

repla espaceSOLOTHURN/Kanton Solothurn

Agglomerationsprogramm Solothurn 3. Generation



Massnahmenblätter

Das Agglomerationsprogramm besteht aus:

- Kurzbericht
- Bericht
- Massnahmenblätter
- Mitwirkungs- und Behördenvernehmlassungsbericht

November 2016

Inhaltsverzeichnis

EINLEITUNG	3
-------------------------	----------

ÜBERSICHT MASSNAHMEN AGGLOMERATIONSPROGRAMM SOLOTHURN 3. GENERATION	4
--	----------

MASSNAHMEN MOTORISierter INDIVIDUALVERKEHR	7
---	----------

V-MIV 301	Viertelanschluss Derendingen A5 an Luzernstrasse	8
-----------	--	---

Knotensanierungen	12
--------------------------------	-----------

V-MIV 302.1	Solothurn: Umgestaltung Postplatz	13
V-MIV 302.2	Zuchwil: Anbindung Knoten Aarmatt	16
V-MIV 302.3	Lohn-Ammansegg: Neubau Kreisel Bern-/Schulhaus-/Bahnhofstrasse	19
V-MIV 302.4	Lohn-Ammansegg: Kreisel Nord	22
V-MIV 303	Flächendeckende Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen	25
V-MIV 304	Nordumfahrung Gerlafingen	28

MASSNAHMEN ÖFFENTLICHER VERKEHR	31
--	-----------

V-ÖV 301	Doppelspurabschnitte RBS Solothurn – Bern	32
----------	---	----

Aufwertung Bahnhöfe	35
----------------------------------	-----------

V-ÖV 302.1	Lohn-Lüterkofen: Aufwertung Bahnhof mit Bushaltestellen und Bike and Ride Anlagen	36
V-ÖV 302.2	Luterbach-Attisholz	40
V-ÖV 302.3	HB Solothurn, Teil RBS	44
V-ÖV 302.4	Langendorf BLS	47
V-ÖV 302.5	Gerlafingen, Bushaltestelle und Buszufahrt Bahnhof	50
V-ÖV 303	Verbesserung der ÖV-Erschliessung von Attisholz Nord und Süd	53
V-ÖV 304	Neuer S-Bahn-Ast Solothurn–Subingen	56
V-ÖV 305	¼-Std. Takt asm Solothurn–Flumenthal, Doppelspurinsel St. Katharinen	59
V-ÖV 306	Neue Bahnhaltestelle Biberist Fällimoos (BLS-Strecke)	62

MASSNAHMEN LANGSAMVERKEHR	65
--	-----------

Erhöhung Sicherheit auf Kantonsstrassen	65
--	-----------

V-LV 301.1	Bellach/Solothurn: Bielstrasse, Neukonzipierung Rad-/Gehweg	66
V-LV 301.2	Velomassnahmen Langendorf-/Bellacher-/Lommiswilstrasse, Bellach/Langendorf	69
V-LV 301.4	Zuchwil/Luterbach: Neuer Radweg Luterbacherstrasse/Zuchwilstrasse (Zuchwil Industriestrasse bis Nordstrasse Luterbach)	72
V-LV 301.5	Umgestaltung Obergerlafingenstrasse, Gerlafingen	75
V-LV 301.6	Velomassnahmen auf Franziskanerstrasse, Bellach	78

Ergänzungsroute auf Strassen mit geringerem motorisiertem Verkehr	80
--	-----------

V-LV 302.1	Veloroute parallel zur Kantonsstrasse, Bellach/Langendorf/Solothurn	81
V-LV 302.2	Veloroute abseits der Kantonsstrasse, Langendorf/Bellach	83
V-LV 302.3	Veloweg Jungfraustrasse/Solothurnstrasse, Biberist	86
V-LV 302.4	Alternative Veloführung Knoten Kreuzplatz, Derendingen/Zuchwil	88
V-LV 303	Velo-Schnellverbindung Solothurn – Grenchen	90
V-LV 304	Neubau Emmesteg, Luterbach/Zuchwil	93
V-LV 305	Ergänzung öffentliches Wegnetz Aussichtspunkt Gisihübeli, Biberist	96

MASSNAHMEN KOMBINIerte MOBILITÄT	98
---	-----------

V-KM 301	Förderung Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage Riedholz	99
----------	--	----

NACHFRAGESEITIGE MASSNAHMEN	102
--	------------

Verkehrsmanagement auf Kantonsstrassen	102
---	------------

V-NA 301.1	Bellach H5: Bielstrasse, neue Pfortnerung westlich Turbenkreisel	103
V-NA 301.2	Busspurverlängerung und neue Pfortnerung, Solothurn/Langendorf	106

V-NA 302	Mobilitätsmanagement	109
----------	----------------------------	-----

MASSNAHMEN SIEDLUNG 113

S 301	Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete Arbeiten/Wohnen	114
S 302	Wohnschwerpunkte	120
S 303	Bahnhofgebiete	124
S 304	Siedlungsentwicklung nach innen	128

MASSNAHMEN LANDSCHAFT 131

L 301	Aufwertung Flussräume.....	132
L 302	Vernetzung und Erhöhung der Erreichbarkeit Freiräume	135
L 303	Naherholungsgebiete / Pärke	138

MASSNAHMENKARTE..... 141

Einleitung

Das Agglomerationsprogramm Solothurn 3. Generation zeigt die Stossrichtung der zukünftigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ab 2019 auf.

Mit den Massnahmenblättern wird dokumentiert, wer wann mit welchen Mitteln die Umsetzung der verschiedenen Massnahmen 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.

Die Massnahmenblätter dienen als Grundlage für die weiteren Arbeiten, die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund und später für die Detailprojektierung.

Übersicht Massnahmen Agglomerationsprogramm Solothurn 3. Generation

Massnahmenpaket	Nr.	(Einzel)Massnahme	Priorität	Kosten
Massnahmen motorisierter Individualverkehr				
MIV 301: Viertelanschluss Derendingen A5 an Luzernstrasse	V-MIV 301	Viertelanschluss Derendingen A5 an Luzernstrasse	B	9.6 Mio
MIV 302: Knotensanierungen	V-MIV 302.1	Solothurn: Umgestaltung Postplatz	A	1.2 Mio
	V-MIV 302.2	Zuchwil: Anbindung Knoten Aarmatt	A	2.3 Mio
	V-MIV 302.3	Lohn-Ammannsegg: Neubau Kreisel Bern-/Schulhaus-/Bahnhofstrasse	B	0.7 Mio
	V-MIV 302.4	Lohn-Ammannsegg: Kreisel Nord	B	0.84 Mio
MIV 303: Flächendeckende Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen	V-MIV 303.1	Lommiswil, Bereich Schulhausstrasse: Tempo 30-Zone	A	0.5 Mio
	V-MIV 303.2	Luterbach, ganzes Siedlungsgebiet: Tempo 30-Zone	A	
	V-MIV 303.3	Obergerlafingen, ganzes Siedlungsgebiet: Tempo 30-Zone	A	
MIV 304: Nordumfahrung Gerlafingen	V-MIV 304	Nordumfahrung Gerlafingen	C	k. A.
Massnahmen öffentlicher Verkehr				
ÖV 301: Doppelspurabschnitte RBS Solothurn - Bern	V-ÖV 301	Doppelspurabschnitte RBS Solothurn - Bern (Durchgehender ¼-h-Takt & Beschleunigung RE Bern-Solothurn)	A übergeordnet	k. A.
ÖV 302: Aufwertung Bahnhöfe	V-ÖV 302.1	Lohn-Lüterkofen: Aufwertung Bahnhof mit Bushaltestellen und Bike and Ride Anlagen	A	3.3 Mio
	V-ÖV 302.2	Luterbach-Attisholz: Aufwertung Bahnhof mit Gleisüberführung Langsamverkehr, Bushaltestelle und Bike + Ride Anlagen	B	6.8 Mio
	V-ÖV 302.3	HB Solothurn RBS: Verbesserung städtebauliche Situation und Anbindung Langsamverkehr	B	6.0 Mio
	V-ÖV 302.4	Langendorf BLS: Aufwertung Bahnhof mit Bike + Ride Anlagen und Fuss und Velounterführung	B	1.5 Mio
	V-ÖV 302.5	Gerlafingen, Bushaltestelle und Buszufahrt Bahnhof	B	1.9 Mio.
ÖV 303: Verbesserung der ÖV-Erschliessung von Attisholz Nord und Süd	V-ÖV 303	Verbesserung der ÖV-Erschliessung von Attisholz Nord und Süd	A Eigenleistung	k. Infrastrukturkosten
ÖV 304: Neuer S-Bahn-Ast Solothurn-Subingen	V-ÖV304	Neuer S-Bahn-Ast Solothurn-Subingen	C	k. A.
ÖV 305: ¼-h Takt Solothurn-Flumenthal, Doppelspurinsel St. Katharinen	V-ÖV 305	¼-h Takt Solothurn-Flumenthal, Doppelspurinsel St. Katharinen	C	k. A.
ÖV 306: Neue Bahnhaltestelle Biberist Fällimoos (BLS)	V-ÖV 306	Biberist: Neue Bahnhaltestelle Biberist Fällimoos (BLS)	C	k. A.

Massnahmenpaket	Nr.	(Einzel)Massnahme	Priorität	Kosten
Massnahmen Langsamverkehr				
LV 301: Erhöhung Sicherheit auf Kantonsstrassen	V-LV 301.1	Bellach/Solothurn Bielstrasse: Neukonzipierung Rad- und Gehweg Knoten Wildbach bis Turbensaalkreisel	A	2.8 Mio.
	V-LV 301.2	Bellach/Langendorf: Velomassnahmen auf Langendorf-/Bellacher-/Lommiswilerstrasse	A	0.87 Mio.
	V-LV 301.4	Zuchwil/Luterbach: Neuer Radweg Luterbacherstrasse/Zuchwilstrasse (Zuchwil Industriestrasse bis Nordstrasse Luterbach)	A	4.0 Mio.
	V-LV 301.5	Gerlafingen: Umgestaltung Obergerlafingenstrasse (Abschnitt Mühlegasse bis Schulhausstrasse)	A	1.0 Mio.
	V-LV 301.6	Bellach: Velomassnahmen auf der Franziskanerstrasse	B	0.4 Mio.
LV 302: Ergänzungsrouten auf Strassen mit geringerem motorisiertem Verkehr	V-LV 302.1	Bellach/Langendorf/Solothurn: Ergänzung Veloroute parallel zur Kantonsstrasse (Bündenweg-Hüslerhofstrasse-Kronenmattstrasse-private Strasse-neue Querung Wildbach-Langendorfstrasse-Vogelherdstrasse)	A	0.2 Mio.
	V-LV 302.2	Langendorf/Bellach: Veloroute abseits der Kantonsstrasse (Querung BLS-Strecke): Ausbau Hügenenunterführung.	B	0.83 Mio.
	V-LV 302.3	Biberist: Veloweg Jungfraustrasse/Solothurnstrasse	B	1.0 Mio.
	V-LV 302.4	Derendingen/Zuchwil: Alternative Veloführung Knoten Kreuzplatz	C	2.5 Mio.
LV 303: Velo-Schnellverbindungen	V-LV 303	Velo-Schnellverbindung Solothurn - Grenchen	B	0.71 Mio.
LV 304: Emmesteg	V-LV 304	Luterbach/Zuchwil: Neubau Emmesteg (Bereich Einmündung Emme in Aare)	A	1.5 Mio.
LV 305: Wegnetz und Aussichtspunkt Gisihübeli	V-LV 305	Biberist: Ergänzung Öffentliches Wegnetz zum Aussichtspunkt Gisihübeli	A	0.11 Mio.
Massnahmen Kombinierte Mobilität				
KM 301: Förderung Park+Ride und Bike+Ride Anlagen	V- KM 301	Riedholz: Ausbau Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage	B	0.115 Mio.
Nachfrageseitige Massnahmen				
NA 301: Verkehrsmanagement auf Kantonsstrassen	V-NA 301.1	Bellach: Neue Pfortnerung H5 westlich Turbenkreisel	B	0.15 Mio.
	V-NA 301.2	Solothurn/Langendorf: Busspurverlängerung und neue Pfortnerung bei Lichtsignalanlage Ascom	A	5 Mio.
NA 302: Mobilitätsmanagement	V-NA 302	Mobilitätsmanagement	Dauer-aufgabe	-

Massnahmenpaket	Nr.	(Einzel)Massnahme	Priorität	Kosten
Massnahmen Siedlung				
S 301: Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete Arbeiten/Wohnen	S 301	Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete Arbeiten/Wohnen (diverse Areale)	Dauer-aufgabe	-
S 302: Wohnschwerpunkte	S 302	Wohnschwerpunkte (diverse Areale)	Dauer-aufgabe	-
S 303: Bahnhofgebiete	S 303	Bahnhofgebiete (diverse Areale)	Dauer-aufgabe	-
S 304: Siedlungsentwicklung nach innen	S 304	Siedlungsentwicklung nach innen	Dauer-aufgabe	-
Massnahmen Landschaft				
L 301: Aufwertung Flussräume	L 301	Aufwertung Flussräume	Dauer-aufgabe	-
L 302: Vernetzung und Erhöhung der Erreichbarkeit	L 302	Vernetzung und Erhöhung der Erreichbarkeit	Dauer-aufgabe	-
L 303: Naherholungsgebiete/Pärke	L 303	Naherholungsgebiete / Pärke	Dauer-aufgabe	

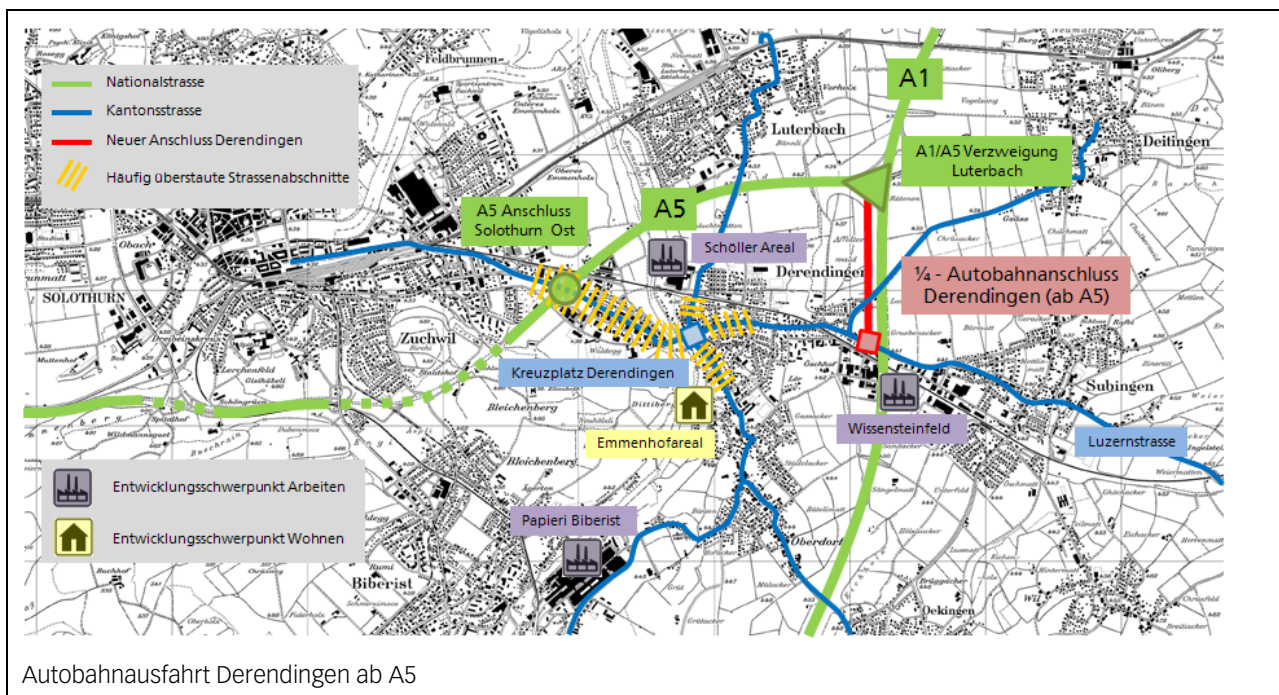
Massnahmen motorisierter Individualverkehr

Massnahme motorisierter Individualverkehr

B-Liste

V-MIV 301 Viertelanschluss Derendingen A5 an Luzernstrasse

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation: –
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage:

Die Luzernstrasse ist eine wichtige Verbindungsachse für die Agglomerationsgemeinden östlich von Solothurn. Sie verbindet die Stadt Solothurn wie auch den Autobahnanschluss A5 Solothurn Ost mit dem äusseren Wasseramt. Ein Dreh- und Angelpunkt der verschiedenen Wegverbindungen stellt der Kreuzplatz in Derendingen dar. Die hohe Bedeutung dieses Knotens im kantonalen Verkehrsnetz zeigt sich seit Jahren an den hohen Verkehrsbelastungen. Rückstauabildungen sind an der Tagesordnung. Betroffen davon ist auch der öffentliche Verkehr, welcher einschneidende Verlustzeiten auf den Knotenzufahrten erleidet. Die engen Platzverhältnisse wie auch das Steuerungskonzept an der Lichtsignalanlage mit vielen Grünkonfliktsituationen tragen zur Unübersichtlichkeit im Knoten bei. Der Kreuzplatz Derendingen ist sodann auch der Unfallschwerpunkt Nummer 1 im Kanton Solothurn.

Trotz Angebotserweiterungen beim öffentlichen Verkehr und der Umsetzung einer attraktiven Langsamverkehrsverbindung ins äussere Wasseramt (Massnahme LV 5.2.2, 1. Generation) hat die Verkehrsnachfrage auf der Strasse weiter zugenommen. In Zusammenhang mit den Entwicklungsgebieten wie unter anderem dem Schöller-Areal, dem Wissensteinfeld oder dem Emmenhofareal stellte sich die Frage nach der Tragbarkeit des Verkehrsnetzes im Umfeld des Kreuzplatzes Derendingen. Im Jahr 2012 wurden im Rahmen einer Konzeptstudie rund 42 Varianten zur Verbesserung der verkehrlichen Situation (Aus- und Umbauten) am Knoten Kreuzplatz geprüft. Eine Erkenntnis war, dass aufgrund der engen Platzverhältnisse im besiedelten Raum keine zusätzlichen Knotenkapazitäten geschaffen werden können. Als kurz- bis mittelfristige Lösung wurde ein angebotsorientierter Ansatz mit Verbesserungen am Knoten Kreuzplatz (Massnahme V-MIV 2.2, 2. Generation), kombiniert mit einem Verkehrsmanagement zur Stauraumbewirtschaftung (Massnahme V-NA 1.4, 2. Generation), empfohlen. Mittel- bis langfristig dürften die Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm Solothurn trotz breiter Fächerung und Berücksichtigung aller Verkehrsträger nicht ausreichen, um die zukünftige Nachfrage aus die-

sem Raum zu decken. Als wirtschaftlichste Variante zur Kapazitätserweiterung ging ein neuer Autobahnanschluss Derendingen aus der oben erwähnten Konzeptstudie hervor.

Zielsetzung:

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

Massnahme:

Die Massnahme sieht ab der Verzweigung A5/A1 Luterbach eine rund 1km lange Ausfahrt zur Luzernstrasse (Abschnitt zwischen Derendingen und Subingen) vor. Die Ausfahrtsspur ist von der Stammlinie der Autobahn A1 abgesetzt und kann aus der Richtung A1 Zürich nicht befahren werden. Im Bereich der Überführung Deitingerstrasse kommt die Ausfahrts- spur zwischen Widerlager und Stütze zu liegen. Die vorhandene Lärmschutzwand muss teilweise versetzt respektive ergänzt werden. Bei der Einmündung zur Luzernstrasse ist zum heutigen Zeitpunkt ein Knoten mit Lichtsignalsteuerung vorgesehen. Da die Massnahme an den Projektperimeter des 6-Streifenausbaus A1 Luterbach-Härkingen grenzt, sollen Synergien durch eine koordinierte Realisierung genutzt werden.

☒ Typ: infrastrukturell

☐ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT), ASTRA

Beteiligte Stellen:

AVT, ASTRA, Amt für Raumplanung, Amt für Umwelt, Amt für Landwirtschaft, Gemeinde Derendingen

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

- Verkehrsstudie : 2015
- Machbarkeitsstudie : 2016
- Vorprojekt: 2018
- Bauprojekt : 2020
- Baubeginn: 2023
- Inbetriebnahme: 2024

- ☐ In Richtplan enthalten. Koordinationsstand:
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Zeithorizont Umsetzung:

- ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe
- ☐ 2019 – 2022
- ☒ 2023 – 2026
- ☐ ab 2027

Kosten (exkl. MWSt.): 9.6 Mio. (+20% eingerechnet)

Kostenteiler:

offen

Genauigkeit: +/- 30%

Stand: 07.2016

Priorität: ☐ A-Liste ☒ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad: ☐ 1 ☒ 2
--	--

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Die Berechnungen aus dem Gesamtverkehrsmodell GVM Kanton Solothurn haben ergeben, dass auf der Autobahnausfahrt A5 Derendingen an die Luzernstrasse werktäglich eine Verkehrsnachfrage von rund 6'230 Fahrzeugen (DWV 2030) zu erwarten wäre. Die Entlastungswirkung beim Knoten Kreuzplatz Derendingen wie auf der Ortsdurchfahrt Derendingen würde bei über 4'200 Fahrten pro Werktag liegen. Nebst der Entlastung des Autobahnanschlusses Solothurn Ost und die direktere Erschliessung des Wasseramts wird die Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer deutlich verbessert. Insbesondere am Knoten Kreuzplatz Derendingen können mehrere Schwachstellen behoben werden: So dürften für den Fuss- und Veloverkehr mehr Grünzeiten oder bestenfalls konfliktfreie Grünphasen zur Verfügung gestellt werden können. Die Bedingungen für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr (3 Linien) könnte nicht nur stadtauswärts sondern durch den frei werdenden Spielraum an der Lichtsignalsteuerung Kreuzplatz Derendingen auch auf den in Richtung Solothurn führenden Zufahrten verbessert werden. Das Strassennetz im Umfeld des bereits heute überlasteten Kreuzplatzes Derendingen kann mit dieser Massnahme sowohl entlastet als auch Potenziale/Möglichkeiten für geplante/zukünftige Entwicklungen (Verdichtung nach Innen) geschaffen werden. Der relativ geringe Aufwand dieser Massnahme (einspurige Strasse von 1km Länge) besticht und erübrigt die Diskussion von Umfahrungsstrassen um Derendingen. Folglich weist sie ein sehr positives Kosten-/Nutzen - Verhältnis auf. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Wie in der Abbildung dargestellt befinden sich im Umfeld des Kreuzplatzes Derendingen mehrere Entwicklungsgebiete Arbeiten / Wohnen. In der Agglomerationsgemeinde Derendingen wird die Verdichtung nach innen zeitnah an verschiedenen Entwicklungsprojekten (im Besonderen Emmenhofareal) ersichtlich. Einerseits wird versucht, einen beachtlichen Teil dieser Verkehrserzeugung mit dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr zu bewältigen (vgl. LV-Massnahmen 1.-3. Generation). Andererseits verbleibt eine beachtliche Verkehrsnachfrage beim motorisierten Individualverkehr, welche neu auf das Strassennetz umgelegt werden soll. Die Verlagerungswirkung der Ausfahrt Derendingen verhilft daher auch zu neuen Kapazitätsreserven im engeren Perimeter und trägt somit auch der Strategie Verdichtung nach Innen bei; ohne gleich alle freiwerdenden Kapazitäten zu nutzen. WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: Die Verkehrssicherheit wird deutlich erhöht. Der Kreuzplatz Derendingen, welcher Unfallschwerpunkt Nr. 1 im Kanton Solothurn ist, wird spürbar entlastet. Anhand des vom ASTRA entwickelten Infrastruktur-Sicherheitsinstrumentes RIA (Road Safety Impact Assessment) kann aufgezeigt werden, dass die Variante Autobahnausfahrt A5 Derendingen gegenüber einer Nullvariante (Belastung auf Ortsdurchfahrt) deutlich besser abschneidet. Die Verkehrssicherheit verbessert sich für alle Verkehrsteilnehmer, für den fahrenden wie auch querenden Verkehr. WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Staus werden vermindert und der Verkehrsfluss verstetigt, was sich positiv auf den Energieverbrauch und die Umwelt auswirkt. Allerdings werden für den neuen Anschluss Bodenressourcen benötigt, welche durch Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen kompensiert werden müssen. Machbarkeit: Die Machbarkeit ist nachgewiesen.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

- AP SO 2. Generation: V-NA 1.4 Derendingen / Zuchwil, Luzernstrasse, V-MIV 2.2 Kreuzplatz Derendingen, S 3.6 Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiet Wissensteinfeld, Derendingen
- AP SO 1. Generation: LV M 5.2.2 LV-Verbindung äusseres Wasseramt
- (Nationalstrassenprogramm: 6- Streifensausbau A1 Luterbach - Härkingen)

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Verkehrsstudie Autobahnanschluss Derendingen, Oktober 2015
- Prüfung verkehrliche Wirkung mit GVM Kanton SO, Juni 2016

Quantitative Angaben:

Anzahl Fahrten neue Autobahnausfahrt Derendingen: 6'200 Fz/Tag (Potential gemäss Gesamtverkehrsmodell)

Knotenbelastung Kreuzplatz Derendingen: 26'030 Fz/Tag

Luzernstrasse (Abschnitt Anschluss Solothurn Ost – Kreuzplatz Derendingen): 21'270 Fz/Tag

Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

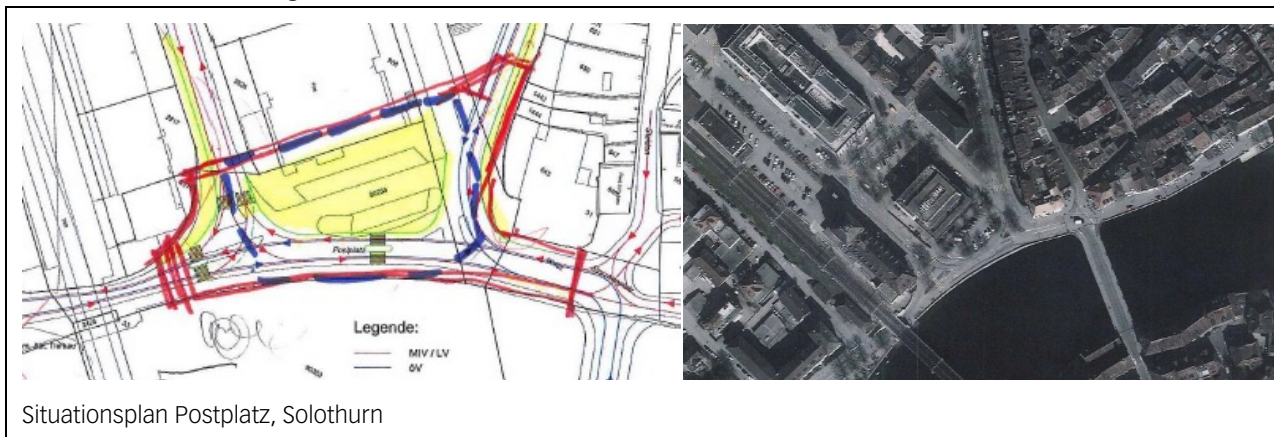
Knotensanierungen

Knotensanierungen

A-Liste

V-MIV 302.1 Solothurn: Umgestaltung Postplatz

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation: –
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung



Situationsplan Postplatz, Solothurn

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage:

In der Fortsetzung an die Wengibrücke schliesst nordseitig der Aare der Postplatz an. Der Postplatz hat verkehrstechnisch eine hohe Bedeutung aufgrund des Zusammentreffens der Römer-, Post-, Wengi- und indirekt auch der Westringstrasse sowie des Landhausquais (Altstadt). Heute wird dieser jedoch stark durch seine Hauptfunktion als Parkplatz für Personenwagen und seine verkehrlich unklare und konfliktbeladene Situation verunklärt.

Der Postplatz hat auch städtebaulich an zentraler Lage direkt an der Aare gegenüber dem Alten Spital eine hohe Bedeutung und entsprechendes Potential hinsichtlich gestalterischer Aufwertung.

Zielsetzung:

- Klärung und Verbesserung der Platzsituation
- Klärung und Verbesserung der funktionalen Verkehrsbeziehungen
- Aufwertung der räumlichen Situation für Fussgänger und Verkehrsteilnehmer aufgrund des neuen Verkehrsregime (inkl. ruhender Verkehr / PP)
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr
- Die Erkenntnisse und Massnahmenvorschläge des Aareraumkonzeptes 2000 sollen geprüft und konkretisiert werden (Zugang zur Aare)

Massnahme:

- Neuregelung Verkehrsregime (Linienführung/Signalisation) und Parkplatz (evtl. Aufhebung)
- Bauliche Umgestaltung zur gestalterischen und städtebaulichen Aufwertung
- Ermöglichung Zugang zum Wasser (Bauliche Umsetzung Aareraumkonzept)

☒ Typ: infrastrukturell

☐ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde Solothurn, Stadtbauamt	Beteiligte Stellen: Amt für Verkehr und Tiefbau

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Planungsstudie: Studienauftrag an 3 interdisziplinäre Planungsteams im 2016 (Fr. 50'000.-) - Vorprojekt: Koordination mit Tiefbauprojekt Leitungersatz Postplatz 2017 / Ausführungsprojekt 2018 - Baubeginn: Erste Etappe 2019 / Zweite Etappe 2020 - Inbetriebnahme: 2019/2020	
☐ In Richtplan enthalten. Koordinationsstand ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 1'200'000 Fr. Kostenteiler: Anteil Bund 35 %* 420'000 Fr. Anteil Kanton % -- Fr. Anteil Gemeinde % 780'000 Fr. * Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben Genauigkeit: +/- 25%
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☒ 2019 – 2022 ☐ 2023 – 2026 ☐ ab 2027 ☐ Daueraufgabe	
Priorität: ☒ A-Liste ☐ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Durch das neue Verkehrsregime und die neue Linienführung werden die funktionalen Verkehrsbeziehungen verbessert. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Besonders durch die gestalterische und städtebauliche Aufwertung des zentral gelegenen öffentlichen Raum und der angrenzenden Bebauung wird die Umgebung attraktiver und es kommt zu einer baulichen Verdichtung. WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: Durch die Klärung der Verkehrsführung und das neue Verkehrsregime mit Signalisation nimmt die Verkehrssicherheit zu. WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Indirekt wird durch die Attraktivierung des öffentlichen Raums und der Förderung des Langsamverkehrs die Umweltbelastung und der Ressourcenverbrauch vermindert.
Machbarkeit: Die technische Machbarkeit ist gegeben. Qualitative und städtebauliche Qualitäten sollen durch den Studienauftrag Gestaltung sichergestellt werden.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - AP SO 2. Generation: V-MIV 3.4 Flächendeckende Verkehrsberuhigung Stadt Solothurn, nördliches und westliches Siedlungsgebiet - AP SO 1. Generation: M 10.1 Förderung des ESP Solothurn Westbahnhof S 2.2 Bahnhofgebiet Westbahnhof Solothurn

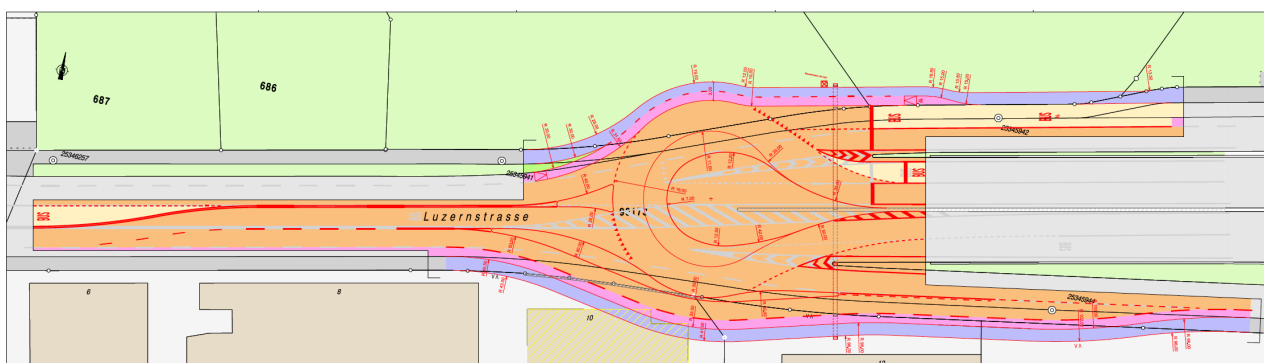
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Programm Studienauftrag Umgestaltung Postplatz 2016
Quantitative Angaben: –
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss

Knotensanierungen

A-Liste

V-MIV 302.2 Zuchwil: Anbindung Knoten Aarmatt

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation: –
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung



Situationsplan: Umbau Knoten Aarmatt in Zuchwil zu Tropfenkreisel

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage:

Der Knoten Aarmatt lässt heute keine Abbiegebeziehung von Luterbach Richtung Autobahnanschluss Solothurn Ost zu. Die Zufahrt zum Autobahnanschluss Solothurn Ost von der Luterbachstrasse her erfolgt heute via Nord-Süd-Strasse durch Zuchwil und belastet das Ortszentrum von Zuchwil. Während den Hauptverkehrszeiten gibt es häufig Verkehrsstau. Mit den bestehenden und neuen Entwicklungsschwerpunkten Riverside und Attisholz Süd ist in Zukunft noch mehr Verkehr auf dieser Autobahnzufahrt zu erwarten.

Zielsetzung:

Der Knoten Aarmatt soll so umgebaut werden, dass neu auch die Fahrbeziehung Luterbachstrasse – Luzernstrasse / Aarmattviadukt - Autobahnanschluss Solothurn Ost möglich ist und somit die Ortsdurchfahrt Zuchwil (Nord-Süd-Strasse) entlastet wird.

Massnahme:

Bau eines Tropfenkreisels mit Bypass beim Knoten Aarmatt (Luterbachstrasse, Luzernstrasse / Aarmattviadukt). Dank Bypass kann die Reisezeit verkürzt und der Rückstau minimiert werden. Die Buspriorisierung kann dank Busspur optimal umgesetzt werden.

☒ Typ: infrastrukturell

☐ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

Amt für Verkehr und Tiefbau, Abteilung Verkehrsplanung

Beteiligte Stellen:

Gemeinde Zuchwil, SBB

Realisierung										
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: 2019 - Baubeginn : 2021 - Inbetriebnahme: 2022										
☐ In Richtplan enthalten. Koordinationsstand ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 2'300'000 Fr. Kostenteiler: <table> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>35 %*</td> <td>805'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>49 %</td> <td>1'121'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>16 %</td> <td>374'000 Fr.</td> </tr> </table> * Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben Genauigkeit: +/- 25% Stand: 07.2016	Anteil Bund	35 %*	805'000 Fr.	Anteil Kanton	49 %	1'121'000 Fr.	Anteil Gemeinde	16 %	374'000 Fr.
Anteil Bund	35 %*	805'000 Fr.								
Anteil Kanton	49 %	1'121'000 Fr.								
Anteil Gemeinde	16 %	374'000 Fr.								
Zeithorizont Umsetzung: <table> <tr> <td>☐ bis 2018</td> <td>☐ Daueraufgabe</td> </tr> <tr> <td>☒ 2019 – 2022</td> <td></td> </tr> <tr> <td>☐ 2023 – 2026</td> <td></td> </tr> <tr> <td>☐ ab 2027</td> <td></td> </tr> </table>	☐ bis 2018	☐ Daueraufgabe	☒ 2019 – 2022		☐ 2023 – 2026		☐ ab 2027			
☐ bis 2018	☐ Daueraufgabe									
☒ 2019 – 2022										
☐ 2023 – 2026										
☐ ab 2027										
Priorität: ☒ A-Liste ☐ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad: ☐ 1 ☒ 2									

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Die Zufahrt zur Autobahn ist weniger stauanfällig und somit attraktiver für den MIV. Der MIV verkehrt mehrheitlich ausserhalb des Siedlungsgebietes. Mit einem Tropfenkreisel mit Bypass kann gute Verkehrsqualität erreicht werden. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Mit der Entlastung des Ortszentrums Zuchwil wird die Attraktivität des Zentrums erhöht und somit die Attraktivität des Zentrums als Wohnort erhöht. WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: Mit der Lenkung des motorisierten Individualverkehrs und insbesondere des Schwerverkehrs auf das übergeordnete Strassennetz wird im Ortszentrum die Verkehrssicherheit erhöht. WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Die Umweltbelastung im Ortszentrum verringert sich, hingegen nimmt die Verkehrsleistung ein wenig zu, da die neue Zufahrt zur Autobahn etwas länger ist.
Machbarkeit: Die Machbarkeit wurde nachgewiesen.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Verkehrsdosierung beim Knoten Aarmatt - AP SO 1. Generation: M 5.1.03 Erhöhung der Sicherheit auf Kantonsstrassen: Zuchwil, Luterbachstr. M 11.1 Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiet Zuchwil Sultex/Zeughaus

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Knotenstudie Aarmatt, Emch+Berger AG, November 2015 - Bericht Simulation Tropfenkreisel Aarmatt, Emch+Berger AG, Juni 2016 - AP SO 3. Generation, Bericht Verträglichkeitskonflikte, Knotenkonfliktstelle 3: Luzern- /Luterbachstrasse in Zuchwil

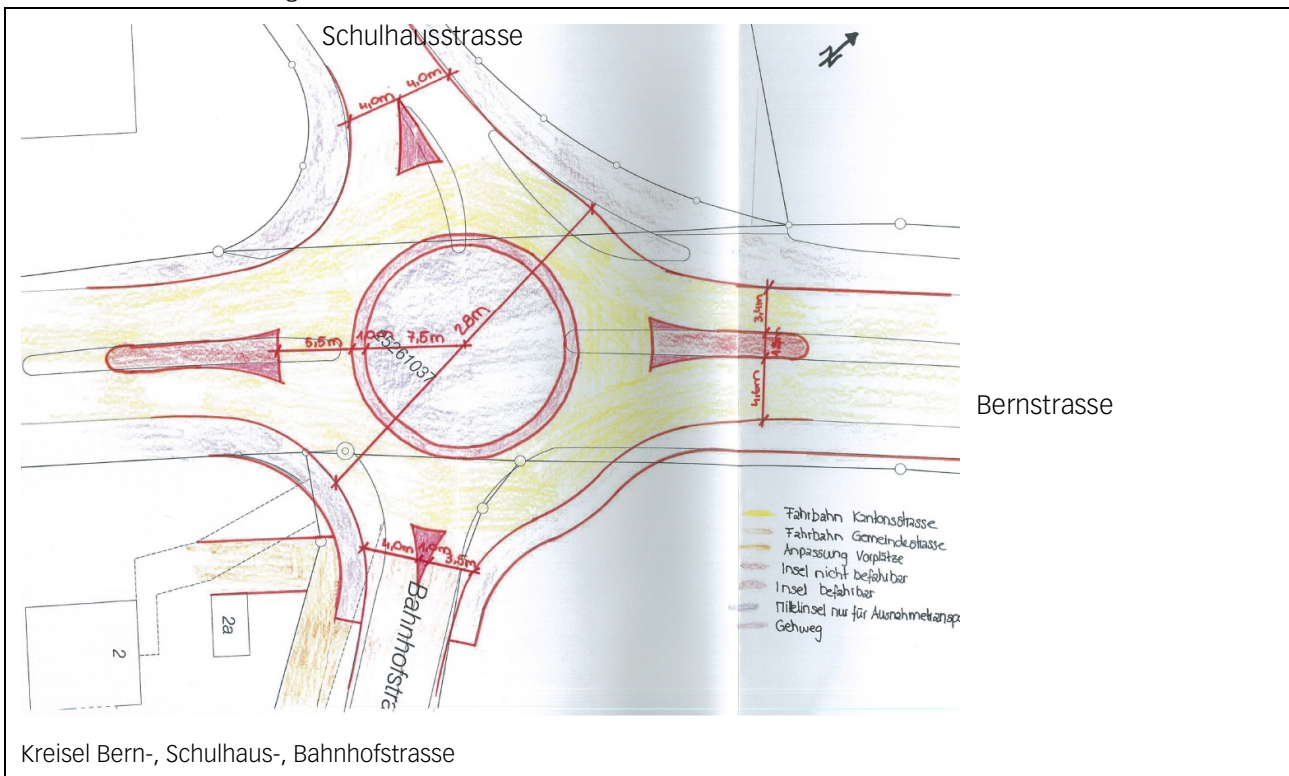
Quantitative Angaben :
Luzernstrasse: 10'000 Fz/Tag
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Knotensanierungen

B-Liste

V-MIV 302.3 Lohn-Ammansegg: Neubau Kreisel Bern-/Schulhaus-/Bahnhofstrasse

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation: –
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage:

Wegen dem hohen Verkehrsaufkommen von über 10'000 Fahrzeuge pro Tag auf der Bernstrasse ist das Einbiegen ab der Bahnhofstrasse und der Schulhausstrasse schwierig und die Verkehrssicherheit problematisch. Die Linienbusse der Buslinie 3 Lohn-Lüterkofen - Bellach müssen von der Schulhausstrasse in die Bernstrasse einbiegen.

Zielsetzung:

- Verbesserung der Verkehrssituation und Verkehrssicherheit am Knoten Bern-, Bahnhof-, Schulhausstrasse
- Bessere Einfahrt der Busse der BSU-Linie 3 von der Schulhaus- in die Solothurnstrasse
- Verbesserung der Strassenquerungsmöglichkeiten für die Fussgänger, insbesondere für die Schülerinnen und Schüler, deren Schulwege über diesen Knoten führen

Massnahme:

Ausgestaltung des Knotens Bern-, Bahnhof-, Schulhausstrasse als Kreisel.

☒ Typ: infrastrukturell

☐ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für Verkehr und Tiefbau	Beteiligte Stellen: Gemeinde Lohn-Ammannsegg

Realisierung										
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: 2020 - Baubeginn : 2023 - Inbetriebnahme: 2024										
☐ In Richtplan enthalten. Koordinationsstand ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 700'000 Fr. Kostenteiler: <table> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>35 %*</td> <td>245'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>52%</td> <td>364'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>13%</td> <td>91'000 Fr.</td> </tr> </table> * Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben Genauigkeit: +/- 30% Stand: 12.2015	Anteil Bund	35 %*	245'000 Fr.	Anteil Kanton	52%	364'000 Fr.	Anteil Gemeinde	13%	91'000 Fr.
Anteil Bund	35 %*	245'000 Fr.								
Anteil Kanton	52%	364'000 Fr.								
Anteil Gemeinde	13%	91'000 Fr.								
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe ☐ 2019 – 2022 ☒ 2023 – 2026 ☐ ab 2027										
Priorität: ☐ A-Liste ☒ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad: ☐ 1 ☒ 2									

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): - WK 1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Die Verkehrsqualität am Knoten Bern-, Schulhaus-, Bahnhofstrasse kann stark verbessert werden durch die Ausgestaltung des Knotens. - WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: keine Wirkung - WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: Die Verkehrssicherheit wird erhöht durch die Ausgestaltung des Knotens, da so die Verkehrssituation für die Verkehrsteilnehmenden übersichtlicher wird. - WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Der Verkehrsfluss wird verstetigt was sich positiv auf den Energieverbrauch auswirkt.
Machbarkeit: Die Machbarkeit wurde nachgewiesen.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - AP SO 2. Generation V-MIV 1.4 Betriebs- und Gestaltungskonzept auf Ortsdurchfahrten, Lohn-Ammannsegg, Solothurnstrasse (V-NA 1.2 Verkehrsmanagement auf Kantonsstrassen, Biberist, Bernstrasse)

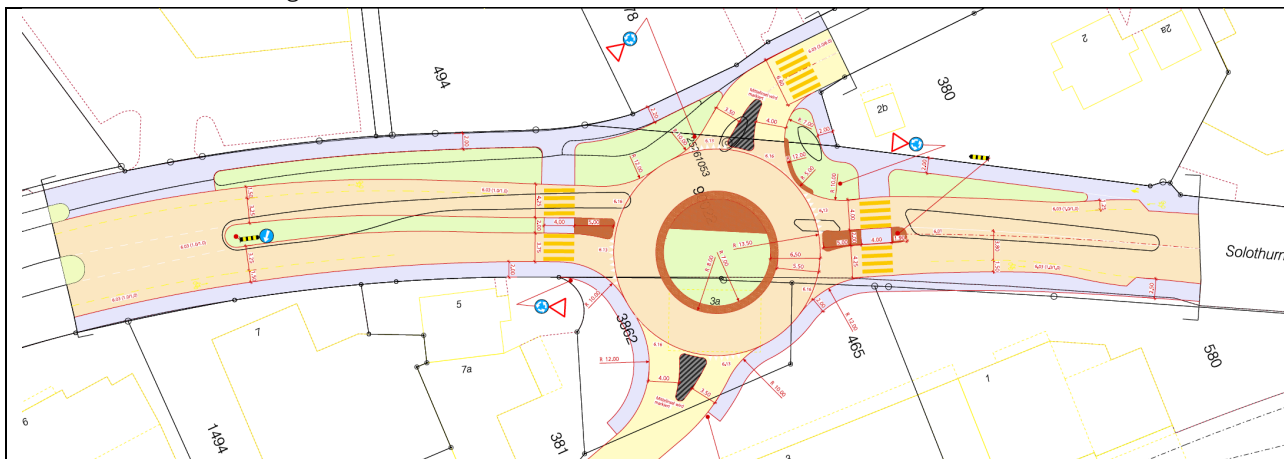
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Machbarkeitsstudie Kreisel, BSB+Partner Ingenieure und Planer, März 2014 - AP SO 3. Generation, Bericht Verträglichkeitskonflikte, Knotenkonfliktstelle 6: Bern-/Schulhaus-/ Bahnhofstrasse in Lohn- Ammannsegg
Quantitative Angaben: DTV 10'400
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss

Knotensanierungen

B-Liste

V-MIV 302.4 Lohn-Ammannsegg: Kreisel Nord

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation: –
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung



Plan Vorprojekt Kreisel Nord, bsb+Partner 2016

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage:

Die Gemeinde Lohn-Ammannsegg will den Entwicklungsschwerpunkt Bahnhofgebiet mit der „Herzparzelle“ direkt gegenüber dem Bahnhofgebäude realisieren (siehe Massnahme S 303.4, Bahnhofgebiet Lohn-Lüterkofen). Damit das Bahnhofgebiet mit der Herzparzelle genügend erschlossen ist, muss die heutige Erschliessung angepasst werden. Ab dem Knoten Solothurnstr.-/Alte Bernstrasse soll mit dem Anschluss Bahnhofplatz eine neue Erschliessungsstrasse realisiert werden. Der Knoten soll neu als Kreisverkehr ausgebildet werden.

Um die Entwicklung des Gebiets um den Bahnhof Lohn-Lüterkofen optimal abzustimmen und Einzelvorhaben in einen planerischen Gesamtkontext zu stellen, hat die Gemeinde eine Konzeptstudie sowie ein Gesamtverkehrskonzept für das Gebiet „Entwicklungsschwerpunkt ESP Bahnhof Lohn-Lüterkofen“ erarbeitet. Auf dieser Grundlage wurde ein städtebauliches Entwicklungskonzept ausgearbeitet. In Abhängigkeit zur geplanten Verdichtung der Bebauung in der Nähe des Bahnhofareals mit einer verdichteten Mischnutzung Wohnen/Arbeiten ist die Verkehrserschliessung des Gebiets für alle Verkehrsteilnehmer (ÖV, LV, MIV) zu optimieren. Dem Bahnhof Lohn-Lüterkofen kommt hierbei als Verkehrsdruckscheibe eine zentrale Bedeutung zu. Die verkehrliche Erschliessung und Attraktivität des Bahnhofs soll verbessert werden. Die Bushaltestellen der Buslinien von Postauto (Linien 885/886: Lohn-Lüterkofen-Schnottwil, Linie 881: Lohn-Lüterkofen-Bätterkinden und BSU, Linie 3 Lohn-Lüterkofen-Bellach) sollen neu angeordnet werden.

Zielsetzung:

Das übergeordnete Ziel ist es das Bahnhofgebiet Lohn-Lüterkofen neu zu erschliessen und den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit beim Anschluss „Kreisel Nord“ im Zusammenhang mit dem Bahnhofgebiet durch einen neuen Anschluss zu gewährleisten. Mit dem Kreisverkehr wird:

- Die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert.
- Die Sicht- und Zufahrtsverhältnisse der Alten Bernstrasse verbessert.
- Der Ausbau des Trottoirs auf der Ostseite der Solothurnstrasse ermöglicht.

- Der Verkehrsfluss im Zusammenhang mit dem Bahnhofgebiet Lohn-Lüterkofen (S 303.4) verbessert.	
Massnahme: Im Rahmen eines Vorprojekts wurden mehrere Varianten des Kreisverkehrs entworfen. Die Befahrbarkeit der verschiedenen Kreisverkehrs-Entwürfe wurde mit dem Simulationsprogramm AutoTurn geprüft. Die Befahrbarkeit wurde mit einem Fahrzeug nach der Norm SN 640 291a simuliert. Das Zentrum des Kreisverkehrs wurde gegenüber dem heutigen Zentrum des Knotens nach Nord-Ost verschoben. Dies ermöglicht eine bessere und sicherere Anbindung der Alten Bernstrasse an den Kreisel. Das Zentrum des Kreisverkehrs wird gegenüber dem heutigen Zentrum des Knotens nach Nord-Ost verschoben. Dies ermöglicht eine bessere und sicherere Anbindung der Alten Bernstrasse an den Kreisel. Vom Bahnhofplatz her wird ein neuer Anschluss zum Kreisverkehr erstellt. Die Ausgestaltung des Anschlusses Bahnhofplatz müssen im Zusammenhang mit der Zufahrt zum Denner und zum Lagerhaus noch detailliert betrachtet werden. Der Anschluss des Projekts an die bestehende Strasse bzw. an das Projekt „ESP Bahnhof Lohn-Lüterkofen“ auf der Südseite ist zu klären.	
☒ Typ: infrastrukturell	☐ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde Lohn-Ammansegg Amt für Verkehr und Tiefbau	Beteiligte Stellen: Amt für Verkehr und Tiefbau

Realisierung							
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: erfolgt (2016) - Baubeginn : 2023 - Inbetriebnahme: 2024							
☐ In Richtplan enthalten. Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 840'000. Fr. Kostenteiler: <table> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>35 %*</td> <td>294'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>65 %</td> <td>546'000 Fr.</td> </tr> </table> * [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben] Genauigkeit: +/- 25 % Stand: 08/2016	Anteil Bund	35 %*	294'000 Fr.	Anteil Gemeinde	65 %	546'000 Fr.
Anteil Bund	35 %*	294'000 Fr.					
Anteil Gemeinde	65 %	546'000 Fr.					
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe ☐ 2019 – 2022 ☒ 2023 – 2026 ☐ ab 2027							
Priorität: ☐ A-Liste ☒ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad: ☐ 1 ☒ 2						

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Der Verkehrsfluss im Zusammenhang mit dem Bahnhofgebiet Lohn-Lüterkofen verbessert sich durch die Realisierung des Kreisels. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: keine Wirkung

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Der Verkehrsfluss wird verstetigt was sich positiv auf den Energieverbrauch auswirkt.

Die Machbarkeit wurde mit dem Vorprojekt nachgewiesen. In den nächsten Projektphasen sind insbesondere die Ausgestaltung des Anschlusses Bahnhofplatz, die Anlieferung des bestehenden Lagerhauses und die genaue Führung der Ausnahmetransportroute zu klären

-	AP SO 2. Generation	V-MIV 1.4 Betriebs- und Gestaltungskonzept Lohn-Ammannsegg Solothurnstr.
-	AP SO 3. Generation	S 303.4 Bahnhofsgebiet Bahnhof Lohn-Lüterkofen RBS
		V-MIV 302.3 Lohn-Ammannsegg Neubau Kreisel Bern- /Schulhaus- /Bahnhofstr.
		V-ÖV 302.1 Lohn- Lüterkofen Aufwertung Bahnhof

- Factsheet Vorprojekt, bsb+Partner, 2016
- Plan Vorprojekt 1:200, bsb+Partner, 2016
- Kostenschätzung, bsb+Partner, 2016

Verkehrsaufkommen auf Solothurnstrasse: DTV 2015: 8'480 Fz./Tag

Massnahme motorisierter Individualverkehr

A-Liste

V-MIV 303 Flächendeckende Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☒ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nrn. V-MIV 3.6, 3.7, 3.9, 3.13),
Nrn. im Prüfbericht Bund: 2601.2.022–2601.2.024, 2601.2.027
- ☐ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung



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

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage:

Das Strassenverkehrsnetz der Agglomeration Solothurn weist Mängel bezüglich der allgemeinen Verkehrssicherheit auf und verfügt über verschiedene Gefahrenstellen. Tempo-30-Zonen in Quartieren (siedlungsorientierte Strassen) und Begegnungszonen in Ortszentren sind ein wichtiger Beitrag für die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf den Strassen. Zudem werden dadurch die Attraktivität des Wohnumfelds und die Aufenthaltsqualität gesteigert und der Verkehr siedlungsverträglich gestaltet. Die Agglomeration Solothurn strebt darum die Einführung von flächendeckenden Verkehrsberuhigungen im Siedlungsgebiet der Agglomerationsgemeinden an sowie deren überkommunale Koordination. Gemäss einer Erhebung im Rahmen des Agglomerationsprogramms Solothurn 3. Generation (Umfrage, Juni 2015) wurde die flächendeckende Verkehrsberuhigung in verschiedenen Gemeinden bereits umgesetzt oder ist geplant.

Zielsetzung: Da die Umsetzung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen auf Gemeindestrassen in der Zuständigkeit der Gemeinden selbst liegt, beschränken sich die Bestrebungen der Agglomeration Solothurn darauf, die Gemeinden bezüglich der Verkehrsberuhigung zu motivieren und den Handlungsbedarf aufzuzeigen.	
Massnahme: Die Agglomeration Solothurn schlägt folgenden Gemeinden die flächendeckende Einführung von Massnahmen zur Verkehrsberuhigung auf siedlungsorientierten Strassen mit Signalisation und Torsituation vor: Aus Sicht der Region sollten in den folgenden Gemeinden Tempo-30-Zonen eingeführt werden: V-MIV 303.1 Lommiswil, Siedlungsgebiet im Bereich Schulhausstrasse (0.05 Mio. Fr.) V-MIV 303.2 Luterbach, ganzes Siedlungsgebiet (0.30 Mio. Fr.) V-MIV 303.3 Obergerlafingen, ganzes Siedlungsgebiet (0.15 Mio. Fr.)	
☐ Typ: infrastrukturell	☐ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinden	Beteiligte Stellen: Amt für Verkehr und Tiefbau (Bewilligung der Verkehrsmassnahmen)

Realisierung										
Vorgehen/Meilensteine: Projektabhängig										
☐ In Richtplan enthalten. Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 500'000. Fr. Kostenteiler: <table> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>0 %*</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>0 %</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinden</td> <td>100%</td> <td>500'000 Fr.</td> </tr> </table> * Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben Genauigkeit: +/- % Stand: 01/2016	Anteil Bund	0 %*	Fr.	Anteil Kanton	0 %	Fr.	Anteil Gemeinden	100%	500'000 Fr.
Anteil Bund	0 %*	Fr.								
Anteil Kanton	0 %	Fr.								
Anteil Gemeinden	100%	500'000 Fr.								
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe ☐ 2019 – 2022 ☐ 2023 – 2026 ☐ ab 2027										
Priorität: ☒ A-Liste ☐ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2									

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Besonders für den Fuss- und Veloverkehr verbessert sich die Verkehrssituation durch weniger oder langsamer fahrender MIV-Verkehr. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Durch die Verkehrsberuhigung kommt es zu einer Steigerung der Attraktivität des Umfelds und es kommt zu einer baulichen Verdichtung.

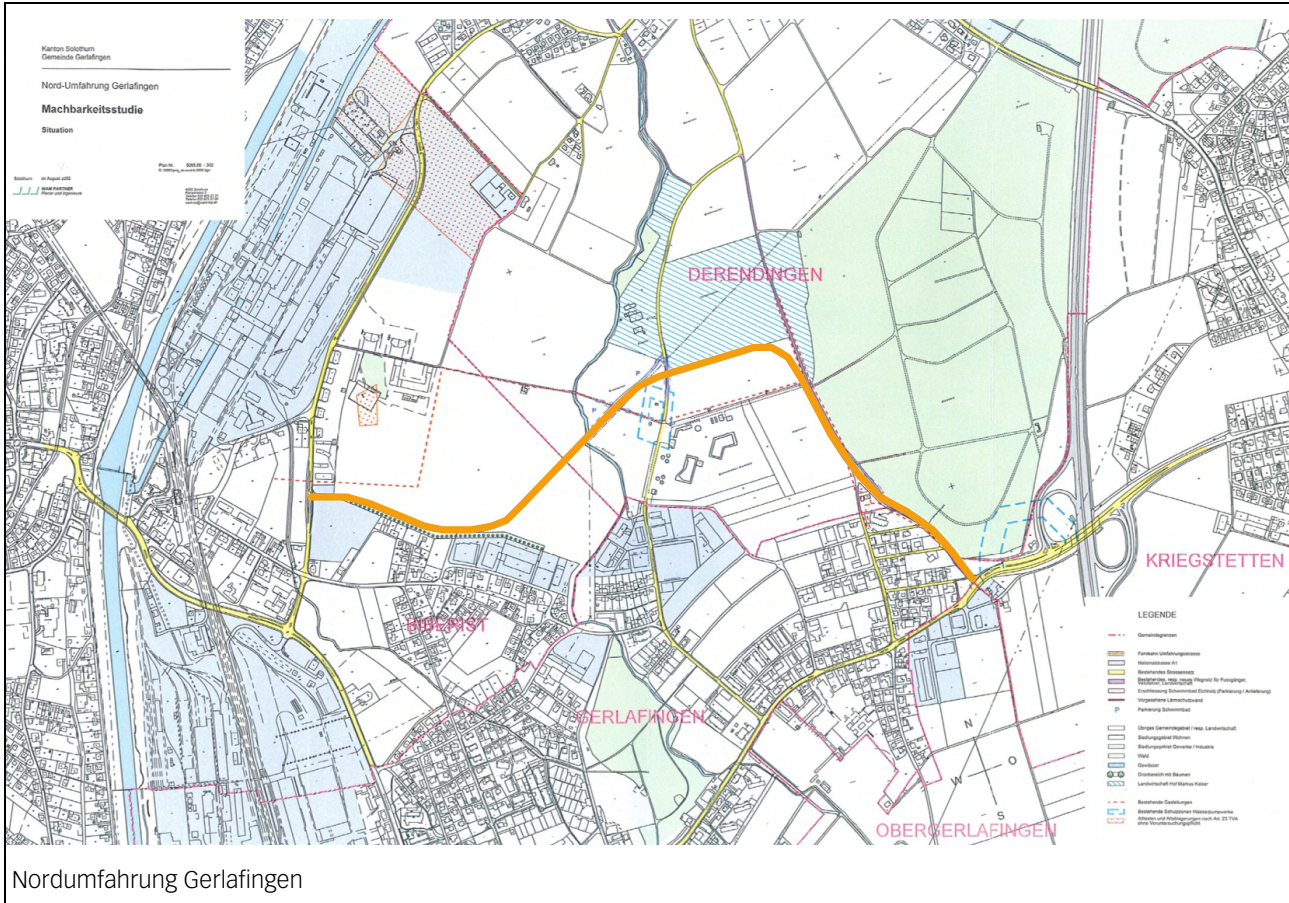
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: Die Verkehrssicherheit wird erhöht durch die verträgliche Gestaltung der Verkehrsführung durch Quartiere. WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Die Grünanlagen innerhalb der verkehrsberuhigten Quartiere profitieren von weniger Abgasen. Ausserdem wird die Lärmemission geringer in den Quartieren.
Machbarkeit:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Grundlagenbericht Tempo-30-Zonen / Strassenraumgestaltung, ecoptima ag 2011 - Umfrage Gemeinden, Juni 2015
Quantitative Angaben : –
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss: - Gemeinderat Obergerlafingen stimmt der Aufnahme der Massnahme am 20.01.2016 zu Das Siedlungsgebiet verschiedener Gemeinden ist mit demjenigen der Nachbargemeinden über die Jahre zusammengewachsen. Wird hier die Umsetzung von Tempo-30-Zonen über die Gemeindegrenze hinweg koordiniert, können Kosten gespart werden.

Massnahme motorisierter Individualverkehr

C-Liste

V-MIV 304 Nordumfahrung Gerlafingen

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation: –
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung



Nordumfahrung Gerlafingen

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage:

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

Zielsetzung:

Als langfristige Option ist der Bau von Verkehrsentslastungsstrassen im Gebiet Gerlafingen Nord und Bleichenberg (Tunnel) zu prüfen. Es sind die raumspezifischen und verkehrlichen Anforderungen zu ermitteln. Massgebend ist die Entwicklung

der Arbeitsplatz- und Wohngebiete sowie des Umstrukturierungsgebiets Papierfabrik.	
Massnahme: Umfahrung Gerlafingen Nord und Bleichenbergtunnel. In einem 1. Schritt Durchführung der raum- und verkehrsplanerischen Abklärungen (Abstimmung Siedlung+Verkehr)	
☒ Typ: infrastrukturell	☐ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für Verkehr und Tiefbau	Beteiligte Stellen: Amt für Raumplanung Gemeinden Gerlafingen, Biberist, Derendingen

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Durchführung Abklärungen : ab 2016 - Weitere Schritte : Terminplan offen	
☒ In Richtplan enthalten. Koordinationsstand ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): k.A. Kostenteiler: Anteil Bund 35 %* Fr. Anteil Kanton --% -- Fr. Anteil Gemeinde 65% Fr. * Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben Genauigkeit: +/- % Stand:
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe ☐ 2019 – 2022 ☐ 2023 – 2026 ☒ ab 2027	
Priorität: ☐ A-Liste ☐ B-Liste ☒ C-Liste	Reifegrad: ☐ 1 ☒ 2

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Wirkung ist zu ermitteln WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Wirkung ist zu ermitteln WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: Wirkung ist zu ermitteln WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Wirkung ist zu ermitteln	
Machbarkeit: Die Machbarkeit und Zweckmässigkeit ist detaillierter zu prüfen.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - AP SO 1. Generation M 5.1.11 Erhöhung der Sicherheit auf Kantonsstrassen, Autobahnbrücke Kriegstetten-Gerlafingen	

-	AP SO 2. Generation	V- NA 1.3 Verkehrsmanagement auf Kantonstrassen, Biberist, Knoten Gerlafingen-/ Derendingenstrasse S 3.1 Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiete Biberist Sappi (Papieri)
---	---------------------	---

Sonstiges	
Literatur / Grundlagendokumente:	
-	Machbarkeitsstudie Umfahrung Gerlafingen Nord, Feb. 2005
Quantitative Angaben:	
Kriegstettenstrasse: 12'500 Fz./Tag	
Gerlafingenstrasse: 14'500 Fz./Tag	
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:	
Entscheid Gemeinderat zur Massnahmeneingabe am 09.12.2015	

Massnahmen öffentlicher Verkehr

Massnahme öffentlicher Verkehr

A übergeordnet

V-ÖV 301 Doppelspurabschnitte RBS Solothurn – Bern

- ☐ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☒ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund: 2601.2.011
- ☒ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-ÖV 1), Nr. im Prüfbericht Bund: 2601.2.032
- ☐ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☒ Andere Finanzierung: Bahninfrastrukturfonds (BIF)

Angebot 2025

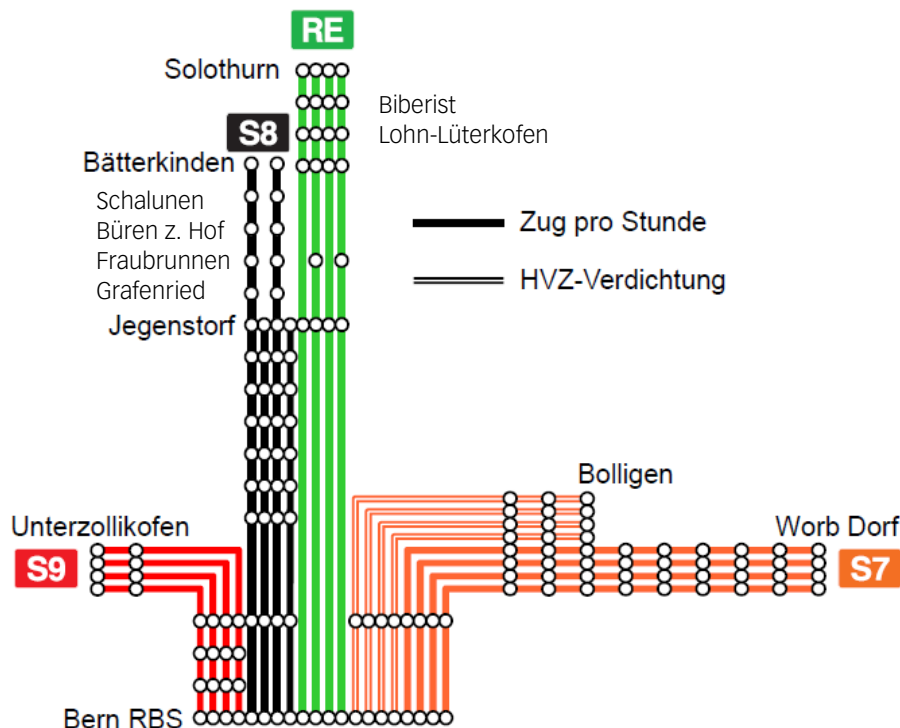


Abb. Angebot RBS-RE-Linie Bern-Solothurn

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Die täglich von über 12'000 Fahrgästen 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:

- Umsetzung Beschleunigung RE im Planungshorizont STEP 2025 (Beschleunigung von 37 auf 34 Minuten)
- Doppelspurinsel Büren zum Hof, Schnellfahrweiche und Ausbau Bätterkinden
- Doppelspur von Grafenried und Jegenstorf Nord

☒ Typ: infrastrukturell

☐ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Regionalverkehr Bern-Solothurn	Beteiligte Stellen: Amt für Verkehr und Tiefbau, Abteilung ÖV, AÖV Kanton BE Amt für Raumplanung Gemeinden Solothurn, Biberist und Lohn-Lüterkofen, Bätterkinden, Büren zum Hof, Grafenried, Jegenstorf

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: 2016/17 - Baubeginn : 2019 - Inbetriebnahme: 2021	
☒ In Richtplan enthalten. Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten: Die Finanzierung erfolgt nicht über den Infrastrukturfonds, sondern über den Bahninfrastrukturfonds (BIF), deshalb werden die Kosten hier nicht ausgewiesen.
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe ☒ 2019 – 2022 ☐ 2023 – 2026 ☐ ab 2027	
Priorität: ☒ A-Liste ☐ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad: ☐ 1 ☒ 2

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK1: Die Massnahme hat eine bedeutende Wirkung für die Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems. Der punktuelle Doppelspurausbau 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 öffentlichen 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.

Machbarkeit: Die Machbarkeit ist ausgewiesen.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - AP SO 3. Generation S 303.4 Bahnhofsgelände Bahnhof Lohn-Lüterkofen RBS
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Unterlagen zur Informationsveranstaltung 2. Teilergänzung S-Bahn Bern – Korridor Bern-Solothurn, RBS 2011-07-15 - PL-Bericht, 2. Teilergänzung, AÖV Kanton BE
Quantitative Angaben: 4500 Passagiere (Abschnitt Kanton Solothurn) 12'500 Passagiere (Abschnitt Agglomeration Bern), 2010
Bemerkungen / Hinweise:

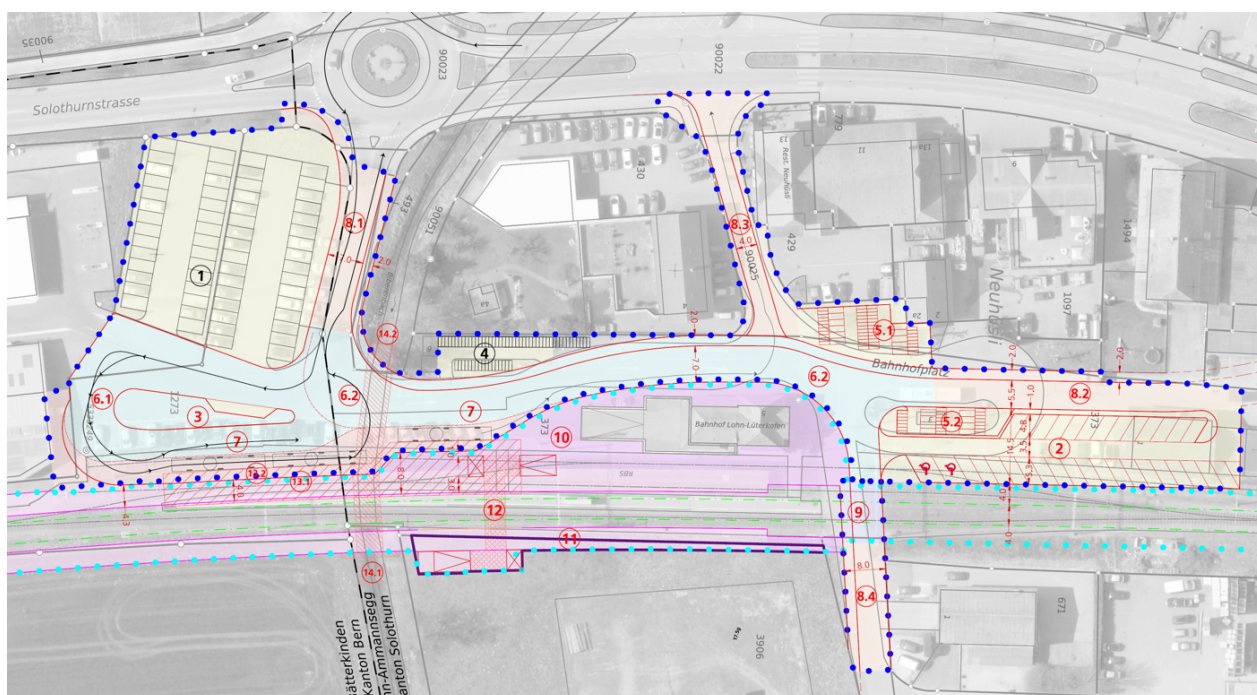
Aufwertung Bahnhöfe

Aufwertung Bahnhöfe

A-Liste

V-ÖV 302.1 Lohn-Lüterkofen: Aufwertung Bahnhof mit Bushaltestellen und Bike and Ride Anlagen

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☒ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-ÖV 3.1), Nr. im Prüfbericht Bund: 2601.2.036
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung



Ausbau und Aufwertung Bahnhof Lohn-Lüterkofen

Massnahmenbeschreibung

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 Schnittstellen 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.

Um die Entwicklung des Gebiets um den Bahnhof Lohn-Lüterkofen optimal abzustimmen und Einzelvorhaben in einen planerischen Gesamtkontext zu stellen, hat die Gemeinde eine Konzeptstudie sowie ein Gesamtverkehrskonzept für das Gebiet „Entwicklungsschwerpunkt ESP Bahnhof Lohn-Lüterkofen“ erarbeitet. Auf dieser Grundlage wurde ein städtebauliches Entwicklungskonzept ausgearbeitet. In Abhängigkeit zur geplanten Verdichtung der Bebauung in der Nähe des Bahnhofareals mit einer verdichteten Mischnutzung Wohnen/Arbeiten ist die Verkehrserschliessung des Gebiets für alle Verkehrsteilnehmer (ÖV, LV, MIV) zu optimieren. Dem Bahnhof Lohn-Lüterkofen kommt hierbei als Verkehrsdrehscheibe eine zentrale Bedeutung zu. Die verkehrliche Erschliessung und Attraktivität des Bahnhofs soll verbessert werden. Die Bushaltestellen der Buslinien von Postauto (Linien 885/886: Lohn-Lüterkofen-Schnottwil, Linie 881: Lohn-Lüterkofen-Bätterkinden und BSU, Linie 3 Lohn-Lüterkofen-Bellach) sollen neu angeordnet werden.

Massnahme:

Aufwertung Bahnhof Lohn-Lüterkofen. 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 wichtig als P+R-, B+R- und Dienstleistungsstandort von überkommunaler Bedeutung.

Bahnseitige Massnahmen:

Die bestehenden Bahnanlagen 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) sowie eine neue Unterführung realisiert werden. 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.

Busseitige Massnahmen / Massnahmen Langsamverkehr:

Vorgesehen ist eine Neugestaltung des Busbahnhofs. Es sollen zwei Busperrons mit Perronüberdachung erstellt werden, die Perronkante für die Postautos beträgt 40 m und für den BSU 20 m, um die Zu- und Wegfahrten zu verbessern, müssen die Gemeindestrassen angepasst werden, im Bereich des Bahnhofs werden Mischverkehrsflächen ausgestaltet und der Bahnhofplatz neugestaltet. Neu geschaffen bzw. ausgebaut werden die Park+Ride- und Bike+Ride-Abstellanlagen. Für diese Projektelemente werden finanzielle Mittel aus dem Infrastrukturfonds beantragt.

☒ Typ: infrastrukturell

☐ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS

Beteiligte Stellen:

Gemeinden Lohn-Ammannsegg und Bätterkinden

Amt für Verkehr und Tiefbau

Amt für Raumplanung

AÖV Kanton BE

Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU, Postauto

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

- Vorprojekt: 2018
- Baubeginn : 2020
- Inbetriebnahme: 2021/22

- ☐ In **Richtplan** enthalten. Koordinationsstand
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Zeithorizont Umsetzung:

- ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe
- ☒ 2019 – 2022
- ☐ 2023 – 2026
- ☐ ab 2027

Kosten (exkl. MWSt.): 3.3 Mio. Fr.

Hier ausgewiesen werden nur die Kosten jener Projektelemente, für welche finanzielle Mittel aus dem Infrastrukturfonds beantragt werden können.

Kostenteiler:

Anteil Bund	35 %*	1'155'000 Fr.
Anteil Kantone/Gden	65%	2'145'000 Fr.

* Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben

Genauigkeit: +/- 30%

Stand: 07.2016

Priorität: ☒ A-Liste ☐ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad: ☐ 1 ☒ 2
--	--

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK1: Die Aufwertung des Bahnhofs 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 die Massnahme eine hinreichende Wirkung. Die Aufwertung des Bahnhofs führt zu einer Qualitätssteigerung des öffentlichen Raums am Bahnhof und in der direkten Umgebung. Dank gestalterischen Massnahmen, verbesserten Zugängen zum Bahnhof und Flächengewinnen für den Fuss- und Veloverkehr wird insgesamt auch das Gebiet rundum des Bahnhofs 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.
Machbarkeit Die Machbarkeit wurde geprüft und nachgewiesen.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - AP SO 3. Generation: Siedlungsmassnahmen (Entwicklungsschwerpunkte Bahnhofgebiet Lohn-Lüterkofen S 303.4) - MIV 302.4 Kreisel Nord, Lohn Ammannsegg - MIV 302.3 Neubau Kreisel Bern-/Schulhaus-/Bahnhofstrasse

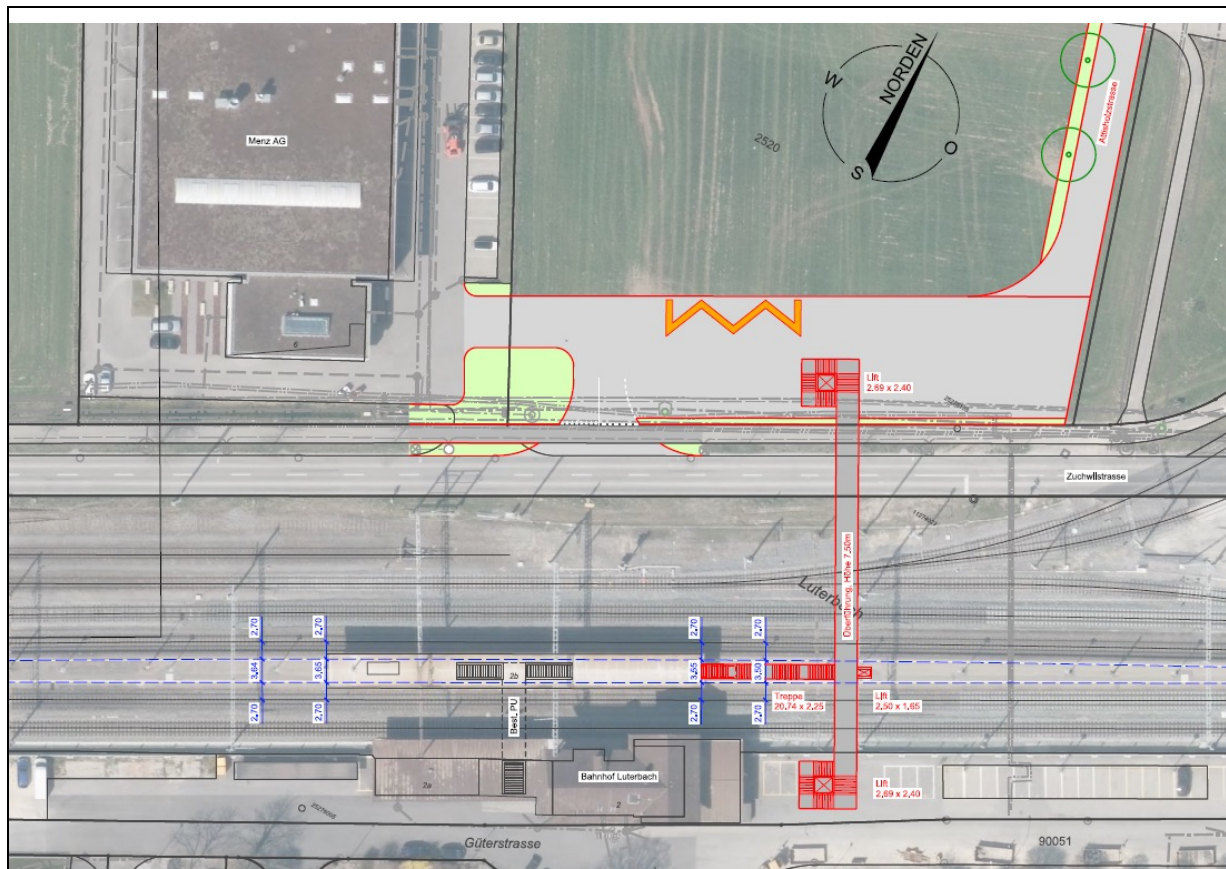
Sonstiges
Literatur / Grundlegendokumente: - Vorstudie Ausbau RBS-Bahnhof Lohn-Lüterkofen, RBS, Kanton Solothurn, Juli 2016 - Einwohnergemeinde Lohn Ammannsegg, Entwicklungsschwerpunkt ESP Bahnhof Lohn-Lüterkofen, Planerisches Entwicklungskonzept, Schlussbericht, März 2016, BSB + Partner - ESP Bahnhof Lohn-Lüterkofen, städtebauliches Entwicklungskonzept, Entwurf 6.11.2015, BSB + Partner AG - ESP Bahnhof Lohn-Lüterkofen, Verkehr – Probleme und Lösungsansätze, Eine Auslegeordnung, September 2015, BSB + Partner - Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene
Quantitative Angaben: RBS-Linie 5200 Passagiere pro Tag BSU-Linie 3: 950 Passagiere pro Tag
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Aufwertung Bahnhöfe

B-Liste

V-ÖV 302.2 Luterbach-Attisholz

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☒ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-ÖV 3.3), Nr. im Prüfbericht Bund: 2601.2.038
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung



Situationsplan Bahnhof Luterbach-Attisholz mit neuer Personenunterführung

Massnahmenbeschreibung

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 Schnittstellen 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 verkehrlich und gestalterisch aufgewertet werden.

Der Bahnhof Luterbach-Attisholz gewinnt mit der Entwicklung der Entwicklungsschwerpunkte Attisholz Süd und Nord an Bedeutung. Der Teilzonen- und Erschliessungsplan Attisholz Süd sieht eine Langsamverkehrs- und ÖV-Achse vor, welche

voraussetzt, dass eine direkte nordseitige Anbindung des Bahnhofs erfolgt. Die bestehende Unterführung Hauptstrasse ermöglicht zwar heute einen nordseitigen Zugang zum Bahnhof und ist eine wichtige Nord-Süd-Verbindung für den Veloverkehr. Dieser Bahnhofzugang von Norden ist aber sowohl von der Linienführung als auch aus verkehrlicher Sicht (Querung von Geleisen und Kantonsstrasse) nicht ideal, die Platzverhältnisse in der Unterführung sind zudem zu eng (Breite Unterführung 3.10 m) und der Perronzugang nicht behindertengerecht. Die bestehende Unterführung erfüllt also nicht die Anforderungen für einen neuen Hauptzugang zum Bahnhof und als neue Nord-Süd-Verbindung für den Fussverkehr von Luterbach Zentrum nach Attisholz Süd und Nord und das Naherholungsgebiet an der Aare.

Massnahme:

Schaffung eines neuen Bahnzugangs Nord Luterbach-Attisholz sowie neue Bushaltestelle und Bike+Ride-Anlage beim neuen Bahnhofplatz Nord.

Der Bahnhof erschliesst nebst dem Siedlungsgebiet Luterbach ebenfalls den wichtigen Entwicklungsschwerpunkt Attisholz Süd und Nord (ehemaliges Industrieareal der Firma Borregaard Schweiz AG). Im Hinblick auf die zukünftige Arbeitsplatz- und Wohnraumentwicklung und den damit zu erwartenden Pendlerverkehr soll der Bahnhof funktional und gestalterisch aufgewertet werden. Der Zugang zum Bahnhof von Norden her soll mittels einer neuen Verbindung und Fussgängerquerung der Gleise an geeigneter Stelle verbessert werden. Es wurde eine Machbarkeitsstudie durchgeführt und verschiedene Varianten einer Fussgängerüber- oder Unterführung des Bahnhofs geprüft und die Bestvariante(n) ermittelt. Während die Bestvariante einer Unterführung auf 10.8 Mio. Fr. veranschlagt wird, belaufen sich die Kosten bei der Bestvariante einer Überführung auf 5.8 Mio Fr. Obwohl die Unterführung einen besseren Nutzen aufweist, wird die Variante Überführung wegen der tieferen Investitionskosten und wegen des besseren Kosten-/ Nutzenverhältnisses leicht favorisiert.

Zusätzlich soll ein neuer Bahnhofplatz Nord mit Bushaltestelle und Bike+Ride-Anlage geschaffen werden. (Veranschlagter Investitionsbedarf von 1 Mio. Fr.). Somit kann die geplante Langsamverkehrs- und ÖV-Achse zum Entwicklungsschwerpunkt Attisholz Süd optimal mit dem Bahnhof verknüpft werden.

Im Hinblick auf die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes sind auf 2023 am Bahnhof Luterbach-Attisholz gemäss den SBB zudem verschiedene weitere bauliche Massnahmen erforderlich. Diese sind insbesondere die Anpassung der Perronhöhe (heute P35) sowie den Zugang mittels Rampe oder Lift zum heutigen Mittelperron.

Es wird eine zeitgleiche Realisierung der Massnahme Agglomerationsprogramm und SBB angestrebt, so dass die bauliche Abstimmung und die Synergien optimal sind.

☒ Typ: infrastrukturell

☐ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

Amt für Verkehr und Tiefbau
Gemeinde Luterbach
SBB

Beteiligte Stellen:

Amt für Raumplanung

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

- Machbarkeitsstudie : 2015-16
- Vorprojekt: 2017
- Baubeginn : 2023
- Inbetriebnahme: 2024

☒ In **Richtplan** enthalten. Koordinationsstand

☐ Vororientierung

☒ Zwischenergebnis

☐ Festsetzung

Kosten (exkl. MWSt.): 6.8 Mio. Fr.

Hier ausgewiesen werden nur die Kosten jener Projektelemente, für welche finanzielle Mittel aus dem Infrastrukturfonds beantragt werden können.

Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe ☐ 2019 – 2022 ☒ 2023 – 2026 ☐ ab 2027	Kostenteiler: Anteil Bund 35 %* 2'308'000 Fr. Anteil Kanton/Gde 65% 4'420'000 Fr. * Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben Genauigkeit: +/- 30% Stand: 08.2016
Priorität: ☐ A-Liste ☒ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad: ☐ 1 ☒ 2

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK1: Die Massnahme hat in Bezug auf die Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems eine bedeutende Wirkung. Die Aufwertung des Bahnhofs 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 des Entwicklungsschwerpunkts dank der neuen Nord-Südverbindung für den Langsamverkehr und besseren Zugängen zum Bahnhof. WK2: In Bezug auf die Siedlungsentwicklung (nach innen) hat die Massnahme 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 zum Bahnhof und Flächengewinnen für den Fuss- und Veloverkehr wird insgesamt auch das Gebiet rundum des Bahnhofs aufgewertet. Für die geplanten neuen Wohn- und Arbeitsplätze des Entwicklungsschwerpunkts wird eine gute ÖV- und LV-Erschliessung bereitgestellt. WK3: Dank dieser Massnahme kann die Verkehrssicherheit leicht erhöht werden: Eine Verminderung der Unfälle kann erreicht werden dank dem neuen, kreuzungsfreien Zugang zum Bahnhof und die Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖV, ebenso kann durch die vorgesehenen Massnahmen die objektive und subjektive Sicherheit beim Bahnhof 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.
Machbarkeit: Die Machbarkeit der Massnahme wurde abgeklärt.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Abhängigkeit zu den Siedlungsmassnahmen (Entwicklungsschwerpunkte: Attisholz Nord und Süd) - AP SO 1. Generation M 11.2 Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiete: Luterbach Industrie-/Gewerbeschwerpunkt Neumatt - AP SO 3. Generation S 301.8 Attisholz Nord S 301.9 Attisholz Süd ÖV 303 Verbesserung der ÖV-Erschliessung von Attisholz Nord und Süd

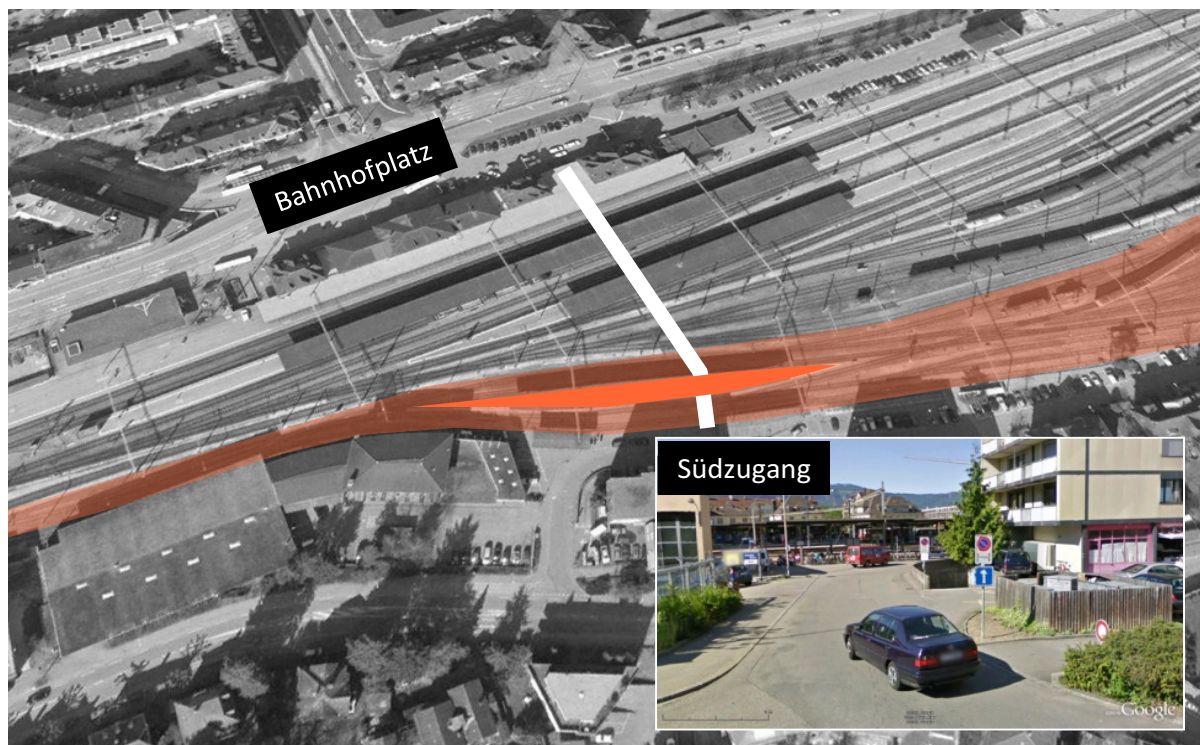
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Aufwertung Bahnhof Luterbach-Attisholz, Machbarkeitsstudie Fussgängerquerung, WAM Planer und Ingenieure, August 2016 - Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene
Quantitative Angaben: 9200 Passagiere pro Tag, 570 Ein-/Aussteiger pro Werktag
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Aufwertung Bahnhöfe

B-Liste

V-ÖV 302.3 HB Solothurn, Teil RBS

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☒ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-ÖV 3.4), Nr. im Prüfbericht Bund: 2601.2.039
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung



Hauptbahnhof Solothurn, Ausgang Süd / RBS (Abbildung: Google, 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 Schnittstellen 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 verkehrlich und gestalterisch aufgewertet werden. Beim Hauptbahnhof Solothurn betrifft dies vor allem den südlichen Bahnhofbereich, Teil RBS. Die RBS-Linie in Richtung Bern ist heute mit derzeit über 105'000 Ein-/Aussteigern pro Tag eine der wichtigsten Verbindungen im Bahnhof Solothurn. Die bestehenden Anlagen beim Hauptbahnhof Solothurn, Teil RBS, insbesondere der Perron und die Unterführung, können bezüglich Leistungsfähigkeit, Zugänglichkeit, Warteflächen und Aufenthaltsqualität die heutigen Anforderungen quantitativ und qualitativ nicht mehr erfüllen. Mit der Realisierung des Tiefbahnhofs Bern muss auch beim Bahnhof Solothurn der heute knapp 120 m lange Mittelperron der RBS durch eine besser positionierte, grosszügigere Perronanlage mit zwei 180 m langen Perronkanten ersetzt werden.

Massnahme: Hauptbahnhof Solothurn, Teil RBS: Bahnseitige Massnahmen (Nicht Bestandteil Infrastrukturfonds): 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 Perronanlagen werden auf 180 m verlängert, der Zugang soll neu über eine Rampe behindertengerecht erfolgen. Städtebauliche Massnahmen, Zugang zum Bahnhof: Die bestehende, ungenügende städtebauliche Situation des Südzugangs soll 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.). Diese Massnahmen sind zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt und werden zur Zeit auf 6 Mio. Fr. geschätzt (im Laufe der weiteren Planung werden die Kosten noch konkretisiert). 2016 wird eine Testplanung durchgeführt.	
☒ Typ: infrastrukturell	☐ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Stadt Solothurn	Beteiligte Stellen: Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS Amt für Verkehr und Tiefbau, Amt für Raumplanung, SBB

Realisierung							
Vorgehen/Meilensteine: - Durchführung Testplanung : 2016 - Vorprojekt: offen - Baubeginn : offen - Inbetriebnahme: offen							
☐ In Richtplan enthalten. Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 6 Mio. Fr. Hier ausgewiesen werden nur die Kosten jener Projektelemente, für welche finanzielle Mittel aus dem Infrastrukturfonds beantragt werden können. Kostenteiler: <table> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>35 %*</td> <td>2'100'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton, Gde, RBS</td> <td>65%</td> <td>3'900'000 Fr.</td> </tr> </table> * Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben Genauigkeit: +/- 40% Stand: 07.2016	Anteil Bund	35 %*	2'100'000 Fr.	Anteil Kanton, Gde, RBS	65%	3'900'000 Fr.
Anteil Bund	35 %*	2'100'000 Fr.					
Anteil Kanton, Gde, RBS	65%	3'900'000 Fr.					
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe ☐ 2019 – 2022 ☒ 2023 – 2026 ☐ ab 2027							
Priorität: ☐ A-Liste	Reifegrad: ☒ 1						

☒ B-Liste	☒ 2 (bahnseitige Massnahmen)
☐ C-Liste	

Beurteilung Wirkung (WK 1-4): WK1: Die Massnahme hat in Bezug auf die Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems eine bedeutende Wirkung. Die Aufwertung des Bahnhofs 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 der um den Bahnhof liegenden Entwicklungsschwerpunkte dank besserem Zugang. WK2: In Bezug auf die Siedlungsentwicklung (nach innen) hat die Massnahme eine hinreichende Wirkung. Die Aufwertung des Bahnhofs 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 um den Bahnhof aufgewertet. Nebst der Attraktivierung des ÖV-Angebots wird dadurch in gewisser Weise ebenfalls die Ansiedlung von Wohn- und Arbeitsplätzen 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. Machbarkeit: Die Machbarkeit wird ab 2016 abgeklärt. Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Abhängigkeit zu S303 Bahnhofgebiete (S 303.3 Solothurn Hauptbahnhof) - AP SO 3. Generation V-ÖV 301 Doppelspurabschnitte RBS Solothurn – Bern - AP SO 2. Generation V KM 1.3 Hauptbahnhof Solothurn Nord SBB: Tarifharmonisierung P+R - V-KM 1.1 Hauptbahnhof Solothurn Süd RBS, 200 weitere B+R Abstellplätze - AP SO 1. Generation M 10.2 Bahnhofsgebiete: Solothurn Hauptbahnhof Sonstiges Literatur / Grundlagendokumente: - Zwischenergebnisse Testplanung, Juli 2016 - Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene - AP SO 3. Generation, Bericht Verträglichkeitskonflikte, Knotenkonfliktstelle 1: Hauptbhf SO und Röstistrasse in SO Quantitative Angaben: – Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:
--

Aufwertung Bahnhöfe

B-Liste

V-ÖV 302.4 Langendorf BLS

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☒ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-ÖV 3.2), Nr. im Prüfbericht Bund: 2601.2.037
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung



© Olivier Tanner (www.schienenverkehr-schweiz.ch)

Bahnhof Langendorf

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung:

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 Schnittstellen 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 verkehrlich und gestalterisch aufgewertet werden.

Der Bahnhof Langendorf soll saniert und modernisiert und die Zugänge insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden. Optional ist auch eine Fussgängerunterführung vorgesehen.

Eine wichtige Rahmenbedingung ist das zukünftige Angebot auf der Bahnstrecke Solothurn – Gänsbrunnen – Moutier. Hierzu wurde im Zusammenhang mit der Frage der Sanierung des Weissensteintunnels eine vertiefte Angebotsstudie durchgeführt. Die BLS und die Kantone Solothurn und Bern möchten die Bahnlinie Solothurn – Gänsbrunnen – Moutier

auch in Zukunft betreiben. Hierzu ist aber eine aufwändige Sanierung des Weissensteintunnels erforderlich. Der Entscheid, ob der Tunnel saniert werden kann, wird voraussichtlich Ende 2016 vorliegen.

Massnahme:

Aufwertung und Modernisierung Bahnhof Langendorf BLS

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 Ausenräumen führt ebenfalls zur Attraktivitätssteigerung der umliegenden Arbeits- und Dienstleistungsgebiete.

Handlungsbedarf hinsichtlich Bahnhof-Aufwertung besteht beim Standort Langendorf insbesondere auf den Horizont 2023 im Zusammenhang mit der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes. Die BLS werden in diesem Zusammenhang den Bahnhof sanieren und modernisieren. Als Option ist auch eine Fussgänger- und Velounterführung vorgesehen. Eine von der Gemeinde Langendorf vorgeschlagene à-Niveau-Querung der Gleisanlagen für den Langsamverkehr ist hingegen aus Sicherheitsüberlegungen nicht realisierbar.

Projektelemente, welche zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt sind:

- Erstellung neuer Bike+Ride-Anlagen
- Verbesserung Zugang zum umliegenden Arbeits- und Dienstleistungsgebiet, insbesondere zum Migros-Ladendorf.
- Realisierung einer neuen Fussgänger- und Velounterführung

☒ Typ: infrastrukturell

☐ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

BLS AG

Beteiligte Stellen:

Amt für Verkehr und Tiefbau

Amt für Raumplanung

Gemeinde Langendorf

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

- Vorprojekt: 2017/2018
- Baubeginn : 2025
- Inbetriebnahme: 2026

- ☐ In **Richtplan** enthalten. Koordinationsstand
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Zeithorizont Umsetzung:

- ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe
- ☐ 2019 – 2022
- ☒ 2023 – 2026
- ☐ ab 2027

Kosten (exkl. MWSt.): 1.5 Mio. Fr.

Hier ausgewiesen werden nur die Kosten jener Projektelemente, für welche finanzielle Mittel aus dem Infrastrukturfonds beantragt werden können.

Kostenteiler:

Anteil Bund	35 %*	525'000 Fr.
Anteil Kanton, Gde, TU	65%	975'000 Fr.

* Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben

Genauigkeit: +/- 40%

Stand: 08.2016

Priorität: ☐ A-Liste ☒ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2
--	--

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK1: Die Massnahme hat in Bezug auf die Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems eine bedeutende Wirkung. Die Aufwertung des Bahnhofs 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 des Migros Langendorf und Entwicklungsschwerpunkte in der Nähe des Bahnhofs. WK2: In Bezug auf die Siedlungsentwicklung (nach innen) hat die Massnahme eine hinreichende Wirkung. Die Aufwertung des Bahnhofs führt zu einer Qualitätssteigerung der öffentlichen Räume am Bahnhof und in der direkten Umgebung. Dank gestalterischen Massnahmen, verbesserten Zugängen zum Bahnhof und Flächengewinnen für den Fuss- und Veloverkehr wird insgesamt auch das Gebiet rundum des Bahnhofs 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.
Machbarkeit: Die Machbarkeit kann nach Vorliegen des zukünftigen Betriebskonzepts der Bahnlinie Solothurn – Gänsbrunnen – Moutier, voraussichtlich ab 2017 abgeklärt werden.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Siedlungsmassnahmen (Entwicklungsschwerpunkte im Umfeld des Bahnhofs), zum Beispiel Gestaltungsplan Deltaareal - Zukünftigen Angebot auf der Bahnlinie Solothurn – Gänsbrunnen – Moutier (Betriebskonzept) - AP SO 3. Generation V-LV 302.2 Veloroute abseits der Kantonsstrasse, Langendorf/Bellach

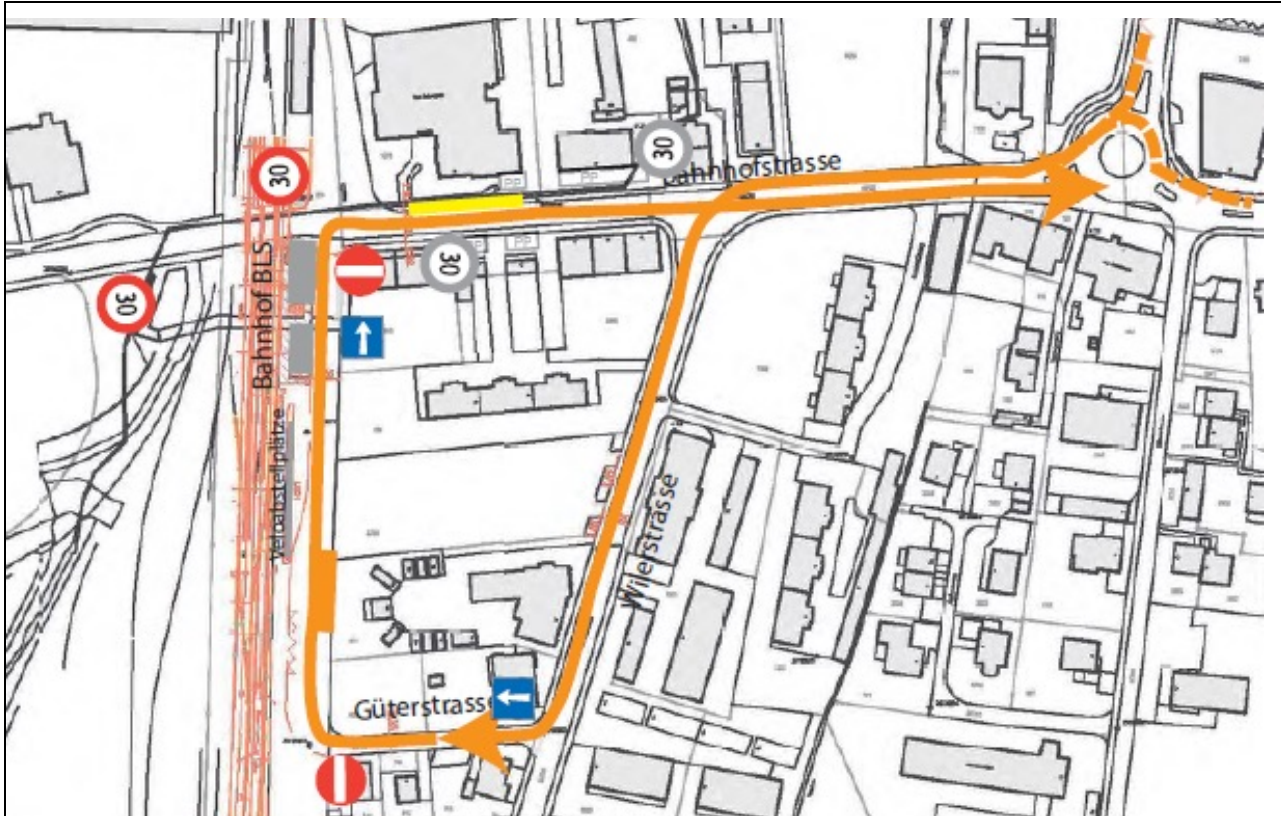
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Entwurf Sanierungsprojekt Bahnhof Langendorf BLS - Schlussbericht Streckenkonzept Solothurn-Moutier-Bahn SMB, 6.11.2014 - Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene
Quantitative Angaben: Ein- und Aussteiger pro Werktag beim Bahnhof Langendorf: 390 Passagiere
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Aufwertung Bahnhöfe

B-Liste

V-ÖV 302.5 Gerlafingen, Bushaltestelle und Buszufahrt Bahnhof

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation: –
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☒ Andere Finanzierung: Abgeltung ÖV-Angebot im Regionalverkehr



Bahnhof Gerlafingen: neue Bushaltestelle und Buszufahrt

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage:

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 Schnittstellen 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 verkehrlich und gestalterisch aufgewertet werden.

Zielsetzung:

Die Bedeutung des BLS-Bahnhofs Gerlafingen ist seit jeher gross und nahm mit der Fahrplanverbesserung am 13. Dezember 2015 noch weiter zu. Eine Lücke besteht aber noch bei der Anbindung des Wasseramts mit einer Buslinie ans neue S-Bahn-Angebot. Damit kann der Einzugsbereich der S-Bahn vergrössert werden. Damit die Linienbusse bis zum Bahnhof Gerlafingen verkehren können, braucht es eine neue Haltestelle mit geeigneter Erschliessungsstrassen für die Zu- und

Wegfahrt. Die BLS beabsichtigen zudem die Stellwerke auf dem Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Biberist Ost und Gerlafingen bis 2023 signaltechnisch zu automatisieren (Fernsteuerzentrum in Spiez) und alle Gleisanlagen zu modernisieren (Kostenpunkt: 68 Mio. +/- 50%) Weiter wird beim Bahnhof von einer zukünftigen Arealentwicklung ausgegangen. Direkt neben dem Bahnhofareal und nördliche der Bahnhofstrasse befinden sich Areale, welche in naher Zukunft überbaut werden können.

Massnahme: Realisierung einer neuen, modernen Bushaltestelle beim Bahnhof Gerlafingen für die zukünftige Buslinie vom Wasseramt nach Gerlafingen und Schaffung der erforderlichen Erschliessung (Zu- und Wegfahrt). Die Zufahrt ist von der Güterstrasse vorgesehen, die Wegfahrt soll über die Bahnhofstrasse erfolgen. Hierzu erforderlich sind verkehrliche Verbesserungen erforderlich (Einbahnverkehr Güterstrasse und Ausfahrt Bahnhofareal, neue Vortrittsregelungen, etc.). Weiter müssen die bestehenden Park+Ride-Parkplätze verschoben und sollen neue Bike+Ride-Abstellplätze geschaffen werden.	
☒ Typ: infrastrukturell	☒ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde Gerlafingen	Beteiligte Stellen: Amt für Verkehr und Tiefbau Transportunternehmungen: BLS, BSU Bund (BAV)

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Planungsstudie: 2016 - Vorprojekt: 2020 - Baubeginn : 2023 - Inbetriebnahme: Fahrplanwechsel Dez. 2023	
☐ In Richtplan enthalten. Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 1'900'000.- Fr. Kostenteiler: Der genaue Kostenteiler ist noch nicht festgelegt. Je nach Ausstattung des aufgewerteten Bahnhofs sind verschiedene Kosten (z.B. B+R-Anlage, Busanlage, Dienstleistungseinrichtungen) durch den Kanton und die Gemeinden zu leisten. Anteil Bund 35 %* 665'000 Fr. Anteil Gemeinde/Kanton 65% 1'235'000 Fr. * Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben Genauigkeit: +/- 30% Stand: 09/2016
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe ☐ 2019 – 2022 ☒ 2023 – 2026 ☐ ab 2027	
Priorität: ☐ A-Liste ☒ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2

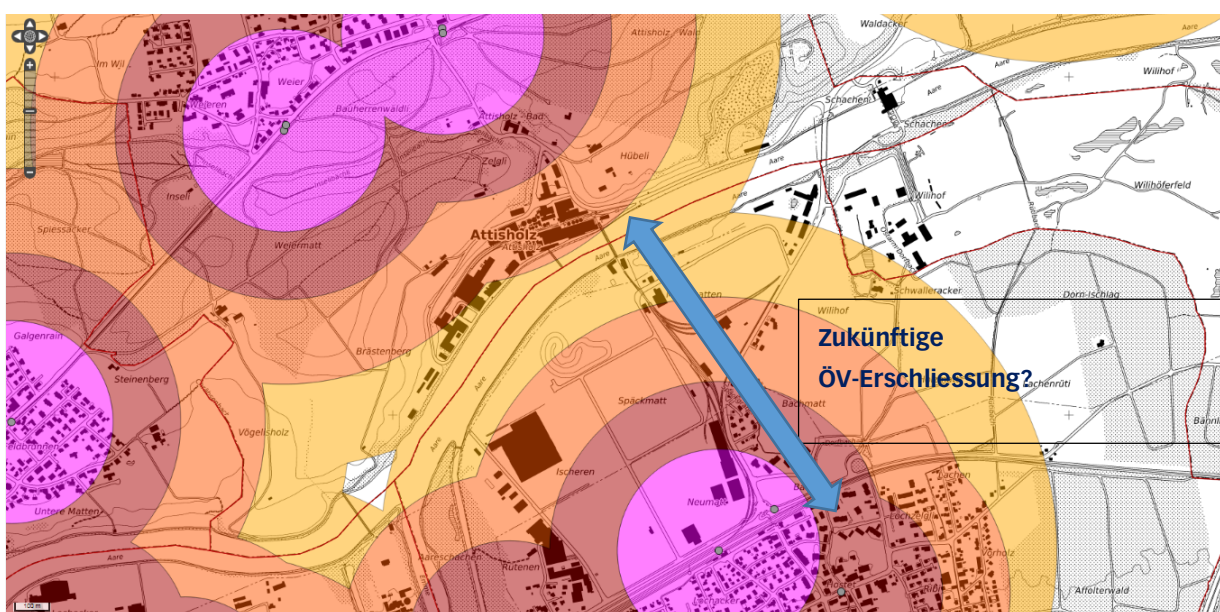
Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Mit der Verknüpfung der Bahn- und Buslinie kann die Qualität des Verkehrssystems merklich verbessert werden WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Die Verbesserung des öV-Angebots fördert die Siedlungsentwicklung nach Innen beim Quartier beim Bahnhof Gerlafingen WK3: Verkehrssicherheit erhöht: Ohne Buswendeplatz kann eine neue Buslinie nicht betrieben werden, weil die Sicherheit und der Fahrplan nicht gewährleistet wäre. WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Die Verbesserung des öV-Angebots wird den Modal Split zugunsten des ÖV erhöhen, dies verbessert die Umweltbilanz.
Machbarkeit: Die Machbarkeit wurde abgeklärt.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Abhängigkeit von Einführung einer neuen Buslinie vom Wasseramt nach Gerlafingen (neues Fahrplanangebot) - AP SO 3. Generation: S 301 Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete Arbeiten/Wohnen (S 301.4 Stahlwerk Biberist/Gerlafingen) - AP SO 1. Generation M 2.3 Angebotsausbau auf der Linie Solothurn – Burgdorf (BLS)
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Gerlafingen, Buszufahrt Bahnhof, Machbarkeitsstudie, September 2016 - VSS Norm (Schleppkurven für Linienbusse bei Wendeplatz)
Quantitative Angaben: - Fahrgastpotential für neue Buslinie ist im Rahmen des Fahrplankonzepts noch zu ermitteln.
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Massnahme öffentlicher Verkehr

A Eigenleistung

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

- ☐ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation: –
- ☐ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☒ Andere Finanzierung: (keine Infrastrukturkosten)



Verbesserung der ÖV-Erschliessung von Attisholz Nord und Süd

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage:

Aufgrund der neuen Entwicklungsschwerpunkte insbesondere in Attisholz Nord (Riedholz) und Attisholz Süd (Luterbach) ist die dortige ÖV-Erschliessung zu verbessern.

Zielsetzung:

Verbesserung der ÖV-Erschliessung in Attisholz Nord und Süd

Massnahme:

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

☐ Typ: infrastrukturell

☒ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

Amt für Verkehr und Tiefbau

Beteiligte Stellen:

Standortgemeinden

SBB, asm, BSU, PostAuto Nordschweiz

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4):	
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Durch die Ergänzung des Busnetzes in der Agglomeration Solothurn wird eine Verbesserung der räumlichen ÖV-Erschliessung erreicht. Der Angebotsausbau steigert die Attraktivität des ÖV, was wiederum die Verlagerung des MIV auf den ÖV fördert. WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Die verbesserte Erreichbarkeit der neuen Entwicklungsschwerpunkte Attisholz Nord und Süd mit dem öffentlichen Verkehr fördert die Siedlungsentwicklung in der äusseren Agglomeration an dicht besiedelten Standorten. WK3: Verkehrssicherheit erhöht: Durch die Verlagerung des MIV auf den ÖV wird ein geringeres Verkehrswachstum beim motorisierten Individualverkehr erreicht, was sich positiv auf die Verkehrssicherheit auswirkt. WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Die Veränderung des Modal-Split zugunsten des ÖV wirkt sich positiv auf die Umweltbilanz aus.	
Machbarkeit:	
Die Machbarkeit ist abzuklären	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:	
-	AP SO 3. Generation: V-ÖV 302.2 Aufwertung Bahnhof Luterbach-Attisholz S 301 Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete Arbeiten/Wohnen (S 301.8 Attisholz Nord und S 301.9 Attisholz Süd)
-	Anschlüsse in Luterbach und Flumenthal auf Bahn (Bahnfahrplan)

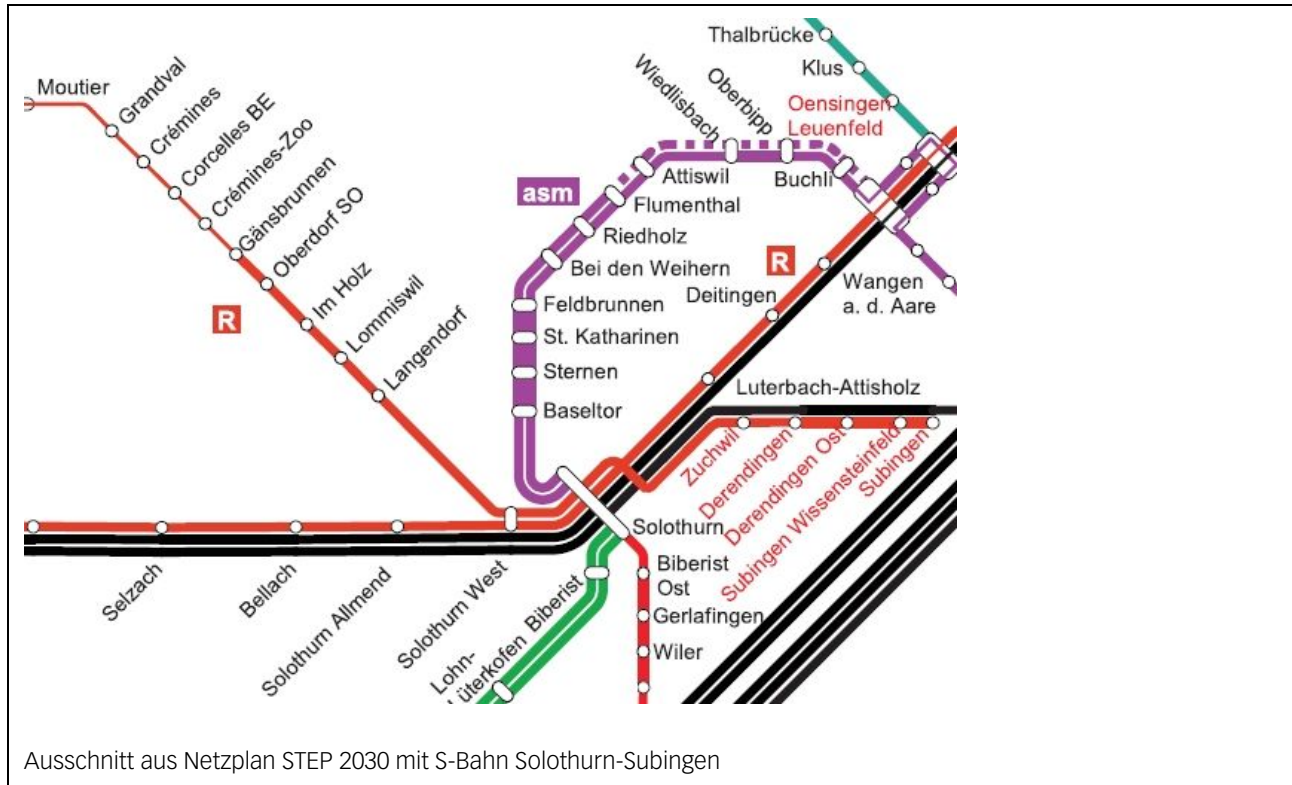
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Angebotsstudie Busnetz Solothurn 2020 (Planungsbeginn 2017)
Quantitative Angaben: –
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Massnahme öffentlicher Verkehr

C-Liste

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

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation: –
- ☐ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☒ Andere Finanzierung: Bahninfrastrukturfonds 2030



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage:

Die Bahnstrecke Solothurn – Herzogenbuchsee wurde 1992 für den Personenverkehr stillgelegt und ein Teil davon 2004 als umgebaute Ausbaustrecke Solothurn - Wanzwil wiedereröffnet.

Zielsetzung:

Der Regionalverkehr zwischen Solothurn und Subingen auf der Schiene soll reaktiviert werden. Somit kann die Hauptachse Solothurn-Wasseramt gestärkt werden und ein grosses Potential erschlossen und gleichzeitig das Strassennetz entlastet werden.

Massnahme:

Reaktivierung Regionalverkehr Solothurn – Subingen, Realisierung Halbstundentakt mit der Bedienung der Zwischenhalte Zuchwil, Derendingen, Derendingen Ost, Subingen Wissensteinfeld, Subingen. Schaffung einer neuen ÖV-Drehscheibe Subingen.

☒ Typ: infrastrukturell

☐ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für Verkehr und Tiefbau	Beteiligte Stellen: SBB, Standortgemeinden Amt für Raumplanung, BAV

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: 2018 - Baubeginn : 2030 - Inbetriebnahme: 2033	
☒ In Richtplan enthalten. Koordinationsstand ☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): noch zu ermitteln Die Finanzierung ist über den Bahninfrastrukturfonds BIF vorgesehen Stand: 07.2016
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe ☐ 2019 – 2022 ☐ 2023 – 2026 ☒ ab 2027	
Priorität: ☐ A-Liste ☐ B-Liste ☒ C-Liste	Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Durch die Ergänzung des S-Bahnangebotes in der Agglomeration wird das leistungsstarke öffentliche Verkehrsmittel gefördert und deren Attraktivität gesteigert. Der ÖV auf der Schiene weist zudem eine höhere Kapazität auf, als das bisherige Busangebot. Zudem besteht im Gegensatz zu den Buslinien keine Stauanfälligkeit und die verkehrsbelastete Verbindung Solothurn-Subingen kann entlastet werden. WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Die S-Bahnlinie mit den neuen Bahnstationen an bereits dicht besiedelten Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen. WK3: Verkehrssicherheit erhöht: Mit schienenengebundenem ÖV entfällt das strassenseitige Unfallrisiko auf den Buslinien. WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Der Schadstoffausstoss ist beim schienenengebundenen ÖV geringer als beim vormals strassengebundenen ÖV.
Machbarkeit: Die Machbarkeit ist abzuklären.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Buskonzept 2030 in den Bezirken Solothurn und Wasseramt

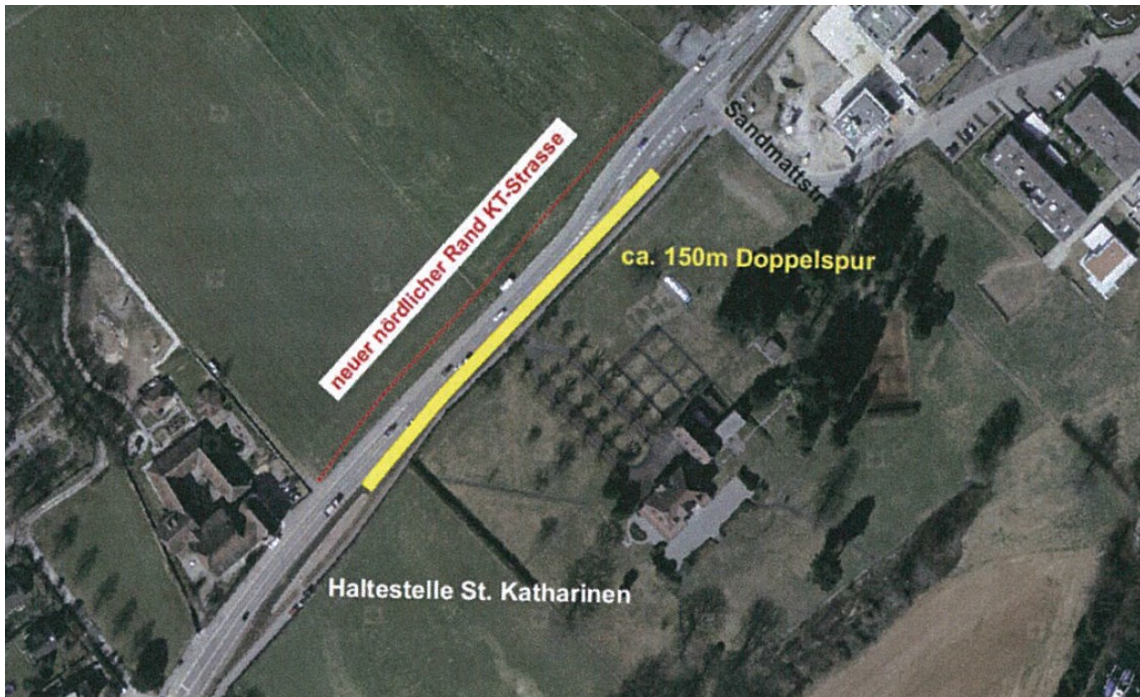
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - STEP Ausbauschnitt 2030, Angebotskonzept Nordwestschweiz, November 2014
Quantitative Angaben: Nachfrage von 7100 Fahrten pro Tag zwischen Solothurn und Derendingen (Prognose 2030, ohne Reaktivierung des RV auf der Schiene)
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Massnahme öffentlicher Verkehr

C-Liste

V-ÖV 305 ¼-Std. Takt asm Solothurn–Flumenthal, Doppelspurinsel St. Katharinen

- ☐ im Agglomerationsperimeter (☒ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation: –
- ☐ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☒ Andere Finanzierung: Bahninfrastrukturfonds (BIF)



Doppelspurinsel St. Katharinen

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage:

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

Zielsetzung:

Auf dem Abschnitt Solothurn – Flumenthal muss das Angebot mindestens teilweise vom heutigen 30'-Takt auf den 15'-Takt erhöht werden.

Massnahme:

Einführung 15'-Takt auf Abschnitt Solothurn-Flumenthal im Rahmen STEP-Horizont 2030

Die Kreuzungsstelle könnte wie heute im Bereich St. Katharinen liegen, die heutige Punktkreuzung soll jedoch aus Gründen der besseren Betriebsstabilität zu einer kurzen Doppelspurinsel von 200 m Länge erweitert werden, davon sind 50 m bestehend als Haltestelle.

☒ Typ: infrastrukturell

☒ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: AVT asm	Beteiligte Stellen: Standortgemeinden BAV

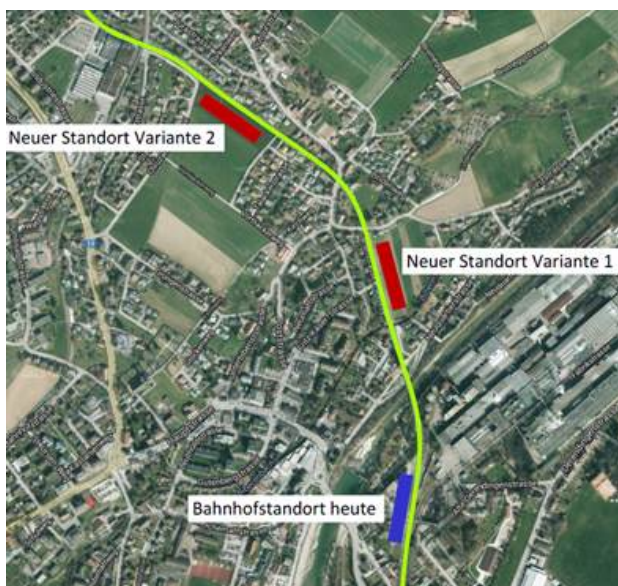
Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: 2019 - Baubeginn : 2030 - Inbetriebnahme: 2033	
☐ In Richtplan enthalten. Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): noch zu ermitteln Ist nicht Bestandteil des Infrastrukturfonds sondern des BIF. Stand: 07.2016
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe ☐ 2019 – 2022 ☐ 2023 – 2026 ☒ ab 2027	
Priorität: ☐ A-Liste Eigenleistung ☐ B-Liste ☒ C-Liste	Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Der Angebotsausbau auf dem schienengebundenen Netz führt zu einer höheren Qualität des öffentlichen Verkehrs. Zudem wird durch die Doppelspurinsel bei der Haltestelle St. Katharinen die Streckenleistungsfähigkeit erhöht und die Taktverdichtung ermöglicht. Dadurch steigt die Attraktivität des ÖV, was wiederum die Verlagerung des MIV auf die Schiene fördert. WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Die Massnahme hat eine hinreichende Wirkung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen zu Folge: Die Entwicklungsgebiete entlang der Strecke Solothurn-Flumenthal (insbesondere Attisholz Nord) werden gefördert und die Wohngebiete im Raum Solothurn Nordost/Feldbrunnen-St.Niklaus/Riedholz werden von Beeinträchtigungen durch den MIV (Lärm, Stau, Abgase) entlastet. WK3: Verkehrssicherheit erhöht: 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: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Die Verschiebung des ModalSplit zugunsten der Bahn führt zu einer Reduktion des Schadstoffausstosses.
Machbarkeit: Die Machbarkeit ist noch abzuklären.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Behindertengerechter Ausbau der Haltestelle St. Katharinen bis 2023

Sonstiges	
Literatur / Grundlagendokumente:	
-	15'-Takt auf der asm im Abschnitt Solothurn – Flumenthal, Kurzbericht, Bahn + Bus Beratung AG 3B, Februar 2015
Quantitative Angaben:	
2600 Passagiere pro Tag (2010), Prognose: 3200 Passagiere pro Tag (2030) ohne Angebotsausbau	
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:	

Massnahme öffentlicher Verkehr	C-Liste
V-ÖV 306 Neue Bahnhaltestelle Biberist Fällimoos (BLS-Strecke)	

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☒ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-ÖV 2), Nr. im Prüfbericht Bund: 2601.2.034
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☒ Andere Finanzierung: Bahninfrastrukturfonds (BIF)



Varianten neuer Standort des BLS-Bahnhofs Biberist mit Bus-Verknüpfung (Abbildung: S. Bollinger, BLS Netz AG)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Eine im Jahr 2008 vorgenommene Potentialanalyse der Bahnhaltestellen auf allen Eisenbahnstrecken im Kanton Solothurn hat u. a. ergeben, dass der heutige Standort Biberist Ost (BLS AG), welcher sich östlich der Emme ca. 1 Kilometer von der Gemeindegrenze zu Gerlafingen befindet, nur einen Teil von Biberist erschliesst. Des Weiteren kam diese Studie zum Schluss, dass entweder als Ersatz oder ergänzend zum heutigen Bahnhof eine Bahnhaltestelle westlich der Emme im Zentrum der Gemeinde Biberist, wo zusätzlich bedeutende Baulandreserven erschlossen werden, mittelfristig ein hohes Potential abschöpfen könnte. In der Folge wurde sowohl eine Verschiebung der Personenverkehrsanlagen vom heutigen Standort Biberist Ost zum neuen Standort als auch eine zusätzliche Bahnhaltestelle in Erwägung gezogen. Dies war auch Grundlage der im Aggloprogramm Solothurn, 2. Generation, eingereichten Massnahme V-ÖV 2 „Optimierung des Bahnhofstandortes Biberist Ost“.

Im Rahmen der Erarbeitung der Angebotsvorstellungen zum STEP-Ausbauschritt 2030 wurden alle potenziellen Bahnhaltestellen in der Region Nordwestschweiz und der im Kanton Solothurn liegenden Strecken der angrenzenden Region Westschweiz untersucht und einer vergleichenden Bewertung unterzogen. Dabei hat sich ergeben, dass dem heutigen Bahnhofstandort Biberist Ost - auch im Hinblick auf das Entwicklungspotenzial des Siedlungsgebiets der ehemaligen Papierfabrik - eine grosse Bedeutung zukommt und dass dieser Standort nicht aufgegeben werden darf. Hingegen kann mit einer zusätzlichen Haltestelle „Fällimoos“ weiteres Potenzial erschlossen werden. Damit steht nur noch die Variante mit einer zusätzlichen zentrumsnahen Bahnhaltestelle „Fällimoos“, hingegen nicht mehr eine Verschiebung der Funktion der heutigen Haltestelle an einen neuen Standort zur Diskussion. Seit dem Fahrplan 2016 wird die Strecke Solothurn - Burgdorf von der S44 Solothurn - Burgdorf - Bern - Thun und vom Regionalzug Solothurn - Burgdorf - Konolfingen - Thun bedient. Die Verlängerung der S44 vom früheren Endpunkt Wiler nach Solothurn und der integrale Halbstundentakt haben den Korridor Burgdorf - Solothurn wesentlich aufgewertet und Gerlafingen sowie das östliche Siedlungsgebiet von Biberist umsteigefrei an Bern (Wankdorf und HB) angebunden. Mit dem neuen Angebot bestehen allerdings längere Übergangszeiten vom und zum Fernverkehr in Solothurn.

Zielsetzung: Die Erschliessung des Siedlungsgebietes von Biberist durch die Linie der BLS soll mittel- bis langfristig mittels eines zusätzlichen Bahnhofstandortes „Fällimoos“ westlich der Emme optimiert werden.	
Massnahme: Am neuen Standort ist eine Verknüpfung der Bahn mit den regionalen Buslinien zu prüfen. Die fahrplantechnische Machbarkeit einer zusätzlichen Haltestelle « Fällimoos » müsste zum gegebenen Zeitpunkt noch im Detail untersucht werden.	
☒ Typ: infrastrukturell	☐ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für Verkehr und Tiefbau, Abteilung ÖV BLS AG	Beteiligte Stellen: Amt für Verkehr und Tiefbau BLS AG

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: 1. Erarbeitung Vertiefungsstudie ab 2019 2. Erstellung Vorprojekt ab 2022 3. Erstellung Bauprojekt ab 2025 4. Baubeginn: frühestens 2030	
☒ In Richtplan enthalten. Koordinationsstand: ☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Die Kosten für die Bahnanlagen und den Bahnzugang gehen zulasten des Bahninfrastrukturfonds (BIF). Die Kosten für Anpassung des Strassennetzes, Bushaltestellen, Strassen- und Platzgestaltung sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms. Der Eigenanteil geht zulasten von Kanton und Standortgemeinde (rund 1.0 Mio. Fr.).
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe ☐ 2019 – 2022 ☐ 2023 – 2026 ☒ ab 2027	
Priorität: ☐ A-Liste ☐ B-Liste ☒ C-Liste	Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): 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 ei-

nerseits 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.
Machbarkeit: Die Machbarkeit ist noch zu überprüfen.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - AP SO 3. Generation: S 301 Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete Arbeiten/Wohnen (S 301.10 Papierfabrik Biberist) - S 302 Wohnschwerpunkte (S 302.3 Schwerzimoos/Rumi Biberist und S 302.4 Schöngrün Biberist) - S 303 Bahnhofgebiete (S 303.1 Biberist RBS und S 303.5 Biberist Ost BLS)

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Potentialanalyse Haltestellen Kanton Solothurn, WAM Planer und Ingenieure 2008 - Planungsregion Nordwestschweiz, Potenzialanalyse neue Bahnhaltstellen Nordwestschweiz, WAM Planer und Ingenieure 2014 - BLS-Streckenkonzept „Solothurn-Burgdorf“ (Stand 2016)
Quantitative Angaben: –
Bemerkungen / Hinweise: - Abstimmung mit der 2. Teilergänzung S-Bahn Bern - Abstimmung mit den Planungen für den auf den Horizont 2030 folgenden STEP-Ausbauschritt

Massnahmen Langsamverkehr

Erhöhung Sicherheit auf Kantonsstrassen

Erhöhung Sicherheit auf Kantonsstrassen

A-Liste

V-LV 301.1 Bellach/Solothurn: Bielstrasse, Neukonzipierung Rad-/Gehweg

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☒ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nrn. V-LV 1.5 und 1.6), Nrn. im Prüfbericht Bund: 2601.2.049/50
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung



Bellach / Solothurn, Bielstrasse: Neukonzipierung des Rad- und Gehweges vom Knoten Wildbach bis zum Turbensaalkreisel (Abbildung: WAM Planer und Ingenieure AG)

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage:

Um den Modal Split zugunsten des Langsamverkehrs zu beeinflussen und somit auch die Lebens- und Wohnqualität zu steigern, wird in der Agglomeration Solothurn der Langsamverkehr gefördert. Für Schüler, Pendler und Freizeitverkehr werden durchgehende, sichere und attraktive Radwegverbindungen geschaffen.

Dies beinhaltet, dass in Abhängigkeit verschiedener Kriterien (Anlagemerkmale, Betriebsmerkmale, Strassenfunktion, Verkehrsbelastung und Strassenquerschnitt, Streckenführung und -funktion, 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.

Zielsetzung:

Die Verkehrsführung und Sicherheit für den Veloverkehr auf den Kantonsstrassen sowohl an Knoten wie auch auf der Strecke wird verbessert. Realisierung einer modernen Strassenraumgestaltung auf der Bielstrasse, Abschnitt Knoten Bielstrasse bis Turbensaalkreisel.

Massnahme:

Bellach / Solothurn, Bielstrasse: Neukonzipierung Rad- und Gehweg vom Knoten Wildbach bis Turbensaalkreisel (2,8 Mio. Fr) im Rahmen des Gesamtanierungsprojekts von 3.85 Mio..

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

Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für Verkehr und Tiefbau, Abt. Strassenbau	Beteiligte Stellen: Amt für Verkehr und Tiefbau Amt für Raumplanung Gemeinden Bellach, Solothurn Busbetrieb Solothurn u.U. (BSU)

Realisierung																	
Vorgehen/Meilensteine: - Planungsstudie: 2015/16 - Vorprojekt: 2017 - Baubeginn : 2020 - Inbetriebnahme: 2024																	
☐ In Richtplan enthalten. Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 2.8 Mio. Kostenteiler: <table><tr><td>Anteil Bund</td><td>35 %*</td><td>980'000 Fr.</td></tr><tr><td>Anteil Kanton</td><td>52%</td><td>1'456'000 Fr.</td></tr><tr><td>Anteil Gemeinden</td><td>13%</td><td>364'000 Fr.</td></tr><tr><td>Davon</td><td>Anteil Bellach</td><td>334'000 Fr.</td></tr><tr><td></td><td>Anteil Solothurn</td><td>30'000 Fr.</td></tr></table> * Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben Genauigkeit: +/- 25% Stand: 07.2016		Anteil Bund	35 %*	980'000 Fr.	Anteil Kanton	52%	1'456'000 Fr.	Anteil Gemeinden	13%	364'000 Fr.	Davon	Anteil Bellach	334'000 Fr.		Anteil Solothurn	30'000 Fr.
Anteil Bund	35 %*	980'000 Fr.															
Anteil Kanton	52%	1'456'000 Fr.															
Anteil Gemeinden	13%	364'000 Fr.															
Davon	Anteil Bellach	334'000 Fr.															
	Anteil Solothurn	30'000 Fr.															
Zeithorizont Umsetzung: <table><tr><td>☐ bis 2018</td><td>☐ Daueraufgabe</td></tr><tr><td>☒ 2019 – 2022</td><td></td></tr><tr><td>☐ 2023 – 2026</td><td></td></tr><tr><td>☐ ab 2027</td><td></td></tr></table>	☐ bis 2018	☐ Daueraufgabe	☒ 2019 – 2022		☐ 2023 – 2026		☐ ab 2027										
☐ bis 2018	☐ Daueraufgabe																
☒ 2019 – 2022																	
☐ 2023 – 2026																	
☐ ab 2027																	
Priorität: <table><tr><td>☒ A-Liste</td></tr><tr><td>☐ B-Liste</td></tr><tr><td>☐ C-Liste</td></tr></table>	☒ A-Liste	☐ B-Liste	☐ C-Liste	Reifegrad: <table><tr><td>☐ 1</td></tr><tr><td>☒ 2</td></tr></table>		☐ 1	☒ 2										
☒ A-Liste																	
☐ B-Liste																	
☐ C-Liste																	
☐ 1																	
☒ 2																	

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK1: Das Massnahmenpaket bewirkt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems. Nebst den bedeutenden Verbesserungen im Fuss- und Veloverkehr, bewirkt die Massnahme 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: Die Massnahme 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 der Massnahme kann eine hinreichende bis bedeutende Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden: Unfallschwerpunkte können behoben 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 Modal Splits zugunsten des LV.

Machbarkeit:

Die Machbarkeit wurde abgeklärt und nachgewiesen.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

- Die Massnahme V-LV 301.1 ist Bestandteil des Gesamtanierungsprojekts Bielstrasse im Umfang von 3.85 Mio Gesamtkosten, bei welcher die Strassensanierung und gestalterische Aufwertung auf dem entsprechenden Abschnitt erfolgt und der Busletenbach aufgewertet wird.

Sonstiges**Literatur / Grundlagendokumente:**

- Studie Velokonzept Region Solothurn, ARP/AVT 2005
- Kantonaler Netzplan Velo + Routen SchweizMobil, Februar 2014
- Erläuterungsbericht Netzplan Velo, AVT, Mai 2011
- Verbesserung LV-Führung entlang H5, WAM Planer und Ingenieure AG, Dezember 2015
- AP SO 3. Generation, Bericht Verträglichkeitskonflikte, Streckenkonfliktstelle 2: Bielstrasse (Turbenkreisel bis Franziskanerhof)

Quantitative Angaben:

Bielstrasse: 10'800 Fz/Tag (AVZ Nr. 39 in Bellach)

Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

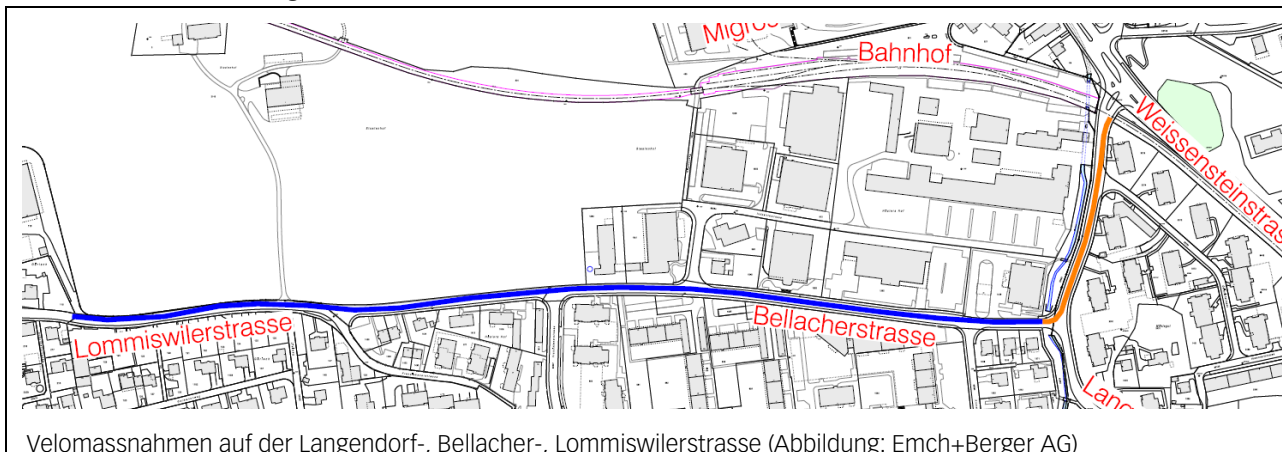
Abstimmung mit kantonalem Netzplan Velo + Routen SchweizMobil (AVT)

Erhöhung Sicherheit auf Kantonsstrassen

A-Liste

V-LV 301.2 Velomassnahmen Langendorf-/Bellacher-/Lommiswilstrasse, Bellach/Langendorf

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation: –
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung



Velomassnahmen auf der Langendorf-, Bellacher-, Lommiswilerstrasse (Abbildung: Emch+Berger AG)

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Um den Modal Split zugunsten des Langsamverkehrs zu beeinflussen und somit auch die Lebens- und Wohnqualität zu steigern, wird in der Agglomeration Solothurn der Langsamverkehr gefördert. Für Schüler, Pendler und Freizeitverkehr werden durchgehende, sichere und attraktive Radwegverbindungen geschaffen. Dies beinhaltet, dass in Abhängigkeit verschiedener Kriterien (Anlagemerkmale, Betriebsmerkmale, Strassenfunktion, Verkehrsbelastung und Strassenquerschnitt, Streckenführung und -funktion, 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.

Massnahme:

Velomassnahmen auf der Langendorf-, Bellacher- und Lommiswilerstrasse mit Anpassung Strassenquerschnitt.

☒ Typ: infrastrukturell

☐ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

Amt für Verkehr und Tiefbau, Abt. Strassenbau

Beteiligte Stellen:

Amt für Verkehr und Tiefbau
Gemeinden Bellach, Langendorf

Realisierung																			
Vorgehen/Meilensteine: - Planungsstudie : 2015/16 - Vorprojekt: 2017 - Baubeginn: 2020 - Inbetriebnahme: 2024																			
☐ In Richtplan enthalten. Koordinationsstand ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 870'000 Fr. Kostenteiler: <table> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>35 %*</td> <td>304'500 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>44 %</td> <td>385'500 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinden</td> <td>21 %</td> <td>180'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>davon Anteil Langendorf</td> <td></td> <td>70'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Solothurn</td> <td></td> <td>70'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bellach</td> <td></td> <td>40'000 Fr.</td> </tr> </table> * Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben Genauigkeit: +/- 30% Stand: 07.2016	Anteil Bund	35 %*	304'500 Fr.	Anteil Kanton	44 %	385'500 Fr.	Anteil Gemeinden	21 %	180'000 Fr.	davon Anteil Langendorf		70'000 Fr.	Anteil Solothurn		70'000 Fr.	Anteil Bellach		40'000 Fr.
Anteil Bund	35 %*	304'500 Fr.																	
Anteil Kanton	44 %	385'500 Fr.																	
Anteil Gemeinden	21 %	180'000 Fr.																	
davon Anteil Langendorf		70'000 Fr.																	
Anteil Solothurn		70'000 Fr.																	
Anteil Bellach		40'000 Fr.																	
Zeithorizont Umsetzung: <table> <tr> <td>☐ bis 2018</td> <td>☐ Daueraufgabe</td> </tr> <tr> <td>☒ 2019 – 2022</td> <td></td> </tr> <tr> <td>☐ 2023 – 2026</td> <td></td> </tr> <tr> <td>☐ ab 2027</td> <td></td> </tr> </table>	☐ bis 2018	☐ Daueraufgabe	☒ 2019 – 2022		☐ 2023 – 2026		☐ ab 2027												
☐ bis 2018	☐ Daueraufgabe																		
☒ 2019 – 2022																			
☐ 2023 – 2026																			
☐ ab 2027																			
Priorität: ☒ A-Liste ☐ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad: ☐ 1 ☒ 2																		

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK1: Die Massnahme bewirkt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems. Nebst den bedeutenden Verbesserungen im Fuss- und Veloverkehr, bewirkt die Massnahme 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: Die Massnahme 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 der Massnahme kann eine bedeutende Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden: Die Unfallschwerpunkte können behoben 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 Modal Splits zugunsten des LV.
Machbarkeit: Die Machbarkeit ist gegeben.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - AP SO 3. Generation: V-LV 302.2 (Veloroute abseits der Kantonsstrasse, Langendorf/ Bellach)

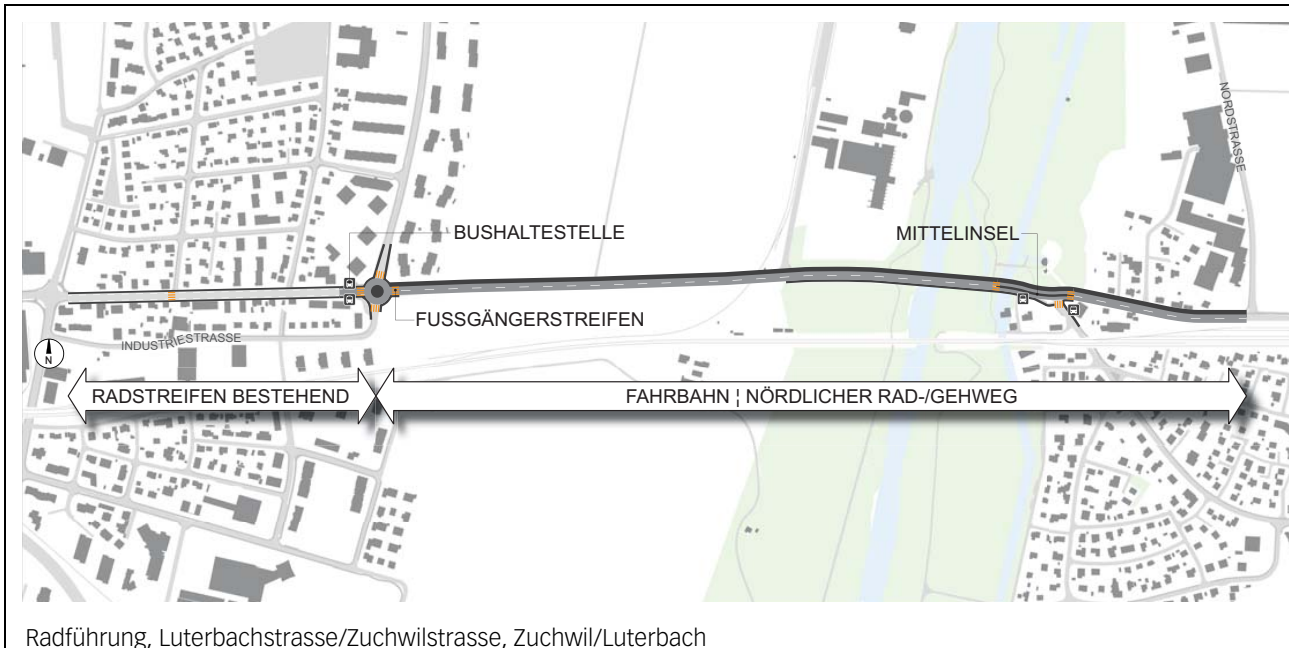
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Studie Velokonzept Region Solothurn, ARP/AVT 2005 - Verkehrskonzept H5 Bellach-Solothurn, Machbarkeitsabklärung Massnahme Velo , Emch+Berger AG, Dezember 2015 - AP SO 3. Generation, Bericht Verträglichkeitskonflikte, Streckenkonfliktstelle 1: Weissensteinstrasse in Solothurn/Langendorf
Quantitative Angaben: 7'300 Fz/Tag
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Erhöhung Sicherheit auf Kantonsstrassen

A-Liste

V-LV 301.4 Zuchwil/Luterbach: Neuer Radweg Luterbacherstrasse/Zuchwilstrasse (Zuchwil Industriestrasse bis Nordstrasse Luterbach)

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☒ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-LV 1.7/1.8/1.9), Bund: 2601.2.051/2601.2.052
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Um den Modal Split zugunsten des Langsamverkehrs zu beeinflussen und somit auch die Lebens- und Wohnqualität zu steigern, wird in der Agglomeration Solothurn der Langsamverkehr gefördert. Für Schüler, Pendler und Freizeitverkehr werden durchgehende, sichere und attraktive Radwegverbindungen geschaffen.

Dies beinhaltet, dass in Abhängigkeit verschiedener Kriterien (Anlagemerkmale, Betriebsmerkmale, Strassenfunktion, Verkehrsbelastung und Strassenquerschnitt, Streckenführung und -funktion, 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 Langsamverkehrsnetz mit dem Kantonsstrassennetz Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit zu ergreifen.

Die heutigen Radstreifen auf der Kantonsstrasse Zuchwil – Luterbach weisen mit 1,1 m eine ungenügende Breite auf.

Massnahme:

Neuer Rad-/Gehweg von Zuchwil Industriestrasse bis Nordstrasse Luterbach (Länge 1'300 m). Anschluss an bestehenden Rad-/Gehweg Richtung Deitingen.

☒ Typ: infrastrukturell

☐ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für Verkehr und Tiefbau, Abt. Strassenbau	Beteiligte Stellen: Amt für Verkehr und Tiefbau Gemeinden Luterbach, Zuchwil

Realisierung																
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: 2016 - Baubeginn : 2020 - Inbetriebnahme: 2021																
☐ In Richtplan enthalten. Koordinationsstand ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 4 Mio. davon 3 Mio. LV-Massnahme Kostenteiler (bezogen auf Gesamtkosten von 4 Mio. CHF: <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>26%*</td> <td>1'050'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>60%</td> <td>2'400'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinden</td> <td>14%</td> <td>550'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Davon</td> <td>Anteil Zuchwil</td> <td>410'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Anteil Luterbach</td> <td>140'000 Fr.</td> </tr> </table> * Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben Genauigkeit: +/- 30% Stand: 08/2016	Anteil Bund	26%*	1'050'000 Fr.	Anteil Kanton	60%	2'400'000 Fr.	Anteil Gemeinden	14%	550'000 Fr.	Davon	Anteil Zuchwil	410'000 Fr.		Anteil Luterbach	140'000 Fr.
Anteil Bund	26%*	1'050'000 Fr.														
Anteil Kanton	60%	2'400'000 Fr.														
Anteil Gemeinden	14%	550'000 Fr.														
Davon	Anteil Zuchwil	410'000 Fr.														
	Anteil Luterbach	140'000 Fr.														
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe ☒ 2019 – 2022 ☐ 2023 – 2026 ☐ ab 2027																
Priorität: ☒ A-Liste ☐ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad: ☐ 1 ☒ 2															

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK1: Die Massnahme bewirkt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems. Nebst den bedeutenden Verbesserungen im Fuss- und Veloverkehr, bewirkt die Massnahme 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: Die Massnahme 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 der Massnahme kann eine bedeutende Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden: Die Unfallschwerpunkte können behoben 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 Modal Splits zugunsten des LV.
Machbarkeit: Die Machbarkeit ist gegeben.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

-	Die neue, sicherere Langsamverkehrsführung auf der Luterbachstrasse in Zuchwil/Luterbach wird im Rahmen eines Gesamtsanierungsprojekts mit Kosten von insgesamt 4 Mio. realisiert, der Anteil für die Radmassnahmen beträgt 1 Mio.
-	Die Massnahme V-LV 301.4 ersetzt die Massnahmen M 5.20.6 (B-Massnahme) aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation und die Massnahmen V-LV 1.9 (B-Massnahme) sowie V-LV 1.7 (C-Massnahme) aus der 2. Generation.
-	AP SO 3. Generation: S 301 Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete Arbeiten/Wohnen (S 301.8 Attisholz Nord und S 301.9 Attisholz Süd)

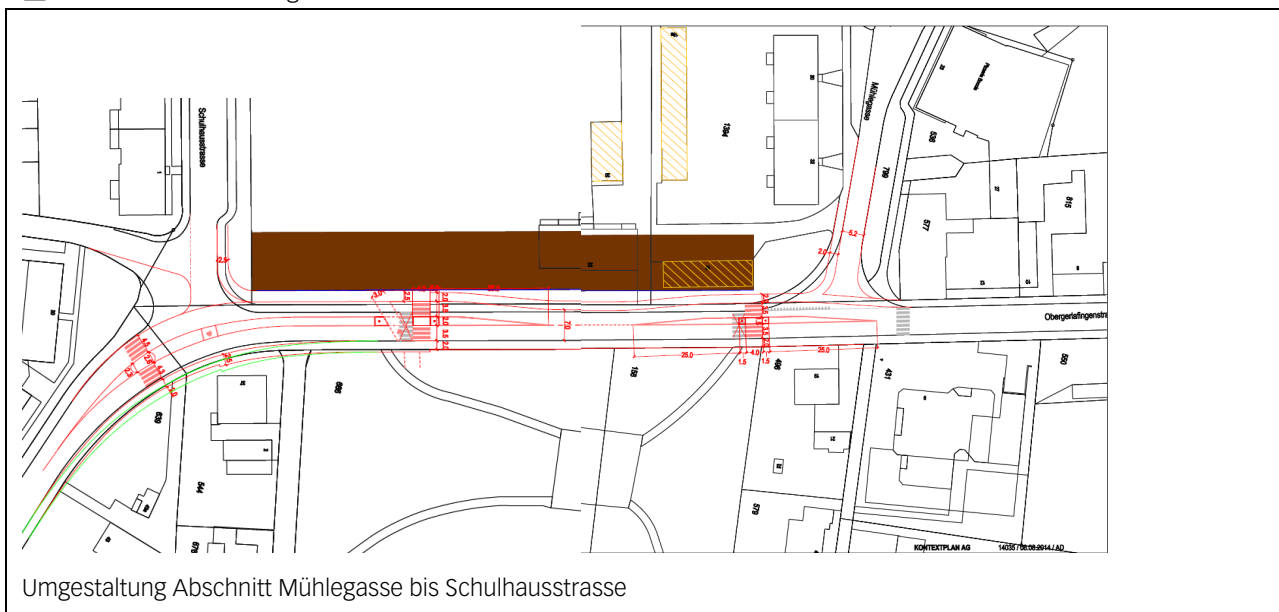
Sonstiges	
Literatur / Grundlagendokumente:	
-	Studie Velokonzept Region Solothurn, ARP/AVT 2005
-	Machbarkeitsstudie LV-Massnahme, Kontextplan AG, September 2016
-	AP SO 3. Generation, Bericht Verträglichkeitskonflikte, Knotenkonfliktstelle 3: Luzern-/Luterbachstrasse in Zuchwil
Quantitative Angaben :	
7'300 Fz/Tag	
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:	
-	Eingabe der Massnahme vom Gemeinderat Luterbach am 18.01.2016 beschlossen.

Erhöhung Sicherheit auf Kantonsstrassen

A-Liste

V-LV 301.5 Umgestaltung Obergerlafingenstrasse, Gerlafingen

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation: –
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage:

Es wird eine alternative Veloroute parallel zur stark befahrenen Kriegstettenstrasse geschaffen, der östliche Abschnitt ist bereits in den Agglomerationsprogrammen 1. und 2. Generation enthalten. Diese alternative Veloroute führt an den Schulstandorten „Mühlacker“ und „Gländ“ vorbei und quert die Obergerlafingenstrasse. Bei den Querungsstellen bei der Obergerlafingenstrasse besteht ein Sicherheitsdefizit. Mit der Einführung des neuen Schulkonzepts müssen Schulklassen zwischen den beiden Schulstandorten verkehren.

Zielsetzung:

- Querung der Obergerlafingenstrasse mit Mittelinsel und Abbiegehilfen und somit Verbesserung für den Langsamverkehr, insbesondere Schülerverkehr zwischen Schulstandorten „Mühlacker“ und „Gländ“, inkl. Weganpassung im Park.
- Weiterführung der alternativen Veloroute parallel zur Kriegstettenstrasse

Massnahme:

Umgestaltung Obergerlafingenstrasse, Abschnitt Mühlegasse bis Schulhausstrasse

- ☒ Typ: infrastrukturell
- ☐ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für Verkehr und Tiefbau	Beteiligte Stellen: Amt für Verkehr und Tiefbau Gemeinden Gerlafingen

Realisierung										
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: 2017 - Baubeginn : 2019 - Inbetriebnahme: 2020										
☐ In Richtplan enthalten. Koordinationsstand ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 1 Mio. davon 0.85 Mio. LV- Massnahme Kostenteiler (bezogen auf die Gesamtsumme von 1 Mio. CHF): <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>30%*</td> <td>300'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>45%</td> <td>450'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>25%</td> <td>250'000 Fr.</td> </tr> </table> * Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben Genauigkeit: +/- 30% Stand: 09.2016	Anteil Bund	30%*	300'000 Fr.	Anteil Kanton	45%	450'000 Fr.	Anteil Gemeinde	25%	250'000 Fr.
Anteil Bund	30%*	300'000 Fr.								
Anteil Kanton	45%	450'000 Fr.								
Anteil Gemeinde	25%	250'000 Fr.								
Zeithorizont Umsetzung: <table border="0"> <tr> <td>☐ bis 2018</td> <td>☐ Daueraufgabe</td> </tr> <tr> <td>☒ 2019 – 2022</td> <td></td> </tr> <tr> <td>☐ 2023 – 2026</td> <td></td> </tr> <tr> <td>☐ ab 2027</td> <td></td> </tr> </table>	☐ bis 2018	☐ Daueraufgabe	☒ 2019 – 2022		☐ 2023 – 2026		☐ ab 2027			
☐ bis 2018	☐ Daueraufgabe									
☒ 2019 – 2022										
☐ 2023 – 2026										
☐ ab 2027										
Priorität: <table border="0"> <tr> <td>☒ A-Liste</td> </tr> <tr> <td>☐ B-Liste</td> </tr> <tr> <td>☐ C-Liste</td> </tr> </table>	☒ A-Liste	☐ B-Liste	☐ C-Liste	Reifegrad: <table border="0"> <tr> <td>☐ 1</td> </tr> <tr> <td>☒ 2</td> </tr> </table>	☐ 1	☒ 2				
☒ A-Liste										
☐ B-Liste										
☐ C-Liste										
☐ 1										
☒ 2										

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Für den Veloverkehr (Schülerverkehr) wird eine sichere Veloverbindung geschaffen. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Die Quartiere in Gerlafingen werden aufgewertet und attraktiver, indem sichere Veloverbindungen geschaffen werden. WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: Die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr wird dadurch markant verbessert, dass die Veloroute nun parallel zur Kriegsstettenstrasse verläuft. WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Mit der Attraktivitätssteigerung für das Velo wird dieses Verkehrsmittel gefördert, was sich auf den Modal Split auswirken wird (Erhöhung Veloanteil, weniger Autofahrten).
Machbarkeit: Die Machbarkeit ist abgeklärt und gegeben.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Nördliche Streckenabschnitte der alternativen Veloroute parallel zur Kriegsstettenstrasse

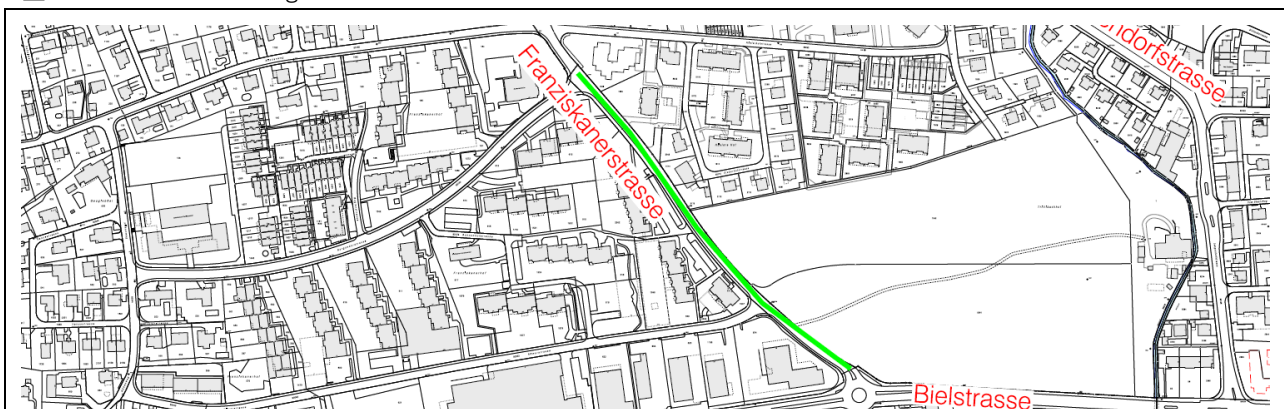
Sonstiges
Literatur / Grundlegendokumente: - Vorstudie im Rahmen GP Mühlacker - AP SO 3. Generation, Bericht Verträglichkeitskonflikte, Streckenkonfliktstelle 5: Obergerlafingenstrasse in Gerlafingen
Quantitative Angaben : - Kriegstettenstrasse: 12'600 Fz./Tag - Obergerlafingenstrasse; 5'500 Fz./Tag
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Erhöhung Sicherheit auf Kantonsstrassen

B-Liste

V-LV 301.6 Velomassnahmen auf Franziskanerstrasse, Bellach

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation: –
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung



Velomassnahmen auf der Franziskanerstrasse (Abbildung: Emch+Berger AG)

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Um den Modal Split zugunsten des Langsamverkehrs zu beeinflussen und somit auch die Lebens- und Wohnqualität zu steigern, wird in der Agglomeration Solothurn der Langsamverkehr gefördert. Für Schüler, Pendler und Freizeitverkehr werden durchgehende, sichere und attraktive Radwegverbindungen geschaffen. Dies beinhaltet, dass in Abhängigkeit verschiedener Kriterien (Anlagemerkmale, Betriebsmerkmale, Strassenfunktion, Verkehrsbelastung und Strassenquerschnitt, Streckenführung und -funktion, 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 Langsamverkehrsnetz mit dem Kantonsstrassennetz Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit zu ergreifen.

Massnahme:

Velomassnahmen auf der Franziskanerstrasse

☒ Typ: infrastrukturell

☐ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

Amt für Verkehr und Tiefbau, Abt. Strassenbau

Beteiligte Stellen:

Amt für Verkehr und Tiefbau
Gemeinden Bellach, Langendorf

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

- Planungsstudie : 2015/16 - Vorprojekt: 2017 - Baubeginn : 2020 - Inbetriebnahme: 2024										
☐ In Richtplan enthalten. Koordinationsstand ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 400'000 Fr. Kostenteiler: <table> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>35 %*</td> <td>140'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>42%</td> <td>168'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>23%</td> <td>92'000 Fr.</td> </tr> </table> * Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben Genauigkeit: +/- 30% Stand: 07.2016	Anteil Bund	35 %*	140'000 Fr.	Anteil Kanton	42%	168'000 Fr.	Anteil Gemeinde	23%	92'000 Fr.
Anteil Bund	35 %*	140'000 Fr.								
Anteil Kanton	42%	168'000 Fr.								
Anteil Gemeinde	23%	92'000 Fr.								
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe ☐ 2019 – 2022 ☒ 2023 – 2026 ☐ ab 2027										
Priorität: ☐ A-Liste ☒ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad: ☐ 1 ☒ 2									

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK1: Die Massnahme bewirkt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems. Nebst den bedeutenden Verbesserungen im Fuss- und Veloverkehr, bewirkt die Massnahme 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: Die Massnahme 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 der Massnahme kann eine bedeutende Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden: Die Unfallschwerpunkte können behoben 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 Modal Splits zugunsten des LV.
Machbarkeit: Die Machbarkeit ist gegeben.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - AP SO 3. Generation V-LV 301.1 Bellach/Solothurn: Bielstrasse, Neukonzipierung Rad-/Gehweg

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Studie Velokonzept Region Solothurn, ARP/AVT 2005 - Verkehrskonzept H5 Bellach-Solothurn, Machbarkeitsabklärung Massnahme Velo , Emch+Berger AG, Dezember 2015
Quantitative Angaben : 7'300 Fz/Tag
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

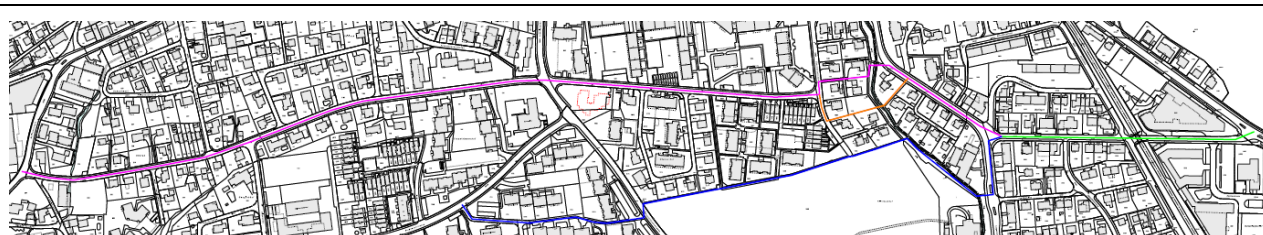
Ergänzungsroute auf Strassen mit geringerem motorisiertem Verkehr

Ergänzungsrouten auf Strassen mit geringerem motorisiertem Verkehr

A-Liste

V-LV 302.1 Veloroute parallel zur Kantonsstrasse, Bellach/Langendorf/Solothurn

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation: –
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung



Untersuchte Varianten der Linienführungen für die Wildbachquerung, nördliche Linienführung (violett/grün) ist Bestvariante und soll realisiert werden

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage:

Nördlich der H5 gibt es keine geeignete, durchgehende LV-Verbindung von Bellach nach Solothurn. Für die erforderliche Wildbachquerung wurden verschiedene Linienführungen untersucht. Als Bestvariante resultiert eine nördliche Linienführung..

Zielsetzung:

Zur Verbesserung der Qualität des Velowegnetzes soll abseits der Kantonsstrasse eine attraktive LV-Alternativroute von Bellach nach Solothurn nördlich der H5 geschaffen werden.

Massnahme:

Schaffung einer neuen LV-Alternativroute Bündenweg – Hüslershofstrasse – Kronenmattstrasse – private Strasse - neue Querung Wildbach – Langendorfstrasse – Vogelherdstrasse (nördliche Linienführung, im Plan violett/grün eingezeichnet)

☒ Typ: infrastrukturell

☐ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

Gemeinden Bellach, Langendorf und Solothurn
Amt für Verkehr und Tiefbau

Beteiligte Stellen:

Begleitgruppe Verkehrskonzept H5 Solothurn-Bellach
kommunale und kantonale Fachstellen

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

- Vorprojekt: Oktober 2015
- Abklärung Machbarkeit: 1. Quartal 2015
- Erstellung Bauprojekt: 2017/2018
- Baubeginn : 2019

- Inbetriebnahme: 2020	
☐ In Richtplan enthalten. Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 195'000 Fr. Kostenteiler: Anteil Bund 35 %* 68'000 Fr. Anteil Kanton --% -- Fr. Anteil Gemeinden 65% 127'000 Fr. Davon Anteil Langendorf 107'000 Fr. Anteil Solothurn 20'000 Fr. * Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben Genauigkeit: +/- 20% Stand: 07.2016
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe ☒ 2019 – 2022 ☐ 2023 – 2026 ☐ ab 2027	
Priorität: ☒ A-Liste ☐ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad: ☐ 1 ☒ 2

Beurteilung Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Die Schaffung einer neuen Langsamverkehrsverbindung zwischen Bellach und Solothurn erhöhen die Attraktivität des LV-Netzes in der Agglomeration. Die verbesserte Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten und anderen Wohn- und Arbeitsgebieten für den Langsamverkehr abseits der Kantonsstrasse wirkt sich positiv auf die Belastung des Strassennetzes aus. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Durch die verbesserte Erreichbarkeit der Quartiere mit dem Velo wird auch die Siedlungsentwicklung nach innen gestärkt. WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: Mit der Schaffung einer LV-Verbindung abseits der Kantonsstrasse kann die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr massiv verbessert werden. WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Durch die Attraktivierung des Velonetzes wird eine Verringerung der Lärm- und Luftbelastung dank einer Verbesserung des Modal Splits zugunsten des LV erreicht.
Machbarkeit: Die technische Machbarkeit ist gegeben, Landerwerbsverhandlungen müssen noch durchgeführt werden.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Neuer Wegabschnitt ist in Nutzungsplan Gemeinde Langendorf aufzunehmen

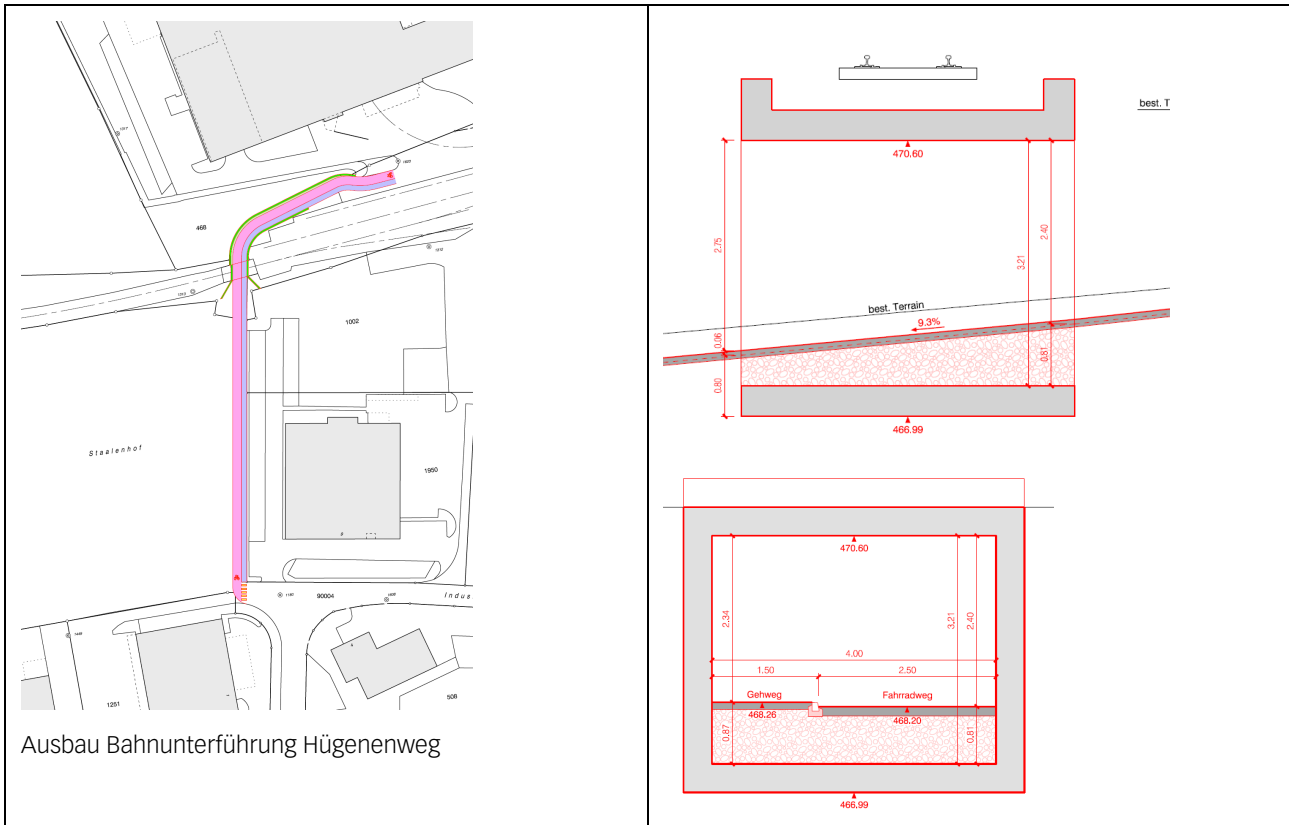
Sonstiges Literatur / Grundlagendokumente: - Vorstudie von Emch+Berger AG Solothurn, Oktober 2015 - AP SO 3. Generation, Bericht Verträglichkeitskonflikte, Streckenkonfliktstelle 1: Weissensteinstrasse in Solothurn/Langendorf
Quantitative Angaben: –
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Ergänzungsrouten auf Strassen mit geringerem motorisiertem Verkehr

B-Liste

V-LV 302.2 Veloroute abseits der Kantonsstrasse, Langendorf/Bellach

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation: –
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage:

Zwischen Langendorf und Bellach gibt es keine direkte Veloverbindung abseits der Kantonsstrasse.

Zielsetzung:

Zur Verbesserung der Qualität des Velowegnetzes soll abseits der Kantonsstrasse eine attraktive LV-Alternativroute von Langendorf nach Bellach geschaffen werden.

Massnahme:

Mit dem Ausbau der Bahnunterführung am Hügenenweg für den Langsamverkehr kann eine direkte Veloverbindung von Langendorf nach Bellach abseits der Kantonsstrassen geschaffen werden.

☒ Typ: infrastrukturell

☐ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinden Langendorf	Beteiligte Stellen: Amt für Verkehr und Tiefbau BLS

Realisierung										
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: Oktober 2015 - Erstellung Bauprojekt : 2020 - Baubeginn: 2024 - Inbetriebnahme: 2025										
☐ In Richtplan enthalten. Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 830'000.- Fr. Kostenteiler: <table> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>35 %*</td> <td>290'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>--%</td> <td>-- Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>65%</td> <td>540'000 Fr.</td> </tr> </table> * Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben Genauigkeit: +/- 20% Stand: 07.2016	Anteil Bund	35 %*	290'000 Fr.	Anteil Kanton	--%	-- Fr.	Anteil Gemeinde	65%	540'000 Fr.
Anteil Bund	35 %*	290'000 Fr.								
Anteil Kanton	--%	-- Fr.								
Anteil Gemeinde	65%	540'000 Fr.								
Zeithorizont Umsetzung: <table> <tr> <td>☐ bis 2018</td> <td>☐ Daueraufgabe</td> </tr> <tr> <td>☐ 2019 – 2022</td> <td></td> </tr> <tr> <td>☒ 2023 – 2026</td> <td></td> </tr> <tr> <td>☐ ab 2027</td> <td></td> </tr> </table>	☐ bis 2018	☐ Daueraufgabe	☐ 2019 – 2022		☒ 2023 – 2026		☐ ab 2027			
☐ bis 2018	☐ Daueraufgabe									
☐ 2019 – 2022										
☒ 2023 – 2026										
☐ ab 2027										
Priorität: <table> <tr> <td>☐ A-Liste</td> </tr> <tr> <td>☒ B-Liste</td> </tr> <tr> <td>☐ C-Liste</td> </tr> </table>	☐ A-Liste	☒ B-Liste	☐ C-Liste	Reifegrad: <table> <tr> <td>☐ 1</td> </tr> <tr> <td>☒ 2</td> </tr> </table>	☐ 1	☒ 2				
☐ A-Liste										
☒ B-Liste										
☐ C-Liste										
☐ 1										
☒ 2										

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Die Schaffung neuer Langsamverkehrsverbindungen verbessert die Qualität des Verkehrssystems. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Bessere und sicherere Erreichbarkeit der Quartiere und der Schulen für Fussgänger und Veloverkehr. Dies betrifft das ganze südlich der Bahnlinie gelegene Siedlungsgebiet, insbesondere das Gebiet Delta-Areal (2.5ha, heute Industriezone), welches nach der Ortsplanungsrevision ab 2017 in Wohnzone (W5) umgezont wird (+ 400 Einwohner). WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: Mit der Schaffung einer LV-Verbindung abseits der Kantonsstrasse kann die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr verbessert werden. Ein sicherer Fuss- und Schulweg kann abseits der Kantonsstrasse angeboten werden. WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Mindestens indirekte Wirkung durch die Attraktivierung des Velofahrens und voraussichtliche Erhöhung seines Verkehrsanteils.
Machbarkeit: Die technische Machbarkeit ist gegeben.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

- Die Massnahme ist abhängig von der Entwicklung der Bahnlinie Solothurn – Moutier (Weissensteintunnel). Ein Entscheid zum Weissensteintunnel ist frühestens Ende 2016 zu erwarten.
- AP SO 3. Generation: V-ÖV 302.4 Langendorf BLS: Aufwertung Bahnhof mit Bike + Ride Anlagen und Fuss- und Velounterführung

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Vorstudie Bahnunterführung Hügenenweg von Emch+Berger AG Solothurn, Oktober 2015
- AP SO 3. Generation, Bericht Verträglichkeitskonflikte, Streckenkonfliktstelle 1: Weissensteinstrasse in Solothurn/Langendorf

Quantitative Angaben: –

Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Ergänzungsrouten auf Strassen mit geringerem motorisiertem Verkehr

B-Liste

V-LV 302.3 Veloweg Jungfraustrasse/Solothurnstrasse, Biberist

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☒ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation: Nr (V-LV 2.5)
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung



Neuer Veloweg Jungfraustrasse/Solothurnstrasse

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage:

Im Rahmen des Bahnausbaues RBS wurde eine direkte Veloverbindung von der Bernstrasse bis Jungfraustrasse realisiert. Für eine durchgehende Fuss- und Veloverbindung ist das Teilstück von der Jungfraustrasse bis zur Solothurnstrasse ab 2017 zu ergänzen.

Zielsetzung:

- Lücke Freizeitnetz Fuss- und Veloverkehr schliessen
- Bezug zu Entwicklungsgebiet Schwerzimoos/Rumi
- Anbindung Bahnhof RBS mit Fussgänger- und Fahrradwegen

Massnahme:

Realisierung eines Veloweges im Bereich Jungfraustrasse / Solothurnstrasse.

☒ Typ: infrastrukturell

☐ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

Gemeinde Biberist

Beteiligte Stellen:

Kanton Solothurn, Netzplan Velo
Routen SchweizMobil

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: 2017 - Baubeginn: 2017-2020 in Etappen - Inbetriebnahme: ca. 2020	
☐ In Richtplan enthalten. Koordinationsstand ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 1'000'000.- Fr. Kostenteiler: Anteil Bund 35 %* 350'000 Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde 65% 650'000 Fr. * Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben Genauigkeit: +/- 25% Stand:
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe ☒ 2019 – 2022 ☐ 2023 – 2026 ☐ ab 2027	
Priorität: ☒ A-Liste ☐ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad: ☐ 1 ☒ 2

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Die Schaffung neuer Langsamverkehrsverbindungen verbessert die Qualität des Verkehrssystems. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Bessere und sicherere Erreichbarkeit der Quartiere und der Schulen für Fussgänger und Veloverkehr erhöht die Attraktivität der Quartiere. WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: Mit der Schaffung einer LV-Verbindung von Bern- bis Jurastrasse kann die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr verbessert werden WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Mindestens indirekte Wirkung durch die Attraktivierung des Velofahrens und voraussichtliche Erhöhung seines Verkehrsanteils.
Machbarkeit: Die Machbarkeit ist noch abzuklären.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - AP SO 3. Generation: S 302 Wohnschwerpunkte (S302.3 Schwerzimoos/Rumi Biberist)

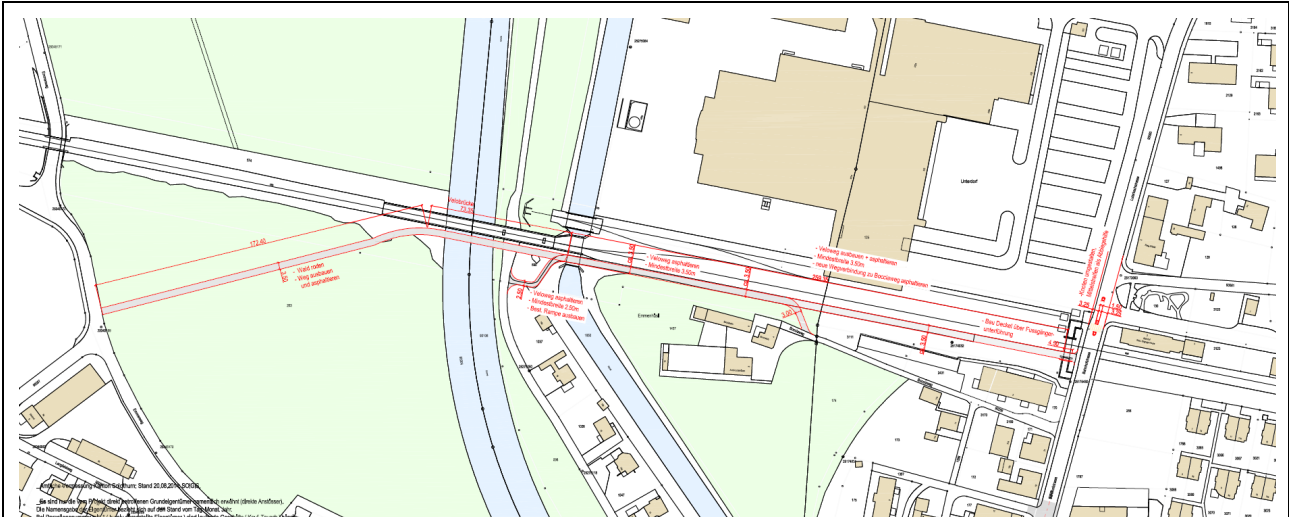
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - AP SO 3. Generation, Bericht Verträglichkeitskonflikte, Streckenkonfliktstelle 3: Solothurn-/Engestrasse in Biberist
Quantitative Angaben: –
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Ergänzungsrouten auf Strassen mit geringerem motorisiertem Verkehr

C-Liste

V-LV 302.4 Alternative Veloführung Knoten Kreuzplatz, Derendingen/Zuchwil

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation: –
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung



Neue Veloverbindung Derendingen Nord mit Brücke über die Emme

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage:

Von Derendingen nach Zuchwil und Solothurn gibt es nördlich des Kreuzplatzes keine direkte Veloverbindung abseits der Kantonsstrasse.

Zielsetzung:

Schaffung einer sicheren und attraktiven Veloverbindung für Pendler insbesondere auch zu Verkehrsspitzenzeiten, so dass der Kreuzplatz umfahren werden kann.

Massnahme:

Veloverbindung Derendingen Nord südlich SBB-Linie mit neuer Emmebrücke

☒ Typ: infrastrukturell

☐ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

Amt für Verkehr und Tiefbau, Abt. Verkehrsplanung
Gemeinden Derendingen, Zuchwil

Beteiligte Stellen:

Amt für Verkehr und Tiefbau
Gemeinden Derendingen und Zuchwil
SBB

Realisierung										
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: 2018 - Baubeginn: 2023 oder später - Inbetriebnahme: 2025 oder später										
☐ In Richtplan enthalten. Koordinationsstand ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 2,5 Mio. Fr. Kostenteiler: <table> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>35 %*</td> <td>875'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>51%</td> <td>1'268'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinden</td> <td>14%</td> <td>357'000 Fr.</td> </tr> </table> * Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben Genauigkeit: +/- 30% Stand: 07.2016	Anteil Bund	35 %*	875'000 Fr.	Anteil Kanton	51%	1'268'000 Fr.	Anteil Gemeinden	14%	357'000 Fr.
Anteil Bund	35 %*	875'000 Fr.								
Anteil Kanton	51%	1'268'000 Fr.								
Anteil Gemeinden	14%	357'000 Fr.								
Zeithorizont Umsetzung: <table> <tr> <td>☐ bis 2018</td> <td>☐ Daueraufgabe</td> </tr> <tr> <td>☐ 2019 – 2022</td> <td></td> </tr> <tr> <td>☐ 2023 – 2026</td> <td></td> </tr> <tr> <td>☒ ab 2027</td> <td></td> </tr> </table>	☐ bis 2018	☐ Daueraufgabe	☐ 2019 – 2022		☐ 2023 – 2026		☒ ab 2027			
☐ bis 2018	☐ Daueraufgabe									
☐ 2019 – 2022										
☐ 2023 – 2026										
☒ ab 2027										
Priorität: ☐ A-Liste ☐ B-Liste ☒ C-Liste	Reifegrad: ☐ 1 ☒ 2									

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Für den Veloverkehr wird eine sichere Veloverbindung von Derendingen nach Zuchwil / Solothurn geschaffen, somit kann der verkehrsbelastete Kreuzplatz umfahren werden und die starke Trennwirkung des Knotens für den Veloverkehr vermindert werden. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Die Quartiere nördlich der Luzernstrasse in Derendingen werden verkehrlich aufgewertet indem die Veloerschliessung wesentlich verbessert wird. WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: Die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr wird markant verbessert, indem eine Route abseits der Kantonsstrassen (Kreuzplatz, Luzernstrasse) geschaffen wird. WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Mit der Attraktivitätssteigerung für das Velo wird dieses Verkehrsmittel gefördert, was sich auf den Modal Split auswirken wird (Erhöhung Veloanteil, weniger Autofahrten).
Machbarkeit: Die detaillierte Machbarkeit muss noch abgeklärt werden.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - AP SO 2. Generation: V-MIV 2.2 Derendingen, Kreuzplatz, Umgestaltung Knoten

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Vorstudie, Studie Kontextplan Herbst 2014 - Machbarkeitsstudie Kontextplan 12. 2015 - AP SO 3. Generation, Bericht Verträglichkeitskonflikte, Knotenkonfliktstelle 4: Kreuzplatz in Derendingen
Quantitative Angaben : 5'000–20'000
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Velo-Schnellverbindungen

B-Liste

V-LV 303 Velo-Schnellverbindung Solothurn – Grenchen

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☒ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation: –
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung

Velo-Schnellverbindung Grenchen-Solothurn: Streckenverlauf



Velo-Schnellverbindung Grenchen-Solothurn

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage:

Die Veloverbindungen zwischen Solothurn und Grenchen erfolgen heute entweder über die Hauptstrasse H5, über die nationalen Routen 5 und 8 von SchweizMobil oder über die regionale Jurasüdfuss-Route. Eine eigentliche Schnellverbindung für den Veloverkehr gibt es nicht.

Zielsetzung:

Es ist eine Velo-Schnellverbindung zwischen Grenchen (Südbahnhof) und Solothurn (Westbahnhof) südlich der SBB-Linie zu schaffen.

Massnahme:

Es sind folgende Massnahmen auf der Strecke und an Knoten erforderlich (Kosten Gesamtprojekt, inklusive Kosten in Gemeinden ausserhalb des Agglomerationsperimeters).

Signalisation: 27'000 Fr.

Markierung: 4'000 Fr.

Umbau auf Strecke: 848'000 Fr.

Sanierung Knoten Bahnweg-Selzacherstrasse (Überführung) 1'100'000 Fr. ¹⁾

Sanierung Knoten Segetzstrasse-Gibelinstrasse: 25'000 Fr.

Total: 2'004'000 Fr.

¹⁾ Falls aus Kostengründen auf die Überführung verzichtet werden müsste, müsste die Behebung der Verkehrssicherheitsprobleme im Rahmen des Projekts „Sanierung Selzacherstrasse“ erfolgen.

☒ Typ: infrastrukturell

☐ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

Gemeinden Solothurn, Bellach, Selzach, Bettlach, Grenchen

Beteiligte Stellen:

Amt für Verkehr und Tiefbau, Amt für Raumplanung

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

- Planungsstudie : 2015
- Vorprojekt: 2018
- Bauprojekt : 2020
- Baubeginn: 2023
- Inbetriebnahme: 2025

☐ In **Richtplan** enthalten. Koordinationsstand:

- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Zeithorizont Umsetzung:

- ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe
- ☐ 2019 – 2022
- ☒ 2023 – 2026
- ☐ ab 2027

Kosten (exkl. MWSt.): 0.9 Mio (mit Überführung Selzacherstrasse 2 Mio), davon 710'000 Fr. anrechenbare Kosten der Linienabschnitte im Agglomerationsperimeter)

Kostenteiler für Projekt (ohne Überführung Selzacherstrasse):

Anteil Bund	35 %*	249'000 Fr.
Anteil Kanton	0%	-- Fr.
Anteil Gemeinden	65%	651'000 Fr.
davon Anteil Solothurn		260'000 Fr.
Anteil Bellach		212'000 Fr.
Anteil Selzach		147'000 Fr.
Anteil Bettlach		17'000 Fr.
Anteil Grenchen		15'000 Fr.

* Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben

Genauigkeit: +/- 30 %

Stand: 07.2016

Priorität:

- ☐ A-Liste
- ☒ B-Liste
- ☐ C-Liste

Reifegrad:

- ☒ 1
- ☐ 2

Beurteilung

Wirkung (WK 1-4):

WK 1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Durch die Schaffung einer sicheren Schnellverbindung für den Veloverkehr wird eine sehr grosse Wirkung in Bezug auf die Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems erreicht. Die verbesserte Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten und anderen Wohn- und Arbeitsgebieten für den Veloverkehr abseits der Kantonsstrasse wirkt sich positiv auf die Belastung des Strassennetzes aus.

WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Die Quartiere entlang der Veloschnellverbindung werden verkehrlich

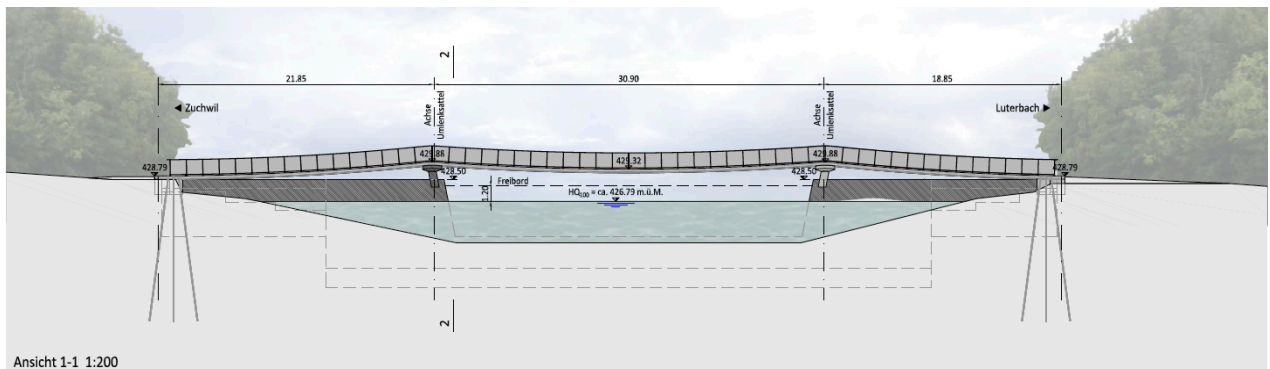
aufgewertet indem die Veloerschliessung wesentlich verbessert wird. WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: Mit der Schaffung einer LV-Verbindung abseits der Kantonsstrasse kann die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr massiv verbessert werden. Es entsteht eine sichere Veloverbindung zwischen Solothurn und Grenchen für den Alltagsverkehr. WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Aufgrund der gesteigerten Attraktivität des Velonetzes für den Alltagsverkehr kann davon ausgegangen werden, dass sich der Modal Split zu Gunsten des Veloanteils verändert, wodurch die Umweltbelastungen reduziert werden können.
Machbarkeit: Die Machbarkeit muss noch abgeklärt werden.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Falls auf die Überführung über die Selzacherstrasse verzichtet würde, bestünde für den Knoten Selzacherstrasse/Bahnweg eine direkte Abhängigkeit zum Projekt Sanierung Selzacherstrasse - AP SO 3. Generation S 301.6 Stadtländ, Bellach
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Studie „Schnellverbindung für den Veloverkehr zwischen Solothurn und Grenchen, Schlussbericht“, Oktober 2015
Quantitative Angaben: –
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Massnahme Langsamverkehr

A-Liste

V-LV 304 Neubau Emmesteg, Luterbach/Zuchwil

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation: –
- ☐ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung



Projektskizze Emmesteg im Profil.

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage:

Die nationalen Velorouten Nr. 5 und 8 in den Gemeinden Luterbach und Zuchwil werden ans Aareufer gelegt. Dies ist ein Ergebnis des Agglomerationsprogramms Solothurn der 2. Generation. Für die Querung der Emme musste bisher die Brücke bei der Kantonsstrasse Luterbach – Zuchwil benutzt werden. Für Fahrradfahrende ist damit ein beträchtlicher und wenig attraktiver Umweg verbunden.

Im Mündungsbereich der Emme in die Aare soll eine direkte und attraktive Verbindung mit einem neuen Steg für Fussgänger und Fahrradfahrende erstellt werden. Die genaue Lage ist noch offen. Der Steg muss sowohl die raumplanerischen Anforderungen erfüllen als auch die schutzwürdigen Interessen gebührend berücksichtigen. Östlich des neuen Steges sind ein Naturreservat und ein Auenschutzgebiet ausgeschieden.

Das Vorhaben ist von regionaler Bedeutung und dient unmittelbar der besseren künftigen Langsamverkehrserschliessung des Arbeitsplatzschwerpunktes Attisholz Süd (Luterbach) und des Entwicklungsgebietes Attisholz Nord (Gemeinde Riedholz).

Zielsetzungen:

- Lücke im übergeordneten Freizeitnetz Fuss- und Veloverkehr schliessen, Angebot durch direkte Verbindungen attraktiver gestalten.
- Die beiden Entwicklungsschwerpunkte Attisholz Nord bzw. Süd mit attraktiven Langsamverkehrsverbindungen erschliessen.
- Entflechten und Kanalisieren der Interessen.
- Die Schutzanliegen im Naturschutzgebiet bzw. Auenschutzgebiet durch flankierende bauliche Massnahmen berücksichtigen.
- Den Aareraum mit dem Aareuferpark (Luterbach) und dem Riversidepark (Zuchwil) aufwerten.
- Stärken der touristischen Attraktivität der Region für den Langsamverkehr.

- Die Finanzierung breit abstützen (je nach Interessenlage). Die Gemeindeanteile sind durch gezieltes Sponsoring zu reduzieren.

Massnahme:

Bei der bestehenden Kiessammelstelle soll eine neue Brücke gebaut werden. Die mittlere Spannweite der Spannbandbrücke über der Flussöffnung der Kiessammelsperre beträgt 31 m. Das Spannband liegt auf Umlenksätteln auf, welche auf den bestehenden Mauerkronen der Kiessammelsperre abgestellt sind. Die Brücke weist eine Breite von 3.9 m auf, die von Fussgänger nutzbare Breite beträgt 3.5 m.

Das Amt für Verkehr und Tiefbau hat eine Machbarkeitsstudie erarbeitet. Es hat verschiedene Linienführungen und Konstruktionsvarianten im Sinne eines Vorprojektes geprüft.

- Linienführung 1: Horizontal am Emmespitz (Stegvarianten: Holzfachwerk, Holz-Stahl-Fachwerk, Stahlfachwerk, rückverankerte Hängeseilbrücke)
- Linienführung 2: Bei der bestehenden Kiessammelsperre (Stegvarianten: Balkenbrücke, Bogenbrücke, Spannbandbrücke)

Zur Diskussion steht Linienführung 2 mit der Variante Spannband. Bei dieser Variante wird das bestehende Bauwerk des Kiessammlers genutzt. Das hat den Vorteil, dass die Brückenbreite verringert werden kann. Zudem ergibt sich eine leichte, von den bestehenden Mauern losgelöste Konstruktion. Sie lässt sich unauffällig in die schützenswerte Flusslandschaft einfügen. Der bauliche Eingriff erfolgt an einer Stelle, wo bereits ein Bauwerk besteht. Das erlaubt eine schlanke Konstruktion mit geringem Materialverbrauch. Der neue Steg gewährleistet eine behindertengerechte Ausgestaltung. Die baulichen Anforderungen des Projektes „Hochwasserschutz und Revitalisierung der Emme vom Wehr Biberist bis zur Aare“ werden berücksichtigt. Die Funktionsweise des Kiessammlers inkl. unbehinderter Leerung des Kiessammlers ist gewährleistet. Der Weg durch das Schutzgebiet ist durch bauliche Massnahmen derart zu gestalten, dass keine unerwünschten Besucher in den schützenswerten Bereich eindringen können.

☒ Typ: infrastrukturell

☐ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

Gemeinden Luterbach und Zuchwil:

Beteiligte Stellen:

Amt für Verkehr und Tiefbau

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

- Vorprojekt: 2015 / 2016
- Baubeginn : 2018 / 2019
- Inbetriebnahme: 2020

- ☐ In **Richtplan** enthalten. Koordinationsstand:
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Zeithorizont Umsetzung:

- ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe
- ☒ 2019 – 2022
- ☐ 2023 – 2026
- ☐ ab 2027

Kosten (exkl. MWSt.): 1.5 Mio.

Kostenteiler:

Anteil Bund	35%*	525'000 Fr.
Anteil Kanton	offen**	offen
Anteil Gemeinden	offen***	offen
Davon	Anteil Zuchwil	offen
	Anteil Luterbach	offen

* Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben

** Der Kanton kann mit der geplanten Revision des Strassengesetzes voraussichtlich in Zukunft einen massgebenden Kostenanteil übernehmen.

*** Es wird eine breitere Abstützung der Finanzierung geprüft.

	Genauigkeit: +/- 20%
	Stand: 09/2016
Priorität: ☒ A-Liste ☐ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad: ☐ 1 ☒ 2

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Die direkte Verbindung zwischen den Gemeinden Luterbach und Zuchwil durch die neue Brücke ermöglicht es FussgängerInnen und Fahrradfahrenden schneller und ohne Umwege an ihr Ziel zu gelangen. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: keine Wirkung WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: Durch die eigens für den LV erbaute Brücke abseits der Strassenbrücke kann die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr massiv verbessert werden. Es entsteht eine sichere Veloverbindung zwischen Luterbach und Zuchwil für den Alltags- und Freizeitverkehr. WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Aufgrund der gesteigerten Attraktivität des Velonetzes für den Alltags- und Freizeitverkehr kann davon ausgegangen werden, dass der Anteil des Veloverkehrs ansteigen wird, wodurch die Umweltbelastungen reduziert werden können.
Machbarkeit: Die Machbarkeit liegt vor.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - AP SO 3. Generation: S 301 Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete Arbeiten/Wohnen (S 301.1 Aar matt/Nidermatt (Sultex/Riverside), S 301.8 Attisholz Nord, S 301.9 Attisholz Süd) - L 301 Naherholungsgebiete / Pärke (L 301.1 Riversidepark (Areal Sultex/ Riverside, Zuchwil und L 301.2 Aareuferpark (Attisholz Nord und Süd, Riedholz und Luterbach)

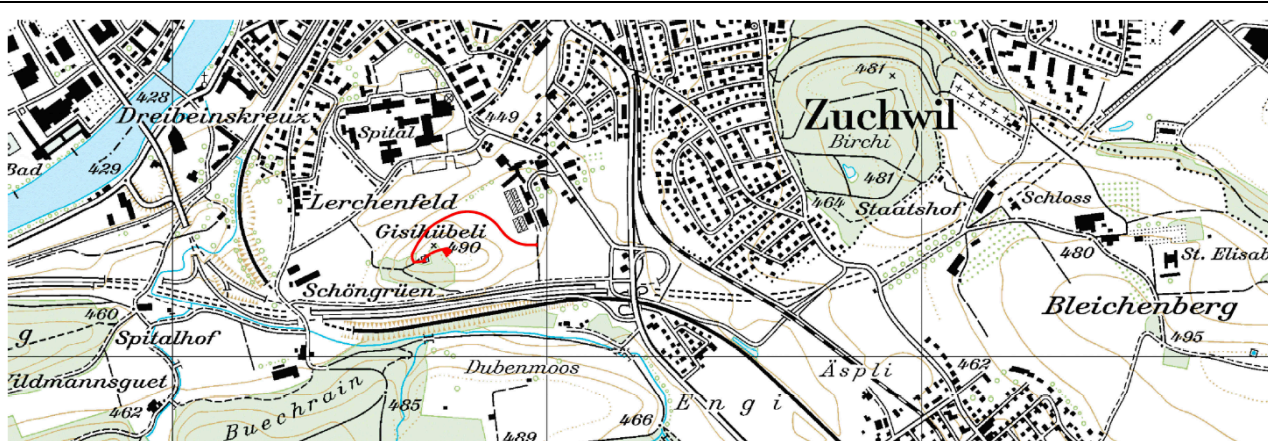
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Machbarkeitsstudie Neubau Emmesteg Luterbach / Zuchwil
Quantitative Angaben: –
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss: - Bemerkung Zuchwil: Projektstudie von AVT mit Kosten erhoben zusammen mit Luterbach - Gemeinderatsbeschluss: 28. Januar 2016 - Beim Finanzierungsschlüssel muss der übergeordneten regionalen Bedeutung dieser Langsamverkehrsverbindung Rechnung getragen werden.

Massnahme Langsamverkehr

A-Liste

V-LV 305 Ergänzung öffentliches Wegnetz Aussichtspunkt Gisihübeli, Biberist

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation: –
- ☐ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung



Neues Wegnetz mit Aussichtspunkt Gisihübeli

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage:

Zwischen dem offenen Freiraum und dem Gisihübeli bzw. entlang des Freiraums wird gemäss genehmigtem Gestaltungsplan ein Anschlussweg zum Aussichtspunkt Gisihübeli erstellt. Dieser ist als Fussweg einfach zu gestalten. Der Weg darf auch von landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren werden.

Zielsetzung:

Erschliessung von Naherholungsgebieten durch den Langsamverkehr.

Massnahme:

Öffentliches Wegnetz Gisihübeli optimieren (mit Ergänzung Wegnetz zu Aussichtspunkt Gisihübeli)

☒ Typ: infrastrukturell

☐ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

Gemeinden Biberist

Beteiligte Stellen:

-

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

- Vorprojekt: 2016

- Baubeginn : 2017 - Inbetriebnahme: 2018	
☐ In Richtplan enthalten. Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 110'000.- Fr. Kostenteiler: Anteil Bund 0%* Fr. Anteil Kanton 0% Fr. Anteil Gemeinde 100% 110'000 Fr. * Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben Genauigkeit: +/- 25% Stand: 01/2016
Zeithorizont Umsetzung: ☒ bis 2018 ☐ Daueraufgabe ☐ 2019 – 2022 ☐ 2023 – 2026 ☐ ab 2027	
Priorität: ☒ A-Liste Eigenleistung ☐ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Die Erschliessung zum Aussichtspunkt Gisihübeli wird verbessert. Dies könnte sich positiv auf den Freizeitverkehr ausüben. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: keine Wirkung WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: keine Wirkung WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Aufgrund der gesteigerten Attraktivität des Velonetzes für den Alltags- und Freizeitverkehr kann davon ausgegangen werden, dass der Anteil des Veloverkehrs ansteigen wird, wodurch die Umweltbelastungen reduziert werden können.
Machbarkeit:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - AP SO 1. Generation: M 9.4 Biberist Schöngrün/Enge - AP SO 3. Generation: L 302 Vernetzung und Erhöhung der Erreichbarkeit Freiräume

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Studienauftrag Biberist/Schöngrün
Quantitative Angaben: –
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss: Bemerkung ecoptima: keine Mitfinanzierung Bund wegen lokalem Bezug → Eigenleistung

Massnahmen kombinierte Mobilität

Massnahme kombinierte Mobilität

B-Liste

V-KM 301 Förderung Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage Riedholz

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation: –
- ☐ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung

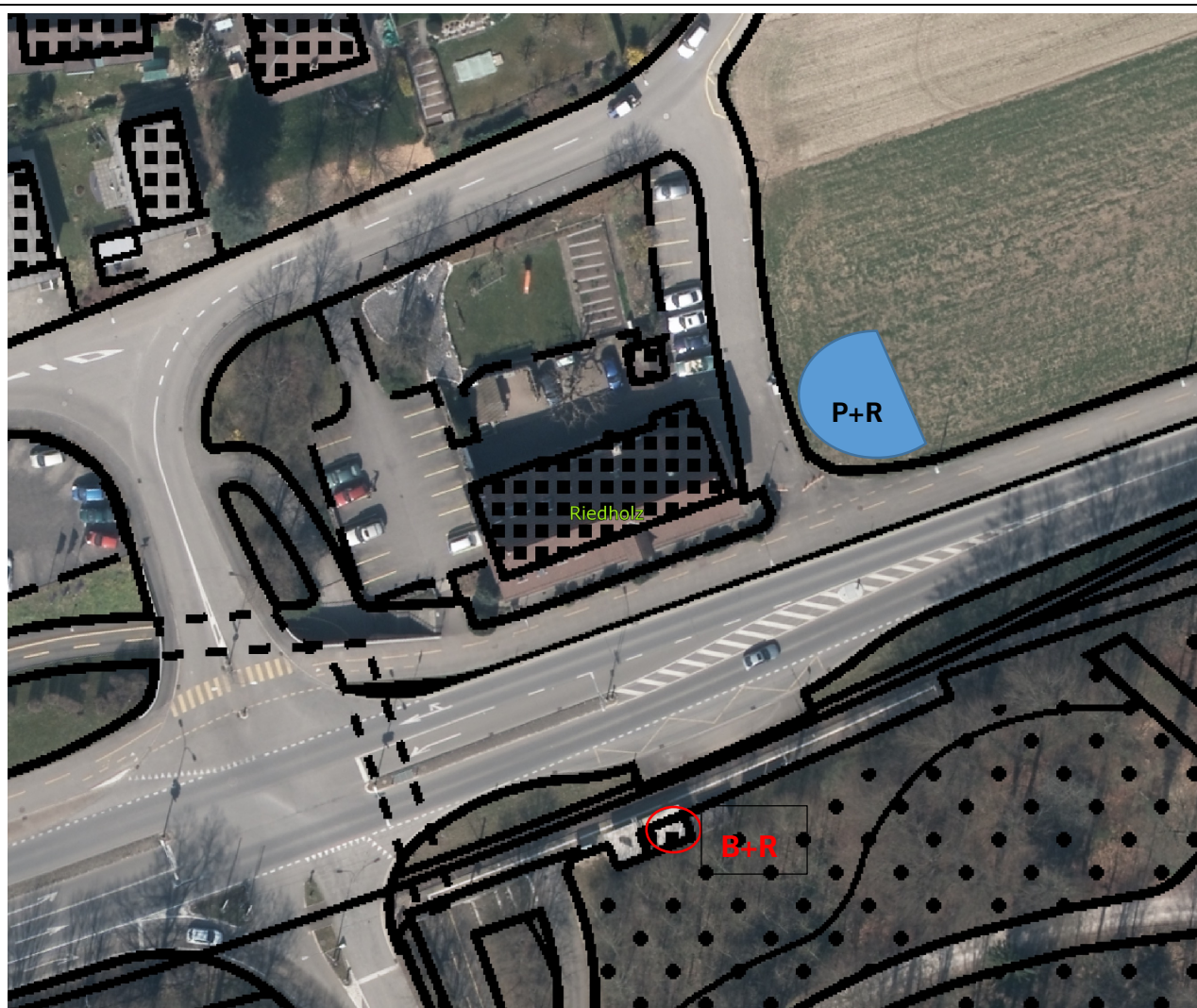


Abb.: Situationsplan: Geplanter P+R-Standort östlich Rest. Pöstli, Riedholz

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage:

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 der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation wurden bereits verschiedene geeignete Standorte für die Förderung von P+R-/B+R-Anlagen vorgeschlagen und teilweise bereits realisiert. Das vorliegende Agglomerationsprogramm knüpft daran an und empfiehlt weitere Massnahmen zur Förderung der kombinierten Mobilität. Insbeson-

dere das Angebot an Park+Ride-Anlagen in der Gemeinde Riedholz soll ausgeweitet werden. Ein weiteres, bedeutendes Ziel im Bereich kombinierte Mobilität ist zudem die Harmonisierung der Tarife mit anderen Parkmöglichkeiten (Parkhäuser). Dadurch soll die Fremdnutzung von P+R-Anlagen bekämpft werden.

Zielsetzung:

Park + Ride- und Bike + Ride-Anlage für Umsteiger auf Postauto Balmberg / asm-Linie

Massnahmen:

- Park + Ride-Anlage östlich Restaurant Pöstli erstellen und zu bewirtschaften. Umfang des geplanten Ausbaus ist zu ergänzen (Annahme: 10 P+R-Abstellplätze à 10'000 Fr.)
- Bike + Ride-Abstellplätze bei Station asm und Postautohaltestelle sind bei Bedarf zu erneuern und auszubauen (Annahme: 10 zusätzliche B+R-Abstellplätze à 1500 Fr.)

☒ Typ: infrastrukturell

☐ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

Gemeinde Riedholz

Beteiligte Stellen:

Amt für Verkehr und Tiefbau
asm, Postauto

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

- Vorprojekt: 2018
- Baubeginn : 2023
- Inbetriebnahme: 2023

- ☐ In **Richtplan** enthalten. Koordinationsstand:
- ☐ Vororientierung
 - ☐ Zwischenergebnis
 - ☐ Festsetzung

Zeithorizont Umsetzung:

- ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe
- ☐ 2019 – 2022
- ☒ 2023 – 2026
- ☐ ab 2027

Kosten (exkl. MWSt.): 115'000.- Fr.

Kostenteiler:

Anteil Bund	4%*	5'000 Fr.
Anteil Kanton	0%	- Fr.
Anteil Gemeinde	96%	110'000 Fr.

* Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben

Genauigkeit: +/- 40 %

Stand: 08/2016

Priorität:

- ☐ A-Liste
- ☒ B-Liste
- ☐ C-Liste

Reifegrad:

- ☒ 1
- ☐ 2

Beurteilung

Wirkung (WK 1-4):

WK 1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Durch die Park+Ride und Bike+Ride Anlage wird der LV attraktiver und der Modalsplit zu Gunsten des ÖV verändert. Es entsteht ausserdem eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems da das Aufkommen des MIV im Agglomerationszentrum durch diese Massnahme vermindert wird.

WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: keine Wirkung

WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: keine Wirkung

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Mit der Attraktivitätssteigerung für das Velo wird dieses Verkehrsmittel gefördert, was sich auf den Modalsplit auswirken wird (Erhöhung Veloanteil, weniger Autofahrten).

Machbarkeit: Die Machbarkeit ist abzuklären.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: Lage asm- Station Riedholz
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: Studie „Kombinierte Mobilität in der Agglomeration Solothurn“, Mai 2012
Quantitative Angaben: 110 Ein- und Aussteiger pro Werktag an Station Riedholz
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Nachfrageseitige Massnahmen

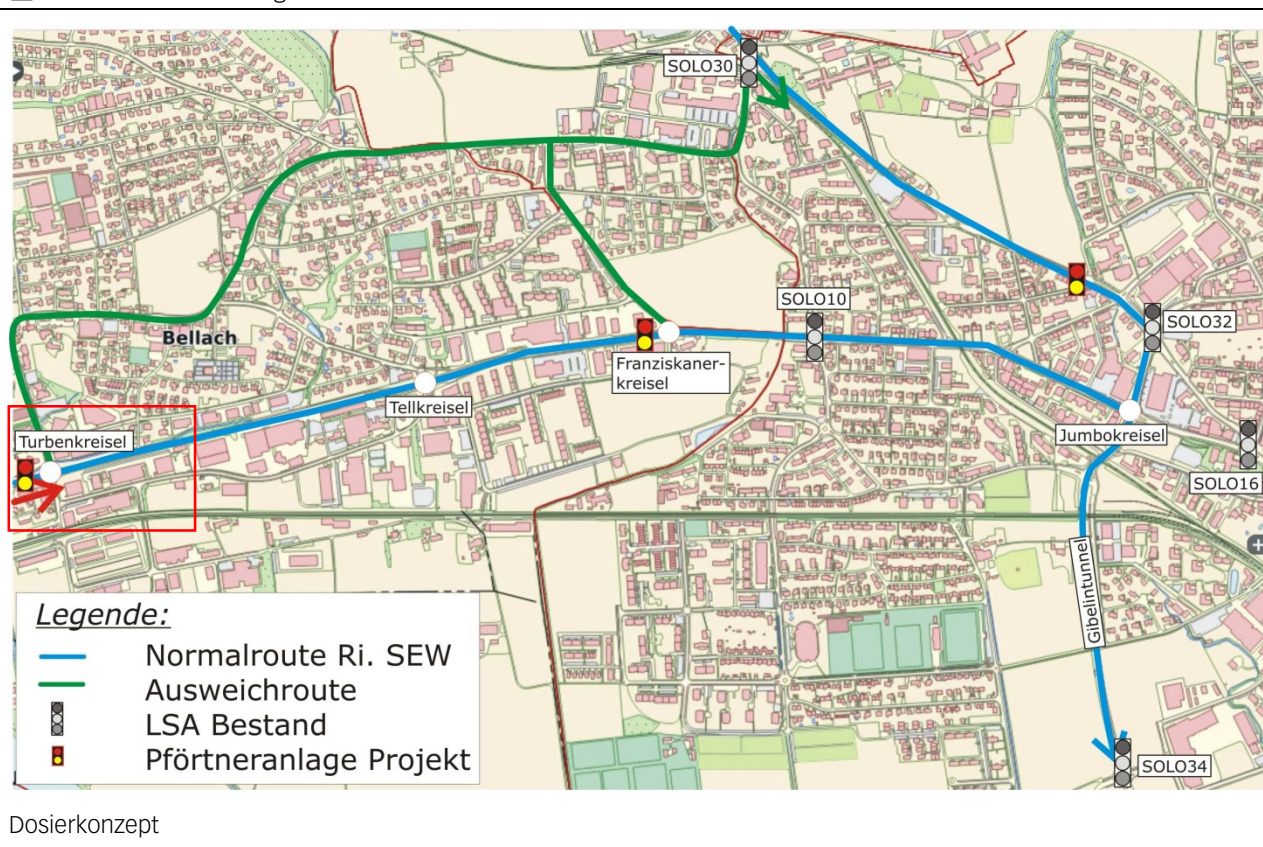
Verkehrsmanagement auf Kantonsstrassen

Verkehrsmanagement auf Kantonsstrassen

B-Liste

V-NA 301.1 Bellach H5: Bielstrasse, neue Pförtnerung westlich Turbenkreisel

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation: –
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage:

Das Dosierungskonzept in der Region Solothurn sieht heute eine starke Pförtnerung auf der H5 (Bielstrasse) bei der Wildbachkreuzung (LSA SOLO 10) vor. Unter anderem wegen dieser Pförtnerung gibt es in der Hauptverkehrszeit auf dem Strassenabschnitt Tell- bis Franziskanerkreisel zum Teil Stau. Dieser vermindert die Verkehrsqualität und wirkt sich negativ auf die Aufenthaltsqualität auf der Bielstrasse in Bellach aus sowie beeinträchtigt die Zu- und Wegfahrt in die Wohn- und Arbeitsplatzgebiete. Zudem entsteht Schleichverkehr auf die Ausweichrouten nördlich der Bielstrasse.

Zielsetzung:

Der Rückstau soll in den Ausserortsbereich, also an eine weniger empfindliche Stelle verlagert werden. Die bestehende Verkehrsdosierung soll ergänzt werden und neu auf der Bielstrasse nicht nur bei der LSA Wildbach sondern auch weiter westlich erfolgen. Mit dieser neuen Dosierstelle soll auch der unerwünschte Ausweichverkehr nördlich der Bielstrasse unterbunden werden.

Massnahme: Mit einer Pfortnerung westlich des Turbenkreisels soll ein Rückstau insbesondere zwischen Franziskaner- und Tellkreisel, welcher in den Hauptverkehrszeiten auftritt, an eine weniger empfindliche Stelle ausserhalb des Siedlungsraums verlagert werden. Die Dosierung („weich“) könnte zum Beispiel ab einer 50-prozentigen Füllung des Aufstellraums zwischen Tell- und Franziskanerkreisel erfolgen, spätestens aber so rechtzeitig, dass der Tellkreisel nicht zustaut („hart“). Neben der Dosierung der Bielstrasse wird bei Bedarf auch eine Dosierung der nördlichen Zufahrt (Turmstrasse) berücksichtigt, um Schleichverkehr zu vermeiden.	
☒ Typ: infrastrukturell	☐ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für Verkehr und Tiefbau	Beteiligte Stellen: Amt für Verkehr und Tiefbau, Gemeinden Bellach, (Selzach)

Realisierung										
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: 2020 - Baubeginn: 2022 - Inbetriebnahme: 2023										
☐ In Richtplan enthalten. Koordinationsstand ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): ca. 0.15 Mio. Kostenteiler: <table> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>35%*</td> <td>52'500 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>52%</td> <td>77'500 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>13%</td> <td>20'000 Fr.</td> </tr> </table> * Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben Genauigkeit: +/- 40% Stand: 08.2016	Anteil Bund	35%*	52'500 Fr.	Anteil Kanton	52%	77'500 Fr.	Anteil Gemeinde	13%	20'000 Fr.
Anteil Bund	35%*	52'500 Fr.								
Anteil Kanton	52%	77'500 Fr.								
Anteil Gemeinde	13%	20'000 Fr.								
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe ☐ 2019 – 2022 ☒ 2023 – 2026 ☐ ab 2027										
Priorität: ☐ A-Liste ☒ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad: ☐ 1 ☒ 2									

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Die Verkehrssituation in Bellach wird verbessert in dem auf der Bielstrasse weniger Stausituationen entstehen und der Ausweichverkehr durch die Quartiere unterbunden wird. In Kombination mit anderen Dosierungsmassnahmen kann die Qualität des Verkehrssystems auf der H5 zwischen Solothurn und Bellach insgesamt verbessert werden. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Die Attraktivität des Aufenthaltsraums entlang der Bielstrasse in Bellach wird verbessert. WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: Durch die Unterbindung von Ausweichverkehr nördlich der H5 auf die Quartierstrassen kann hier das Verkehrsaufkommen verringert und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

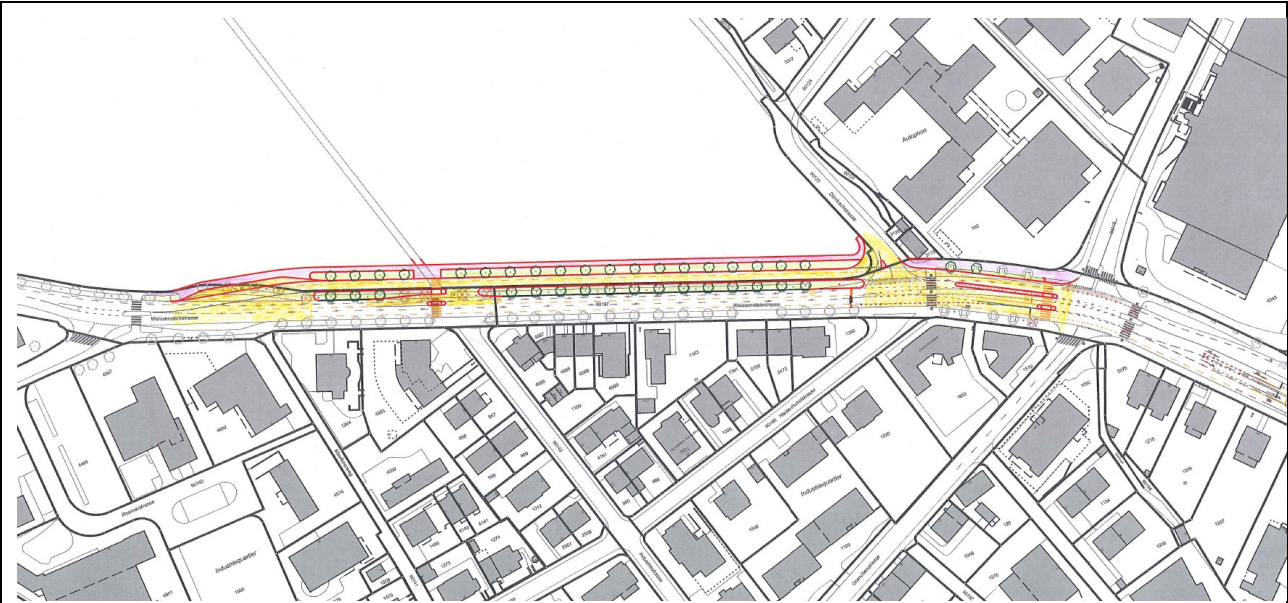
WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Die Umweltbelastung im Ortszentrum verringert sich, die Belastung verlagert sich auf den Ausserortsbereich.
Machbarkeit: Die Machbarkeit ist nachgewiesen
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Einführung alternatives Dossierprogramm bei der LSA SOLO 10 an der Wildbachkreuzung - Umsetzung Busbevorzugung (Linien 2 und 3 BSU) mittels LSA am Franziskanerkreisel - Umsetzung V-NA 1.2 Busspurverlängerung und zusätzliche Dosierung an Weissensteinstrasse in Solothurn - AP SO 2. Generation : V-MIV 3.1 Verkehrsberuhigungsmassnahmen, Tempo 30 in Wohnquartieren - AP SO 3. Generation : V-LV 301.1 Bellach/Solothurn : Bielstrasse, Neukonzipierung Rad-/Gehweg
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Verkehrskonzept H5 Bellach-Solothurn, Vertiefung VM-Massnahmen, u.a. Massnahme 1.3 Neue Pfortnerung westlich Tubenkreisel, Dez. 2015 - AP SO 3. Generation, Bericht Verträglichkeitskonflikte, Streckenkonfliktstelle 2: Bielstrasse (Turbenkreisel bis Franziskanerhof)
Quantitative Angaben : Bielstrasse: 12'900 Fz./Tag
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Verkehrsmanagement auf Kantonsstrassen

A-Liste

V-NA 301.2 Busspurverlängerung und neue Pförtnerung, Solothurn/Langendorf

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation: –
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung



Busspurverlängerung und Schaffung einer Fahrbahn für den MIV sowie neue Pförtnerung bei der LSA Ascom

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage:

Bei Rückstau auf der Westtangente (SEW) in Solothurn wird heute der Verkehr von Norden, also auf der Weissensteinstrasse bei der LSA Ascom (SOLO 32) der Rechtsabbiegestrom von Langendorf in Richtung Jumbokreisel dosiert. Wegen der geringen möglichen Rückstaulänge ist die Dosierleistung aber heute relativ bescheiden. Um eine ausreichende Verkehrsqualität auf der Westtangente gewährleisten zu können, muss die Dosierung des Verkehrs von Westen auf der Bielstrasse H5 bei der LSA SOLO 10 umso stärker erfolgen, dies führt hier zu Nachteilen.

Zielsetzung:

Die Dosierleistung auf der Weissensteinstrasse bei der LSA Ascom (SOLO 32) soll erhöht werden, indem die Dosierung auf der Weissensteinstrasse neu bereits auf Höhe der Heidenhubelstrasse möglich sein soll. Damit der Busverkehr der BSU-Linie 1 nicht behindert wird, muss aber die bestehende Busspur verlängert und ein neuer Fahrstreifen für den MIV geschaffen werden.

Massnahme:

- Einführung eines durchgehend kombinierten Bus-/Radstreifens und Schaffung einer alternativen Fahrbahn für den MIV. Optimale Gestaltung des tangierten Strassenraums mit bestehender Baumallee.
- Einrichtung einer neuen Pförtner-LSA auf Höhe der Heidenhubelstrasse

☒ Typ: infrastrukturell

☐ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für Verkehr und Tiefbau	Beteiligte Stellen: Amt für Verkehr und Tiefbau, Gemeinde Solothurn

Realisierung
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: 2018 - Baubeginn: 2022 - Inbetriebnahme: 2023

☐ In Richtplan enthalten. Koordinationsstand ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 5.0 Mio. Kostenteiler: Anteil Bund 35 %* 1'755'000 Fr. Anteil Kanton 45% 2'245'000 Fr. Anteil Gemeinde Solothurn 20% 1'000'000 Fr. * Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben Genauigkeit: +/- 40% Stand: 08.2016
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe ☒ 2019 – 2022 ☐ 2023 – 2026 ☐ ab 2027	
Priorität: ☒ A-Liste ☐ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad: ☐ 1 ☒ 2

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Die Dosiermöglichkeit wird wesentlich verbessert und somit kann bei Stausituationen besser reagiert werden. Die Dosierung von Norden und Westen kann ausgeglichener erfolgen, d.h. die Dosierstärke auf der Bielstrasse bei der Wildbachkreuzung (LSA SOLO 10) kann verringert werden. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: keine Wirkung WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: keine Wirkung WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Die Umweltbelastung nimmt wegen der Verminderung von Staus im Siedlungsraum ab.
Machbarkeit: Die Machbarkeit muss im Detail noch abgeklärt werden.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Dosierkonzept mit Pfortnerung bei anderen LSA's (SOLO 10, SOLO30, LANG10)

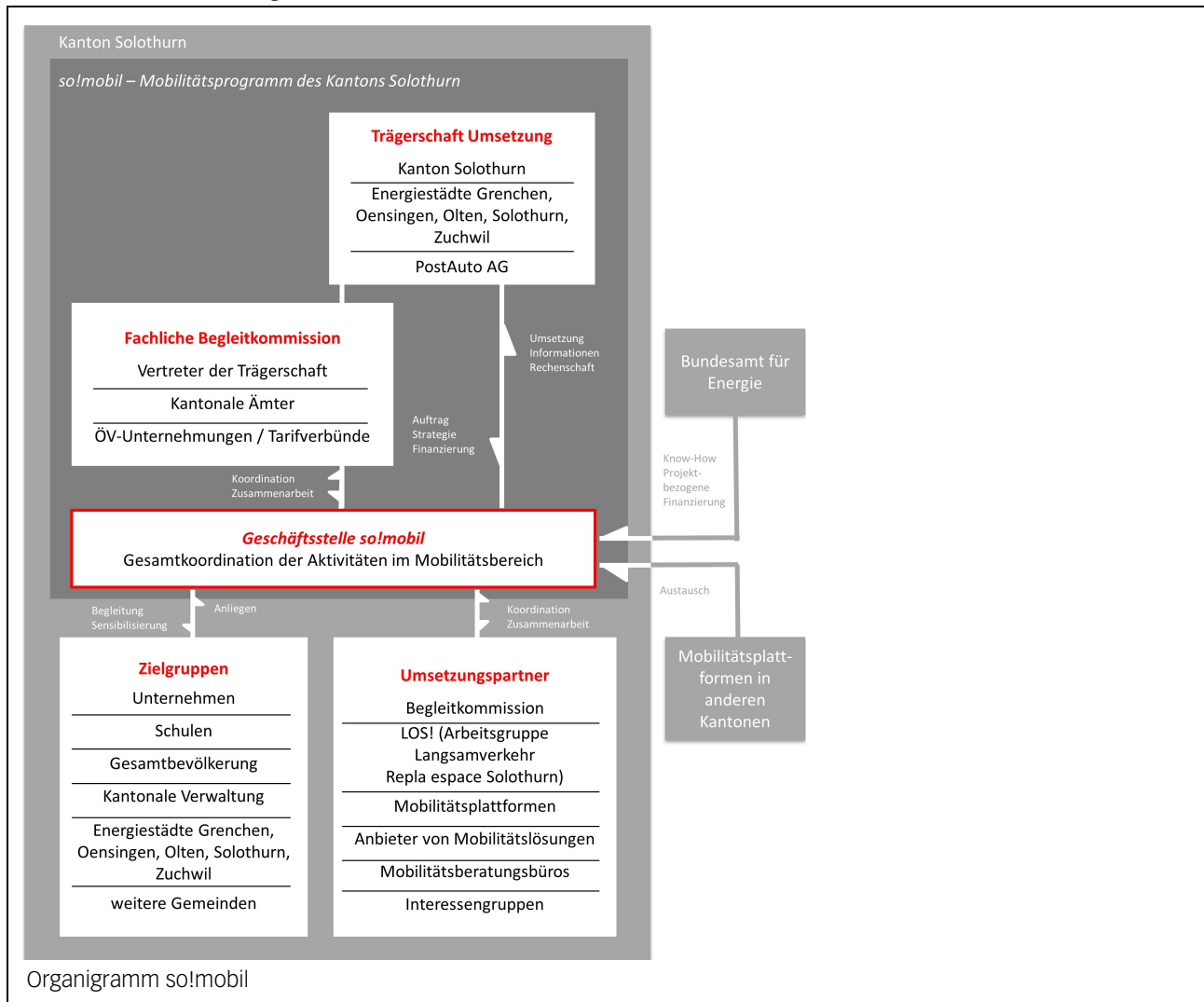
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Verkehrskonzept H5 Bellach-Solothurn, Massnahme 1.3, WAM Partner und Ingenieure AG, Juli 2015 - Vertiefung VM-Massnahmen, R. Keller&Partner, Dezember 2015 - Vorprojekt Busspur Weissensteinstrasse, R. Keller&Partner, August 2016
Quantitative Angaben : Weissensteinstrasse: 12'900 Fz./Tag
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss

Nachfrageseitige Massnahmen

Daueraufgabe

V-NA 302 Mobilitätsmanagement

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☒ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-NA 3), Nr. im Prüfbericht Bund 2601.2.078
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage:

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 Koor-

dination 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.

Zielsetzung:

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 aktuelle Programm 2015 / 2016 verfolgt folgende Ziele:

- so!mobil etabliert sich als tragfähige Plattform für Mobilitätsmanagement im Kanton Solothurn und den Solothurner Gemeinden.
- so!mobil informiert, sensibilisiert und berät die im Massnahmenprogramm definierten Zielgruppen.
- so!mobil trägt dazu bei, dass zukunftsfähige und verhaltensorientierte Ansätze im Mobilitätsbereich im Kanton Solothurn und den Solothurner Gemeinden vermehrt realisiert werden.

Massnahme:

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

Mit den Massnahmen des Jahresprogrammes 2015 – 2016 werden Weiterführung und Ausbau des Mobilitätsmanagements in der Agglomeration Solothurn angestrebt. Sie bilden aber auch die richtungsweisende Grundlage für das darauf folgende Programm. Das Programm 2015 – 2016 von so!mobil deckt die folgenden Schwerpunkte ab:

- Programmleitung so!mobil: z.B. Sitzungen mit der Begleitkommission, dem Kanton und der Trägerschaft ; Weiterentwicklung Massnahmenprogramm.
- Kommunikation / Koordination Gesamtmobilität: z.B. Internetplattform laufend aktualisieren, Verfassen von Newsletter, Inseraten und Zeitungsberichten, Netzwerkpflege.
- Mobilitätsangebot für Unternehmen: z.B. Umsetzung des Programms Mobilitätsmanagement in Unternehmen, Promotion « bike to work » und « Eco-Drive ».
- Mobilitätsangebot für Schulen: z.B. Mobilitätsbildung, Schulwegberatung und Durchführung des InfoDesks PH.
- Mobilitätsangebot für die Gesamtbevölkerung: z.B. Mobilitätsmappe für Neuzuzüger erstellen und aktualisieren, Durchführung Mobilitätstage, Mobilitätsmanagement an Veranstaltungen organisieren.
- Mobilitätsangebot für Gemeinden: z.B. Instrumente des Mobilitätsmanagements auf Gemeindeebene, Anwendung verschiedener Instrumente (Beratung und Unterstützung).

☐ Typ: infrastrukturell

☒ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

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, Oensingen, Olten, Solothurn und Zuchwil

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

- Handlungsschwerpunkte für Mobilitätsprogramm 2015 – 2017 mittels Workshopverfahren definieren - 2016 Finanzierung gesichert; für die Folgejahre ist die Finanzierung noch zu definieren - Handlungsschwerpunkte für Mobilitätsprogramm ab 2018 definieren	
☒ In Richtplan enthalten. Koordinationsstand ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 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. Keine Beiträge durch den Bund
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☒ Daueraufgabe ☐ 2019 – 2022 ☐ 2023 – 2026 ☐ ab 2027	
Priorität: ☐ A-Liste ☐ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität Verkehrssystem verbessert: 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 Strassennetzes und optimaler Verkehrsmittelwahl. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: 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. WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: 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. WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: 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 am Gesamtverkehr.
Machbarkeit: Die Machbarkeit und Zweckmässigkeit wurden geprüft.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Programmbeschrieb für 2015 – 2016, so!mobil 2014
Quantitative Angaben: –
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss Der Programmbeschrieb für den Zeitraum ab 2017 wird erst Mitte 2016 erstellt. Darum wird an dieser Stelle das aktuelle Mobilitätsprogramm 2015 – 2016 aufgeführt. Das Programm der Folgejahre wird darauf aufgebaut.

Massnahmen Siedlung

Massnahme Siedlung	Daueraufgabe
S 301	Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete Arbeiten/Wohnen

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☒ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. S 3.1-3.7), Nr. im Prüfbericht Bund: 2601.2.090-2601.2.096
- ☐ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung



Entwicklungsgebiete Attisholz Nord und Süd (Foto: Manuel Stettler)

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage:

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.

Zielsetzung:

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme 1. Generation bis 3. 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 den Hauptnutzungen Arbeiten und/oder Wohnen – sogenannte Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete. Mit der Förderung von Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebieten Arbeiten/Wohnen 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
- Gezielte Förderung des Wohnungsbaus an zentralen, gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten

Massnahmen:

An folgenden Standorten sollen kurz- bis mittelfristig Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete gefördert werden:

S 301.1 Aarmatt/Nidermatt (Sultex/Riverside), Zuchwil (ca. 19 ha): Das Areal Riverside (Sultex-Areal, ehemals Sulzer-Areal) liegt östlich des Hauptbahnhofs Solothurn auf Zuchwiler Gemeindeboden zwischen der Luterbachstrasse und dem Aareufer erstreckt sich das Industrie- und Gewerbeareal. Im Jahr 2012 wurde das ehemalige Sulzer-Areal mit rund 170'000m² an Swiss Prime Site verkauft. Diese hat im Jahre 2012/13 eine Entwicklungsstrategie erarbeitet, welche die Eckpfeiler für einen langfristigen qualitätsvollen Wohnraum definiert und ein neues Quartier für das Industrieareal mit Arbeitsnutzung, Freizeit und Erholung skizziert. Auf Basis der Entwicklungsstrategie und in engem Dialog mit der Gemeinde Zuchwil wurde im Jahr 2015 der Studienauftrag „Arealentwicklung Riverside“ durchgeführt. Als Ergebnis des Studienauftrags ist der Masterplan Riverside entstanden.

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

Im Areal wird eine Mischung aus Wohnen, Arbeiten und Freizeit erwartet. Dabei werden die Naherholungsräume sorgfältig geplant und erschlossen. Es wird eine öffentliche Parklandschaft – Riversidepark realisiert (siehe L 303.2 Riversidepark). Voraussichtlich wird das Projekt ab dem Jahr 2018 umgesetzt.

S 301.2 Unterdorf „Areal Schoeller“, Luterbach/Derendingen (ca. 11 ha): Beim Areal Schoeller handelt es sich um ein Industrieareal am Emmekanal mit fast 150-jähriger Nutzungsgeschichte. Es liegt zu rund 2/3 auf Gemeindegebiet von Luterbach und zu rund 1/3 in Derendingen. Das Areal gehört zu den prioritären Gebieten in Bezug auf Umstrukturierung und Arbeitsplatzentwicklung in der Region Solothurn gemäss kantonalem Richtplan.

Das Areal ist heute gut zur Hälfte bebaut mit Nutzungen im Bereich Logistik. Die Eigentümerin beabsichtigt, die bereits bestehenden Nutzungen beizubehalten und das Areal um Nutzungen für die Lagerung, Bearbeitung, Herstellung und Umschlag von Waren aller Art zu ergänzen. Sie plant auf dem Gesamtgrundstück weitere Bauten; im Zentrum des Schoeller-Areals ist ein grosser Hallenersatzbau vorgesehen.

Mit RRB Nr. 2012/2314 vom 27. November 2012 liegt für das gesamte Schoeller-Areal ein rechtskräftiger Gestaltungsplan vor, mit welchem die bestehenden Bauten, der geplante Hallenersatzbau und die zukünftigen Erweiterungen eine gemeinsame Rechtsgrundlage erhalten haben. Die Baufelder für Industrie-, Büro, Verwaltungs- und Logistiknutzungen sind im Bau.

S 301.3 Wissensteinfeld/Fadacker, Derendingen/Subingen (ca. 8 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. Der Standort ist 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 301.4 Stahlwerk, Biberist/Gerlafingen (8.3 ha): Das Stahlwerk hat sich auf ebenem Gelände entlang der Emme entwickelt. Im nördlichen Teil liegt es auf Biberister Boden, der Hauptteil befindet sich im südlich angrenzenden Gerlafingen. Mitten durch das Gelände führen die Geleise der BLS. Das ganze Areal wird vom Stahlwerk genutzt. In der Ortsplanungsrevision (ab 2016 – Ende 2016) ist die weitere Nutzung zu prüfen.

S 301.5 Weitblick, Solothurn (ca. 12 ha): Das Areal Weitblick liegt zwischen der Solothurner Altstadt und der Weststadt. Diese Scharnierfunktion eignet sich hervorragend für die Ansiedlung neuer Arbeitsplätze und neuer Wohnangebote. Die Stadt Solothurn hat das Areal Weitblick erworben, um Entwicklungsreserven an guter Lage zu sichern und eine nachhaltige Stadtentwicklung zu ermöglichen. Im Juli 2008 hat der Gemeinderat von Solothurn dem überarbeiteten Studienauftrag zugestimmt. Im Anschluss daran wurden die zur Auflage der Teilzonen- und Erschliessungsplanung Obach, Mutten, Ober- und Unterhof notwendige Grundlagen (z.B. Masterplan Weitblick) unter Koordination mit den Landerwerbsverhandlungen der Stadt sowie der Altlastensanierung im Bereich Unterhof erarbeitet. Aus dem Grundlagenbericht wurde eine Charta entwickelt, welche auch die beschlossenen Ziele von den Gemeinderäten für die Arealentwicklung Weitblick enthält.

Die Entwicklung des Areals Weitblick geht nun in die Realisierungsphase. Folgende Realisierungsschwerpunkte sind es:

- Entwicklungsschwerpunkt A: Wohnbau-Pilotprojekt mit verschiedenen Partner und unterschiedlichen Wohnangeboten sowie attraktiver Erdgeschoss- und Aussenraumgestaltung (vergleiche Massnahme S 302.2)
- Entwicklungsschwerpunkt B: Businesszentrum im Süden
- Stadtpark „Segetzhain“ (vergleiche Massnahme L 303)
- Aufbau der Marke „Weitblick Solothurn“

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

Das Areal ist möglichst autoarm zu entwickeln. Die zwei eingegebenen Bahnhaltstellen aus 2. Generation sind bereits realisiert. Dies unterstützt eine autoverkehrsarme Entwicklung. Es ist hier nicht mit einer hohen zusätzlichen verkehrlichen Belastung auszugehen, deshalb sind hier auch keine grösseren Infrastruktur-Massnahmen auf der Strasse zu ergreifen. Für die Anwohner und die Arbeitnehmer wird ein attraktiver und ganzjährig nutzbarer Aussenraum und Begegnungsort – der Stadtpark Segetzhain – realisiert.

S 301.6 Stadttallmend, Bellach (1.5 ha): Das Areal befindet sich mitten im Industriegebiet der Gemeinde Bellach. Im Sinne der inneren Verdichtung soll das Areal aus der Reservezone zur Industriezone umgezont werden. Ob die Rahmenbedingungen dazu gegeben sind, wird sich in der Ortsplanungsrevision (2016) zeigen. Dazu müssen die Anforderungen des kantonalen Richtplans (6/2015) erfüllt sein.

S 301.7 Emmenhofareal, Derendingen: Das Emmenhofareal ist eine grosse „Reserve“ an einer sehr zentralen Lage, insbesondere mit guter ÖV-Erschliessungsgüte. Unter dem Vorsatz, das Areal Emmehof nachhaltig weiterentwickeln zu wollen, veranstaltete die Eigentümerin, die Emmehof Immobilien AG, im Jahr 2012 einen privaten Ideenwettbewerb. Nach einem zweistufigen Verfahren wurde das Projekt „Cardo und Decumanus“ von Adrian Streich Architekten zum Siegerprojekt gekürt. Darauf basierend wurde ein Gestaltungsplan ausgearbeitet. Der Gemeinderat hat Ende Mai 2015 den Gestaltungsplan genehmigt. Der Plan wurde im Sommer 2015 öffentlich aufgelegt. Der Bau soll voraussichtlich 2017 beginnen. Geplant ist die Emmenhof-Überbauung mit rund 320 Wohnungen.

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

Verkehrsseitig will der Kanton in Zusammenarbeit mit der Gemeinde den Kreuzplatz sanieren und die Ortsdurch-

fahrt (Hauptstrasse) umgestalten. Das Projekt Kreuzplatz ist eine A-Massnahme der 2. Generation (V-MIV 2.2). Es ist geplant diese Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen optimal aufeinander abzustimmen.

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

S 301.8 Attisholz Nord, Riedholz (ca. 50 ha): Das Areal der ehemaligen Zellulosefabrik liegt auf dem Gemeindeboden Riedholz und ist eingebettet in eine Landschaft von hoher Qualität. Es sind rund 16 Hektare, welche umgenutzt werden sollen. Im Jahre 2008 beschloss die Grundeigentümerin, die Firma Borregard AG, das Areal zu entwickeln und einer neuen Nutzung zuzuführen. Auf dem gesamten Attisholz Areal wurde 2011 ein Testplanungsverfahren durchgeführt. Daraus sind zwei Masterpläne (Nord und Süd) entstanden. Im Sommer 2014 hiess die Gemeindeversammlung Riedholz das Räumliche Teilleitbild gut und legte damit die rechtliche Basis für die Teilzonen- und Erschliessungsplanung. Der Start für die Planung von konkreten Bauvorhaben wird voraussichtlich ca. Ende 2016 erfolgen. Aufgrund der Entwicklung in Attisholz Süd sind in Attisholz Nord auch eine Zunahme der Bevölkerung und der Arbeitsplätze zu erwarten. Die Erschliessung erfolgt aus dem Norden, seitens der Gemeinde Riedholz. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung wird mit der neuen Buslinie Flumenthal-Attisholz-Luterbach geprüft. Es ist zudem eine neue Langsamverkehrsverbindung geplant, welche als Massnahmen der 2. Generation eingegeben wurden (V-LV 2.1).

S 301.9 Attisholz Süd, Luterbach (ca. 65 ha): Attisholz Süd liegt auf dem ehemaligen Industrieareal der Firma Borregard auf Boden der Gemeinde Luterbach. Seit 2008 liegt die Zellulosefabrik still und wird nach und nach abgebaut. Der südliche Teil „Attisholz Süd“ umfasst rund 57 ha. Der Kanton hat hier im Jahr 2011 Land erworben und zusammen mit den Eigentümern ein Testplanungsverfahren (Feb. 2011 – Nov. 2011) über Attisholz Süd und Nord durchgeführt. Resultiert sind daraus ein Rahmenplan und daraus wiederum zwei Masterpläne (Nord und Süd). Auf dem Areal Attisholz Süd sind zurzeit viele Entwicklungen im Gange: Seit Herbst 2015 liegt ein rechtsgültiger Teil- und Erschliessungsplan für eine Teilparzelle im Nordosten des Gebietes Attisholz Süd vor. Hier ist die Clean-techfirma Vigier angesiedelt. Im Sommer hat zudem die Firma Biogen den Kaufvertrag zum Areal Attisholz Süd unterschrieben. Es sind grosse Entwicklungen im Areal Attisholz Süd zu erwarten. Gleichzeitig wird wie im Masterplan beschrieben, dem Aareraum eine hoher Wert als Naherholungsraum beigemessen. Im Jahr 2015 ist ein Studienauftrag im Einladungsverfahren durchgeführt worden. Als Ergebnis wird das Projekt „Dévoiler“ von mavo gmbh Landschaften, Zürich weiterverfolgt. Die Ergebnisse werden im Gestaltungsplan Öffentlicher Uferpark – Attisholz Süd, Luterbach eingearbeitet. Ende 2016 liegt dieser vor. Das Gebiet „Attisholz Süd“ ist aufgrund seiner Lage, Erschliessung, Grösse, Bebauungspotenzials sowie der wirtschaftlichen Ausstrahlungskraft als Top-Entwicklungsstandort der Hauptstadtregion Schweiz bestimmt worden. Dieser Standort hat nicht nur auf kantonaler, sondern auch auf Ebene Hauptstadtregion eine strategische Bedeutung. Erwartete Entwicklung: bis 2030 sind rund 1880 Arbeitsplätze und 240 EinwohnerInnen zu erwarten. Mit der Ansiedlung von Biogen werden im ersten Schritt 400 Arbeitsplätze realisiert. Der zu erwartenden Pendlerverkehr soll umweltschonend abgewickelt werden. Hierzu ist das Angebot beim ÖV und dem LV auszubauen. Als Massnahme ist die Aufwertung des Bahnhofs Luterbach-Attisholz mit einer neuen gelesequierenden Langsamverkehrsverbindung geplant (Eingabe als A-Massnahme ÖV 303.2). Weiter soll die busseitige Erschliessung verbessert werden. Geprüft wird eine neue Bushaltestelle im Eingangsbereich des Areals sowie eine neue Buslinie Luterbach-Attisholz-Flumenthal (V-ÖV 306). Weiter ist der Bahnhof Luterbach für den Pendlerverkehr aufzuwerten (V-ÖV 302.2). Auch die Langsamverkehrswege werden ausgebaut: Verschiedene LV-Massnahmen zur Verbesserung des Alltags- und Freizeitnetzes sollen im Rahmen des Agglomerationsprogramms realisiert werden (Eingabe A-Massnahmen V-LV 301.4: Zuchwil/Luterbach: Neuer Radweg Luterbacherstrasse/Zuchwilstrasse (Zuchwil Industriestrasse bis Nordstrasse Luterbach), V-LV 305: Emmesteg in Luterbach/Zuchwil. Auch überregional sind Auswirkungen auf den Verkehr zu erwarten. Die Zufahrt zum Autobahnanschluss Solothurn Ost von der Luterbachstrasse, Luterbach her erfolgt via Nord-Süd-Strasse durch Zuchwil und belastet den Ortszentrum von Zuchwil. Daher wird die Massnahme N-MIV 302.2 Knoten Aarmatt: Luterbachstrasse Luzernstrasse/Aarmattviadukt als A-Massnahmen eingereicht. Die grosse Entwicklung ist mit den Freiräumen abzustimmen. Es wird ein öffentlicher Uferpark von regionaler Bedeutung realisiert (L 303 Naherholungsgebiete / Pärke).

S 301.10 Papierfabrik, Biberist (ca. 30 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 Unter-

nehmen, 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 ist das Areal in die Liste der Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete Arbeiten/Wohnen aufgenommen. Dieser Schritt setzt ein Zeichen für die wirtschaftliche, funktionale und städtebauliche Weiterentwicklung dieser Industriebranche. 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.

☐ Typ: infrastrukturell

☒ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

Kanton Solothurn
Gemeinden
Grundeigentümer der Areale

Beteiligte Stellen:

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

Arealbezogen individuell

- ☒ In **Richtplan** enthalten. Koordinationsstand
☐ Vororientierung
☐ Zwischenergebnis
☐ Festsetzung

Kosten (exkl. MWSt.): Planungs- und Realisierungskosten sind projektabhängig im Einzelfall zu bestimmen.

Zeithorizont Umsetzung:

- ☐ bis 2018 ☒ Daueraufgabe
☐ 2019 – 2022
☐ 2023 – 2026
☐ ab 2027

Priorität:

- ☒ A-Liste
☐ B-Liste
☐ C-Liste

Beurteilung

Wirkung (WK 1-4):

WK 1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Die angestrebte Nähe der Wohnorte zu Industrie- und Gewerbearealen unterstützt eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems, sowie die Förderung von Fuss- und Veloverkehr.

WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Durch die planerische Aufbereitung von ehemaligen Industrie- und Gewerbearealen sowie unbebauten Bauzonen an verkehrsgünstiger Lage zu Arbeits- und/oder Wohngebieten, wird die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert. Die Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem ermöglichen eine Verringerung der Zersiedlung.

WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: Durch die Nähe zum Arbeitsplatz wird der Anteil an MIV vermindert und der LV gefördert, wodurch die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöht wird.

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: die Arealentwicklung von unbebauten Flächen innerhalb des Siedlungsbegrenzungen vermindert die Flächenbeanspruchung und durch die angestrebte Verdichtung dieser Areale wird auch die Zersiedlung verringert.

Machbarkeit:		
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:		
- S 301.1	AP SO 3. Generation:	V-MIV 302.2 Zuchwil: Anbindung Knoten Aarmatt
- S 301.2	AP SO 2. Generation:	V-MIV 2.2 Derendingen, Kreuzplatz, V-MIV 1.3 Derendingen, Hauptstrasse von Kreuzplatz bis südlicher Dorfrand Richtung Kriegstetten, V-NA 1.4 Derendingen/Zuchwil, Luzernstrasse West, V-NA 1.5 Derendingen/Subingen, Luzernstrasse Ost
	AP SO 3. Generation:	V-MIV 304 Nordumfahrung Gerlafingen
- S 301.3	AP SO 3. Generation:	V-MIV 301 Viertelanschluss Derendingen A5 an Luzernstrasse
	AP SO 2. Generation:	V-NA 1.5 Derendingen/Subingen, Luzernstrasse Ost, V-MIV 2.2 Derendingen, Kreuzplatz
- S 301.4	AP SO 3. Generation:	V-ÖV 302.5 Gerlafingen, Bushaltestelle und Buszufahrt Bahnhof
- S 301.6	AP SO 1. Generation:	M 3.1a Optimierung der Bahnhofstandorte im Raum Solothurn/Bellach
- S 301.7	AP SO 3. Generation:	V-MIV 301 Viertelanschluss Derendingen A5 an Luzernstrasse
	AP SO 2. Generation:	V-MIV 2.2 Derendingen, Kreuzplatz, V-MIV 1.3 Derendingen, Hauptstrasse von Kreuzplatz bis südlicher Dorfrand Richtung Kriegstetten
- S 301.8/9	AP SO 3. Generation:	V-ÖV 302.2 Luterbach-Attisholz
Sonstiges		
Literatur / Grundlagendokumente:		
Quantitative Angaben: –		
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:		

Massnahme Siedlung	Daueraufgabe
S 302 Wohnschwerpunkte	

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☒ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. S 1.1-1.5), Nr. im Prüfbericht Bund: 2601.2.080-2601.2.084
- ☐ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung



Entwicklungskonzept Weitblick Solothurn (Abbildungen: Stadt Solothurn)

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage:

Der Grad der Zersiedelung – und damit einhergehend 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.

Zielsetzung:

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme 1. Generation bis 3. 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
- Stärkung der Zentren und zentrumsnaher Standorte
- Gezielte Förderung des Wohnungsbaus an zentralen, gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten

Massnahmen:

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

S 302.1 Bellach 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 verfügt das Gebiet mit dem Bahnhof Bellach über einen direkten Zugang zum Bahnliniennetz. Für das Gebiet ist eine Mischnutzung von Wohnen und Gewerbe vorgesehen.

S 302.2 Weitblick, Solothurn (ca. 5 ha): Das Areal Weitblick liegt zwischen der Solothurner Altstadt und der Weststadt. Diese Scharnierfunktion eignet sich hervorragend für die Ansiedlung neuer Arbeitsplätze und neuer Wohnangebote. Die Stadt Solothurn hat das Areal Weitblick erworben, um Entwicklungsreserven an guter Lage zu sichern und eine nachhaltige Stadtentwicklung zu ermöglichen. Im Juli 2008 hat der Gemeinderat von Solothurn dem überarbeiteten Studienauftrag zugestimmt. Im Anschluss daran wurden die zur Auflage der Teilzonen- und Erschliessungsplanung Obach, Muttin, Ober- und Unterhof notwendige Grundlagen (z.B. Masterplan Weitblick) unter Koordination mit den Landerwerbsverhandlungen der Stadt sowie der Altlastensanierung im Bereich Unterhof erarbeitet. Aus dem Grundlagenbericht wurde eine Charta entwickelt, welche auch die beschlossenen Ziele von den Gemeinderäten für die Arealentwicklung Weitblick enthält.

Die Entwicklung des Areals Weitblick geht nun in die Realisierungsphase. Folgende Realisierungsschwerpunkte sind es:

- Entwicklungsschwerpunkt A: Wohnbau-Pilotprojekt mit verschiedenen Partner und unterschiedlichen Wohnangeboten sowie attraktiver Erdgeschoss- und Aussenraumgestaltung
- Entwicklungsschwerpunkt B: Businesszentrum im Süden (vergleiche Massnahme S 1.5)
- Joker-Arealentwicklung: Stadtpark als Gesamtentwicklung
- Aufbau der Marke „Weitblick Solothurn“

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

Das Areal ist möglichst autoarm zu entwickeln. Die zwei eingegebenen Bahnhaltstellen aus 2. Generation sind bereits realisiert. Dies unterstützt diese Entwicklung. Es ist hier nicht mit einer hohen zusätzlichen verkehrlichen Belastung auszugehen.

S 302.3 Schwerzimoos/Rumi, Biberist (ca. 20 ha): 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.

Um die angestrebte Nutzung zu realisieren, wurde durch die Gemeinde Biberist ein Testplanungsverfahren durchgeführt. Das Ergebnis gibt Aufschluss über die vorzunehmenden planungsrechtlichen Änderungen, die für die Gebieterschliessung zu ergreifenden Massnahmen und den geeigneten Überbauungsgrad.

S 302.4 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 umgezogen werden. Aus diesem Grund läuft zurzeit unter der Federführung des Kantons eine Testplanung.

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

S 302.5 Muttinhof/Wasserstadt, Solothurn (ca. 17 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 Erschliessungssituation 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 besteht eine Projektträgerschaft „wasserstadtsolothurn AG“,

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	
Federführung: Gemeinden Grundeigentümer der Areale	Beteiligte Stellen:

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Arealbezogen individuell	
☒ In Richtplan enthalten. Koordinationsstand ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): Planungs- und Realisierungskosten sind projektabhängig im Einzelfall zu bestimmen.
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☒ Daueraufgabe ☐ 2019 – 2022 ☐ 2023 – 2026 ☐ ab 2027	
Priorität: ☒ A-Liste ☒ B-Liste ☐ C-Liste	

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Die geplanten Verdichtungen innerhalb der Siedlungsbegrenzungen weisen eine gute Erschliessung zum öV und zum Strassennetz auf. Somit werden sowohl die Erreichbarkeit als auch die Internodalität verbessert. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Durch die Verdichtung an den Hauptverkehrsachsen wird eine qualitativ hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen gefördert. WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: Durch die Siedlungsentwicklung nach innen kann das Verkehrsvorkommen in strategischen Arealen vermindert werden, was zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit führt. WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Durch die geplante Siedlungsverdichtung wird der Flächenbedarf für neue Infrastrukturen vermindert.	
Machbarkeit:	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:	
- S 302.1	AP SO 3. Generation: V-LV 301.1 Bellach/Solothurn Bielstrasse: Neukonzipierung Rad- und Gehweg Knoten Wildbach bis Turbensaalkreisel AP SO 2. Generation: V-MIV 3.14 Solothurn, nördliches und westliches Siedlungsgebiet AP SO 3. Generation: S 301.5 Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete Arbeiten/Wohnen: Weitblick Solothurn AP SO 2. Generation: V-LV 2.5 Biberist, Neue Rad- und Fusswegverbindung entlang der Bahn gleise RBS

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente:
Quantitative Angaben: –
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Massnahme Siedlung	Daueraufgabe
S 303	Bahnhofgebiete

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☒ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. S 2.1-2.3), Nr. im Prüfbericht Bund: 2601.2.086-2601.2.088
- ☐ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung



Delta-Areal Langendorf (Abbildung: ssm architekten ag)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage:

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.

Zielsetzung:

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme 1. Generation bis 3. 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 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

Massnahmen:

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

- S 303.1 Biberist RBS, Biberist: Der Bahnhof Biberist, RBS wurde umgebaut und nach Norden verschoben. Damit wurden die Voraussetzungen für einen 15-Minuten-Takt der RBS geschaffen. Das frühere Bahnhofareal ist als Parkplatz genutzt, ein gewisses Verdichtungspotential ist vorhanden. Dieses wird mittelfristig mit der Realisierung der in Diskussion stehenden Einzonung „Schwerzimoos“ eine Bedeutung erlangen.
- S 303.2 Delta-Areal, Langendorf (ca. 2.5 ha): Das Delta-Areal befindet sich südlich des BLS-Bahnhofs Langendorf. Das ehemals industriell genutzte Delta-Areal soll von der Industriezone in eine Wohn- bzw. Wohn- und Gewerbezone umgezont und einer langfristig nachhaltigen neuen Nutzung zugeführt werden. Rund 80% der Arealfläche sind zurzeit mit Gebäuden oder versiegelten Flächen versehen. Die ehemalige Delta AG war von 1913 bis 1993 in Langendorf in der Metallverarbeitung tätig. Der Betrieb und seine Produktion wurden eingestellt und das ehemalige Betriebsgelände umgenutzt. Der Grundeigentümer hat sich daher entschieden, das Gesamtareal zu entwickeln und mit einer zeitgemässen Nutzung neu zu bebauen. Zu diesem Zweck wurden Architekturbüros zu einem Studienauftrag eingeladen. Auf der Grundlage des siegreichen Vorschlags erlässt die Gemeinde ein Gestaltungsplan. Die Verbindung zum Dorfzentrum und der Anschluss des Areals, über die Gleise hinaus, sind dabei zu beachten. Die Umzonung erfolgt im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision (2016).
- S 303.3 Solothurn Hauptbahnhof, 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 Grundeigentümer – die SBB
- S 303.4 Bahnhof Lohn-Lüterkofen RBS, Lohn-Ammannsegg (ca. 2 ha): Im verabschiedeten räumlichen Leitbild (2012) der Gemeinde Lohn-Ammannsegg wurde das Bahnhofgebiet als eine von drei Schlüsselstellen in der Entwicklung der Gemeinde genannt. Als eigentliches Initialprojekt am Bahnhof gilt die Überbauung der Wyss Zäune AG, die auf ihrem Grundstück im Zentrum des Bahnhofgebiets eine Überbauung mit 9 Stockwerken planen. Um die Entwicklung des Gebiets optimal abzustimmen und Einzelvorhaben – wie das Hochhausprojekt Wyss – in einen planerischen Gesamtkontext zu stellen, hat die Gemeinde im Jahr 2013 eine Konzeptstudie sowie, darauf abge-

stimmt, ein Gesamtverkehrskonzept erarbeitet. Diese bilden die Grundlage für das planerische Entwicklungskonzept (2016), das unter Einbezug der Grundeigentümer, der Bevölkerung, der kantonalen Fachstellen beider Kantone Bern und Solothurn, der Transportunternehmungen (RBS BSU, Postauto AG) sowie der Nachbargemeinden (Lüterkofen und Bätterkinden) erarbeitet wurde. Dieses Entwicklungskonzept zeigt ausgehend von der Ist-Situation inkl. der heutigen Herausforderungen in drei Etappen den Weg der städtebaulichen Entwicklung am Bahnhof mit den entsprechenden Massnahmen im Bereich Verkehr, Siedlung und Landschaft auf.

Die im Rahmen der Arbeiten am planerischen Entwicklungskonzept festgelegte Entwicklungsabsicht wurde im Oktober 2015 durch den Gemeinderat Lohn-Ammannsegg mit einer Planungszone gesichert. Damit ist die Verbindlichkeit des Planungsvorhabens gegeben und das Entwicklungskonzept gewinnt an grosser Bedeutung. Auch die Nachbargemeinde Bätterkinden, die Teil des Perimeters ist, hat durch eine Absichtserklärung ihre Unterstützung des Vorhabens. Als nächster wichtiger Planungsschritt müssen nun Teilnutzungsplanrevisionen resp. die Ortsplanungsrevision als Ganzes angegangen und im Rahmen der Arbeiten die grundeigentümerverbindlichen Rahmenbedingungen für die Entwicklung am Bahnhof geschaffen, sowie der Raum für die wesentlichen Vorhaben gesichert werden. Dies ist ab dem zweiten Halbjahr 2016 vorgesehen.

Das planerische Entwicklungskonzept bildet zusammen mit dem Gesamtverkehrskonzept die Grundlage zur Aufwertung des Bahnhofs als ÖV-Drehscheibe mit regionaler Bedeutung, sowie zu dessen Attraktivierung allgemein. Um den Bahnhofplatz und Umgebung attraktiv zu gestalten, werden die Bedürfnisse des Langsamverkehrs übergeordnet und die Sicherheit wird bestmöglich gewährleistet. Aufgrund der knappen Platzverhältnisse ist das Geschwindigkeitsregime des MIV anzupassen bzw. der Bahnhofplatz mit gestalterischen Massnahmen als Mischverkehrsfläche zu definieren. Dies fliesst alles mit ein in die A-Massnahme ÖV 302.1 Lohn-Lüterkofen: Aufwertung Bahnhof mit Bushaltestellen und Bike and Ride Anlagen. In einem späteren Schritt ist die Zentrumsdurchfahrt zu attraktivieren sowie der momentan als Vorprojekt bearbeitete Kreisel Nord (MIV 2.5) im Detail zu planen.

An folgenden Standorten soll langfristig die Entwicklung eines Bahnhofgebietes von regionaler Bedeutung gefördert werden:

- S 303.5 Biberist Ost (BLS), Biberist: Mit der neuen S-Bahnlinie Solothurn-Burgdorf-Bern mit Halt in Biberist ist eine attraktive Alternative zur RBS-Linie geschaffen worden. Damit erlangt das Bahnhofgebiet Biberist Ost eine neue Bedeutung.
- S 303.6 Solothurn West, Biberist: 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.

☐ Typ: infrastrukturell

☒ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

Transportunternehmungen (RBS, BLS)
Gemeinden
Grundeigentümer der Areale

Beteiligte Stellen:

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Arealbezogen individuell	
☒ In Richtplan enthalten. Koordinationsstand ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): Planungs- und Realisierungskosten sind projektabhängig im Einzelfall zu bestimmen.
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☒ Daueraufgabe ☐ 2019 – 2022 ☐ 2023 – 2026 ☐ ab 2027	
Priorität: ☒ A-Liste ☒ B-Liste ☐ C-Liste	

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Durch die generelle Förderung der Bebauung von Bahnhofsgebieten werden einerseits geeignete Standorte zur Nutzung des ÖV und des LV erschaffen, und andererseits ermöglichen diese Standorte eine Verbesserung der Intermodalität. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Die erstrebte Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung in Bahnhofsnähe fördert die Siedlungsentwicklung nach innen. WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: Die Umgestaltung der Bahnhofgebiete trägt zur Erhöhung der Sicherheit bei z. B. durch neugestaltete Bushaltestellen in der Nähe der Perrons. WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Die Verminderung der Flächenbeanspruchung für neue Infrastrukturen wird durch die Siedlungsentwicklung nach innen gewährleistet.
Machbarkeit:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - S 303.3 AP SO 3. Generation: V-ÖV 302.3 HB Solothurn: Teil RBS - S 303.4 AP SO 3. Generation: V-ÖV 302.2 Luterbach-Attisholz

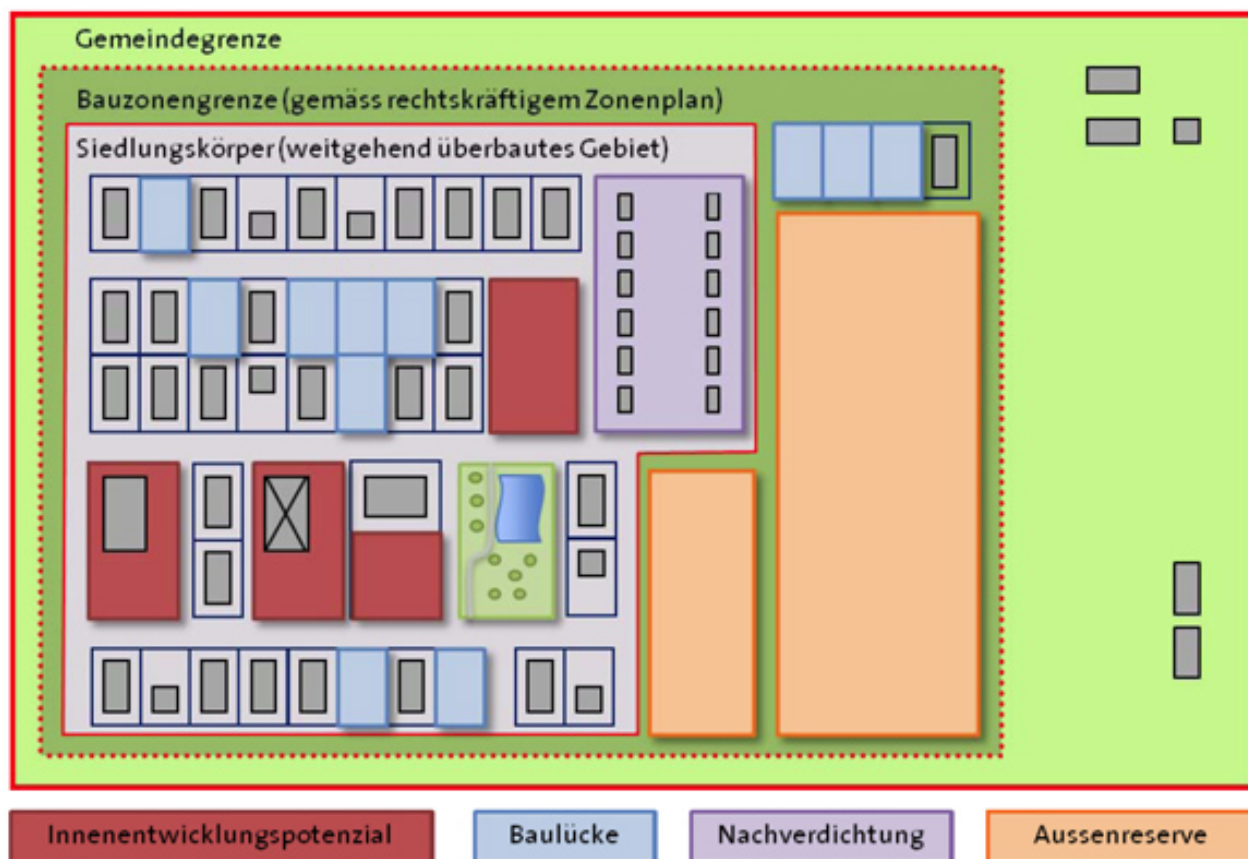
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente:
Quantitative Angaben: –
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Massnahme Siedlung

Daueraufgabe

S 304 Siedlungsentwicklung nach innen

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☒ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. S 4), Nr. im Prüfbericht Bund: 2601.2.098
- ☐ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung



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

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage:

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 könnte sich dieser Trend weiter zuspitzen.

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 dass gesetzlich erlaubt wäre. In vielen Gemeinden gibt es darum unbebaute Einzelparzellen.

Das Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn hat bereits folgende Projekte zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen initiiert:

- Bauzonen-Analysetool SOBAT : Das Tool weist auf Gemeindeebene das Innenverdichtungspotential durch die Berücksichtigung der unbebauten Bauzonen, Nachverdichtungen und den Faktor der Ausdünnung aus.

- Ausarbeitung der Broschüre «Gute Beispiele der Verdichtung» (in Arbeit) zu Händen der Gemeinden	
Zielsetzung: - Im urbanen Entwicklungsraum und an weiteren gut ÖV-erschlossenen Lagen werden dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen gefördert. - Der Flächenverbrauch wird dank der Nutzung der inneren Reserven, insbesondere zusätzlich durch verdichtete Bauweisen, reduziert. - Der Landschaftsraum wird so vor weiterer Bebauung geschützt.	
Massnahmen: - Die Siedlungsentwicklung nach innen ist ein kantonaler Planungsgrundsatz und hat vor der Siedlungserweiterung zu erfolgen. Auf der Grundlage der Richtplanvorgaben SW-1, SW-2 wird die Siedlungsentwicklung nach innen gestützt auf die jeweiligen Ortsplanungen insbesondere mit folgenden Massnahmen sukzessive realisiert: - Dichtemasse im Rahmen von Ortsplanungsrevisionen überprüfen - Angemessen ÖV-Angebotsstufen erhöhen (gute, der bebauten Umgebung angemessene Erschliessungsqualität) - Wo sinnvoll: Festlegen von Mindestmassen (z.B. Mindestgeschosszahl, Mindestgebäudehöhen, Mindestanteil Nutzungen) - Prüfen von Umzonungen ("Aufzonungen") - Wo sinnvoll und zweckmässig: Sondernutzungsplanpflicht mit Beschrieb der Entwicklungsziele - Insbesondere in städtebaulich sensiblen Gebieten: Fördern von qualitativ hoch stehenden Planungsverfahren (Konkurrenzverfahren, Testplanungen, Wettbewerbe etc.)	
☐ Typ: infrastrukturell	☒ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Kanton Solothurn Grundeigentümer der Areale	Beteiligte Stellen:

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Arealbezogen individuell	
☒ In Richtplan enthalten. Koordinationsstand ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): Planungs- und Realisierungskosten sind projektabhängig im Einzelfall zu bestimmen.
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☒ Daueraufgabe ☐ 2019 – 2022 ☐ 2023 – 2026 ☐ ab 2027	
Priorität: ☒ A-Liste ☐ B-Liste ☐ C-Liste	

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Die geplanten Verdichtungen innerhalb der Siedlungsbegrenzungen weisen eine gute Erschliessung zum ÖV und zum Strassennetz auf. Somit werden sowohl die Erreichbarkeit als auch die Inter-

modalität verbessert. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Die Bebauung von Parzellen innerhalb des Siedlungsgebietes ermöglicht ein Wachstum nach innen und verringert so die Zersiedlung. WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: keine Wirkung WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Die geplante Siedlungsverdichtung minimiert den Flächenbedarf für neue Infrastrukturen und ermöglicht es so, Natur- und Landschaftsräume aufzuwerten.
Machbarkeit:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente:
Quantitative Angaben: –
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Massnahmen Landschaft

Massnahme Landschaft	Daueraufgabe
L 301	Aufwertung Flussräume

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☒ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. S 4), Nr. im Prüfbericht Bund: 2601.2.098
- ☐ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung



Abb. Aare in Solothurn

Massnahmenbeschrieb
Ausgangslage: Die Flussräume von Aare und Emme sind neben der Jurakette die prägendsten Landschaftselemente der Agglomeration Solothurn. Sie erfüllen in gebietsweise unterschiedlicher Intensität verschiedene Aufgaben: Sicherung von Naturwerten, Landwirtschaft, Naherholung.
Zielsetzung: – Die Flussräume werden – unter Beachtung des Hochwasserschutzes und der Renaturierungsprojekte – ausserhalb der Siedlungsgebiete möglichst naturnah und innerhalb der Siedlungsgebiete der lokalen städtebaulichen Tradition entsprechend und unter Berücksichtigung und Aufwertung der Gewässer- und Uferlebensräume gestaltet. – Die Koordination der unterschiedlichen Nutzungsansprüche erfolgt (bei Bedarf) gemeindeübergreifend im Rahmen von entsprechenden Nutzungskonzepten
Massnahmen: – Auf der Grundlage der Richtplanvorgaben SO (LE-2) koordinieren die Anstössergemeinden der Flussräume die unterschiedlichen Nutzungsansprüche bei Bedarf in gemeindeübergreifenden Nutzungskonzepten. Diese Konzepte umfassen insbesondere: – Bezeichnung der intensiv und extensiv genutzten Uferabschnitte mit örtlich zugewiesenen Nutzerprofilen – Abstimmung der Erholungs- und Schutzfunktionen – Zugänglichkeit und Gestaltung der intensiven (urbanen) Flussräume mit Einbindung in die Freiraumkonzepte für den

urbanen Raum; Zugänglichkeit Langsamverkehr und Optimierung und Sicherstellung ÖV.	
– Konzentration der MIV-Zugänge mit Sammelparkierungen am geeigneten Ort (inkl. Besucherlenkung).	
☐ Typ: infrastrukturell	☒ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinden	Beteiligte Stellen: repla, Kanton

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	
– Auseinandersetzung mit dem Thema auf Stufe Räumliches Leitbild / Verkehrs- und Erschliessungskonzept in betroffenen Gemeinden (Ziele, Strategie, Massnahmen) – Bei Bedarf initiieren einer gemeindeübergreifenden Koordination und Einbezug des Regionalplanungsverbands und des Kantons – Ergebnissicherung auf Stufe Nutzungsplanung / Erschliessungsplanung pro Gemeinde respektive Vereinbarung / Letter of Intent auf Stufe Region	
☐ In Richtplan enthalten. Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): Planungs- und Realisierungskosten sind projektabhängig im Einzelfall zu bestimmen.
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☒ Daueraufgabe ☐ 2019 – 2022 ☐ 2023 – 2026 ☐ ab 2027	
Priorität: ☒ A-Liste ☐ B-Liste ☐ C-Liste	

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Verbesserung für Langsamverkehrverbindungen entlang / im Bereich der Flussräume; Attraktive Flussräume unmittelbar angrenzend an die Siedlungen erhöhen das Freizeitangebot für die Nächst- und Naherholung; die Verkehrsbeziehungen zu den weiter gelegenen Angeboten nehmen ab. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Verbessert Qualität der öffentlichen Räume. WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: Keine Direkte Wirkung WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Attraktive Flussräume nahe der Siedlungen erhöhen das Freizeitangebot für die Nächst- und Naherholung; die Verkehrsbeziehungen zu den weiter gelegenen Angeboten nehmen ab; Vermindert Flächenbeanspruchung und wertet Natur- und Landschaftsräume auf.
Machbarkeit:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - AP SO 3. Generation: V-LV 304 Emmesteg Luterbach / Zuchwil L 303 Naherholungsgebiete / Pärke S 304 Siedlungsentwicklung nach innen

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: Strategische Revitalisierungsplanung 2014 Kanton Solothurn
Quantitative Angaben: – –
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Massnahme Landschaft	Daueraufgabe
L 302 Vernetzung und Erhöhung der Erreichbarkeit Freiräume	

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☒ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. S 4), Nr. im Prüfbericht Bund: 2601.2.098
- ☐ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung



Naherholungsgebiet Weissenstein

Massnahmenbeschrieb
Ausgangslage: Die Landschaftsräume der Agglomeration Solothurn sind mit dem Siedlungsgebiet verzahnt und haben eine wichtige Funktion als Naherholungs- und Freiräume für die Bevölkerung. Sie tragen wesentlich zu einer hohen Standortqualität bei. Eine Nutzung von siedlungsnahen Landschaftsräumen für die Naherholung ist sehr erwünscht, da sie nachhaltig mit wenig Verkehr „gleich vor der Haustüre“ erfolgen kann. Die Landschaftsräume ausserhalb der Siedlungen sind dadurch aber auch einem hohen Nutzungsdruck ausgesetzt. Die Erholungssuchenden sind – wo nötig gemeindeübergreifend – so zu lenken, dass die Natur- und Landschaftswerte nicht beeinträchtigt werden.
Zielsetzung: - Erhalten, Aufwerten und Neuschaffen von naturnahen und vielfältigen Freiräumen bei der Siedlungsentwicklung nach innen - Entwickeln eines Freiraumnetzes innerhalb der Agglomeration - Erhalten siedlungstrennender Grüngürtel nach kantonalem Richtplan - Die Erholungssuchenden sollen so gelenkt werden, dass die Landwirtschaft und die Naturwerte nicht beeinträchtigt werden. Wo erforderlich, erfolgt die Lenkung gemeindeübergreifend
Massnahmen: In den Ortsplanungsrevisionen ist eine angemessene Ausstattung mit Grün-, Frei- und Naherholungsräumen sicherzustellen.

len. Wichtige Aspekte sind: Multifunktionalität von öffentlichen Räumen. Bei Bedarf Erarbeitung von (regionalen und oder kommunalen) Freiraumkonzepten: Die Freiraumkonzepte erheben den Bestand und die Qualität der urbanen Freiräume, ermitteln den Bedarf und künftige Entwicklungsziele. Die Konzepte umfassen sowohl öffentliche, halböffentliche wie auch private Freiräume, flächige (Platz, Park, Spielplatz, etc.) und lineare Elemente (Wegeverbindung, Flussufer, Baumalleen, etc.). Das Freiraumkonzept findet Anwendung im Rahmen der Aufgaben zur Siedlungsentwicklung und Aussenraumgestaltung der Gemeinden wie auch im Rahmen von privaten Bauvorhaben (insbesondere im Rahmen von Sondernutzungsplanungen). Bei Bedarf werden die Ergebnisse in geeigneten Verfahren (Richtpläne, Nutzungsplanung, Verträge, Sondernutzungsplanungen usw.) gesichert. Die Freiraumkonzepte behandeln im wesentlichen: - Freiraumanalyse (Erhebung Bestand, Definition der Qualitäten, Erhebung Freiraumbedarf) - Konzept zur Freiraumentwicklung (Aufwertung und Neuschaffung von Freiräumen im Zuge der Siedlungsentwicklung und Innenverdichtung) - Entwicklung eines Freiraumnetzes, Vernetzung der urbanen Freiräume und Naherholungsgebiete der Inneren Landschaft unter sich und mit den Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkten, sowie Anschlüsse an die Äusseren Landschaft und ihre Naherholungsräume für den Langsamverkehr - Etablierung der Gewässerräume als wichtige Freiräume der Siedlungsgebiete (Wege, Zugangsmöglichkeiten, Erlebbarkeit, Nutzungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten) – in Abstimmung mit Gewässer- und Hochwasserschutz - Erarbeitung von Gestaltungsrichtlinien für öffentliche Freiräume bzw. Handlungsempfehlungen (umfasst z.B. Themen Bepflanzung, Infrastruktur, Stadtmobiliar, Materialisierung, Spielplätze) - ökologische Aufwertung und Vernetzung der Lebensräume im Siedlungsgebiet - Naturerlebnisqualitäten und –angebote von Frei- und Grünflächen	
☐ Typ: infrastrukturell	☒ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinden	Beteiligte Stellen: repla, Kanton

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Arealbezogen individuell	
☐ In Richtplan enthalten. Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): Planungs- und Realisierungskosten sind projektabhängig im Einzelfall zu bestimmen.
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☒ Daueraufgabe ☐ 2019 – 2022 ☐ 2023 – 2026 ☐ ab 2027	
Priorität: ☒ A-Liste ☐ B-Liste ☐ C-Liste	

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Verbesserung für Langsamverkehrsverbindungen entlang / im Bereich der Flussräume; Attraktive Flussräume unmittelbar angrenzend an die Siedlungen erhöhen das Freizeitangebot für die Naherholung; die Verkehrsbeziehungen zu den weiter gelegenen Angeboten nehmen ab. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Verbessert Qualität der öffentlichen Räume; Unterstützung der Akzeptanz einer Siedlungsentwicklung nach innen. WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: keine Wirkung. WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Verkehrsbeziehungen zu den weiter gelegenen Angeboten nehmen ab; Vermindert Flächenbeanspruchung und wertet Natur- und Landschaftsräume auf.
Machbarkeit: Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - AP SO 3. Generation: - S 301 Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete Arbeiten / Wohnen - S 302 Wohnschwerpunkte - S 304 Unterstützt Siedlungsentwicklung nach innen - L 301 Flussräume - V-LV 304 Emmesteg Luterbach / Zuchwil - V-LV 305 Ergänzung öffentliches Wegnetz Aussichtspunkt Gisihübeli, Biberist
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente:
Quantitative Angaben: – –
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss

Massnahme Landschaft

Daueraufgabe

L 303 Naherholungsgebiete / Pärke

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation: –
- ☒ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. S 4), Nr. im Prüfbericht Bund: 2601.2.098
- ☐ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung



Riverside Park, Zuchwil



Aareuferpark, Luterbach

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage:

Die Freiräume innerhalb des Siedlungsgebiets leisten einen wertvollen Beitrag zur Naherholung für die Bevölkerung. Sie stehen insbesondere unter Nutzungsdruck durch bauliche Entwicklungen. Wertvolle Freiräume sind zu erhalten und bei Bedarf aufzuwerten. Bei der Planung von Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung ist darauf zu achten, Freiräume von hoher Qualität zu schaffen bzw. den Zugang zum bestehenden Freiraumnetz aus den Siedlungen zu gewährleisten.

Dabei sind Naherholungsgebiete und Pärke bzw. Freiräume inmitten von Wohn- und Arbeitsgebieten sehr erwünscht, da sie nachhaltig mit wenig Verkehr „gleich vor der Haustüre“ erfolgen kann.

Zielsetzung:

- Es sind Freiräume bzw. Pärke mit verbindender Qualität – räumlich wie sozial – zu schaffen.
- Bei Entwicklung von grösseren Arealen sind solche Freiräume bzw. Pärke zu schaffen.
- Die Zugänglichkeit der Freiräume ist zu sichern bzw. zu schaffen.
- Die äusseren Rahmenbedingungen sind in die Gestaltung miteinzubinden.
- Die verschiedenen Nutzungsansprüche sind zu koordinieren.
- Die Gestaltung von Naherholungsgebieten ist mittels geeigneter Instrumente bzw. qualitätssichernden Verfahren zu steuern.

Massnahme:

- L 303.1 Riversidepark (Areal Sultex/ Riverside, Zuchwil): Das Areal Riverside liegt östlich des Hauptbahnhofs Solothurn auf Zuchwiler Gemeindeboden zwischen dem Aareufer und der Luzernstrasse erstreckt sich das Industrie- und Gewerbeareal Sultex/Zeughaus. Im März 2015 fiel der Startschuss zum Studienauftrag „Arealentwicklung Riverside“. Als Ergebnis des Studienauftrags liegt ein Masterplan Riverside Areal (März 2016) vor. Der Masterplan Riverside-Areal beschreibt die Vision für die langfristige Entwicklung eines neuen, an der Aare gelegenen, Wohn- und Arbeitsquartier in Zuchwil. Die Identität des zukünftigen Riverside-Quartiers entwickelt sich aus der Verzahnung des grosszügigen Freiraums mit dem Wohngebiet bis tief hinein in das Arbeitsgebiet. Sie baut auf der

Grundstruktur und den markanten Gebäuden des Industriegebietes auf und entwickelt sich zu einer feinkörnigen und abwechslungsreichen Wohnumgebung, mit einer grosszügigen, an der Aare gelegenen öffentlichen Parklandschaft - genannt Riversidepark.

Der öffentliche Riversidepark sichert den Raum an der Aare als Freiraum von verbindender Qualität – räumlich wie sozial. Indem der Park landschaftliche Barrieren öffnet, wird er zum Naherholungsraum für das Quartier und die Nachbarschaft. Der Uferraum wird in die Gestaltung eingebunden, neue Wege schliessen an den bestehenden Aareweg an. So wird der Riversidepark zur durchgängigen Grünfläche für Aufenthalt, Bewegung, Spiel, Naturerlebnis und Begegnung. Für Jogger oder Biker ist Park attraktiver Durchgangsort, für Kinder naher Spielplatz, Jugendlichen bietet er Treffpunkte und Bewegungsraum und Familien Platz für das Picknick im Grünen. Das bringt Leben ins Quartier, ohne die Ruhe der Anwohner zu stören. Weiter ist die Schaffung des Zugangs ans Wasser zu ermöglichen. Dabei ist eine Bootsanlegestelle mit geringen Dimensionen auszugestalten und schonend in das Ufer einzubetten.

- L 303.2 Aareuferpark (Attisholz Nord und Süd, Riedholz und Luterbach): Attisholz Süd liegt auf dem ehemaligen Industrieareal der Firma Borregard auf Boden der Gemeinde Luterbach. Seit 2008 liegt die Zellulosefabrik still und wird nach und nach abgebaut. Der südliche Teil „Attisholz Süd“ umfasst rund 57 ha. Der Kanton hat hier im Jahr 2011 Land erworben und zusammen mit den Eigentümern ein Testplanungsverfahren (Feb. 2011 – Nov. 2011) über Attisholz Süd und Nord durchgeführt. Resultiert sind daraus ein Rahmenplan und daraus wiederum zwei Masterpläne (Nord und Süd).

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

Weiter ist der Emmesteg in Luterbach/Zuchwil (A-Massnahmen, V-LV 304) geplant, um die Verbindung zwischen den Uferregionen zu verbessern und die Erschliessung der Naherholungsräume zu optimieren.

- L 303.3 Stadtpark „Segetzhain“ (Areal Weitblick (Ober- und Unterhof), Solothurn): Das Areal Weitblick liegt zwischen der Solothurner Altstadt und der Weststadt. Diese Scharnierfunktion eignet sich hervorragend für die Ansiedlung neuer Arbeitsplätze und neuer Wohnangebote. Die Stadt Solothurn hat das Areal Weitblick erworben, um Entwicklungsreserven an guter Lage zu sichern und eine nachhaltige Stadtentwicklung zu ermöglichen. Die Entwicklung des Areals Weitblick geht nun in die Realisierungsphase. Einer der Realisierungsschwerpunkte ist der Stadtpark „Segetzhain“.

Der Segetzpark liegt südlich der Segetzstrasse, welche eine wichtige Erschliessungsstrasse für die Weststadt darstellt. Der Park wird zum „Begleiter“ des ankommenden Bewohners der Weststadt. Er übernimmt viele Bedürfnisse: Als Erholungsort, als nutzbarer öffentlicher Aussenbereich, und er ist ein weiterer Image-prägender Ort der Weststadt. Es bedarf einer geringen Grundausrüstung des „Segetzhain“ Diese zeichnet sich aus durch: Durchwegung, räumliche attraktive Teilbereiche, Begegnungsorte, welche sich zur Segetzstrasse richten und öffnen, wertvolle Bepflanzung mit einer grossen Anzahl an Bäumen gegen Süden.

Die im „Segetzhain“ definierte Grundausrüstung ermöglicht verschiedene Nutzungen. Für die neue Anwohnerschaft und die Arbeitnehmer soll er ein attraktiver und ganzjährig nutzbarer Aussenraum und Begegnungsort werden. Der „Segetzhain“ stellt in einem gewissen Masse auch ein Möglichkeitsraum dar, wo die Nutzungen nicht explizit definiert werden.

☐ Typ: infrastrukturell

☒ Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

Gemeinde

Beteiligte Stellen:

repla, Kanton

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

Arealbezogen individuell	
☐ In Richtplan enthalten. Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): Planungs- und Realisierungskosten sind projektabhängig im Einzelfall zu bestimmen.
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☒ Daueraufgabe ☐ 2019 – 2022 ☐ 2023 – 2026 ☐ ab 2027	
Priorität: ☒ A-Liste ☐ B-Liste ☐ C-Liste	

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4):	
WK 1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Verbesserung für Langsamverkehrsverbindungen entlang / im Bereich der Flussräume; Attraktive Flussräume unmittelbar angrenzend an die Siedlungen erhöhen das Freizeitangebot für die Naherholung; die Verkehrsbeziehungen zu den weiter gelegenen Angeboten nehmen ab. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Verbessert Qualität der öffentlichen Räume; Unterstützung der Akzeptanz einer Siedlungsentwicklung nach innen. WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: keine Wirkung. WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Verkehrsbeziehungen zu den weiter gelegenen Angeboten nehmen ab; Vermindert Flächenbeanspruchung und wertet Natur- und Landschaftsräume auf.	
Machbarkeit:	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:	
- AP SO 3. Generation	S 301: Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete Arbeiten / Wohnen; Insbesondere S 301.1 Aarmatt/Nidermatt (Sultex/Riverside), Zuchwil; S 301.8 Attisholz Nord, Riedholz; S 301.9 Attisholz Süd, Luterbach S 302: Wohnschwerpunkte S 304: Unterstützt Siedlungsentwicklung nach innen L 301: Flussräume

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: Masterplan Riverside Areal Zuchwil (2016). Studienauftrag „Öffentlicher Uferpark – Attisholz Süd, Luterbach“ – Schlussbericht (15.12.2015)
Quantitative Angaben: –
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss

Massnahmenkarte

