



Drei Generationen des Agglomerationsprogramms Solothurn

Das Agglomerationsprogramm Solothurn ist ein strategisches Planungsinstrument der Region und stimmt die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zielgerichtet aufeinander ab. Mit dem Programm werden in der Agglomeration Massnahmen umgesetzt, welche die Attraktivität der ganzen Region steigern und dazu beitragen, die Verkehrs- und Umweltprobleme zu reduzieren. Ausgewählte Infrastrukturmassnahmen werden vom Bund finanziell unterstützt. Das vorliegende Dossier ist die **mittlerweile dritte Generation** des Agglomerationsprogramms und wurde in der bewährten Zusammenarbeit zwischen der Regionalplanungsgruppe espacesOLOTHURN und dem Kanton Solothurn erarbeitet.

Was wurde bis heute erreicht?

Mit den Agglomerationsprogrammen der 1. Generation aus dem Jahr 2008 und der 2. Generation aus dem Jahr 2012 wurde eine Vielzahl von Projekten in den Bereichen Verkehr und Siedlung ausgearbeitet. Rund drei Viertel der Projekte aus der **1. Generation** sind inzwischen realisiert oder befinden sich in Umsetzung. Wichtige Massnahmen waren beispielsweise die neuen Bahnhaltstellen Bellach und Solothurn Allmend oder die Velostation am Bahnhof Solothurn.

Als wichtigste Neuerung gegenüber dem ersten Programm wurden für die **2. Generation** in Zusammenarbeit mit Gemeindevertretern die zwei Zukunftsbilder «Siedlung und Verkehr» sowie «Landschaft» ausgearbeitet. Sie zeigen die Hauptstossrichtungen der angestrebten Entwicklung in der Agglomeration bis 2030 auf. Mit dem Zukunftsbild «Siedlung und Verkehr» setzt die Agglomeration Solothurn auf eine haushälterische Bodennutzung sowie eine optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr; im Bereich «Landschaft» soll eine vielfältige Landschaft erhalten sowie die unterschiedlichen Funktionen gezielt gefördert werden. Die Umsetzung der Projekte aus der 2. Generation konnte in eine intensive Vorbereitungsphase gestartet werden. Zu den wichtigen Massnahmen gehören die Aufwertungen von diversen Ortsdurchfahrten, die Verkehrsmanagementmassnahmen sowie die Bahn- und Strassensanierung an der asm-Linie.

Mit den beiden Agglomerationsprogrammen konnten deutliche Verbesserungen in der Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung erreicht werden. Die Bundesbeiträge an die beschlossenen Massnahmen betragen 7 Mio. Fr. (1. Generation) bzw 19 Mio. Fr. (2. Generation).

Was soll mit der dritten Generation erreicht werden?

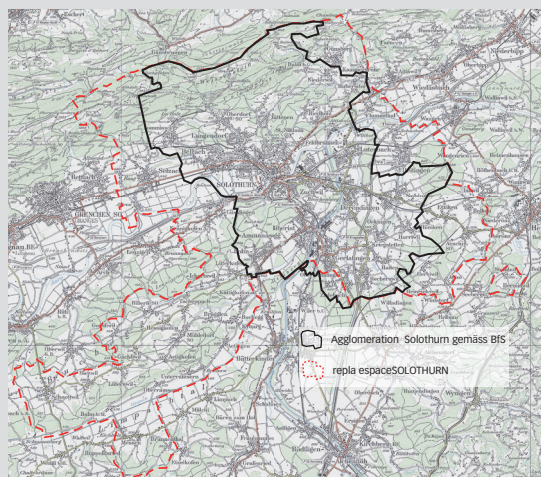
Das Agglomerationsprogramm Solothurn der 3. Generation ist eine **Fortschreibung der 2. Generation**: Die grundsätzlichen Stossrichtungen werden beibehalten aber in wesentlichen Punkten ergänzt.

Der Fokus des revidierten Richtplans des Kantons Solothurn, der voraussichtlich im Frühling 2017 vom Regierungsrat und im Frühling 2018 vom Bundesrat genehmigt wird, liegt auf der Siedlungsentwicklung nach innen. Das Agglomerationsprogramm übernimmt diese Vorgaben und richtet die Massnahmenpakete der 3. Generation darauf aus. Weiter wird das Thema Landschaft vertieft und mit neuen Inhalten – insbesondere zu Freizeit und Naherholung – ergänzt.

Die neuen Massnahmen der 3. Generation sind von den kantonalen Stellen und von den Gemeinden eingebracht worden. Der Schwerpunkt liegt im Bereich Langsamverkehr mit total 12 Massnahmen. Die Investitionskosten für die A- und B- Massnahmen betragen insgesamt **53.33 Mio. Fr.** Davon werden 22.78 Mio. Fr. im Zeitraum 2019-2022 und 30.55 Mio. Fr. im Zeitraum 2023-2026 investiert.

Ausgangslage 3. Generation

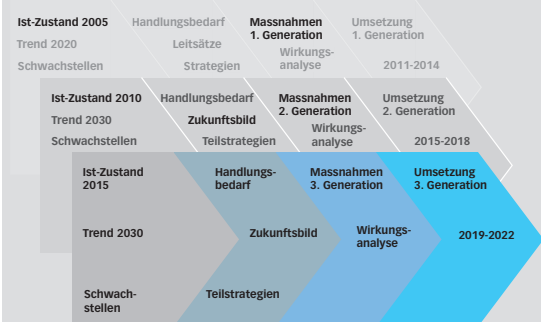
Der **Bearbeitungsperimeter** des Agglomerationsprogramms Solothurn (in untenstehender Abbildung schwarz dargestellt) basiert auf der Agglomerationsdefinition des Bundesamtes für Statistik (2000). Im **Betrachtungsperimeter** (rot dargestellt) werden zusätzlich die der Agglomeration umliegenden Gemeinden der *repla espaceSOLOTHURN* miteinbezogen, da gewisse Massnahmen von regionaler Bedeutung ausserhalb des Bearbeitungsperimeters liegen und Einfluss auf die Agglomeration haben können.



Auf kantonaler Ebene wurden diverse Planungen erarbeitet, die wichtige **Grundlagen** und Vorgaben für das Agglomerationsprogramm Solothurn bilden. Dazu gehören die folgenden raum-, verkehrs- und finanzplanerischen Instrumente:

- Kantonaler Richtplan (Stand Juni 2015)
- Verkehrspolitisches Leitbild (ab 2004)
- Mehrjahresprogramm Strassenbau und Leistungsauftrag öffentlicher Verkehr (fortlaufend)

Der kantonale Richtplan wurde als Folge der Revision des Bundesgesetzes über die Raumplanung (2014) revidiert und an die neuen raumplanerischen Anforderungen angepasst. Wichtigste Elemente im Richtplan des Kantons Solothurn sind die Festlegung der Grösse des zukünftigen Siedlungsgebiets und der Bauzonen sowie die Definition von Minstdichtewerten für Wohn-, Misch- und Zentrumszonen in den Gemeinden mit dem Ziel einer verstärkten Siedlungsentwicklung nach innen.



Das **Vorgehen** bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der 3. Generation baut auf den Agglomerationsprogrammen der 1. und 2. Generation auf. Ausgehend von einer Analyse des Ist-Zustands und der Trends bis 2030 werden die Schwachstellen festgestellt. Aus dem ermittelten Handlungsbedarf und den Zielsetzungen der Zukunftsbilder werden Teilstrategien für Verkehr, Siedlung und Landschaft abgeleitet und Massnahmen formuliert.

Funktion und Zukunftsbild

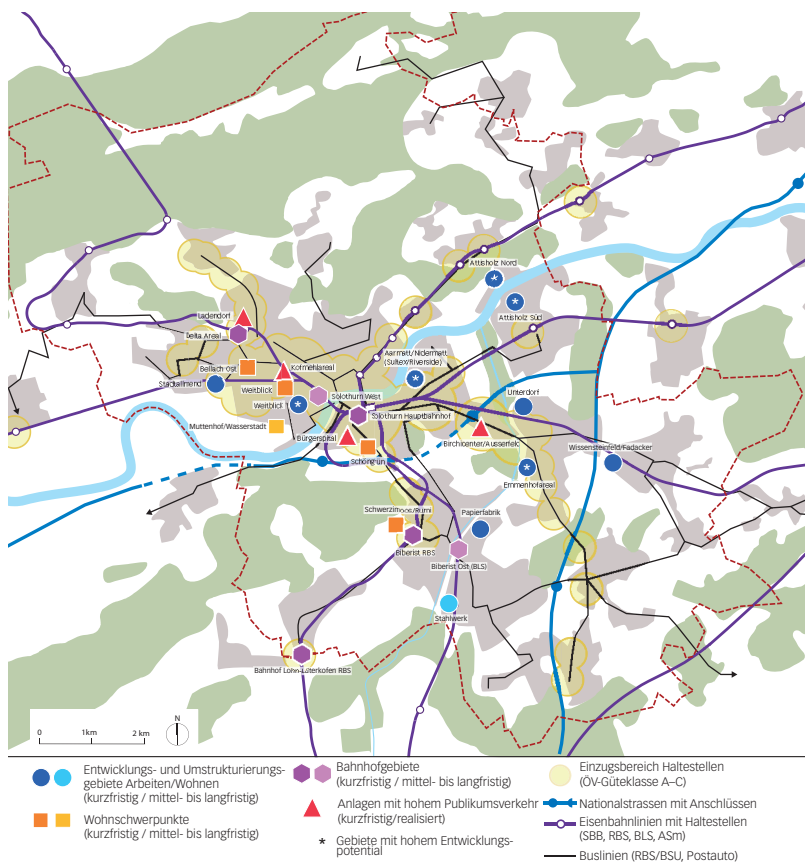
Das Agglomerationsprogramm ist ein Koordinationsinstrument. Es stimmt die Massnahmen von Bund, Kanton und Gemeinden, welche die räumliche Entwicklung der Agglomeration Solothurn beeinflussen, aufeinander ab. Das Agglomerationsprogramm ist abgestimmt auf die Inhalte des kantonalen Richtplans und die kantonalen Investitionsplanungen.

Das Agglomerationsprogramm listet die Kosten der geplanten Massnahmen auf und macht Aussagen über deren Nutzen, die Finanzierung, zu den erforderlichen Kreditbeschlüssen und zum vorgesehenen Realisierungszeitraum. Das Agglomerationsprogramm trägt zu einer nachhaltigen Verkehrs- und Siedlungspolitik bei. Die Hauptstossrichtungen werden in zwei Zukunftsbildern festgehalten.

Zukunftsbild «Siedlung und Verkehr»

Für eine häusliche Bodennutzung, eine Siedlungsentwicklung nach innen sowie eine optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr sind folgende Zielsetzungen notwendig:

- Siedlungsentwicklung nach innen vorantreiben und die Siedlungsqualität erhalten und weiter erhöhen
- Kompakte Siedlungen mit guter ÖV-Erschliessung fördern
- Ausscheiden von Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkten an verkehrsgünstigen Lagen
- Standorte mit verkehrsintensiver Nutzung so festlegen, dass bei der Zu- und Wegfahrt keine Wohnquartiere durchquert werden müssen
- Bahnhofgebiete als Dienstleistungs- und Wohnstandorte fördern
- ÖV-Angebot, Langsamverkehr und kombinierte Mobilität fördern
- Qualität des Wohnumfelds und Verkehrssicherheit mittels Strassenraumgestaltung und Temporeduktion verbessern



Die Landschafts- und Gewässerräume in der Agglomeration erfüllen für die Bevölkerung wichtige Funktionen für die Naherholung und Freizeit. Sie tragen wesentlich zu einer hohen Standort- und Lebensqualität in den dichter besiedelten urbanen Räumen bei.

- | | | | | | |
|---|------------------------------|---|--|---|-----------------------------------|
|  | Vorranggebiet Landwirtschaft |  | Landwirtschafts- und Schutzzone Witi |  | Siedlungsgebiet |
|  | Vorranggebiet Landschaft |  | Wildtierkorridore |  | Wald |
|  | Vorranggebiet Natur |  | Näherholungsräume von regionaler Bedeutung |  | See / Weiher |
|  | Kantonale Naturreservate |  | Freizeitanlagen von regionaler Bedeutung |  | Perimeter Agglomeration Solothurn |
|  | Kantonale Schutzzone | | | | |

Eine klare Abgrenzung der Landschafts- und Erholungsgebiete stärkt den Schutz sensibler Landschaftsräume und vermeidet Nutzungskonflikte.

Die **unbebauten Bauzonen** (total 144 ha Wohn- und Mischzone, 60 ha Industrie- und Gewerbezone) sind über die ganze Region verteilt. Die Flächen für gemischte Nutzungen (Wohnen und Arbeiten) liegen vor allem in der Stadt Solothurn und den angrenzenden Gemeinden, während sich diejenigen für Industrie und Gewerbe in industriell geprägten Gemeinden des Wasseramts befinden.



Berechnungen zum **Baulandbedarf im Jahr 2030** haben ergeben, dass an zentraler Lage Bauland für die Wohnnutzung fehlen wird, während in verschiedenen Gemeinden des «agglomerationsgeprägten Raums» die Baulandreserven mehr als ausreichend sind.

Die Region Solothurn ist ein beliebter Wohnstandort, was u.a. auf die hohe **Landschaftsqualität** der Region zurückzuführen ist

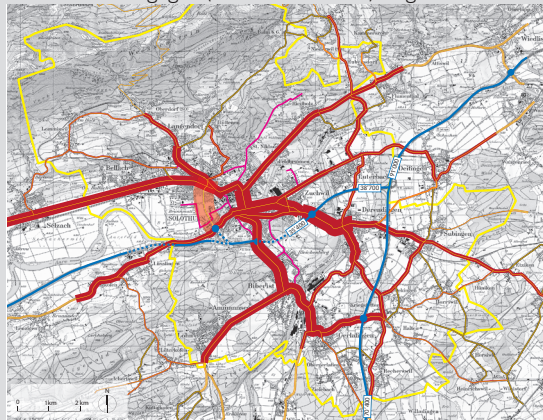


- Ausrichtung der Siedlungsentwicklung vorwiegend auf Gemeinden des urbanen Raums mit guter ÖV-Erschliessung
- Unbebaute Bauzonen möglichst kompakt bebauen und bebaute Bauzonen verdichten, ohne dadurch die Lebens- und Siedlungsqualität zu verschlechtern
- Weitere Konzentration von Nutzungen auf Schwerpunkte der Entwicklung, insbesondere auch in Umstrukturierungsgebieten
- Lenkung und Konzentration der Aktivitäten in der Landschaft auf die Naherholungsgebiete und -achsen

Motorisierter Individualverkehr

Das heutige Basisnetz MIV in der Agglomeration Solothurn bilden die Nationalstrassen A1 und A5, sämtliche Kantonsstrassen der Typen Hauptverkehrsstrasse (HVS) und Verbindungsstrasse (VS) sowie einige Gemeindestrassen von regionaler Bedeutung.

Die Ergebnisse der kantonalen Strassenverkehrserhebung 2015 zeigen, dass der Verkehr seit 2010 insgesamt weiter zugenommen hat. Auf der Nationalstrasse A5 nahm der Verkehr 2010-2015 um jährlich rund 2.3% zu. Auch auf der 2008 eröffneten Westtangente in Solothurn nimmt der Verkehr weiterhin zu. Zwischen 2010 und 2015 wurde eine Zunahme von rund 1600 Fahrzeugen, bzw. 6% gemessen. Heute beträgt die durchschnittliche Verkehrsmenge rund 27'500 Fahrzeuge pro Tag. Die Verkehrsmenge auf den Haupteinfallsachsen nach Solothurn ist hingegen (auf hohem Niveau) stagnierend.



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

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

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

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

Strategien

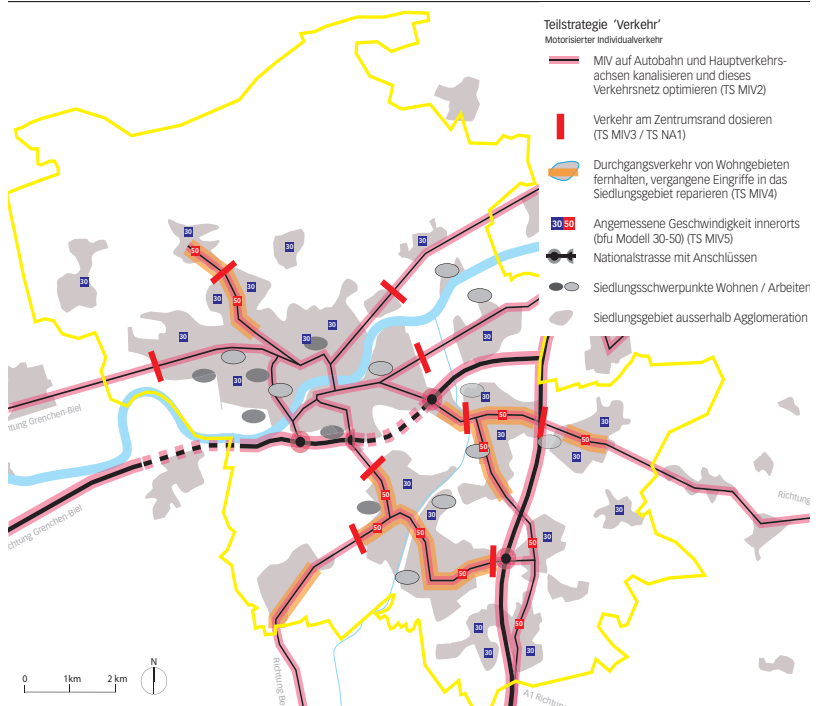
Aus dem ermittelten Handlungsbedarf der Agglomeration Solothurn und den Zielsetzungen der beiden Zukunftsbilder wird die übergeordnete Strategie für die Agglomeration Solothurn abgeleitet. Die übergeordnete Strategie wird mittels Teilstrategien zum Verkehr, zur Siedlung und zur Landschaft konkretisiert und «übersetzt». Die Teilstrategien werden im Rahmen der 3. Generation punktuell ergänzt.

Teilstrategien Verkehr

Mit den **Teilstrategien** werden die folgenden Grundsätze – aufgeteilt nach den verschiedenen Verkehrsträgern bzw. Verkehrsbereichen (MIV, ÖV, LV, kombinierte Mobilität, Nachfrageseitige Ansätze) – angestrebt:

Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der Verkehr wird auf die Autobahnen und die Hauptverkehrsachsen konzentriert und wo möglich dosiert und verflüssigt. Die Verkehrsbelastung auf Ortsdurchfahrten wird vermindert und der Verkehr wenn möglich vom Siedlungsgebiet ferngehalten. Die allgemeine Verkehrssicherheit wird durch die Sanierung von Unfallschwerpunkten erhöht und der MIV, wo möglich, auf andere Verkehrsträger verlagert, damit die Lebensqualität steigt.



Teilstrategie Kombinierte Mobilität (KM)

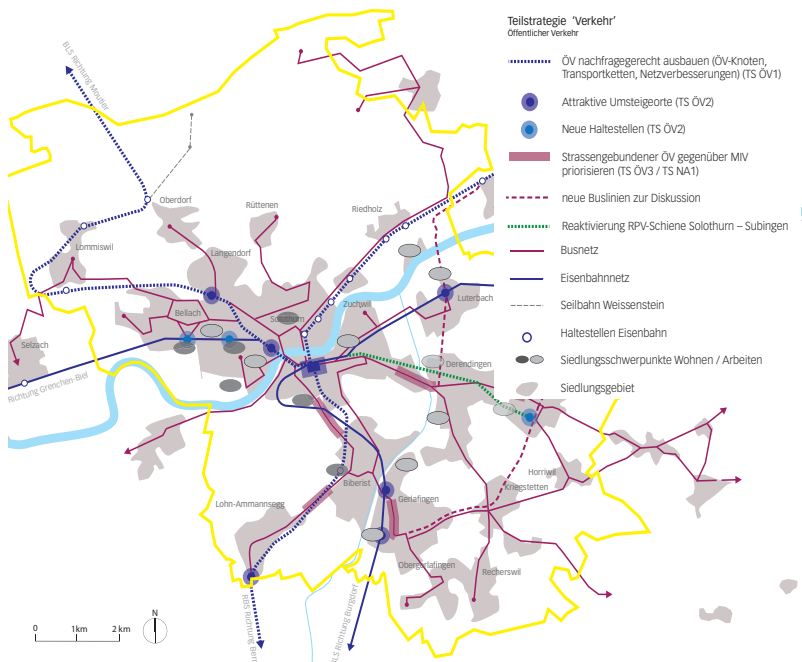
Mit einem guten Park+Ride- und Bike+Ride-Angebot werden Umsteigeorte benutzergerecht gestaltet. Damit können MIV-Fahrten auf den ÖV und den LV verlagert werden. Das bestehende Angebot wird weiter ausgebaut.

Teilstrategie Nachfrageseitige Ansätze (NA)

Die Verkehrsnachfrage wird mit Hilfe geeigneter Massnahmen (z.B. Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement) gezielt beeinflusst. Damit kann trotz zunehmender Mobilität der Verkehr in den Siedlungen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagert und verträglich gestaltet werden. Umweltschonendes Verkehrsverhalten wird gefördert.

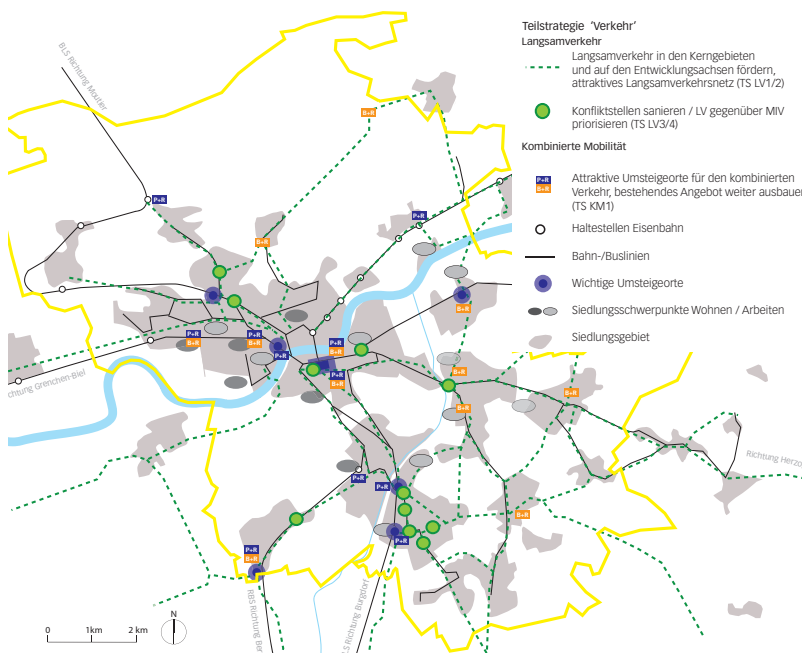
Teilstrategie Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Das Angebot bei den bestehenden Bus- und Bahnlinien wird optimiert und die Attraktivität von Umsteigeorten sowie einzelner Haltestellen gesteigert. Der ÖV wird als Alternative zum MIV gefördert sowie die Erschliessung des Siedlungsgebietes entlang dieser Achsen verbessert. Der strassengebundene ÖV wird gegenüber dem MIV bevorzugt (z.B. Busspuren). Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs erfolgt nachfragegerecht.



Teilstrategie Langsamverkehr (LV)

Als Alternative zum MIV werden attraktive, sichere und schnelle Fuss- und Veloverbindungen gefördert, was zu einer Steigerung der Siedlungs- und Lebensqualität führt. Entlang der Hauptachsen und zur sicheren und direkten Erschliessung wichtiger Zielpunkte ist ein attraktives und dichtes Fuss- und Veloverkehrsnetz inklusive den notwendigen Velo-Abstellplätzen zur Verfügung zu stellen.



Öffentlicher Verkehr

Das heutige Basisnetz ÖV der Agglomeration Solothurn bilden die Bahnlinien der SBB, RBS, BLS und AsM, das Busnetz der BSU, AsM, BGU und Postauto. Da die Bahnlinien und Haltestellen teilweise peripher der Dörfer liegen, erfolgt die Erschliessung des Siedlungsgebietes der Agglomerationsgemeinden im Raum Solothurn heute zu einem wesentlichen Teil durch das verdichtete Busnetz der BSU.

Die meisten Einwohnerinnen und Einwohner (84%) und die meisten Beschäftigten (86%) wohnen bzw. arbeiten an einem Standort in der Agglomeration Solothurn, der mindestens über ein ÖV-Angebot mit 30'-Takt verfügt. Sehr gut erschlossen ist die Wohnbevölkerung in den Ortszentren von Biberist, Derendingen, Gerlafingen, Langendorf, Luterbach und Zuchwil sowie Solothurn.

Insgesamt sind die Arbeitsplätze besser mit dem ÖV erschlossen als die Wohnstandorte. Die Arbeitsplätze liegen hauptsächlich an zentralen, gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten in den Gemeinden des urbanen Raums, während sich die Einwohnerinnen und Einwohner deutlich disperser im Raum verteilen. Verschiedene Wohnstandorte (z.B. in den Gemeinden Halten, Lommiswil, Riedholz, Rüttenen, Subingen) verfügen dabei über eine eher schlechte ÖV-Erschliessung.



Staus behindern den strassengebundenen öffentlichen Verkehr, falls diesem nicht durch Busbevorzugungsmassnahmen die Vorfahrt gewährt wird. Gemäss der Prognose des kantonalen Gesamtverkehrsmodells 2030 werden für mehrere neue Strecken und Knoten Staus erwartet. Ohne das Ergreifen von Massnahmen an diesen Schwachstellen werden in Zukunft Behinderungen des ÖV erwartet. Davon sind mehrere stark befahrene Verkehrsachsen mit Busbetrieb betroffen. Die Streckenabschnitte mit den grössten Fahrplanverlustzeiten sind: Gerlafingen Eisenhammer – Obergerlafingen Dorf sowie Subingen Dorf – Subingen Schulzentrum. Hier resultieren in den Hauptverkehrszeiten Verlustzeiten von 2 Minuten und mehr.

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

- Behinderungen des strassengebundenen ÖV (Linienbusse) mittels Buspriorisierungen vermeiden, insbesondere während den Hauptverkehrszeiten
- ÖV-Angebot weiterhin nachfragegerecht ausbauen, z.B. RBS-Linie Bern-Solothurn
- Attraktivitätssteigerung des ÖV mittels verbesserter Erschliessung des Siedlungsgebietes und Aufwertung von Bahninfrastruktur (z.B. Bahnhöfe)
- Im Umfeld von Gebieten mit hohem Entwicklungspotential (Entwicklungsschwerpunkte) das ÖV-Angebot verbessern

Langsamverkehr

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

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

Das Velowegnetz ist im kantonalen Netzplan Velo und im Routenplan von SchweizMobil festgehalten. In den Agglomerationsprogrammen der 1. und 2. Generation wurde der Fuss- und Veloverkehr mit zahlreichen Massnahmen verbessert. Dort, wo noch Defizite bestehen, greift das Agglomerationsprogramm der 3. Generation mit weiteren Massnahmen. Die noch verbleibenden Gefahrenstellen für den Langsamverkehr sind mittels adäquaten Massnahmen zu beheben und die Sicherheit zu erhöhen. Zu diesem Zweck wurde eine Untersuchung verschiedener Knoten und Strecken mit **Verträglichkeitskonflikten** veranlasst.



Schwachstellen werden für den Fussgänger- und Veloverkehr entlang von Strecken mit starker MIV-Belastung und Risiko für Staus und Verkehrszusammenbrüche lokalisiert. Wo für Velofahrende keine Veloverbindungen abseits der Kantonsstrassen (sogenannte Ergänzungsrouten) bestehen, sind diese von den Negativfolgen des MIV betroffen. Folglich leiden Qualität und Sicherheit. Generell nehmen Komfort und Sicherheit mit zunehmender MIV-Belastung ab.

Während der Fussgängerverkehr vor allem beim Queren von Strassen mit hoher Verkehrsbelastung behindert wird, wird der Veloverkehr sowohl als Längs- als auch Querverkehr durch starke MIV-Ströme beeinträchtigt. An Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen nehmen Wartezeiten für zu Fuss Gehende und Velofahrende mit zunehmender MIV-Frequenz zu.

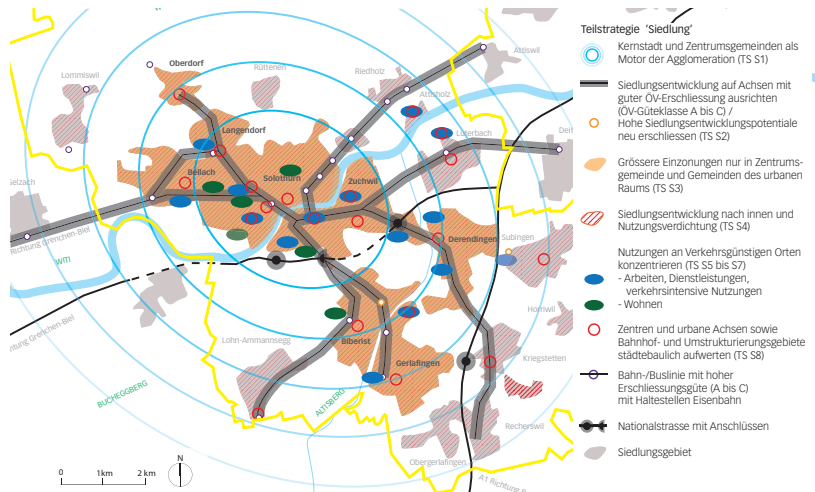
Für den Fuss- und Veloverkehr besteht somit in der Agglomeration Solothurn folgender **Handlungsbedarf**:

- Sicherheit auf dem Kantonsstrassennetz, insbesondere auf Ortsdurchfahrten verbessern
- Trennwirkungen minimieren
- LV-Angebot als positiven Effekt in Arbeits-, Wohn- und Freizeitregion weiter verbessern
- Neue, attraktive Verbindungen abseits der Kantonsstrassen schaffen

Mit den Teilstrategien «Siedlung» und «Landschaft» wird die Teilstrategie Verkehr unterstützt. Sie wirken dem Siedlungswachstum in die Landschaft und der damit einhergehenden Verkehrszunahme entgegen.

Teilstrategie Siedlung (S)

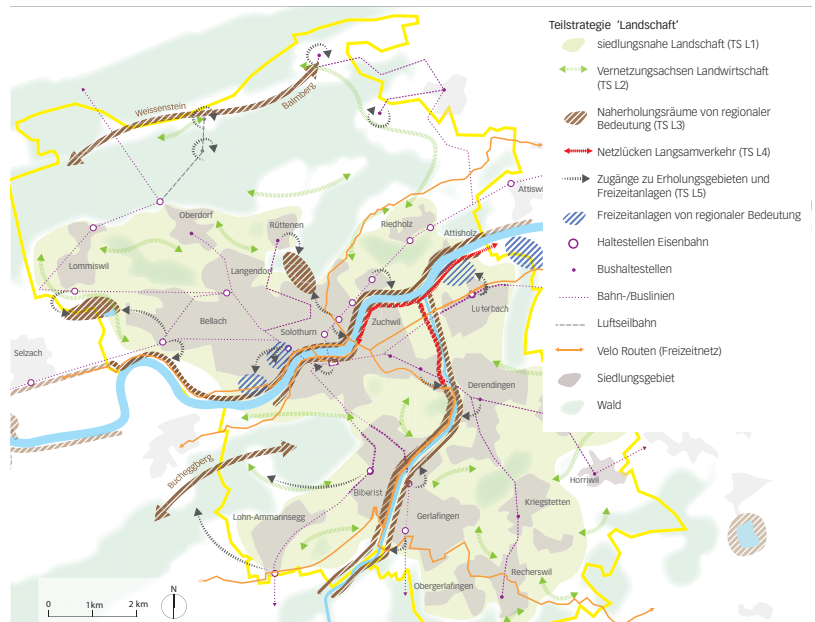
Eine gemeindeübergreifende koordinierte Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsplanung vergrössert den Handlungsspielraum im Bereich Verkehr. Eine starke Kernstadt bildet dabei den wirtschaftlichen Motor der Agglomeration und stärkt die Region als Ganzes. Die Siedlungsentwicklung ist kompakt und findet nur noch innerhalb des Siedlungsgebiets statt. Sie wird noch stärker auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtet.



Nutzungen wie Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit werden an Entwicklungsschwerpunkten mit verkehrsgünstiger Lage konzentriert. Die Zentren und die urbanen Entwicklungsachsen werden städtebaulich aufgewertet. Dazu gehört ebenfalls die Aufwertung von Bahnhof- und Umstrukturierungsgebieten. Eine Attraktivierung des Wohnumfelds kann erreicht werden, indem die Verhältnisse für den Langsamverkehr gezielt verbessert werden (z.B. Temporeduktion in den Wohnquartieren).

Teilstrategie Landschaft (L)

Die Teilstrategie Landschaft wurde für das aktuelle Agglomerationsprogramm wesentlich ausgebaut. Das wichtigste Ziel ist das Sichern der hohen Siedlungs- und Landschaftsqualität in der Agglomeration. Wertvolle Natur- und Landschaftsräume werden vernetzt und vor dem steigenden Nutzungsdruck durch die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung entlastet. Bedeutende Naherholungsgebiete und Freiräume werden als wichtige Standortqualität der Agglomeration weiterentwickelt. Dazu ist die Erreichbarkeit für den Lang-



Massnahmen und Kosten

Ausgangspunkt für die Formulierung der Massnahmen für das Agglomerationsprogramm der 3. Generation sind: Synthese Schwachstellenanalyse, abgeleiteter Handlungsbedarf sowie die Zielsetzungen aus dem Zukunftsbild mit den Teilstrategien.

Mit den Massnahmen werden folgende Ziele angestrebt:

- Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der 2. Generation fort-schreiben und aktualisieren
- Neue Richtplanvorgaben für die Siedlungsentwicklung auf regionaler Ebene umsetzen
- Netz- und Angebotslücken für alle Verkehrsträger schliessen
- Verbleibenden Schwachstellen mit Verträglichkeitskonflikten beheben

Die Massnahmen wurden aus der Schwachstellenanalyse und dem lokalisierten Handlungsbedarf abgeleitet und mit den Ergebnissen aus der Umfrage bei den Gemeinden und den kantonalen Fachstellen ergänzt. Die Massnahmen wurden den Massnahmenpakten zugeordnet und entsprechend ihrer erwarteten Wirkung und der voraussichtlichen Baureife priorisiert.

Die folgende Übersicht fasst die Massnahmenpakete des Agglomerationsprogramms Solothurn der 3. Generation mit Priorität A oder B zusammen. A-Massnahmen sind im Zeitraum 2019-2022 umzusetzen und B-Massnahmen zwischen 2023 und 2026. Mit den Massnahmen der 3. Generation werden Lücken aus der 1. und 2. Generation geschlossen. Vorhandene Engpässe werden beseitigt und Zugänge zum übergeordneten Verkehrsnetz verbessert. Der Schwerpunkt der verkehrlichen Massnahmen liegt beim Langsamverkehr mit insgesamt 12 Massnahmen in 5 Massnahmenpaketen. Der Fokus liegt dabei auf neuen Velowegen und der Umgestaltung von Strassen zur Erhöhung der Sicherheit. Ein weiterer Schwerpunkt liegt beim öffentlichen Verkehr. Die Aufwertung von verschiedenen Bahnhöfen ist ein Kernelement des Agglomerationsprogramms.

Motorisierter Individualverkehr

- Viertelanschluss Derendingen A5 an Luzernstrasse (V-MIV 301)
- Knotensanierungen (V-MIV 302)
- Flächendeckende Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen (V-MIV 303)

Öffentlicher Verkehr

- Doppelspurabschnitte RBS Solothurn-Bern (V-ÖV 301)
- Aufwertung Bahnhöfe (V-ÖV 302)
- Verbesserung der ÖV-Erschliessung von Attisholz Nord und Süd (V-ÖV 303)

Langsamverkehr

- Erhöhung Sicherheit auf Kantonsstrassen (V-LV 301)
- Ergänzungsrouten auf Strassen mit geringem MIV (V-LV 302)
- Velo-Schnellverbindungen (V-LV 303)
- Emmesteg (V-LV 304)
- Wegnetz und Aussichtspunkt Gisihübeli (V-LV 305)

Kombinierte Mobilität und nachfrageseitige Massnahmen

- Förderung Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen (V-KM 301)
- Verkehrsmanagement auf Kantonsstrassen (V-NA 301)
- Mobilitätsmanagement (V-NA 302)

Siedlungsmassnahmen

- Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete Arbeiten/Wohnen (S 301)
- Wohnschwerpunkte (S 302)
- Bahnhofgebiete (S 303)
- Siedlungsentwicklung nach innen (S 304)

Landschaftsmassnahmen

- Aufwertung Flussräume (L 301)
- Vernetzung und Erhöhung der Erreichbarkeit (L 302)
- Naherholungsgebiete / Pärke (L 303)

Kombinierte Mobilität

In der Agglomeration Solothurn sind gemäss Bestandserhebung im Jahr 2011 insgesamt 611 P+R-Plätze an Bahnhöfen und 1'198 B+R-Plätze an ÖV-Haltestellen vorhanden. Mehr als die Hälfte der P+R-Plätze befindet sich in Solothurn, Oberdorf und Lohn-Ammansegg. An den meisten Bahnhöfen werden die P+R-Plätze bewirtschaftet. Ausnahmen bilden Lommiswil, Biberist und Gerlafingen. Mehr als die Hälfte der B+R-Plätze befindet sich in Solothurn (Hauptbahnhof SBB, Hauptbahnhof RBS, Bahnhof West SBB), Biberist und Gerlafingen. In den letzten Jahren konnte das Angebot weiter ausgebaut werden. Ein Meilenstein war die Inbetriebnahme der bewachten Velostation mit 700 Plätzen im Bahnhof Solothurn (Massnahmen 1. Generation). Zudem stellt die asm bei allen ÖV-Haltestellen gedeckte Veloabstellplätze zur Verfügung.

Die Förderung der kombinierten Mobilität stellt eine Daueraufgabe des Agglomerationsprogramms Solothurn dar. Mit der 1. und 2. Generation wurden verschiedene B+R-Anlagen geplant, die inzwischen realisiert sind oder deren Realisierung demnächst angegangen wird.



Attraktive Anbindungen, die Ausgestaltung der Tarife des ÖV und die Verkehrssituation auf den Strassen haben einen unmittelbaren Einfluss auf die Nachfrage der kombinierten Mobilität. Im Kanton Solothurn ist gemäss Prognose 2030 ein **Wachstum des Gesamtverkehrs** zu erwarten; die Kapazitätsauslastung der Strassen wird dadurch zunehmen. Parallel wird das ÖV-Angebot weiter verbessert. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass die **kombinierte Mobilität** in Zukunft an Attraktivität gewinnt und weitere Anlagen auszubauen sind.

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

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

- Die Nachfrage der kombinierten Mobilität steigt, ein adäquater Ausbau des Angebots ist erforderlich und geplant
- Anlagen der kombinierten Mobilität an Regionalbahnhöfen sind zu fördern
- B+R-Anlagen sind bei Bedarf in der ganzen Agglomeration zu sanieren, zu erweitern und neu zu bauen
- Harmonisierung der Tarife

Trägerschaft, Abläufe, Instrumente, Finanzierung

Die Regionalplanungsgruppe Solothurn und Umgebung (repla espaceSOLOTHURN) und der Kanton Solothurn (ARP, AVT) sind – wie schon bei den vorhergehenden Agglomerationsprogrammen der 1. und 2. Generation – federführend für die Erarbeitung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms Solothurn der 3. Generation. Das Agglomerationsprogramm wird in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden erstellt und umgesetzt. Region, Kanton und Gemeinden bilden die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms.

Die Delegiertenversammlung der repla espaceSOLOTHURN hat das Agglomerationsprogramm unter Berücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Vernehmlassung am 25. Oktober 2016 zu Händen des Regierungsrats verabschiedet. Der Regierungsrat genehmigte das Dossier anschliessend für die Abgabe beim Bund. Es ist keine Anpassung des kantonalen Richtplans notwendig.

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

Die Regionalplanungsgruppe und der Kanton koordinieren, kontrollieren und gewährleisten die Umsetzung des Agglomerationsprogramms und stellen dessen Anpassung an veränderte Rahmenbedingungen sicher. Es wurde bereits im Rahmen der vorhergehenden Agglomerationsprogramme mit den Agglomerationsgemeinden einen Zusammenarbeitsvertrag abgeschlossen. Des Weiteren erarbeitet die Region in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton im Rahmen des periodischen Controllings einen Bericht über die umgesetzten Massnahmen und deren Wirkung.

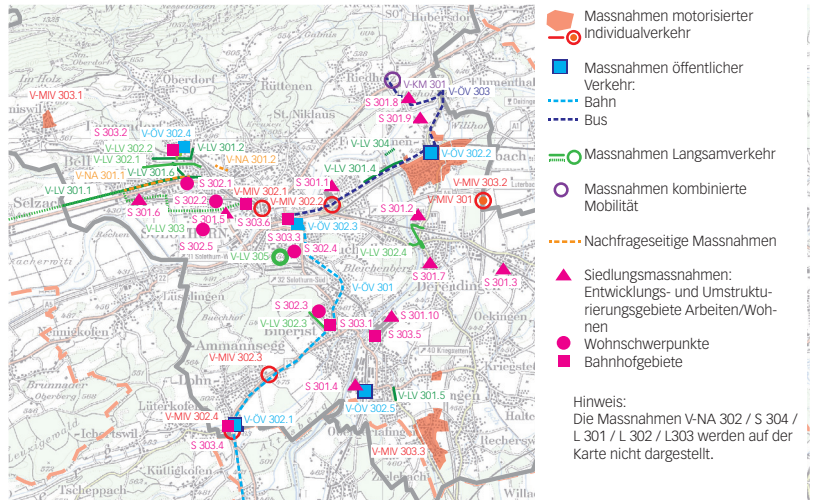
Mit Hilfe der **Wirkungsanalyse** wird dargelegt, wie die Massnahmen wirken und welche zielorientierten Effekte realisiert werden können. Wirksam sind Massnahmen besonders dann, wenn damit auf den bei der Analyse identifizierten Handlungsbedarf eingegangen wird, die lokalisierten Schwachstellen beseitigt werden oder zur Umsetzung des Zukunftsbilds beitragen wird. Der Bund prüft das Agglomerationsprogramm auf seine Übereinstimmung mit den Vorgaben sowie hinsichtlich der Wirksamkeit. Folgende Kriterien sind dabei massgebend:

- Qualität der Verkehrssysteme verbessert
- Siedlungsentwicklung nach innen gefördert
- Verkehrssicherheit erhöht
- Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert
- Investitions- und Betriebskosten beurteilt

Der Nachweis der Wirksamkeit der Massnahmen(-pakete) kann erbracht werden. Die Massnahmen zeigen insgesamt eine sehr positive Wirkung.

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

Massnahmenübersicht



Kostenübersicht

Zusammengefasst belaufen sich die infrastrukturellen Investitionskosten für A- und B- Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation auf rund 53.33 Mio. Fr. Darin nicht enthalten ist die übergeordnete ÖV Massnahme (Doppelspurabschnitte RBS Solothurn - Bern). Diese wird über andere Quellen finanziert.

Die grössten Kosten (19.50 Mio. Fr.) fallen im Bereich ÖV an. Die Kosten der weiteren Infrastrukturmassnahmen betragen im LV 13.42 Mio. Fr., MIV 15.14 Mio. Fr., kombinierte Mobilität 0.12 Mio. Fr. und nachfrageseitige Massnahmen 5.15 Mio. Fr. Es wird davon ausgegangen, dass 35 % von den beitragsberechtigten Investitionskosten für A-Projekte (22.28 Mio. Fr.) durch den Infrastrukturfonds des Bundes mitfinanziert werden. Die restlichen Kosten müssen von Kanton, betroffenen Gemeinden und Dritten getragen werden.

Nicht beitragsberechtigt durch den Infrastrukturfonds des Bundes sind nicht-infrastrukturelle Massnahmen (z.B. Mobilitätsmanagement, Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen) sowie Eigenleistungen wie Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen. Weil diese Massnahmen für die zukünftige Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aber von Bedeutung sind und in Bezug auf gewisse Schwachstellen sowie die Umsetzung des Zukunftsbildes eine bedeutende Wirkung haben, werden sie im Rahmen der Regionalplanung Solothurn dennoch aktiv gefördert.

Fazit

Das Agglomerationsprogramm Solothurn 3. Generation schafft die Voraussetzungen, um die Region Solothurn und Umgebung als attraktiven Lebens- und Naturraum aufzuwerten sowie als Wirtschaftsstandort zu stärken. Die vorgeschlagenen Massnahmen unterstützen ein leistungsfähiges und sicheres Verkehrsnetz, was für die Weiterentwicklung der Region von zentraler Bedeutung ist.

Mit dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation wurde ein bewährtes Planungsinstrument der Region und des Kantons aktualisiert und gezielt weiterentwickelt. Die Trägerschaft ist überzeugt, dass wiederum ein ausgewogenes und zukunftsgerichtetes Massnahmenpaket geschnürt werden konnte.

Impressum

Informationen und Auskünfte:

G. Ambühl, Vorsitzender Ausschuss Agglomerationspolitik – info@gilbertambuehl.ch
R. Vescovi, Geschäftsstelle repla espaceSOLOTHURN – sekretariat@repla.ch
Regionalplanungsgruppe espaceSOLOTHURN – info@repla.ch / www.repla-espace-solothurn.ch
B. Staub, A. Schneider, Amt für Raumplanung Kanton Solothurn – bernard.staub@bd.so.ch / www.arp.so.ch

Planungsbüro:

A. Stierli und D. Stettler, ecoptima ag, Bern – info@ecoptima.ch

Alle Unterlagen können im Internet unter www.repla-rsu.ch/projekte/agglomerationsprogramm heruntergeladen werden.