierten Organisation sichergestellt. Mit einem Standbericht wird die Controllinggruppe (bestehend aus dem Ausschuss der Arbeitsgruppe Agglomerationsprogramm) jährlich über die Umsetzung inklusive Budget- und Terminkontrolle und Qualitätssicherung informieren. Anschliessend geht der Standbericht mit Empfehlungen zu Anpassungen und Prioritäten fürs nächste Jahr an die Delegiertenversammlung der repla espaceSOLOTHURN und an den Regierungsrat des Kantons Solothurn.

Wirkungsanalyse

Mit Hilfe der Wirkungsanalyse wird dargelegt, wie die Massnahmen(-pakete) wirken und welche zielorientierten Effekte realisiert werden können. Wirksam sind Massnahmen besonders dann, wenn damit auf den bei der Analyse identifizierten Handlungsbedarf eingegangen wird, die offengelegten Schwachstellen beseitigt werden und zur Umsetzung des Zukunftsbilds beigetragen wird.

Der Nachweis der Wirksamkeit der Massnahmen(-pakete) gemäss der vom Bund vorgegebenen Wirksamkeitskriterien kann erbracht werden. Die Wirksamkeit des Agglomerationsprogrammes Solothurn der 2. Generation kann folgendermassen zusammengefasst werden:

Alle Massnahmen zeigen insgesamt positive Wirkungen. Bei den Verkehrsmassnahmen schneiden die Massnahmen(-pakete) der Bereiche öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr, Ortsdurchfahrtssanierungen, Tempo-30-Zonen sowie Verkehrsmanagement gut bis sehr gut ab. Die Siedlungsmassnahmen weisen insbesondere in Bezug auf eine Siedlungsentwicklung nach innen sowie bezüglich Verringerung der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs sehr positive Akzente auf.

Als insgesamt gut bis sehr gut wurde ebenfalls das Kosten-/Nutzenverhältnis der Massnahmen(-pakete) für die A-, B- und C-Liste (vom Bund finanzierungsberechtigte Infrastrukturmassnahmen) beurteilt. Somit kann festgehalten werden, dass die Region aus den Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation einen angemessenen Nutzen zieht.

Impressum

Informationen und Auskünfte:

M. Schneider, Geschäftsstelle repla espaceSOLOTHURN

sekretariat@repla.ch

G. Ambühl, Vorsitzender Arbeitsgruppe Agglomerationsprogramm

gilbert.ambuehl@zuchwil.ch

Regionalplanungsgruppe espaceSOLOTHURN

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

B. Staub, Amt für Raumplanung Kanton Solothurn

bernard.staub@bd.so.ch

www.arp.so.ch

Planungs- und Ingenieurbüros:

M. Rupp und R. Tillmann, ecoptima ag, Bern

info@ecoptima.ch

A. König, IC Infraconsult AG, Bern

icag@infraconsult.ch

M. Laube, Transcon AG, Zollikon

laube@transcon.ch

R. Affolter und Ch. Oberli, WAM Planer und Ingenieure AG, Solothurn

wam-so@wam-ing.ch

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

Stand Mai 2012