



repla espaceSOLOTHURN/Kanton Solothurn

Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation



Massnahmenband

Das Agglomerationsprogramm besteht aus:

- Bericht
- Massnahmenband
- Kartenband
- Umsetzungstabellen
- Mitwirkungs- und Behördenvernehmlassungsbericht

Mai 2021

Impressum

Auftraggeber:

repla espaceSOLOTHURN c/o Regiomech Langenfeldstrasse 28, 4528 Zuchwil

Ausschuss:

Reto Vescovi, Geschäftsführer repla (bis 31.08.2020)
Matthias Reitze, Geschäftsführer repla (ab 01.09.2020)
Hans-Peter Berger, Vorsitz Ausschuss Agglomerationspolitik
Bernard Staub, Chef Amt für Raumplanung (bis 31.12.2018)
Sacha Peter, Chef Amt für Raumplanung (ab 01.01.2019)
Amalia Schneider, Amt für Raumplanung Kurt Erni, Amt für Verkehr & Tiefbau Stefan Gantenbein, Amt für Verkehr & Tiefbau Gabriela Barman, Stadtbauamt Solothurn

Auftragnehmer:

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

Bearbeitung:

Stierli Arthur, ecoptima ag David Stettler, ecoptima ag Sophie Rudolf, ecoptima ag Jessica Biedermann, ecoptima ag Remo Föhn, ecoptima ag Sarah Kappeler, ecoptima ag

Abbildung Titelseite: Langsamverkehrs-Querung der Aare zwischen Solothurn-Zuchwil, Amt für Raumplanung Kanton Solothurn

Inhalt

1.	Vereinbarte Massnahmen	5
1.1	AP 1. Generation	5
1.1.1	Siedlung	5
1.1.2	Verkehr	6
1.2	AP 2. Generation	9
1.2.1	Siedlung	9
1.2.2	Verkehr	10
1.3	AP 3. Generation	14
1.3.1	Siedlung und Landschaft	14
1.3.2	Verkehr	15
2.	Massnahmen AP 4. Generation	18
2.1	Tabellen	18
2.1.1	Siedlung	18
2.1.2	Landschaft	19
2.1.3	Dokumentationsblätter der nationalen und der weiteren	
	relevanten Planungen im Bereich Verkehr	19
2.1.4	Verkehr	20
2.2	Karte	22
2.3	Dokumentations- und Massnahmenblätter	23
2.3.1	Siedlung	24
2.3.2	Landschaft	77
2.3.3	Dokumentationsblätter der nationalen und der weiteren	
	relevanten Planungen im Bereich Verkehr	103
2.3.4	Verkehr	113

1. Vereinbarte Massnahmen

Im folgenden Kapitel werden die mit dem Bund vereinbarten Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. bis 3. Generation tabellarisch und kartografisch dargestellt. Unter den vereinbarten Massnahmen werden die Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der jeweiligen AP Generation, ohne C-Massnahmen, verstanden. Bei den kartografischen Verortungen der vereinbarten Massnahmen wird zudem der Umsetzungsstand kenntlich gemacht.

1.1 AP 1. Generation

1.1.1 Siedlung

Die Siedlungsmassnahmen sind Teil der Leistungsvereinbarung mit dem Bund, werden jedoch nicht durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) mitfinanziert.

ARE-Code AP 1	Nr. AP 1	Massnahme	Umsetzungs- stand	Kategorie	ARE-Code AP 2
	9	Wohnschwerpunkte			
2601.201	9.1	Solothurn Rosegg	Sistierung		
2601.202	9.2	Solothurn Sphinxmatte	realisiert		
2601.203	9.3	Solothurn Obere Mutten	Im Soll		2601.2.083
2601.204	9.4	Biberist Schöngrün/Enge	realisiert		2601.2.081
2601.205	9.5	Biberist Fällimoos/Grüngen	Im Soll		2601.2.082
2601.206	9.6	Biberist Schwerzimoos/Rumi	Im Soll		2601.2.082
	10	Bahnhofgebiete			
2601.207	10.1	Solothurn Westbahnhof	kleine zeitliche Verzögerung		2601.2.087
2601.208	10.2	Solothurn Hauptbahnhof - Westteil - Ostteil	Im Soll		2601.2.088
	11	Umstrukturierungs- und Entwicklungs- gebiete			
2601.209	11.1	Zuchwil Sultex/Zeughaus	Im Soll		2601.2.094
2601.210	11.2	Luterbach Industrie-/Gewerbeschwer- punkt Neumatt	realisiert		
2601.211	11.3	Luterbach/Derendingen Schoeller Areal	realisiert		

ARE-Code AP 1	Nr. AP 1	Massnahme	Umsetzungs- stand	Kategorie	ARE-Code AP 2
2601.212	11.4	Solothurn Obach Ober- und Unterhof	Im Soll		2601.2.093
	12	Anlagen mit hohem Publikumsverkehr			
2601.213	12.2	Solothurn Oberhof/Unterhof	ım Soll		2601.2.093
2601.214	12.3	Solothurn Knoten Bielstrasse	Sistierung		2601.2.098

1.1.2 Verkehr

Die Verkehrsmassnahmen werden in der Leistungsvereinbarung bzw. im Prüfbericht in verschiedene Kategorien eingeteilt (vgl. Spalte Kategorie)¹

ARE-Code AP 1	Nr. AP 1	Massnahme	Umsetzungs- stand	Kategorie	ARE-Code AP 2
	M 1	Orts- und Regionalverkehr Bus			
2601.215	M 1.3	Buskonzept Region Solothurn, verbesserte Bedienung Talstation Weissenstein	realisiert	Nicht-Mitfin	
	M 2	Regionalverkehr Bahn			
2601.216	M 2.3	Angebotsausbau auf der Linie Solothurn - Burgdorf (BLS)	realisiert	Nicht-Mitfin	
	М 3	Haltestellen öffentlicher Verkehr			
2601.003	M 3.1	Verschiebung Bahnhof Bellach	realisiert	A-Liste	
2601.004	M 3.1	Neuer Haltepunkt Solothurn Brühl Ost	realisiert	A-Liste	
	M 4	Motorisierter Individualverkehr	_		
2601.020	M 4.3.02	Ortsdurchfahrt: Weissensteinstrasse	grosse zeitliche Verzögerung	A-Liste	
2601.021	M 4.3.03	Ortsdurchfahrt: Unt. Steingrubenstr.	realisiert	EL-A	
2601.022	M 4.3.04	Ortsdurchfahrt: Hinterriedholzkreuzung/ Günsbergstr.	grosse zeitliche Verzögerung	EL-A	
2601.023	M 4.3.05	Ortsdurchfahrt: Hinterriedholzkreisel/ Günsbergstr.	grosse zeitliche Verzögerung	EL-A	

¹ Codierung:

ARE-Code AP 1	Nr. AP 1	Massnahme	Umsetzungs- stand	Kategorie ARE-Code AP 2
2601.024	M 4.3.06	Ortsdurchfahrt: Günsbergstr./Solothurnstr.	realisiert	EL-A
	M 5	Langsamverkehr		
2601.018		Konzept LV_A-Liste	Im Soll	A-Liste
2601.011	M 5.1	LV: Erhöhung der Sicherheit auf Kantons- strassen	Im Soll	A-Liste
2601.014	M 5.2	LV: Alternativrouten auf Strassen mit geringem MIV	Im Soll	A-Liste
2601.016	M 5.3	LV: Verbesserung der Zugänge zu den ÖV-Halte- punkten für den Fussverkehr	Im Soll	A-Liste
	M 6	Kombinierte Mobilität		
2601.017	M 6.2	Förderung Park+Ride, Bike+Ride- und Park+Pool-Anlagen	realisiert	EL-A
	M 7	Mobilitätsmanagement		
2601.217	M 7.1	Förderung Mobilitätsmanagement	Im Soll	Nicht-Mitfin
	M 8	Parkraummanagement		
2601.218	M 8.1	Erstellung von Richtlinien für die Park- raumbewirtschaftung in der Agglomerati- on Solothurn	kleine zeitliche Verzögerung	Nicht-Mitfin

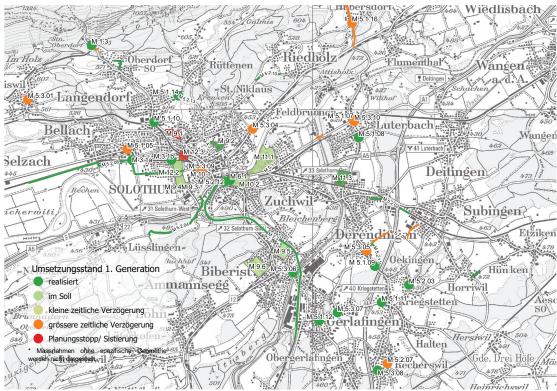


Abb. 1 Verortung und Umsetzungsstand der Massnahmen Siedlung, Landschaft und Verkehr aus dem AP 1. Generation

1.2 AP 2. Generation

1.2.1 Siedlung

Die Siedlungsmassnahmen werden nicht durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) mitfinanziert, sind aber Teil der Leistungsvereinbarung mit dem Bund.

ARE-Code AP 2	Nr. AP 2	Massnahme	Umsetzungs- stand	Kategorie	ARE-Code AP 3
	S 1	Wohnschwerpunkte			
2601.2.080	S 1.1	Grederhof Ost, Bellach	kleine zeitliche Verzögerung		2601.3.044
2601.2.081	S 1.2	Schöngrün, Biberist	realisiert		2601.3.047
2601.2.082	S 1.3	Schwerzimoos/Fällimoos, Biberist	Im Soll		2601.3.046
2601.2.083	S 1.4	Obere Mutten, Solothurn	Im Soll		2601.3.048
	S 2	Bahnhofgebiete			
2601.2.086	S 2.1	Lohn-Lüterkofen RBS, Lohn-Ammannsegg	Im Soll		2601.3.052
2601.2.087	S 2.2	Westbahnhof SBB, Solothurn	kleine zeitliche Verzögerung		2601.3.054
2601.2.088	S 2.3	Hauptbahnhof SBB, Solothurn	Im Soll		2601.3.051
	S 3	Umstrukturierungs- und Entwicklungs- gebiete			
2601.2.090	S 3.1	Sappi (Papieri), Biberist	Im Soll		2601.3.043
2601.2.091	S 3.2	Attisholz Süd (ehem. Borregaard-Areal), Luterbach	realisiert		2601.3.042
2601.2.092	S 3.3	Attisholz Nord (ehem. Borregaard-Areal), Riedholz	Im Soll		2601.3.041
2601.2.093	S 3.4	Ober-/Unterhof, Solothurn	ım Soll		2601.3.045
2601.2.094	S 3.5	Sultex/Zeughausareal, Zuchwil	ım Soll		2601.3.034
2601.2.098	S 4	Kofmehl-Areal (Coop Solothurn West)	Sistierung		
2601.2.100	S 5	Siedlungsentwicklung nach innen	Im Soll		2601.3.055

ecoptima

10

1.2.2 Verkehr

Die Verkehrsmassnahmen werden in der Leistungsvereinbarung bzw. im Prüfbericht in verschiedene Kategorien eingeteilt (vgl. letzte Spalte)¹

ARE-Code AP 2	Nr. AP 2	Massnahme	Umsetzungsstand	Kategorie
Motorisiert	er Individu	alverkehr		
2601.2.002	V-MIV 1.1	Biberist, Aufwertung/Sicherheit Strasse Hauptstrasse inkl. Kreisel St. Urs	grosse zeitliche Ver- zögerung	A-Liste
2601.2.007	V-MIV 1.2	Deitingen, Aufwertung/Sicherheit Strasse Wangenstrasse	ım Soll	Nicht-Mitfin
2601.2.003	V-MIV 1.3	Derendingen, Aufwertung/Sicherheit Strasse Hauptstrasse von Kreuzplatz bis südlicher Dorfrand Richtung Kriegstetten	ım Soll	A-Liste
2601.2.004	V-MIV 1.4	Lohn-Ammannsegg, Aufwertung/Sicher- heit Strassenraum Solothurnstrasse	realisiert	EL-A
2601.2.005	V-MIV 1.5	Oberdorf, Aufwertung/Sicherheit Strassenraum Weissensteinstrasse	kleine zeitliche Ver- zögerung	EL-A
2601.2.006	V-MIV 1.6	Subingen, Aufwertung/Sicherheit Strasse Luzernstrasse inkl. Umgestaltung des Knotens Derendingen-/Gewerbe-/Luzern- strasse zu einem Kreisel und Sanierung Kreisel Bahnhofstrasse	zögerung	A-Liste
2601.2.009	V-MIV 2.2	Derendingen, Kreuzplatz (Umgestaltung des Knotens)	realisiert	A-Liste
2601.2.010	V-MIV 2.3	Biberist, Bürenstrasse/Westtangente (Knotenoptimierung und Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Langsam- verkehr	realisiert	A-Liste
2601.2.013	V-MIV 3.1	Bellach, Aufwertung/Sicherheit Strassenraum ganzes Siedlungsgebiet	kleine zeitliche Ver- zögerung	EL-A
2601.2.014	V-MIV 3.2	Biberist, Aufwertung/Sicherheit Strassen- raum nördliches und östliches Siedlungs- gebiet		EL-A
2601.2.015	V-MIV 3.3	Derendingen, Aufwertung/Sicherheit Strassenraum ganzes Siedlungsgebiet	Im Soll	EL-A

¹ Codierung:

11

ecoptima

ARE-Code AP 2	Nr. AP 2	Massnahme	Umsetzungsstand	Kategorie
2601.2.055	V-LV 2.1	Kreuzung Hinteres Riedholz-Attisholz- Aare-Solothurn	kleine zeitliche Ver- zögerung	Paket LV A-Liste
2601.2.056	V-LV 2.2	Biberist-Solothurn West (ab Waldstrasse zum Taubenmoosweg), Neue Radwegver- bindung	lm Soll	Paket LV A-Liste
2601.2.057	V-LV 2.5	Biberist, Neue Rad- und Fusswegver- bindung entlang der Bahngleise RBS (Blümlisalpstrasse-Teilmattstrasse- Bahnübergang Bernstrasse)	realisiert	Paket LV A-Liste
2601.2.058	V-LV 2.6	Gerlafingen, Bolacker-Zentrum Gerlafingen, Neue Radwegroute	Im Soll	Paket LV A-Liste
2601.2.059	V-LV 2.7	Zuchwil, Hauptstrasse-Ischernweg- Dammstrasse, Neue Radwegroute	kleine zeitliche Ver- zögerung	Paket LV A-Liste
2601.2.060	V-LV 2.8	Solothurn Westbahnhof, Neue Langsamverkehrsunterführung und neue Gestaltung der Südseite des Westbahnhofs	grosse zeitliche Ver- zögerung	A-Liste
Kombiniert	e Mobilität			
2601.2.065	V-KM 1.1	Hauptbahnhof Solothurn Süd RBS, 200 weitere B+R-Abstellplätze	ım Soll	Paket LV A-Liste
2601.2.066	V-KM 1.2	Hauptbahnhof Solothurn Nord SBB: Tarifharmonisierung P+R	ım Soll	Nicht-Mitfin
2601.2.067	V-KM 1.3	Hauptbahnhof Solothurn Süd RBS: Tarifharmonisierung P+R	ım Soll	Nicht-Mitfin
2601.2.068	V-KM 1.4	Hauptbahnhof Solothurn West SBB: Tarifharmonisierung P+R	ım Soll	Nicht-Mitfin
Verkehrsma	anagement	/ Nachfrageseitige Massnahmen		
2601.2.070	V-NA 1.1	Biberist, Solothurnstrasse (Stauraumbewirtschaftung und Busbevorzugung)	realisiert	A-Liste
2601.2.071	V-NA 1.2	Biberist, Bernstrasse (Stauraumbewirt- schaftung und Busbevorzugung)	Sistierung	A-Liste
2601.2.072	V-NA 1.3	Biberist, Knoten Gerlafingen-/Deren- dingenstrasse (Steuerung des Knotens mittels LSA und Busbevorzugung)	grosse zeitliche Ver- zögerung	A-Liste
2601.2.073	V-NA 1.4	Derendingen/Zuchwil, Luzernstrasse Wes (Umbau div. Knoten, Neuaufteilung des Strassenraums, Stauraumbewirtschaf- tung, Busbevorzugung, Optimierung des Verkehrsablaufs, Zusätzlicher Stauraum)	trealisiert	A-Liste

ARE-Code AP 2	Nr. AP 2	Massnahme	Umsetzungsstand	Kategorie
2601.2.074	V-NA 1.5	Derendingen/Subingen, Luzernstrasse Os (Busbevorzugung mittels LSA und separa- tem Busstreifen am Siedlungsrand Deren- dingen Ost, Busbevorzugung mittels LSA bei der Einmündung der Deitingenstrasse in die Luzernstrasse)	zögerung	A-Liste
2601.2.076	V-NA 2	Überprüfen der unterschiedlichen Tarif- strukturen	Im Soll	Nicht-Mitfin
2601.2.078	V-NA 3	Überprüfen der Umsetzung des Jahres- programmes 2015-2017 von so!mobil	Im Soll	Nicht-Mitfin

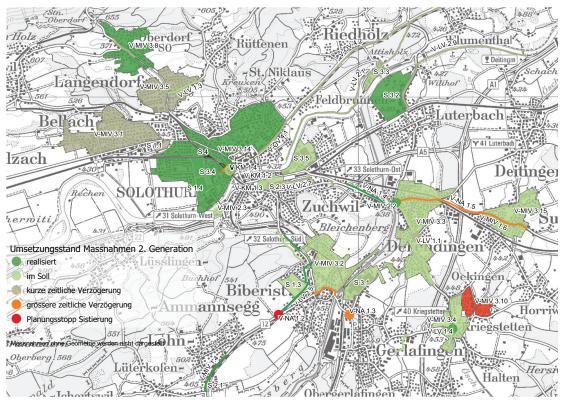


Abb. 2 Verortung und Umsetzungsstand der Massnahmen Siedlung, Landschaft und Verkehr aus dem AP 2. Generation

14

1.3 AP 3. Generation

1.3.1 Siedlung und Landschaft

Die Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen werden nicht durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) mitfinanziert, sind aber Teil der Leistungsvereinbarung mit dem Bund.

ARE-Code AP 3	Nr. AP 3	Massnahme	Umsetzungsstand Kategorie	
Siedlung				
	S 301	Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete Arbeiten/Wohnen		
2601.3.034	S 301.1	Zuchwil, Aarmatt/Nidermatt (Sultex/Riverside)	Im Soll	As
2601.3.035	S 301.2	Luterbach/Derendingen, Unterdorf «Areal Schoeller»	realisiert	As
2601.3.036	S 301.3	Derendingen/Subingen, Wissensteinfeld/ Fadacker	realisiert	As
2601.3.037	S 301.4	Biberist/Gerlafingen, Stahlwerk	Sistierung	As
2601.3.038	S 301.5	Solothurn, Weitblick	Im Soll	As
2601.3.039	S 301.6	Bellach, Stadtallmend	Sistierung	As
2601.3.040	S 301.7	Derendingen, Emmenhofareal	Im Soll	As
2601.3.041	S 301.8	Riedholz, Attisholz Nord	ım Soll	As
2601.3.042	S 301.9	Luterbach, Attisholz Süd	ım Soll	As
2601.3.043	S 301.10	Biberist, Papierfabrik	Im Soll	As
	S 302	Wohnschwerpunkte		
2601.3.044	S 302.1	Bellach, Bellach Ost	Im Soll	As
2601.3.045	S 302.2	Solothurn, Weitblick	ım Soll	As
2601.3.046	S 302.3	Biberist, Schwerzimoos/Rumi	Im Soll	As
2601.3.047	S 302.4	Biberist, Schöngrün	realisiert	As
2601.3.048	S 302.5	Solothurn, Muttenhof/Wasserstadt	Sistierung	As
	S 303	Bahnhofgebiete		
2601.3.049	S 303.1	Biberist, Biberist RBS	Im Soll	As
2601.3.050	S 303.2	Langedorf, Delta-Areal	Im Soll	As
2601.3.051	S 303.3	Solothurn, Solothurn Hauptbahnhof	Im Soll	As
2601.3.052	S 303.4	Lohn-Ammannsegg, Bahnhof Lohn-Lüterkofen RBS	Im Soll	As

15

ARE-Code AP 3	Nr. AP 3	Massnahme	Umsetzungsstand	Kategorie
2601.3.053	S 303.5	Biberist, Biberist Ost (BLS)	Im Soll	As
2601.3.054	S 303.6	Solothurn, Solothurn West	Im Soll	As
2601.3.055	S 304	Siedlungsentwicklung nach innen	Im Soll	As
Landschaft				
2601.3.056	L 301	Aufwertung Flussräume	Im Soll	As
2601.3.057	L 302	Vernetzung und Erhöhung der Erreichbarkeit	Im Soll	As
	L 303	Naherholungsgebiete / Pärke		
2601.3.058	L 303.1	Riversidepark (Areal Sultex/Riverside, Zuchwil)	Im Soll	As
2601.3.059	L 303.2	Aareuferpark (Attisholz Nord und Süd, Riedholz und Luterbach)	realisiert	As
2601.3.060	L 303.3	Stadtpark «Segetzhain» (Areal Weitblick (Ober- und Unterdorf), Solothurn)	lm Soll	As

1.3.2 Verkehr

Die Verkehrsmassnahmen werden in der Leistungsvereinbarung bzw. im Prüfbericht in verschiedene Kategorien eingeteilt (vgl. letzte Spalte)¹

ARE-Code AP 3	Nr. AP 3	Massnahme	Umsetzungsstand Kategorie	
Motorisiert	er Individual	verkehr	realisiert	
		Knotensanierungen		
2601.3.002	V-MIV 302.1	Solothurn, Umgestaltung Postplatz	kleine zeitliche Verzögerung	A-Liste
2601.3.003	V-MIV 302.2	Zuchwil, Anbindung Knoten Aarmatt	kleine zeitliche Verzögerung	A-Liste
2601.3.006	V-MIV 303.1	Lommiswil, Bereich Schulhausstrasse: Tempo 30-Zone	Im Soll	Paket -A- AufwStr
2601.3.006	V-MIV 303.2	Luterbach, ganzes Siedlungsgebiet: Tempo 30-Zone	ım Soll	Paket -A- AufwStr
2601.3.006	V-MIV 303.3	Obergerlafingen, ganzes Siedlungsgebiet: Tempo 30-Zone	lm Soll	Paket -A- AufwStr

¹ Codierung:

ecoptima

16

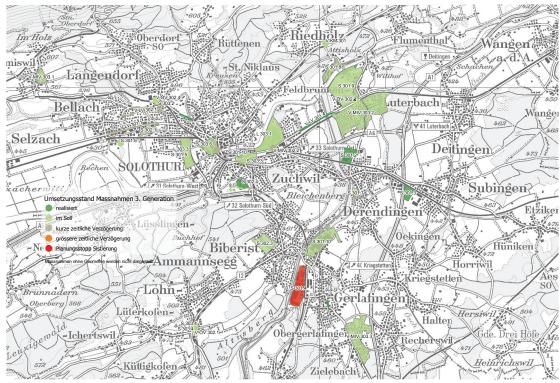


Abb. 3 Verortung und Umsetzungsstand der Massnahmen Siedlung, Landschaft und Verkehr aus dem AP 3. Generation

2. Massnahmen AP 4. Generation

2.1 Tabellen

2.1.1 Siedlung

	-	
Nr. AP 4	Massnahme	Priorität AP 4
S 401	Siedlungsentwicklung nach innen	Daueraufgabe
S 402	Austauschplattform Siedlung und Mobilität	Daueraufgabe
S 403	Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete	Daueraufgabe
S 403.1	– Biberist: Biberna / Bahnhof BLS	А
S 403.2	– Biberist: Papierfabrik	А
S 403.3	– Derendingen: Emmenhof	А
S 403.4	– Gerlafingen: Bahnhofgebiet	А
S 403.5	– Langendorf: Delta Areal	А
S 403.6	– Lohn-Ammannsegg: Bahnhofgebiet	В
S 403.7	- Riedholz: Attisholz Nord	А
S 403.8	– Solothurn: Solothurn Hauptbahnhof	А
S 403.9	- Solothurn: Solothurn West	А
S 403.10	– Subingen Zentrum	А
S 403.11	- Zuchwil: Areal Riverside	А
S 404	Siedlungsschwerpunkte auf unbebauten Bauzonen	Daueraufgabe
S 404.1	- Bellach: Bellach Ost	А
S 404.2	- Solothurn: Solothurn Weitblick	А
S 404.3	– Luterbach: Bachacker	А
S 405	Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung	Daueraufgabe
S 405.1	- Biberist: Schwerzimoos	В
S 406	Siedlungsschwerpunkte Arbeiten	Daueraufgabe
S 406.1	- Bellach: Industrie- und Gewerbegebiet Bellach	А
S 406.2	– Luterbach: Attisholz Süd	А

2.1.2 Landschaft

Nr. AP 4	Massnahme	Priorität AP 4
L 401	Aufwertung Flussräume	Daueraufgabe
L 402	Vernetzung und Erhöhung der Erreichbarkeit Freiräume	Daueraufgabe
L 403	Projekt Natur und Naherholung im Herzen der Agglomeration	Daueraufgabe
L 403.1	– Teilprojekt 1: Nutzungskonzept Raum Aare	А
L 403.2	– Teilprojekt 2: Operationalisierung Besucherinformations- und Führungskonzept Emme	А
L 404	Naherholungsgebiete/Pärke	Daueraufgabe
L 404.1	- Riverside	А
L 404.2	- Stadtpark «Segetzhain»	А
L 405	Aufwertung siedlungsnaher Erholungsräume	Daueraufgabe
L 405.1	- Naherholungsgebiet Emme	А
L 405.2	- Sackmooswald	В

2.1.3 Dokumentationsblätter der nationalen und der weiteren relevanten Planungen im Bereich Verkehr

Nr. AP 4	Dokumentationsblätter	Priorität AP 4
V-ÖV-Ü 401	Solothurn: Ausbau Hauptbahnhof RBS Solothurn	А
V-ÖV-Ü 402	Solothurn: Aufwertung Westbahnhof	А
V-ÖV-Ü 403	Langendorf: Aufwertung Bahnhof BLS Langendorf	A
V-ÖV-Ü 404	Solothurn, Feldbrunnen: Doppelspurinsel asm St. Katharinen	В
V-PM 401	Mobilitätsquintett Wasseramt – Konkretisierung Mobilitäts- strategie	Ae

2.1.4 Verkehr

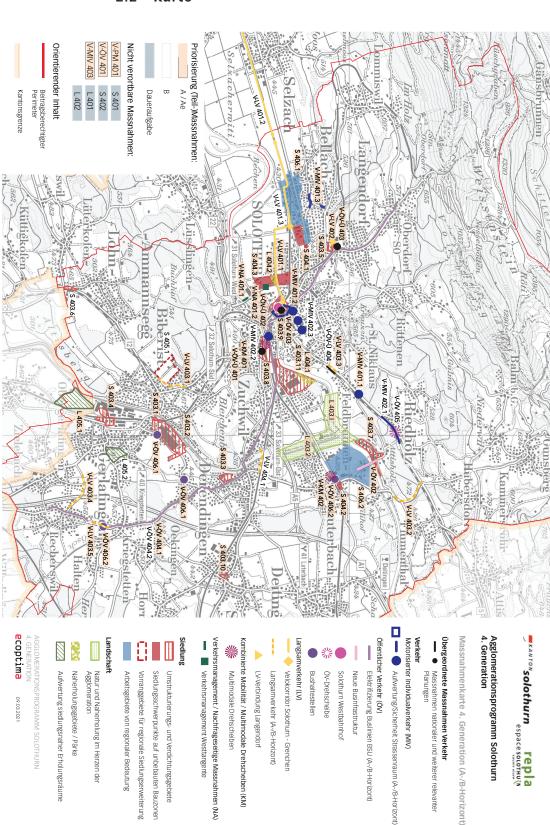
Nr. AP 4	Massnahme	Priorität AP 4
Kombinierte M	lobilität / Multimodale Drehscheiben	
V-KM 401	Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof / RBS mit Langsamverkehrsunterführung	А
V-KM 402	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Luterbach-Attisholz: Aufwertung Bahnhof mit neuer Nord-Süd Unterführung	А
Verkehrsmana	gement / Nachfrageseitige Massnahmen	
V-NA 401	Massnahmenpaket, Verkehrsmanagement (A-Horizont)	
V-NA 401.1	– Westtangente Solothurn: Optimierung Knoten Obach	А
V-NA 401.2	– Westtangente Solothurn: Stauraummanagement Aarebrücke	А
Motorisierter I	ndividualverkehr	
V-MIV 401	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum (A-Horizont)	
V-MIV 401.1	– Feldbrunnen: Sicherheit Knoten Vögelisholz	А
V-MIV 401.2	– Solothurn: BGK Post-, Wengi- und Westringstrasse	А
V-MIV 401.3	401.3 – Bellach: BGK Zentrumsachse Dorf-, Tell- und Gärischstrasse	
V-MIV 401	Massnahmenpaket, Aufwertung / Sicherheit Strassenraum (B-Horizont)	
V-MIV 402.1	– Riedholz: Aufwertung Ortsdurchfahrt	В
V-MIV 402.2	- Solothurn: Knoten Dornacherstrasse / Berthastrasse	В
V-MIV 402.3	– Solothurn: Querungen Werkhofstrasse	В
V-MIV 403	Sanierung Unfallschwerpunkte in der Agglomeration Solothurn	Ae
Öffentlicher Ve	erkehr	
V-ÖV 401	Studie Verstärkung ÖV-Achse Solothurn - Subingen	Ae
V-ÖV 402	Luterbach, Riedholz: Neue Businfrastruktur Entwicklungsgebiet Attisholz	А
V-ÖV 403	Solothurn: Westbahnhof	А
V-ÖV 404	Massnahmenpaket, Solothurn: Elektrifizierung Buslinien BSU (A-/B-Horizont)	
V-ÖV 404.1	– Elektrifizierung Buslinien BSU	А
V-ÖV 404.2	– Elektrifizierung Buslinien BSU	В
V-ÖV 405	Riedholz: ÖV-Drehscheibe, Bahn- und Bushaltestelle mit B+R	В

ecoptima

Nr. AP 4	Massnahme	Priorität AP 4
V-ÖV 406	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Bushaltestellen (A-Horizont)	
V-ÖV 406.1	- Bushaltestellen innere Tangentiallinie	А
V-ÖV 406.2	- Kriegstetten: Neue Buswendeschlaufe	А
Langsamverkehr		
V-LV 401	Massnahmenpaket, Velokorridor Solothurn – Grenchen	
V-LV 401.1	- Velokorridor Solothurn - Grenchen: Abschnitt Solothurn-Bellach	А
V-LV 401.2	- Velokorridor Solothurn - Grenchen: Abschnitt Solothurn-Selzach	В
V-LV 401.3	– Velokorridor Solothurn – Grenchen: Ergänzungsmassnahmen	В
V-LV 402	Langendorf: LV-Verbindung Delta-Areal – Bahnhof BLS – Migros	А
V-LV 403	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Langsamverkehr (A-Horizont)	
V-LV 403.1	- Biberist: LV-Verbindung Jungfraustrasse / Solothurnstrasse	А
V-LV 403.2	- Flumenthal: Sicherheit FVV Waldaustrasse	А
V-LV 403.3	- Solothurn,Feldbrunnen: neue Veloführung entlang Kantonsstrasse	А
V-LV 404.4	– Recherswil: Gerlafingenstrasse, Autobahnbrücke	А
V-LV 403.5	– Recherswil: Hauptstrasse nach Kriegstetten	А
V-LV 404	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Langsamverkehr (B-Horizont)	
V-LV 404.1	 Derendingen, Zuchwil: Alternative Veloführung Knoten Kreuzplatz, Querung Emme 	В

22

2.2 Karte



2.3 Dokumentations- und Massnahmenblätter

2.3.1 Siedlung

Einzelmassnahme Siedlung

Daueraufgabe

S 401 Siedlungsentwicklung nach innen

AP-Generation	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Nr.	Priorität
2. Generation	2601.2.098	S 4	-		Daueraufgabe
3. Generation	2601.3.055	S 304	S 4		Daueraufgabe
4. Generation		S 401	S 304		Daueraufgabe

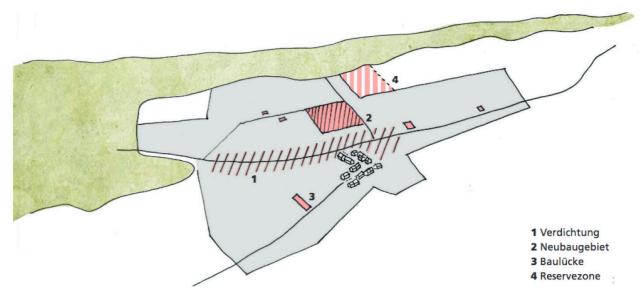


Abbildung: Innenentwicklungspotenziale ermitteln (Quelle: Siedlungsentwicklung nach innen SEin. Leitfaden für Gemeinden. Kt. Solothurn, ARP 2018)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage und Zielsetzung

Seit Inkrafttreten des revidierten Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG; SR 700) am1. Mai 2014 haben Bund, Kanton und Gemeinden die Aufgabe, die Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken und für kompakte Siedlungen zu sorgen. Dabei ist eine angemessene Wohnqualität zu gewährleisten (Art. 1 Abs. 2 lit. abis und b RPG). Fast 70 % der Stimmenden im Kanton Solothurn haben die Revision des Raumplanungsgesetzes gutgeheissen.

Der Begriff «Siedlungsentwicklung nach innen» umfasst gleichermassen die Siedlungsbegrenzung, die Verdichtung, die Siedlungserneuerung sowie eine kompakte Siedlungsentwicklung am geeigneten Ort. Dabei ist immer die Siedlungs- und Wohnqualität zu berücksichtigen. Eine Siedlungsentwicklung nach innen greift also die Potenziale der bestehenden Siedlungen auf und soll Wohnquartiere und Dorfkerne zum Nutzen der Bevölkerung aufwerten.

Siedlungsentwicklung nach innen ist ein Generationenprojekt. Veränderungen müssen gut überlegt sein und brauchen Zeit. Im Zentrum steht die Frage, wie mit einer dichten baulichen Nutzung eine hohe Lebensqualität ermöglicht und erhalten werden kann. Entsprechend sorgfältig müssen die Gemeinden die Potenziale für die Siedlungsentwicklung nach innen zunächst ermitteln und konkrete räumliche Entwicklungsvorstellungen festhalten. Für die einzelnen Quartiere und Ortsteile kann sinnvollerweise erst gestützt auf diese Analyse entschieden werden, ob sie erhalten, erneuert, weiterentwickelt, umstrukturiert oder neuentwickelt werden sollen.

Die Massnahmen Siedlungsentwicklung nach innen ist demnach auch ein Generationenprojekt. Das Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn hat mit der 3. Generation folgende Massnahmen zur Unterstützung der Siedlungsentwicklung nach Innen – S 304 – initiiert und bereits realisiert:

 Bauzonen-Analysetool SOBAT: Das Tool weist auf Gemeindeebene das Innenverdichtungspotential durch die Berücksichtigung der unbebauten Bauzonen und Nachverdichtungen aus. Das Bauzonen-Analysetool wird zu einer SEin-App ausgearbeitet, welche den PlanerInnen und Gemeinden bis auf Quartierebene eine schnelle Analyse ermöglicht. Leitfaden «Siedlungsentwicklung nach innen SEin» zu Handen der Gemeinden. Dieser Leitfaden ist als wichtige Grundlage für die Umsetzung der Innenentwicklung zu berücksichtigen. Die Broschüre «Siedlungsentwicklung nach innen -SEin» zeigt unterschiedliche Methoden und Prozesse zur qualitätsvollen Innenentwicklung. Es geht darum, das geeignete Konzept, die Vorgehensweise und den Planungsprozess für die unterschiedlichen Raumentwicklungen mit unterschiedlichen Ausgangslagen aufzuzeigen. Darin werden aber keine allgemeingültigen Kriterien für Qualität vorgegebenen. Diese sind im entsprechenden Verfahren aus dem lokalen Kontext abzuleiten und zu definieren.

Für die 4. Generation gilt es nun die Massnahme Siedlungsentwicklung nach innen weiterzuentwickeln und entsprechende Grundlagen aus der 3. Generation anzuwenden.

Zielsetzung und Massnahmen

Folgende Ziele sind für die Siedlungsentwicklung nach innen in der Agglomeration Solothurn gegeben:

- Die Innenentwicklung als Prinzip zu verstehen und Chancen und Risiken richtig erkennen.
- Kantonale Vorgaben (Richtplan) der Innenentwicklung berücksichtigen und lokalisieren nach Räumen des Zukunftsbildes der Agglomeration Solothurn:
 - In den Kernräumen der Agglomeration Solothurn werden dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen eine hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen gefördert.
 - Ausserhalb der Kernräume der Agglomeration Solothurn ist eine ortsgerechte Verdichtung mit Siedlungs- und Wohnqualität anzustreben.
 - Es ist ein sorgsamer Umgang mit ortstypischen Identitäten und Qualitäten sicherzustellen.
 - Grundsätzlich wird eine vertiefte Analyse des Raumes und deren Qualitäten als wichtiges Element der Siedlungsentwicklung nach innen verstanden.
 - Infolge des Klimawandels ist der Aspekt der hitzeangepassten Siedlungsentwicklung in die Planung zu integrieren.
 - Die Bezeichnung der (naturnahen) Grünräume ist frühzeitig zu gewährleisten und deren Unterhalt mit Informations- und Weiterbildungsangeboten zu unterstützen.
- Die Massnahmen der Siedlungsentwicklung nach Innen ist eine Weitentwicklung der Massnahme der 4. Generation.
 Und damit ist die SEin-Broschüre als Grundlage für die Einzelmassnahmen Siedlung des Agglomerations-programms Solothurn anzuwenden:
 - Prozess und Dialog ist in der Entwicklung ein hohes Gewicht beizumessen.
 - Für die Einzelmassnahmen Siedlung des Agglomerationsprogramms Solothurn Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, Siedlungsschwerpunkte Wohnen und Siedlungsschwerpunkte Arbeiten ist der Leitfaden Siedlungsentwicklung nach innen anzuwenden. Die Siedlungsmassnahmen des Agglomerationsprogramms sollen als Vorzeigeprojekte dargestellt werden können.
 - Bei Arealen, wo es zusätzlich SEIN-Konzepte braucht, sind diese nachzuholen.

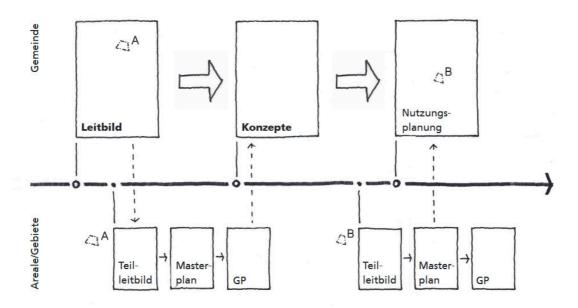


Abbildung: Die Instrumente der Gemeinde (Quelle: Siedlungsentwicklung nach innen SEin. Leitfaden für Gemeinden. Kt. Solothurn, ARP 2018)

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild

- Gezielte Siedlungsentwicklung nach innen differenziert nach Raumtyp
- Qualitätsvolle und städtische bis urbane Siedlungen mit mittlerer bis hoher Dichte im inneren und äusseren Kernraum
- Dichte Arbeitsgebiete mit direkten MIV- und ÖV-Anbindungen
- Erhalten von ländlichen Strukturen Ortsgerechte Verdichtung ausserhalb der Kernräume
- Kompaktes Siedlungsbild durch Innenentwicklung und Umstrukturierung
- Nutzungsdurchmischte Stadtteile und Quartiere
- Hohe Wohn-, Arbeits- und Lebensqualität umsetzen

Bezug zum Handlungsbedarf Qualitätsvolle Verdichtung der Quartiere im inneren und äusseren Kernraum vorantreiben: unbebaute Bauzonen aktivieren, Potenzial von Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten nutzen, Nutzungsdichte (durch Nachverdichtungen) erhöhen

Bezug zu den Teilstrategien

- Die Siedlungsentwicklung erfolgt in erster Priorität nach innenDie Siedlungs- und Landschaftsqualität wird verbessert
- Siedlungsräume differenziert nach Raumtyp weiterentwickeln
- Siedlungsentwicklungsgebiete sind identifiziert und werden gezielt gefördert

Nutzen

- WK 1: Die geplanten Verdichtungen innerhalb der Siedlungsbegrenzungen weisen eine gute Erschliessung zum ÖV und zum Strassennetz auf. Somit werden sowohl die Erreichbarkeit als auch die Intermodalität verbessert.
- WK 2: Die Bebauung von Parzellen innerhalb des Siedlungsgebietes ermöglicht ein Wachstum nach innen und verringert so die Zersiedlung.
- WK 4: Die geplante Siedlungsverdichtung minimiert den Flächenbedarf für neue Infrastrukturen, vermindert den Verkehr durch «kurze Wege» und ermöglicht es so, Natur- und Landschaftsräume sowie die Frei- und Grünräume im Rahmen der Siedlungsentwicklung aufzuwerten.

Kosten Finanzierung

Planungs- und Realisierungskosten sind projektabhängig im - Einzelfall zu bestimmen

Planungsstand	Nächste Schritte
-	Arealbezogen individuell
Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinden, Kanton Solothurn, Grundeigentümer und	-

Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

Die Abstimmung zwischen Siedlung, Landschaft, Wald und Verkehr ist auf den Ebenen der kommunalen Nutzungsplanung und Planung der einzelnen Standorte sicherzustellen.

Verkehrliche Kapazitäten

Nicht relevant

Weitere Koordination / Abstimmung

Grundeigentümerinnen der Areale

Abhängigkeiten

- S 402 Austauschplattform Siedlung und Mobilität
- Bezug zu allen Siedlungsmassnahmen der Agglomeration Die Massnahmen sind entsprechend der SEin-Broschüre unterteilt

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

Im kantonalen Richtplan Solothurn ist der Beschluss S1.1.23 «Der Kanton (Amt für Raumplanung) unterstützt die Gemeinden bei der qualitätsvollen Siedlungsentwicklung nach innen.» enthalten.

Grundlagen

– Amt für Raumplanung, Kt. Solothurn: Siedlungsentwicklung nach innen SEin, Leitfaden für die Gemeinden. 2018.

Bemerkungen

Einzelmassnahme Siedlung

Daueraufgabe

S 402 Austauschplattform Siedlung und Mobilität

AP-Generation ARE-Code Massnahmen-Nr. Frühere Nr. Ersetzt Nr. Priorität

4. Generation S 402 Daueraufgabe



Abbildung: Workshop Zukunftsbild (Quelle ARP)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage und Zielsetzung

Seit Inkrafttreten des revidierten Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG; SR 700) am1. Mai 2014 haben Bund, Kanton und Gemeinden die Aufgabe, die Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken und für kompakte Siedlungen zu sorgen. Dabei ist eine angemessene Wohnqualität zu gewährleisten (Art. 1 Abs. 2 lit. abis und b RPG). Mit der Siedlungsentwicklung nach innen nimmt damit die Bedeutung der Siedlungsqualität zu und es werden Fragen der Abstimmung Mobilität aufgeworfen. Um die Siedlungsentwicklung nach innen erfolgreich zu gestalten und deren Akzeptanz in der Bevölkerung zu steigern, ist auf eine hohe Qualität der Bauten sowie der Aussen- und Freiräume zu achten. Für die verschiedenen Räume der Agglomeration Solothurn zeigen sich diesbezüglich nicht immer vergleichbare und neue Herausforderungen, welche die Gemeinden zu lösen haben.

Mit der Erarbeitung der 4. Generation des Agglomerationsprogramms Solothurn erfolgte eine konstruktive Zusammenarbeit mit den Gemeinden, der repla espaceSolothurn und dem Kanton. Es ist ein Ziel, diesen Prozess mit dem Fokus Abstimmung Siedlung und Verkehr zu verstetigen.

Damit ein Austausch zu aktuellen Fragestellungen unter den Gemeinden unterstützt wird, setzt sich die Arbeitsgruppe Agglomerationspolitik dafür ein, den Erfahrungsaustausch unter Gemeinden zu installieren und vorzubereiten.

Zielsetzung

- Für spezifische Themen der Siedlungsqualität und Mobilität den Erfahrungsaustausch unter den Gemeinden organisieren und anregen.
- Austausch in den Fokusräumen anregen.
- Neue Projekte anregen. Damit können auch Projekte frühzeitig lanciert werden, welche im nächsten
 Agglomerationsprogramm aufgenommen werden können und der Abstimmung von Siedlung und Verkehr dienen.
- Die Gemeinden der Agglomeration Solothurn werden n\u00e4her an den Prozess des Agglomerationsprogramms gebracht.

Massnahme

 Austausch wird durch die Arbeitsgruppe Agglomerationspolitik unter Federführung der repla installiert und durchgeführt.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild

- Stärkung der vielfältigen Zentrumsfunktionen von Solothurn, des transformierten Areals Attisholz und der Ortszentren
- Qualitätsvolle und städtische bis urbane Siedlungen mit mittlerer bis hoher Dichte im inneren und äusseren Kernraum
- Nutzungsdurchmischte Stadtteile, Orts- und Quartierszentren mit siedlungsverträglichem Verkehr
- Verkehrsarme/-beruhigte Stadt-/Ortskerne und Strassenräume mit hoher Aufenthaltsqualität
- Hohe Wohn-, Arbeits- und Lebensqualität umsetzen
- Kompaktes Siedlungsbild durch Innenentwicklung und Umstrukturierung
- Erhalt und behutsame Entwicklung der Siedlungsstrukturen unter Berücksichtigung des Ortsbilds
- Qualitätsvolle, vielfältig nutzbare und durchgrünte öffentliche (Frei-, Grün- und Begegnungs-)Räume

Bezug zum Handlungsbedarf

- Besseres Verständnis der Siedlungsqualität fördern
- Ortsbauliche (Siedlungs-)Qualität erhöhen
- Schützenswerte Ortsbilder und identitätsstiftende Einzelobjekte erhalten

Bezug zu den Teilstrategien

- Siedlungs- und Landschaftsqualität verbessern
- Zukünftige Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete identifizieren und aktiv unterstützen
- Siedlungsentwicklung nach innen lenken und die Einforderung von hoher ortsbaulicher Qualität bei Zentrums- und Entwicklungsgebieten fördern

Nutzen

WK 2: Umnutzung von Gebäuden resp. Gebieten sowie unternutze Flächen an zentralen und gut erschlossenen Lagen vorantreiben. Zugleich werden die öffentlichen Frei- und Grünräume im Siedlungsgebiet verstärkt in die Planung integriert, gesichert und aufgewertet.

Kosten		Finanzierung		
Austauschplattfo	men werden nach Aufwand verrechnet			
Planungsstand		Nächste Schritte		
Start 2021		Installieren des Austausches		
Federführung		Weitere Beteiligte		
repla espaceSolo	thurn	ARP, AVT, Gemeinden		

Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr - Verbesserung der Siedlungsqualität

Die Abstimmung zwischen Siedlung, Landschaft, Wald und Verkehr ist auf den Ebenen der kommunalen Nutzungsplanung und Planung der einzelnen Standorte sicherzustellen.

Verkehrliche Kapazitäten

Nicht relevant

Weitere Koordination / Abstimmung

Abstimmung

- S 401 Siedlungsentwicklung nach innen
- S 403 Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete
- Fokusräume des Agglomerationsprogramms Solothurn 4.Generation

Abhängigkeiten

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

Keine Richtplanrelevanz.

Nicht relevant in Bezug auf Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

Grundlagen

- Strategie Natur und Landschaft 2030+ (Quelle: Amt f
 ür Raumplanung, 2018)
- Fachbericht Mobilitätsplanung Region Solothurn (Quelle Amt für Verkehr und Tiefbau, 2021)
- Siedlungsentwicklung nach innen SEin, Leitfaden für Gemeinden (Quelle: Amt für Raumplanung, 2018)

Bemerkungen

Massnahmenpaket Siedlung

Daueraufgabe

S 403 Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete

AP-Generation	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Nr.	Priorität
2. Generation	Siehe Teilmassnahmen	\$3/\$2	-		Daueraufgabe
3. Generation	Siehe Teilmassnahmen	S 301 / S 303	S3/S2		Daueraufgabe
4. Generation		S 403	S 301 / S 303		Daueraufgabe

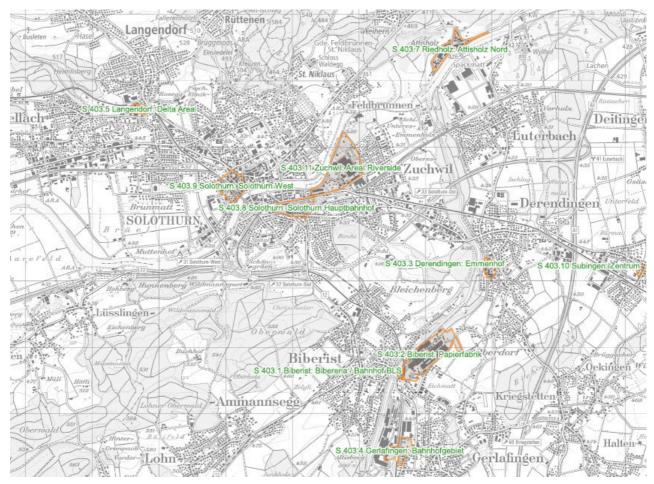


Abbildung Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete (Quelle ARP)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage und Zielsetzung

Um der Zersiedelung und parallel damit dem wachsenden Verkehrsaufkommen entgegenzuwirken, wird auf die «Siedlungsentwicklung nach innen» fokussiert und eine konzentrierte Siedlungsentwicklung angestrebt. Innerhalb des Agglomerationsperimeters stehen die Siedlungsbegrenzung, die kompakte Siedlungsentwicklung, die Siedlungsverdichtung am geeigneten Ort sowie die Verbesserung der Siedlungsqualität im Vordergrund.

Geeignete Standorte zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen sind Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete. Unter Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten werden unternutzte, nicht mehr genutzte Areale und Gebäudekomplexe Innerhalb des Siedlungskörpers oder gering bebaute Bauzonen mit guter ÖV und MIV-Erschliessung verstanden.

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Solothurn werden solche Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete Wohnen/Arbeiten bezeichnet und gefördert und eine ressourcenschonende, kompakte Raum- und Siedlungsstruktur geschaffen. Zentren und zentrumsnahe Standorte werden gestärkt und belebt.

Massnahme

Mit der aktiven und prioritären Förderung der Umnutzung von Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten Wohnen/Arbeiten werden folgende Ziele angestrebt:

- Die Gemeinden f\u00f6rdern den Wohnungsbau gezielt und mit Priorit\u00e4t an zentralen, gut mit dem \u00f6V erschlossenen Standorten im inneren und \u00e4usseren Kernraum
- Unternehmen werden mit Priorität an zentralen, verkehrsgünstigen Standorten angesiedelt
- Unabhängig des Verfahrens bei der Umnutzung f\u00f6rdern die Gemeinden die Siedlungs- und Wohnqualit\u00e4t. Es soll eine angemessene Nutzung, bauliche Dichte, Erschliessung mit dem Fuss- und Veloverkehr, qualitativ hochwertige Gestaltung des Aussenraums sowie die Einbettung ins Quartier gew\u00e4hrleistet werden.
- Die Gemeinden treiben die Verfügbarkeit dieser Areale voran
- Die Gemeinden achten bei baulichen Massnahmen auf eine angemessene Dichte, die Durchführung von qualitätssichernden Verfahren und Partizipation.

Die Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete des AP Solothurn befinden sich im inneren und äusseren Kernraum, wo die Verdichtung gemäss Teilstrategie Siedlung zu forcieren ist.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild

- Qualitätsvolle und städtische bis urbane Siedlungen mit mittlerer bis hoher Dichte im inneren und äusseren Kernraum
- Behutsam verdichtete und weiterentwickelte Ortskerne
- Kompaktes Siedlungsbild durch Nachverdichtung und Umstrukturierung
- Angebot an attraktivem Wohn- und Arbeitsraum sicherstellen und ausbauen.
- Dichte Arbeitsgebiete mit direkten MIV- und ÖV-Verbindungen

Bezug zum Handlungsbedarf

- Qualitativ hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen fördern und Nutzungsdichte qualitätsvoll erhöhen
- Siedlungsentwicklung auf Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete lenken und konzentrieren
- Potenzial von Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten (Wohnen/Arbeiten) nutzen und aktiv unterstützen

Bezug zu den Teilstrategien

- Zentrum und zentrumsnahe Standorte in und um Solothurn stärken
- Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete umsetzen
- Die Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete im inneren und äusseren Kernraum unterstützen die Siedlungsentwicklung nach innen
- aktiv und prioritär die Umnutzung der gut ÖV-erschlossenen und zentral gelegenenen Areale mit grossem Entwicklungspotenzial f\u00f6rdern.
- Verfügbarkeit dieser Areale vorantreiben
- Bei baulichen Massnahmen auf eine angemessene Dichte, die Durchführung von qualitätssichernden Verfahren und Partizipation achten.

Nutzen

- WK 1: Siedlungsentwicklung und Verkehr sind nachvollziehbar aufeinander abgestimmt. Die angestrebte Nähe und Nutzungsdurchmischung von Wohnen und Arbeiten an gut erschlossenen Lagen unterstützen kurze Wege und die Wahl von öffentlichen Verkehrsmitteln sowie des Fuss- und Veloverkehrs für die Fortbewegung.
- WK 2: Die Massnahme fördert aktiv die angemessene Nutzung und die Nutzungsdichte auf den grösseren, regional bedeutenden Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten. Durch die Umnutzung resp. Verdichtung werden ungenutzte Flächen reaktiviert und unter Berücksichtigung städtebaulicher Qualitäten in die Agglomeration integriert. Die Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem ermöglichen eine Verringerung der Zersiedlung und führt zu einer höheren Raumnutzerdichte im Sinne der Innenverdichtung.
- WK 3: Durch die Siedlungsentwicklung an gut erschlossenen, meist zentralen Lagen können die Wege tendenziell verkürzt und vermehrt mit ÖV sowie dem Fuss- und Veloverkehr zurückgelegt werden. Dies hat positive Effekte auf die Verkehrssicherheit.

WK 4: Die Arealentwicklung von unbebauten Flächen innerhalb des Siedlungsbegrenzungen vermindert die Flächenbeanspruchung und durch die angestrebte Verdichtung wird die Zersiedlung verringert. Die angrenzenden Naturräume (Uferbereiche der Flüsse, Wiesen) werden aufgewertet und die Verbindung und Erreichbarkeit werden verbessert. Dadurch werden die Natur- und Grünräume für die Bevölkerung zugänglich gemacht und letztlich die Attraktivität der Quartiere und Ortsteile erhöht.

Kosten und Finanzierung

Die Planungs- und Realisierungskosten sind projektabhängig im Einzelfall zu bestimmen.

Planungsstand und nächste Schritte

Siehe nachfolgende Teilmassnahmen

Federführung und Beteiligte

Siehe nachfolgende Teilmassnahmen

Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

Siehe nachfolgende Teilmassnahmen

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

Siehe nachfolgende Teilmassnahmen

Grundlagen

Amt für Raumplanung: Siedlungsentwicklung nach innen SEin, Leitfaden für die Gemeinden. 2018

Bemerkungen

Teilmassnahme Siedlung: Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete

A-Horizont

\$ 403.1 Biberist, Biberena / Bahnhof BLS

AP-Generation	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Nr.	Priorität	
3. Generation	2601.3.053	S 303.5				
4. Generation		S 403.1	S 303.5		Α	





Abbildungen: Modell (links); Entwurf Richtprojekt (rechts) (Quelle, Präsentation Emmeblick, 2020)

Fläche (ha) ÖV-Güteklasse

C

Potenzial						
	Ist	Bauperiode I 2019-2022	Bauperiode II 2024-2027	Bauperiode III 2028-2031	Bauperiode IV nach 2031	Total
Anzahl EinwohnerInnen					200	200
Anzahl Beschäftigte		20			30	50

Kurzbeschrieb

In unmittelbarer Nähe des Bahnhofs BLS und der Emme in Biberist liegt die Biberena, ein ehemaliges Konferenzzentrum, welches nicht mehr in Betrieb ist. Das Gebäude sowie weitere benachbarte Bauten sollen abgebrochen und das Areal neu dichter bebaut werden. Vorgesehen sind Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen vorwiegend in den Erdgeschossen und in den Obergeschossen Wohnen sowie eventuell Restauration. Gleichzeitig mit dem Bau dieser Gebäude soll auch der Aussenraum, also der heutige Bahnhofvorplatz, stark aufwertet werden. Ziel ist es, einen hochwertigen Aufenthalts- und Zirkulationsfläche zu gestalten, so dass das Areal insgesamt für die Öffentlichkeit aber auch für künftige Anwohner massiv an Attraktivität gewinnt. Einzubeziehen ist dabei auch die Unterführung, die eine wichtige Fuss- und Veloverbindung in die Östlich der BLS-Linie gelegenen Quartiere Grütt und Winkelmatt darstellt.

Unter Federführung der Gemeinde wurde ein Workshopverfahren durchgeführt und ein Überbauungskonzept erarbeitet, welches nun Grundlage für ein Richtprojekt bzw. für einen Gestaltungsplan bildet. Wichtig ist die Abstimmung dieser Inhalte auf die Entwicklung des auf der anderen Gleisseite gelegenen Papieri-Areals.

Planungsstand		Nächste Schritte		
2020:	Workshopverfahren durchgeführt	2021:	Erarbeitung Richtprojekt und Gestaltungsplan	
Federführung		Weitere	Weitere Beteiligte	

Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

-

Weitere Koordination / Abstimmung

Mobilitätsquintett V-PM 401: Abstimmung Verkehr zwischen Gemeinden Biberist, Gerlafingen, Derendingen, Zuchwil und Kriegstetten: Den Gemeinden Biberist, Gerlafingen, Derendingen, Zuchwil und Kriegstetten kommt aufgrund ihrer fortgeschrittenen Agglomerationsentwicklung mit Bezug zur Stadt Solothurn, ihren zahlreichen Schlüsselarealen sowie ihrer Bedeutung für das Umland eine besondere Rolle zu. Die anhaltend hohe Dynamik stellt an die Beteiligten aller Stufen hohe Anforderungen an die grenzüberschreitende Koordination. Zudem haben die Komplexität der Fragestellungen der Abstimmung Mobilität und Siedlung zugenommen und die Entwicklung in den Gemeinden wird massgeblich von Einzelentscheidungen geprägt.

Mit dem Mobilitätsquintett soll für diese fünf Gemeinden ein konkretes Vorgehen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr vereinbart werden und die Mobilitätsstrategie 2040 konkret ausgearbeitet werden. Dann wird sich dies auch positiv auf weitere Gemeinden in der Region Solothurn auswirken

Abhängigkeiten

V-PM 401 Mobilitätsquintett

S 401 Siedlungsentwicklung nach Innen

S 403.2 Biberist Papierfabrik

S 405.1 Naherholungsgebiet Emme

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

In kantonalem Richtplan

Biberist Ost (BLS) ist als Bahnhofgebiet von regionaler Bedeutung festgesetzt. Die verkehrliche Anbindung des Personenund Güterverkehrs ist mit dem Umstrukturierungsgebiet «Papierfabrik» abzustimmen.

Flächenbeanspruchung

Keine Einzonung notwendig. Keine neuen neuen Fruchtfolgeflächen beansprucht.

Umweltgesetzgebung

_

Grundlagen

Bemerkungen

A-Horizont

\$ 403.2 Biberist, Papierfabrik

AP-Generation	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Nr.	Priorität
2.Generation	2601.2.090	S 3.1			А
3. Generation	2601.3.043	S 301.10	S 3.1		А
4. Generation		S 403.2	S 301.10		А





Abbildung: links Visualisierung, rechts Bild aus Wettbewerbsausstellung «Vision 2033» 2014 (Quelle: www.papieri-biberist.ch)

Fläche (ha) ÖV-Güteklasse

22 ha C / D1 / D2

Pote	nzial

	Ist	Bauperiode I 2019-2022	Bauperiode II 2024-2027	Bauperiode III 2028-2031	Bauperiode IV nach 2031	Total
Anzahl EinwohnerInnen		0	50	50	300	400
Anzahl Beschäftigte		75	75	350	800	1′300

Kurzbeschrieb

Das Areal, ursprünglich eine Papierfabrik, gehört zu den grössten Industriearealen der Agglomeration Solothurn und mittlerweile zu den grössten Industriebrachen der Region. Nach mehreren Eigentümerwechseln und am Ende der Schliessung der Papierfabrik gehört das Areal heute der Hiag AG, welche eine Umstrukturierung und Weiterentwicklung der Industriebrache anstrebt. In Zusammenarbeit mit der Gemeinde und dem Kanton wurde eine Testplanung durchgeführt und das Resultat in einem Masterplan festgehalten. Nach aktuellem Stand wird ein Nutzungsmix von ca. 70 % Arbeitsgebiet, 20 % stillem Gewerbe und 10 % Wohnen angestrebt. Ein Nutzungs-, Erschliessungs- und Frei- und Grünraumkonzept ist vorhanden.

Das Areal befindet sich im Stadium der Zwischennutzungen. Das weitere Vorgehen wurde gemeinsam mit der Gemeinde und der Hiag in Abstimmung mit dem Biberena-Areal 2020 geklärt. Der Inhalt des Masterplanes wurde nochmals überprüft. Die Grundnutzung soll in einem separatem von der Ortsplanung losgelösten Verfahren angepasst werden. Es wird angestrebt mit der BLS, der Eigentümerschaft der Biberena und der Gemeinde eine Absichtserklärung mit gemeinsamen Entwicklungszielen für das gesamte Quartier Biberist-Ost zu unterzeichnen.

Planungsstand	Nächste Schritte
---------------	------------------

2013/14: Studienauftrag durchgeführt 2021: Erarbeitung Nutzungsplanung Papieri

2015: Masterplan in der Gemeinde verabschiedet

Federführung Weitere Beteiligte

Gemeinde, Hiag und BLS Kanton

Verkehrliche Kapazitäten

Mit Einführung der tangentialen Buslinie 17 wird eine Bushaltestelle im Bereich des Papieri-Areals (Derendingenstrasse/ alte Derendingenstrasse) entstehen, welche die ÖV-Anbindung von/zum Bahnhof Gerlafingen (Anschluss BLS Richtung Bern-Thun) stark verbessert, s. Buskonzept.

Verkehrliche Kapazitäten sind im Masterplan 2015 dargelegt.

Weitere Koordination / Abstimmung

Mobilitätsquintett V-PM 401: Abstimmung Verkehr zwischen Gemeinden Biberist, Gerlafingen, Derendingen, Zuchwil und Kriegstetten: Den Gemeinden Biberist, Gerlafingen, Derendingen, Zuchwil und Kriegstetten kommt aufgrund ihrer fortgeschrittenen Agglomerationsentwicklung mit Bezug zur Stadt Solothurn, ihren zahlreichen Schlüsselarealen sowie ihrer Bedeutung für das Umland eine besondere Rolle zu. Die anhaltend hohe Dynamik stellt an die Beteiligten aller Stufen hohe Anforderungen an die grenzüberschreitende Koordination. Zudem haben die Komplexität der Fragestellungen der Abstimmung Mobilität und Siedlung zugenommen und die Entwicklung in den Gemeinden wird massgeblich von Einzelentscheidungen geprägt.

Mit dem Mobilitätsquintett soll für diese fünf Gemeinden ein konkretes Vorgehen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr vereinbart werden und die Mobilitätsstrategie 2040 konkret ausgearbeitet werden. Dann wird sich dies auch positiv auf weitere Gemeinden in der Region Solothurn auswirken

Abhängigkeiten

V-PM 401 Mobilitätsquintett

S 401 Siedlungsentwicklung nach innen
 S 403.1 Biberist, Biberena / Bahnhof BLS

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

In kantonalem Richtplan

Biberist «Papierfabrik» ist als Entwicklungsgebiet Arbeiten im Richtplan festgelegt.

Flächenbeanspruchung

Keine Einzonung notwendig. Keine neuen Fruchtfolgeflächen beansprucht.

Umweltgesetzgebung

-

Grundlagen

Masterplan Papieri Biberist, Hiag (2015)

A-Horizont

\$ 403.3 Derendingen, Emmenhof

AP-Generation	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Nr.	Priorität
3. Generation	2601.3.040	S 301.7			А
4. Generation		S 403.3	S 301.7		А





Abbildung: Visualisierung der Überbauung Garnwerk auf dem Emmenhof-Areal (Quelle: emmenhof.ch)

Fläche (ha) ÖV-Güteklasse

5 ha C

Potenzial						
	Ist	Bauperiode I 2019-2022	Bauperiode II 2024-2027	Bauperiode III 2028-2031	Bauperiode IV nach 2031	Total
Anzahl EinwohnerInnen		198	182	120	0	500
Anzahl Beschäftigte		60	20	20	20	120

Kurzbeschrieb

Das Emmenhofareal ist eine grosse «Reserve» an einer sehr zentralen Lage im äusseren Kernraum der Agglomeration Solothurn. Die verkehrliche Erschliessung, insbesondere der direkte Anschluss an den Hauptbahnhof Solothurn, ist mit dem ÖV sichergestellt.

Unter dem Vorsatz, das Areal Emmenhof nachhaltig weiterentwickeln zu wollen, veranstaltete die Eigentümerin, die Emmenhof Immobilien AG, im Jahr 2012 einen privaten Ideenwettbewerb. Nach einem zweistufigen Verfahren wurde das Projekt «Cardo und Decumanus» von Adrian Streich Architekten zum Siegerprojekt gekürt. Darauf basierend wurde ein Gestaltungsplan ausgearbeitet. Im Jahr 2015 wurde der Gestaltungsplan genehmigt. Geplant ist eine dichte und urbane Bebauung bei gleichzeitig hoher Wohn- und Siedlungsqualität.

Die Umnutzung des Emmenhof-Areals verbindet modernen Wohnraum mit Büro- und Gewerbeflächen sowie einem Hotel und lässt eine lebendige Begegnungszone entstehen. Geplant sind mehrere Neubauten – darunter ein höheres Haus –, während einzelne bestehende Gebäude bewusst als Zeitzeugen erhalten und umfassend renoviert werden. Damit die industrielle Geschichte des Emmenhof auch in Zukunft in der Architektursprache lesbar ist.

Verkehrsfreie Wege, die sich durch das gesamte Areal ziehen, sowie grosszügige Grünräume erzeugen Hofcharakter und machen die Natur zum integralen Bestandteil des Quartiers. Dabei soll auch dem Wasser eine wichtige Rolle zukommen: Im Zuge des Projekts entsteht ein direkter Zugang zum Emmenkanal und der Schluchtbach, der das Areal im Osten umfliesst, wird freigelegt und renaturiert. Das Gesamtprojekt wird in 6 Etappen bis 2030 umgesetzt. Die Realisierung hat gestartet. Im Teilareal Spindelgut wurden 2019 die ersten Wohnungen realisiert.

Da die Entwicklung des gesamten Areals noch nicht abgeschlossen ist, wird die Massnahme wiederum für die vierte Generation aufgenommen. Aus raumplanerischer Sicht ist eine hohe Dichte an diesem Standort sehr erwünscht und entspricht den Zielvorgaben des Zukunftsbildes 2040. Im äusseren Kernraum ist das Potential der Verdichtung zu nutzen und die Entwicklung des Emmehofareals trägt dazu bei.

Planungsstand		Nächste Schritte			
In Realisierung:	Erste Etappe Wohnungen Spindelgut 2019 erstellt	Zweite Etappe:	Baurealisierung Wohnen im Garnwerk bis 2022		
		Dritte Etappe:	Baurealisierung Wohnen Fäberwerk bis 2024		
		Vierte Etappe:	Baurealisierung Baumwolllager bis 2025		
		Fünfte Etappe:	Baurealisierung Turbinenhaus bis 2028		
		Sechste Etappe:	Baurealisierung Wollturm bis 2030		
Federführung		Weitere Beteiligte			
Grundeigentümer		Gemeinde			

Verkehrliche Kapazitäten

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 Veloverkehrsnetz gut möglich.

Weitere Koordination / Abstimmung

Erkenntnisse aus dem Fokusraum Derendingen

Abhängigkeiten

- S 401 Siedlungsentwicklung nach innen
- V-ÖV 401 Studie Verstärkung ÖV-Achse Solothurn Subingen

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

In kantonalem Richtplan

Nein.

Flächenbeanspruchung

Keine Einzonung notwendig. Keine neuen Fruchtfolgeflächen beansprucht.

Umweltgesetzgebung

_

Grundlagen

A-Horizont

\$ 403.4 Gerlafingen, Bahnhofgebiet

AP-Generation ARE-Code Massnahmen-Nr. Frühere Nr. Ersetzt Nr. Priorität

4. Generation S 403.4 A

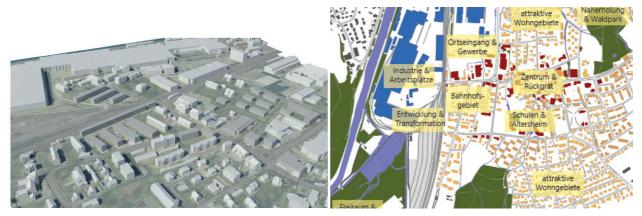


Abbildung: Mögliche Variante Entwicklung Bahnhofgebiet aus dem Variantenstudium «Bahnhofsgebiet» (links) und zur Strategie Infrastruktur und Nutzung (Quelle Räumliches Leitbild, 2017)

Fläche (ha) ÖV-Güteklasse

Wird in Verfahren ermittelt C

Potenzial (wird in Konkurrenzverfahren ermittelt.) Potenzial	Ist	Bauperiode I 2019-2022	Bauperiode II 2024-2027	Bauperiode III 2028-2031	Bauperiode IV nach 2031	Total
Anzahl EinwohnerInnen		o.A.	o.A.	o.A.	o.A.	o.A.
Anzahl Beschäftigte		0.A.	o.A.	o.A.	o.A.	o.A.

Kurzbeschrieb

Der Bahnhof BLS in Gerlafingen ist heute ein unscheinbarer Ort. Auf Grund seiner Lage zwischen dem Gelände der Stahl Gerlafingen AG und dem Zentrum der Gemeinde Gerlafingen weist er jedoch eine hohe Standortgunst auf. Diese wird in Zukunft weiter verbessert, da die Einführung der Buslinie 17 den Bahnhof auch zu einem Umsteigeort Richtung Bern und Solothurn für die Region aufwertet. Das räumliche Leitbild der Gemeinde bezeichnet das Bahnhofsgebiet als Schlüsselareal für die künftige Entwicklung der Gemeinde. Der Bahnhof selbst soll zu einem Ankunftsort aufgewertet werden.

Rund um den Bahnhof bestehen viele Potentiale für eine Siedlungsentwicklung nach Innen. Westlich des Bahnhofes liegt ein unbebautes, heute als Parkfläche genutztes Areal, welches der Industriezone zugeteilt ist (GB Nr. 1999). Östlich gibt es nebst Baulücken und Abbruchobjekten auch ein grösseres unbebautes Gebiet bei den sogenannten ehemaligen Meisterhäusern (GB Nr. 2188 und 2974). Bei der Entwicklung des Gebietes rund um den Bahnhof gilt es besonders grosse Rücksicht auf die bestehenden Bauten zu nehmen. Zahlreiche dieser Gebäude sind von historischer Bedeutung und als erhaltens- oder schützenswert eingestuft. Sie sind Zeugen der Industriegeschichte Gerlafingens.

Die laufende Ortsplanung wird den Grundstein für die künftige Entwicklung und Aufwertung des Areals legen, indem die Grundnutzungen angepasst werden und Qualitätsvorgaben gemacht werden. Aktuell laufen mehrere Vorarbeiten, welche in einen Gestaltungsplan übergehen werden (GB Nrn. 560, 2935, sowie an der Güterstrasse). Für das grössere Gebiet der ehemaligen Meisterhäuser ist ein Konkurrenzverfahren angedacht, jedoch noch nicht gestartet.

Planungsstand	Nächste Schritte		
2017: Räumliches Leitbild	2021: Konkurrenzverfahren		
2021	2022: Genehmigung Ortsplanungsrevision		
	2022/23: Gestaltungsplan		
Federführung	Weitere Beteiligte		
Gemeinde Gerlafingen	BLS, Grundeigentümer (u.a. Stahl Gerlafingen AG)		

Verkehrliche Kapazitäten

Die Entwicklung führt zu höheren Verkehrsbelastungen auf dem umliegenden Verkehrsnetz, u.a. im Zentrum der Gemeinde. Deshalb ist bei der Entwicklung auf einen tiefen MIV-Anteil im Modal Split zu achten, wozu die Voraussetzungen aufgrund der guten ÖV-Güteklasse und dem gut ausgebauten Veloverkehrsnetz gegeben sind.

Weitere Koordination / Abstimmung

Mobilitätsquintett V-PM 401: Abstimmung Verkehr zwischen Gemeinden Biberist, Gerlafingen, Derendingen, Zuchwil und Kriegstetten.

Den Gemeinden Biberist, Gerlafingen, Derendingen, Zuchwil und Kriegstetten kommt aufgrund ihrer fortgeschrittenen Agglomerationsentwicklung mit Bezug zur Stadt Solothurn, ihren zahlreichen Schlüsselarealen sowie ihrer Bedeutung für das Umland eine besondere Rolle zu. Die anhaltend hohe Dynamik stellt an die Beteiligten aller Stufen hohe Anforderungen an die grenzüberschreitende Koordination. Zudem haben die Komplexität der Fragestellungen der Abstimmung Mobilität und Siedlung zugenommen und die Entwicklung in den Gemeinden wird massgeblich von Einzelentscheidungen geprägt.

Mit dem Mobilitätsquintett soll für diese fünf Gemeinden ein konkretes Vorgehen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr vereinbart werden und die Mobilitätsstrategie 2040 konkret ausgearbeitet werden. Dann wird sich dies auch positiv auf weitere Gemeinden in der Region Solothurn auswirken.

Abhängigkeiten

S 401 Siedlungsentwicklung nach innen

V-PM 401 Mobilitätsquintett

- V-ÖV 406.1 Riedholz, Luterbach, Derendingen, Gerlafingen, Tangentiallinie Buserschliessung
- Vorleistung: Buserschliessung Attisholz (Tangentiallinie) Riedholz, Luterbach, Derendingen, Gerlafingen

Abgeschlossene Massnahme aus dem AP SO 3. Generation:

 V-ÖV 302.5 Multimodale Drehscheibe Gerlafingen (Neue Bushaltestelle Bahnhof, Behebung Lücke Busnetz) ist eine Massnahme aus dem AP 3. Generation und bereits realisiert.

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

In kantonalem Richtplan

Nein.

Flächenbeanspruchung

Keine Einzonung notwendig. Keine neuen Fruchtfolgeflächen beansprucht.

Umweltgesetzgebung

-

Grundlagen

Räumliches Leitbild (2017) Gemeinde Gerlafingen

A-Horizont

\$ 403.5 Langendorf, Delta Areal

AP-Generation	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Nr.	Priorität
3. Generation	2601.3.050	S 303.2			А
4. Generation		S 403.5			А



Abbildung: Links Ist-Zustand, Rechts Modell Delta-Areal Langendorf (Quellen: Eigenes Bild (links), ssm architekten ag (rechts))

Fläche (ha) ÖV-Güteklasse

2.5 ha C

Potenzial						
	Ist	Bauperiode I 2019-2022	Bauperiode II 2024-2027	Bauperiode III 2028-2031	Bauperiode IV nach 2031	Total
Anzahl EinwohnerInnen			150	150	140	440
Anzahl Beschäftigte			20	21	19	60

Kurzbeschrieb

Das Delta-Areal befindet sich südlich des BLS-Bahnhofs in Langendorf.

Das ehemals industriell genutzte Delta-Areal soll von der Industriezone in eine Mischzone Delta-Areal umgezont und einer langfristig nachhaltigen neuen Nutzung zugeführt werden. Rund 80 % der Arealfläche ist 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 umzustrukturieren und einer zeitgemässen Nutzung und Bebauung zuzuführen. . Um eine zeitgenössische und verdichtete Architektur sowie einen Aussenraum mit hoher Aufenthaltsqualität sicherstellen zu können, wurde für das Delta-Areal eine Testplanung durchgeführt. Das Siegerprojekt dient beim Gestaltungsplan als Richtprojekt und ist für die Beurteilung von Baugesuchen wegleitend. Im Gestaltungsplan und in den Sonderbauvorschriften werden die wichtigsten Elemente des Richtprojekts verbindlich geregelt.

Die Anbindung ans nördlich der Gleise gelegene Dorfzentrum – sowohl des Delta-Areals selbst als auch der südlich gelegenen Wohnquartiere -ist ein zentraler Aspekt der Planung. Die Umzonung des Areals erfolgte im Rahmen der Ortsplanungsrevision (Genehmigung 2020).

Planungsstand Nächste Schritte

2015/16: Testplanung Ab 2021: Projektierung und etappenweise Realisierung

2020: Genehmigung Gestaltungsplan Delta-Areal und

Umzonung

Federführung Weitere Beteiligte

Gemeinde Grundeigentümer, Planer, BLS, Kanton

Verkehrliche Kapazitäten

Die Entwicklung führt zu höheren Verkehrsbelastungen auf dem umliegenden Verkehrsnetz. Deshalb ist bei der Entwicklung auf einen tiefen MIV-Anteil im Modal Split zu achten, wozu die Voraussetzungen aufgrund der guten ÖV-Güteklasse und dem gut ausgebauten Veloverkehrsnetz gegeben sind.

Weitere Koordination / Abstimmung

Als Nachfolgeplanung gilt es die Langsamverkehrsverbindung vom südlichen Dorfteil via BLS-Bahnhof ins Dorfzentrum zu koordinierten und umzusetzen.

Abhängigkeiten

- Übergeordnete Infrastrukturmassnahme V-ÖV-Ü 403 Langendorf, Aufwertung Bahnhof BLS Langendorf
- V-LV 402 Langendorf, LV-Verbindung Delta-Areal Bahnhof BLS Migros

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

In kantonalem Richtplan

Nein.

Flächenbeanspruchung

Keine Einzonung notwendig. Keine neuen Fruchtfolgeflächen beansprucht.

Umweltgesetzgebung

Die Lärmthematik wurde eingehend untersucht.

Grundlagen

B-Horizont

S 403.6 Lohn-Ammannsegg, Bahnhofgebiet Lohn-Lüterkofen

AP-Generation	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Nr.	Priorität
3. Generation	2601.3.052	S 303.4			С
4. Generation		S 403.6	S 303.4		A/B



Abbildung: Der Bahnhof Lohn-Lüterkofen (Quelle: www.rbs.ch)

ca. 2 ha

Pote	nzial

	Ist	Bauperiode I 2019-2022	Bauperiode II 2024-2027	Bauperiode III 2028-2031	Bauperiode IV nach 2031	Total
Anzahl EinwohnerInnen		80	20	10	0	110
Anzahl Beschäftigte		30	15	5	0	50

Kurzbeschrieb

Im verabschiedeten räumlichen Leitbild (2012) der Gemeinde Lohn-Ammannsegg wurde das Bahnhofgebiet als Schlüsselstelle für die weitere Entwicklung der Gemeinde genannt. Anschliessend wurden mit einer Konzeptstudie die Vision sowie die Massnahmen genauer definiert. Ziel ist insbesondere eine Umstrukturierung bzw. Verdichtung im bereits überbauten Gebiet zwischen der Kantonsstrasse und der RBS-Bahnlinie einhergehend mit einer Aufwertung und Optimierung des öffentlichen Raumes sowie der Verkehrserschliessung beim Bahnhof.

Mit Einführung des Viertelstundentaktes der RBS-Linie nach Bern und Solothurn wird die ÖV-Gunst des Bahnhofs weiter verbessert. Der Bahnhof ist gleichzeitig auch Umsteigepunkt der Linien aus bzw. in die Region Bucheggberg.

Auf der östlichen Seite im bestehenden Industriegebiet ist in der Vision eine Umnutzung zu Gewerbe und Dienstleistung angedacht sowie eine partielle Öffnung für Wohnen. Letzteres ist jedoch nur im kleinen Rahmen denkbar. Als Initialprojekt am Bahnhof gilt die bereits realisierte Überbauung östlich des Bahngleises, wo ein höheres Gebäude mit Sockelnutzung errichtet wurde.

In der laufenden Ortsplanung wird die beabsichtigte Entwicklung mit Massnahmen in der Nutzungsplanung (Zonierung mit Zonenvorschriften, Gestaltungsplanpflicht) umgesetzt.

Planungsstand	Nächste Schritte		
2020/21: Ortsplanung (Anpassung der Zonierung)	2024: Umsetzung Bahninfrastrukturdurch RBS		
	2024: Umsetzung Strasseninfrastruktur2025: Gestaltungspläne erarbeiten		
Federführung	Weitere Beteiligte		
Gemeinde Lohn-Ammannsegg	RBS, AVT		

Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

Die Entwicklung führt zu einer eher geringen Zunahme der Einwohner- und Arbeitsplatzzahl und somit nicht zu signifikanten Verkehrszunahmen. Bei der Entwicklung ist dennoch auf einen tiefen MIV-Anteil im Modal Split zu achten, wozu die Voraussetzungen aufgrund der guten ÖV-Güteklasse gegeben sind.

Weitere Koordination / Abstimmung

_

Abhängigkeiten

S 401 Siedlungsentwicklung nach innen

Abgeschlossene Massnahmen aus dem AP SO 3. Generation:

V-ÖV 302.1 Lohn-Lüterkofen, Aufwertung Bahnhof mit Bushaltestellen und B+R-Anlagen aus dem AP der
 3. Generation ist umgesetzt.

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

In kantonalem Richtplan

Lohn-Lüterkofen ist als Bahnhofgebiet von regionaler Bedeutung festgesetzt. Im Bahnhofgebiet Lohn-Lüterkofen sollen die Verkehrsbeziehungen entflochten und Umsteigewege (ÖV-ÖV aber auch MIV-ÖV) verbessert werden. Das bebaute Gebiet zwischen der Kantonsstrasse und der Bahnlinie soll gestalterisch und architektonisch aufgewertet und angemessen verdichtet werden. Vorgesehen ist eine Mischung aus Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen in Abstimmung auf die Erschliessungsgüte. Östlich des Bahnhofs ist eine teilweise Umnutzung der bestehenden Industriezone in eine Mischzone geplant.

Flächenbeanspruchung

Keine Einzonung notwendig. Keine neuen Fruchtfolgeflächen beansprucht.

Umweltgesetzgebung

_

Grundlagen

- Räumliches Leitbild (2012) Gemeinde Lohn-Ammannsegg,
- Planerisches Entwicklungskonzept ESP Bahnhof Lohn-Lüterkofen, BSB (2016)

A-Horizont

\$ 403.7 Riedholz, Attisholz Nord

AP-Generation	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Nr.	Priorität
2.Generation	2601.2.092	S 3.3	-		А
3. Generation	2601.3.041	S 301.8	S 3.3		А
4. Generation		S 403.7	S 301.8		А





Abbildung: aktuelle Nutzung des Areals (links) und Masterplan Nord (rechts) (Quellen: www.attisholz-areal.ch und Masterplan, 2013)

Fläche (ha) ÖV-Güteklasse

23 ha D2

Pot	ΔNZ	ובוי
гυι	CIIZ	.ıaı

	Ist	Bauperiode I 2019-2022	Bauperiode II 2024-2027	Bauperiode III 2028-2031	Bauperiode IV nach 2031	Total
Anzahl EinwohnerInnen		0	200	600	400	1′200
Anzahl Beschäftigte		30	120	350	280	780

Kurzbeschrieb

Das Areal der ehemaligen Zellulosefabrik liegt auf dem Gemeindegebiet von Riedholz und ist eingebettet in eine Landschaft von hoher Qualität. Auf den rund 23 Hektaren zum Teil dicht bebauten Fabrikgelände soll ein lebendiger und nutzungsdurchmischter Ortsteil von Riedholz entstehen. Nach aufwändigen Verfahren mit Testplanung über dem gesamten Areal (Nord und Süd) im Jahr 2011 sowie einer anschliessenden Vertiefungsphase entstanden zwei Masterpläne (Nord und Süd). Darauf aufbauend wurde 2014 ein räumliches Teilleitbild erarbeitet und gutgeheissen. Nach einem Eigentümerwechsel wurde die Vision für die weitere Entwicklung nochmals überprüft und das Leitbild angepasst. In enger Zusammenarbeit zwischen Gemeinde, Kanton und Grundeigentümerin wurde seither die Nutzungsplanung ausgearbeitet sowie die Mitwirkung durchgeführt. Die Umsetzung soll etappenweise erfolgen. Dabei gilt es der Qualität der Bauten und Aussenräume sowie den Mobilitätsfragen besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Die heute noch untergeordnete ÖV-Erschliessung soll schrittweise verbessert werden und langfristig zu einem städtischen Modalsplit führen.

Planungsstand

2018: Räumliches Teilleitbild Attisholz 2030

2019: Aufbauend auf Test-/Masterplan und Richt-

projekt: Teilrevision NP (Stand: vor öffentl.

Auflage)

2021: Öffentliche Auflage

Nächste Schritte

2021: Genehmigung Nutzungsplanung

Ab 2024: Realisierung erste Etappe

Verbesserung ÖV-Anbindung (V-ÖV 402)

Federführung

Weitere Beteiligte

Gemeinde Riedholz

Amt für Verkehr und Tiefbau

Kanton (ARP)

Halter AG (Grundeigentümerin)

Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

- Mobilitätskonzept wurde erarbeitet: Angestrebter Modalsplit gemäss Mobilitätskonzept bedingt gute ÖV- und Fussund Veloverkehrs-Erschliessung.
- Die Verkehrsmassnahme Eigenleistung «Verbesserung der ÖV-Erschliessung von Attisholz Nord und Süd» wird dieses Jahr eingeführt (Linie 9, 10 und 17). Die Bushaltestelle Attisholz Nord wird als Massnahme aufgenommen.
- Eigenleistung: Neue Buslinie, die spezifisch auf die momentanen Bedürfnisse des Attisholz-Areals ausgerichtet ist (Abdeckung in Stosszeiten und ausgerichtet auf den Fernverkehrsanschluss am HB Solothurn).

Weitere Koordination / Abstimmung

- Erkenntnisse aus dem Fokusraum
- Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen mit der Landschaft: Vogelreservat OROEM Nr. 113,
 Gewässerraum und Auengebiet von nationaler Bedeutung Nr. 45 «Emmenschachen»

Abhängigkeiten

S 401 Siedlungsentwicklung nach innen

S 406.2 Luterbach, Attisholz Süd

L 403 «Natur und Naherholung im Herzen der Agglomeration Solothurn»

V-ÖV 402 Neue Businfrastruktur Entwicklungsgebiet Attisholz

Abgeschlossene Massnahmen aus dem AP SO 3. Generation:

L 303.2 Naherholungsgebiete / Pärke – Aareuferpark (realisiert)

(Ae) Verbesserung der ÖV-Erschliessung von Attisholz Nord und Süd (realisiert)

Vorleistung: Buserschliessung Attisholz (Tangentiallinie) Riedholz, Luterbach, Derendingen, Gerlafingen

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

In kantonalem Richtplan

- Richtplanrelevante Massnahmen
- Bund hat in der Genehmigung Auflage zur Erschliessung (ÖV-Güteklasse C) gemacht.

Flächenbeanspruchung

Keine Einzonung notwendig. Keine neuen Fruchtfolgeflächen beansprucht. Es sind Auszonungen vorgesehen.

Umweltgesetzgebung

_

Grundlagen

- Masterplan Areal Attisholz Nord, 2013
- Generelles Mobilitätskonzept Gebiet Attisholz, 2019

A-Horizont

\$ 403.8 Solothurn, Hauptbahnhof Süd Solothurn

AP-Generation	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Nr.	Priorität
2.Generation	2601.2.088	S 2.3	-		А
3. Generation	2601.3.051	S 303.3	S 2.3		As

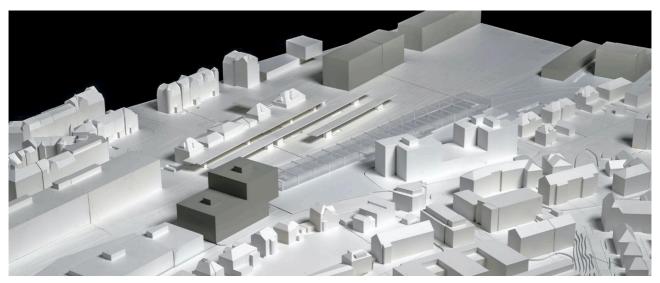


Abbildung: Modell Hauptbahnhof Süd (Stadtbauamt Solothurn)

Fläche (ha) ÖV-Güteklasse

ca. 3 ha

Potenzial						
	Ist	Bauperiode I 2019-2022	Bauperiode II 2024-2027	Bauperiode III 2028-2031	Bauperiode IV nach 2031	Total
Anzahl EinwohnerInnen		0	0	435	0	435
Anzahl Beschäftigte		0	0	485	0	485

Kurzbeschrieb

Der Hauptbahnhof nimmt als Multimodale Drehscheibe in der Agglomeration Solothurn eine bedeutende Funktion ein. Er verbindet den Regional- mit dem Fernverkehr (nach Olten – Zürich, Biel- Genf, Bern). Weiter stellt er wichtige Verbindungen im Fuss- und Veloverkehr zu den urbanen Räumen her. Das Gebiet, welches als einziges der Agglomeration Solothurn die Güteklasse A aufweist, entwickelt sich zu einem wichtigen Dienstleistungszentrum und Wohngebiet.

Aus diesen Gründen strebt die Agglomeration Solothurn die Förderung des Gebiets Hauptbahnhof Solothurn als Dienstleistungsstandort sowie als attraktiven Umsteigeort an - Angetrieben durch bahntechnische Bedürfnisse der RBS für den südlichen Teil (RBS-Bahnhof) des Bahnhofgebietes von kantonaler Bedeutung. Dieses konkrete Bedürfnis wird genutzt, um die Aufenthaltsqualität und die Erschliessung für Passanten und Velofahrer zur Südseite des Hauptbahnhofgebiets aufzuwerten.

Mit dem Projekt für das südliche Hauptbahnhofgebiet, um den Bahnhof RBS, gelingt es, die Bedeutung und Attraktivität des Hauptbahnhofs Solothurn als Multimodale Drehscheibe mit der optimalen Verknüpfung der Verkehrsarten zu erlangen. Mit dem Projekt wird neben dem multimodalen Angebot eine gelungene städtebauliche Gestaltung mit Mehrwert für Reisende mit entsprechendem Angebot geschaffen.

Planungsstand Nächste Schritte

2017: Studienauftrag
 2021/22: Genehmigung Ortsplanung
 2019/2020: Anpassungen in der Ortsplanungsrevision
 2022/23 Ausarbeitung Gestaltungsplan

2020: Masterplan: städtebauliches Konzept und Richtprojekt der Module

2020: Start Vorprojekt

Federführung Weitere Beteiligte

Gemeinden Solothurn und Zuchwil Espace Real Estate RBS (Grundeigentümerin) Museum Enter

SBB (Grundeigentümerin)

Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

Die Entwicklung als Wohn- und Dienstleistungsstandort betrifft an eine der am besten ÖV-erschlossene Lagen im Kanton Solothurn.

Weitere Koordination / Abstimmung

Die Realisierung erfolgt in Abstimmung mit der Massnahme zum Ausbau des Hauptbahnhofs Solothurn RBS und zur Weiterentwicklung der multimodalen Drehscheibe Hauptbahnhof und RBS Süd

Abhängigkeiten

S 401 Siedlungsentwicklung nach innen

V-ÖV-Ü 401 Ausbau Hauptbahnhof RBS Solothurn

V-KM 401 Multimodale Drehscheibe Hauptbahnhof und RBS Süd

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

In kantonalem Richtplan

Solothurn Hauptbahnhof (Südseite) ist als Bahnhofgebiet von kantonaler Bedeutung festgesetzt. Die Nutzungen auf der Südseite und die Umsteigesituation der Bahnhaltestelle RBS sind zu verbessern. Dabei sind die Schutzziele des ISOS zu berücksichtigen.

Flächenbeanspruchung

Keine Einzonung notwendig. Keine neuen Fruchtfolgeflächen beansprucht.

Umweltgesetzgebung

Mögliche Konflikte mit der Umweltgesetzgebung werden im Rahmen des Vorprojekts für die bauliche und infrastrukturelle Entwicklung des Gebiets Hauptbahnhof Süd RBS umfassend geprüft.

Grundlagen

A-Horizont

\$ 403.9 Solothurn, Solothurn West

AP-Generation	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Nr.	Priorität
2.Generation	2601.2.087	S 2.2			А
3. Generation	2601.3.054	S 303.6	S 2.2		А
4. Generation		S 403.9	S 303.6		А



Abbildung: Modell Hauptbahnhof Süd (Stadtbauamt Solothurn)

Fläche (ha) ÖV-Güteklasse

14.5 ha B

Potenzial						
	Ist	Bauperiode I 2019-2022	Bauperiode II 2024-2027	Bauperiode III 2028-2031	Bauperiode IV nach 2031	Total
Anzahl EinwohnerInnen		99	209	336	0	644
Anzahl Beschäftigte		42	66	113	0	221

Kurzbeschrieb

Der SBB-Bahnhof liegt im Westen der Stadt Solothurn in unmittelbarer Nähe zur Altstadt Solothurn und stellt somit die städtebauliche wichtige Verbindung zwischen Weststadt und der Innenstadt 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 ist eines der prioritären Entwicklungsgebiete der Stadt Solothurn, welches grosses Potenzial zu räumlicher Verdichtung und zur Entwicklung von zentral gelegenen Wohn- und Arbeitsflächen aufweist. Durch die Verlagerung von oberirdischen Abstellplätzen in eine neues Parking Westbahnhof soll zusätzlich attraktiver Platz geschaffen werden.

Das Gebiet Westbahnhof soll zu einem lebendigen Stadtteil aufgewertet werden. Dazu trägt eine städtebauliche und attraktive Lösung bei, welche die Historie – die freiraum- und architekturprägenden Charakteristiken – berücksichtigt und die Koexistenz von Verkehr und FussgängerInnen und der Ruhe ermöglicht.

Gemeinsam mit den SBB wurde ein Studienauftrag für die Nutzung des heutigen SBB-Parkplatzes durchgeführt. Ein Richtprojekt als Basis für einen Gestaltungsplan liegt vor. Zudem werden mit dem Verkehrs- Betriebs- und Gestaltungskonzept Umgebungs- und Strassenraumgestaltung koordiniert und Funktion und Strassenbild aufeinander abgestimmt.

Planungsstand Nächste Schritte

2017/18: Studienauftrag 2021: Ausarbeitung Gestaltungsplan

2020: Verkehrs-, Betriebs- & Gestaltungskonzept 2020

Federführung Weitere Beteiligte

Stadt Solothurn, SBB Kanton

Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

Verkehrliche Kapazitäten sind mit Rahmenplan Mobilität und mit dem Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept geklärt worden. Das Projekt ist aus verkehrsplanerischer Sicht sorgfältig entwickelt und in Bezug auf die Funktionalität und den Ortsbezug stimmig.

Weitere Koordination / Abstimmung

Koordination mit Störfallvorsorge beachten

Abhängigkeiten

V-ÖV-Ü 402 Aufwertung Westbahnhof

V-MIV 402.2 Solothurn: Knoten Dornacherstrasse / Berthastrasse

V-ÖV 403 Westbahnhof

S 401 Siedlungsentwicklung nach innen

Massnahmen aus dem AP SO der 1. bis 3. Generation:

M 5.3
 Verbesserung der Zugänge zu den ÖV-Haltepunkten für den Fussverkehr (wird umgesetzt)

LV 2.8
 Neue Langsamverkehrsunterführung und neue Gestaltung Südseite Solothurn West (mit dem Studien-

auftrag konnte die genaue Gestaltung bestimmt werden und wird mit Verzögerung realisiert)

- V MIV 302.1 Umgestaltung Postplatz (mit dem Studienauftrag konnte die genaue Gestaltung und Funktion

bestätigt werden – Massnahme wird verzögert umgesetzt)

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

In kantonalem Richtplan

Solothurn West ist als Bahnhofgebiet von regionaler Bedeutung festgesetzt. Die Gemeinde prüft die innere Verdichtung der Siedlungsgebiete in Bahnhofsnähe und die Anbindung an das Siedlungsentwicklungsgebiet Weitblick. Dabei sind die Schutzziele des ISOS zu berücksichtigen.

Flächenbeanspruchung

Keine Einzonung notwendig. Keine neuen Fruchtfolgeflächen beansprucht.

Umweltgesetzgebung

_

Grundlagen

- Studienauftrag, 2018
- Rahmenplan Mobilität, ergänzend zum Raumplanungsbericht nach Art. 47, RPV der Gesamtrevision der Ortsplanung (OPR), Phase 3, 29. Mai 2020, Exemplar für die öffentliche Auflage, Stadt Solothurn
- Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept Post-, Wengi und Westringstrasse, 2020 (Stadt Solothurn)

A-Horizont

S 403.10 Subingen, Zentrum

ARE-Code Massnahmen-Nr. Frühere Nr. Priorität AP-Generation Ersetzt Nr.

4. Generation S 403.10



Abbildung: Bilder Studienauftrag Subingen 2020, ZSB Architekten AG Oensingen und Landschaftsarchitektur (Quelle: www.david-

Fläche (ha) **ÖV-Güteklasse**

D1 1.35

Potenzial						
	Ist	Bauperiode I 2019-2022	Bauperiode II 2024-2027	Bauperiode III 2028-2031	Bauperiode IV nach 2031	Total
Anzahl EinwohnerInnen			100	150	200	450
Anzahl Beschäftigte			20	30	35	85

Kurzbeschrieb

Das Dreieck zwischen Luzernstrasse, Bahnhofstrasse und Sagibach im Ortszentrum von Subingen stellt ein wichtiges Potential für die Siedlungsentwicklung nach Innen dar. Die Fläche von etwa 1.35 ha verteilt sich auf mehrere Eigentümer. Einige wollen verkaufen, andere brauchen mehr Platz. Die Gemeinde hat deshalb eine Studie erstellt, welche erste Varianten für die weitere Entwicklung aufzeigt. Diese wird aktuell in einem Workshopverfahren vertieft. Ziel ist, eine verdichtete Überbauung mit einem hochwertigen Aussenraum realisieren zu können. Es soll ein Ort der Begegnung für die Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinde Subingen entstehen. Die Entwicklung wird voraussichtlich in mehreren Etappen voranschreiten, da sie stark abhängig ist von den bestehenden Eigentumsverhältnissen. Vorgesehen sind Mehrfamilienhäuser mit gewerblicher Nutzung im Erdgeschoss. Das Resultat des Verfahrens soll mit einem Gestaltungsplan grundeigentümerverbindlich festgelegt werden.

Planungsstand Nä	Nächste Schritte
------------------	------------------

2020: Qualitätsverfahren für Bebauungsstudie 2022: Genehmigung Ortsplanungsrevision

(in Bearbeitung) anschliessend: Erarbeitung Gestaltungsplan

2020:

Weiterbearbeitung des Studienauftrags von 2017

abgeschlossen

Federführung **Weitere Beteiligte**

Gemeinde Subingen

Verkehrliche Kapazitäten

Im Workshopverfahren wurde die verkehrliche Kapazität mit dem Amt für Verkehr und Tiefbau überprüft. Diese ist gegeben.

Weitere Koordination / Abstimmung

-

Abhängigkeiten

S 401 Siedlungsentwicklung nach innen

V-ÖV 401 Studie Verstärkung ÖV-Korridor Solothurn – Subingen

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

In kantonalem Richtplan

Flächenbeanspruchung

Keine Einzonung notwendig. Keine neuen Fruchtfolgeflächen beansprucht.

Umweltgesetzgebung

_

Grundlagen

A-Horizont

S 403.11 Zuchwil, Areal Riverside

AP-Generation	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Nr.	Priorität
2.Generation	2601.2.094	S 3.5	-		А
3. Generation	2601.3.034	S 301.1	S 3.5		А
4. Generation		S 403.11	S 301.1		Α



Abbildung: Gesamtkonzept Riverside (Quelle: riversidezuchwil.ch)

Fläche (ha) ÖV-Güteklasse

19 ha C/D1

Potenzial						
	Ist	Bauperiode I 2019-2022	Bauperiode II 2024-2027	Bauperiode III 2028-2031	Bauperiode IV nach 2031	Total
Anzahl EinwohnerInnen		141	259	400	310	1′110
Anzahl Beschäftigte		150	25	25	100	300

Kurzbeschrieb

Das Areal Riverside (Sultex-Areal, ehemals Sulzer-Areal) liegt östlich des Hauptbahnhofs Solothurn auf Zuchwiler Gemeindeboden zwischen der Luterbachstrasse und dem Aareufer. Im Jahr 2012 wurde das ehemalige Sulzer-Areal mit rund 17 ha 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, auf dessen Grundlage wiederum eine Nutzungsplanung erarbeitet wurde, die rechtskräftig ist. Vorgesehen ist eine etappenweise Umnutzung in Wohnen sowie Gewerbe in hoher Dichte. Zudem wird mit dem Riversidepark ein öffentlicher Grünraum am Ufer der Aare geschaffen. Mit der Umsetzung der ersten Etappe soll in Kürze begonnen werden.

Besonderer Wert wurde auf die Abstimmung von Siedlung und Verkehr gelegt. In der Nutzungsplanung wurden Vorgaben für den motorisierten Individualverkehr gemacht sowie ein Controlling geregelt. Das Areal verfügt auf Grund der Nähe

zum Hauptbahnhof über eine gute ÖV-Gunst. Mit der Umsetzung der 2. Etappe Buskonzept Solothurn wird die Anbindung mit dem ÖV (Stadtbuslinie 1) weiter verbessert.

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 wurde geprüft und mit der neuen Buslinie nach Attisholz ist auch ein Halt im Entwicklungsgebiet Riverside vorgesehen. Das MIV-Aufkommen ist durch ein autoarmes Mobilitätskonzept und eine gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr des Areals einzudämmen. Ein Fahrtenkontrolle ist zudem in der Nutzungsplanung vorgegeben.

Planungsstand

Nächste Schritte

2016: Masterplan

2023: Umsetzung zweite Etappe

2018: Nutzungsplanung rechtskräftig

2020: Umsetzung erste Etappe

Federführung

Weitere Beteiligte

Gemeinde Zuchwil, Swiss Prime Anlagestiftung

Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

Besonderer Wert wurde auf die Abstimmung von Siedlung und Verkehr gelegt. In der Nutzungsplanung wurden Vorgaben für den motorisierten Individualverkehr gemacht sowie ein Controlling geregelt. Das Areal verfügt auf Grund der Nähe zum Hauptbahnhof über eine gute ÖV-Gunst. Mit der Umsetzung der 2. Etappe Buskonzept Solothurn wird die Anbindung mit dem ÖV (Stadtbuslinie 1) weiter verbessert.

Weitere Koordination / Abstimmung

Mobilitätsquintett V-PM 401: Abstimmung Verkehr zwischen Gemeinden Biberist, Gerlafingen, Derendingen, Zuchwil und Kriegstetten: Den Gemeinden Biberist, Gerlafingen, Derendingen, Zuchwil und Kriegstetten kommt aufgrund ihrer fortgeschrittenen Agglomerationsentwicklung mit Bezug zur Stadt Solothurn, ihren zahlreichen Schlüsselarealen sowie ihrer Bedeutung für das Umland eine besondere Rolle zu. Die anhaltend hohe Dynamik stellt an die Beteiligten aller Stufen hohe Anforderungen an die grenzüberschreitende Koordination. Zudem haben die Komplexität der Fragestellungen der Abstimmung Mobilität und Siedlung zugenommen und die Entwicklung in den Gemeinden wird massgeblich von Einzelentscheidungen geprägt.

Mit dem Mobilitätsquintett soll für diese fünf Gemeinden ein konkretes Vorgehen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr vereinbart werden und die Mobilitätsstrategie 2040 konkret ausgearbeitet werden. Dann wird sich dies auch positiv auf weitere Gemeinden in der Region Solothurn auswirken.

Abhängigkeiten

 V-KM 401 Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof / RBS, im Detail die Personenunterführung nach Zuchwil

V-PM 401 Mobilitätsquintett

S 401 Siedlungsentwicklung nach innen

L 404.1 Riversidepark

L 403 Projekt Natur und Naherholung im Herzen der AP Solothurn

Massnahmen aus dem AP SO der 3. Generation: V-MIV 302.2 Anbindung Knoten Aarmatt

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

In kantonalem Richtplan

Zuchwil, Aarmatt/Nidermatt ist als Entwicklungsgebiet Arbeiten bezeichnet.

Flächenbeanspruchung

Keine Einzonung notwendig. Keine neuen Fruchtfolgeflächen beansprucht.

Umweltgesetzgebung

Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen mit der Landschaft: Vogelreservat OROEM Nr. 113 und Gewässerraum.

Grundlagen

 $RRB\ Riverside: https://geo.so.ch/docs/ch.so.arp.zonenplaene/Zonenplaene_pdf/64-Zuchwil/Entscheide/64-179_181-E.pdf$

Massnahmenpaket Siedlung

Daueraufgabe

S 404 Siedlungsschwerpunkte auf unbebauten Bauzonen

AP-Generation	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Nr.	Priorität
2. Generation	Siehe Teilmassnahmen	S 1			
3. Generation	Siehe Teilmassnahmen	S 302	S 1		Daueraufgabe
4. Generation		S 404	S 302		Daueraufgabe

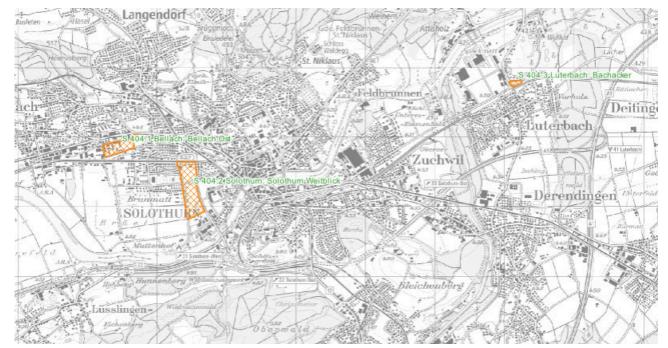


Abbildung: Siedlungsschwerpunkte auf unbebauten Bauzonen (Quelle ARP)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage und Zielsetzung

Um der Zersiedelung und parallel damit dem wachsenden Verkehrsaufkommen entgegenzuwirken, wird auf die «Siedlungsentwicklung nach innen» fokussiert und eine konzentrierte Siedlungsentwicklung angestrebt. Innerhalb des Agglomerationsperimeters stehen Siedlungsverdichtung, Siedlungsbegrenzung, die kompakte Siedlungsentwicklung am geeigneten Ort sowie die Verbesserung der Siedlungsqualität im Vordergrund.

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. Deshalb ist an raumplanerisch besonders geeigneten Standorten die Vorbereitung und Realisierung von Wohnschwerpunkten zu unterstützen.

Mit der aktiven Förderung der Überbauung von unbebauten Bauzonen innerhalb des Siedlungskörpers werden folgende Ziele angestrebt:

- Eine ressourcenschonende Raum- und Siedlungsstruktur schaffen
- Gezielte F\u00f6rderung des Wohnungsbaus an zentralen, gut mit dem \u00f6V erschlossenen (und optimal an das Strassennetz angebundene) Standorte
- Stärkung und Belebung der Zentren und zentrumsnaher Standorte

Massnahme

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Solothurn werden in der Massnahmenkarte und den Teilmassnahmen Wohnschwerpunkte bezeichnet und in ihrer Realisierung gefördert.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild

- Gezielte Siedlungsentwicklung nach innen im inneren und äusseren Kernraum
- Qualitätsvolle und urbane Siedlungen mit hoher Dichte im inneren Kernraum
- Qualitätsvolle und städtische Siedlungen mit mittlerer Dichte
- Kompaktes Siedlungsbild
- Angebot an attraktivem Wohn- und Arbeitsraum sicherstellen und an verkehrsgünstigen Lagen ausbauen
- Dichte Arbeitsgebiete in der Agglomeration

Bezug zum Handlungsbedarf

- Qualitativ hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen f\u00f6rdern
- Die Mobilisierung der Baulandreserven f\u00f6rdern und die Realisierung von Wohn- und Arbeitsraum sicherstellen
- Siedlungsentwicklung mit hoher Nutzungsdichte und -durchmischung (Wohnen, Arbeiten, Freizeit/Erholung) und Siedlungs- und Freiraumqualität unterstützen

Bezug zu den Teilstrategien

- Der innere und äussere Kernraum qualitätsvoll verdichten
- Grössere, unüberbaute innere Reserven und Entwicklungspotenziale von regionaler Bedeutung aktivieren
- Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte priorisieren und mit besonderem Augenmerk auf die Verbesserung der Siedlungs- und Freiraumqualität realisieren
- Die Kernstadt Solothurn und Standorte entlang der Achsen und in Zentrumsgebieten im inneren und äusseren Kernraum stärken

Nutzen

- WK 1: Die angestrebte Nähe der Siedlungsschwerpunkten zu Industrie- und Gewerbearealen unterstützt eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems (Optimierung der Investitions- und Betriebskosten für Infrastrukturanlagen) sowie die Förderung von Fuss- und Veloverkehr.
- WK 2: Die Massnahme fördert aktiv die angemessene Nutzung und die Nutzungsdichte auf den grösseren regionalen Siedlungsschwerpunkten. Mit der Fokussierung auf bestgeeignete Standorte mit guter ÖV-, Fuss- und Veloverkehrserschliessung und optimaler Anschliessung an das Strassennetz wird eine kompakte Siedlungsentwicklung unterstützt.
- WK 3: Durch die Siedlungsentwicklung an gut erschlossenen, meist zentralen Lagen können die Wege tendenziell verkürzt und vermehrt mit ÖV sowie dem Fuss- und Veloverkehr zurückgelegt werden. Dies hat positive Effekte auf die Verkehrssicherheit.
- WK 4: Die Arealentwicklung von unbebauten Flächen innerhalb des Siedlungsbegrenzungen vermindert die Flächenbeanspruchung und durch die angestrebte Verdichtung wird die Zersiedlung verringert. Durch die gestalterische Weiterentwicklung der Natur-, Frei- und Grünräume werden diese innerhalb der Siedlungen und am Siedlungsrand aufgewertet.

Federführung und Beteiligte

Siehe nachfolgende Teilmassnahmen

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Siehe nachfolgende Teilmassnahmen

Kosten und Finanzierung

Die Planungs- und Realisierungskosten sind projektabhängig im Einzelfall zu bestimmen.

Bezug zu weiteren Massnahmen / Zielkonflikte

S 401 Siedlungsentwicklung nach innen

Dokumente, Grundlagen

Amt für Raumplanung: Siedlungsentwicklung nach innen SEin, Leitfaden für die Gemeinden. 2018

Teilmassnahme Siedlung: Siedlungsschwerpunkte auf unbebauten Bauzonen A-Horizont

S 404.1 Bellach, Bellach Ost

AP-Generation	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Nr.	Priorität
2. Generation	2601.2.080	S 1.1			А
3. Generation	2601.3.044	S 302.1	S 1.1		А
4. Generation		S 404.1	S 302.1		Α





Bilder Studienauftrag Bellach Ost, 2015 (Quelle: tschumi-la.ch)

iteklasse
ľ

7 ha C

Potenzial						
	Ist	Bauperiode I 2019-2022	Bauperiode II 2024-2027	Bauperiode III 2028-2031	Bauperiode IV nach 2031	Total
Anzahl EinwohnerInnen		125	75	100	220	520
Anzahl Beschäftigte		15	35		50	100

Kurzbeschrieb

Mit der Inbetriebnahme der beiden Bahnstationen "Bellach" und "Allmend" im Dezember 2013 ist das Gebiet um die Grederhöfe hervorragend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Eine der vom Bund geforderten Voraussetzung für die Aufnahme in das Agglomerationsprogramm und die Finanzierung der beiden Bahnhöfe war, dass der neue Bahnhof "Bellach" innert zwei Jahren besser an das Busnetz angeschlossen wird. Dies erforderte den Bau eines neuen Strassenabschnittes zwischen der bestehenden Strasse ab dem Rand der Grederhofsiedlung Ost via Marktstrasse an die Grederstrasse / Bielstrasse. Der Strassenbau setzt voraus, dass das in der Ortsplanungsrevision zur Einzonung vorgesehene Gebiet östlich der Grederhöfe eingezont werden kann. Das Areal wurde im Jahr 2014 in die Spezialzone Bellach Ost eingezont. Das Hofensemble Grederhof an der Greder- / Bielstrasse wurde mit der Ortsplanungsrevision 2019 ebenfalls in die Spezialzone eingezont. Der mit der Einzonung verlangte Planungswettbewerb im Konkurrenzverfahren startete im Herbst 2014 in Form eines Studienauftrages. Die Ergebnisse des Studienauftrages wurden alsdann in einen Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften umgesetzt, welcher im April 2020 genehmigt worden ist.

Das Areal ist heute von Wohnbauten und Gewerbenutzungen umgeben. Die Entwicklung der rund 3 ha sieht primär eine Wohnnutzung vor. Die Arealerschliessung erfolgt für den nördlichen Arealbereich über den Franziskanerkreisel, für den südlichen Bereich über den Tellkreisel. Das Gebiet weist die ÖV-Güteklasse C (Bushaltestelle direkt beim Areal) auf. Das Gebiet wird etappenweise entwickelt.

Planungsstand		Nächste S	Nächste Schritte		
2015:	Studienauftrag	2021:	Projektierung		
2020:	Gestaltungsplan genehmigt	Ab 2022:	Realisierung Etappe 1 und 2		
		Ab 2030:	Realisierung Etappe 3 und 4		
Federführung		Weitere B	Beteiligte		
Grundeigentümer, Gemeinde		Kanton			

Verkehrliche Kapazitäten

Die Arealerschliessung erfolgt für den nördlichen Arealbereich über den Franziskanerkreisel, für den südlichen Bereich über den Tellkreisel (Kapazitäten vorhanden). Das Gebiet weist die ÖV-Güteklasse C (Bushaltestelle direkt beim Areal) auf.

Weitere Koordination / Abstimmung

Koordination mit Störfallvorsorge beachten

Abhängigkeiten

- V-MIV 401.3 Bellach: BGK Zentrumsachse Dorf-, Tell- und Gärischstrasse
- V-LV 401.1 Velokorridor Solothurn Grenchen: Velovorrangroute Solothurn Grenchen,

Abschnitt Solothurn - Bellach

S 401 Siedlungsentwicklung nach innen

Massnahmen aus dem AP SO der 1. Generation:

 M 3.1 Verschiebung Bahnhof Bellach ins Gebiet Grederhof zwecks einer besseren Erschliessung der Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete (ist umgesetzt)

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

In kantonalem Richtplan

Nein.

Flächenbeanspruchung

Keine zusätzliche Einzonung notwendig. Keine neuen Fruchtfolgeflächen beansprucht.

Umweltgesetzgebung

Hier war die Lärmbelastung der angrenzenden Betriebe ein möglicher Konfliktpunkt.

Grundlagen

Teilmassnahme Siedlung: Siedlungsschwerpunkte auf unbebauten Bauzonen A-Horizont

S 404.2 Luterbach, Bachacker

AP-Generation ARE-Code Massnahmen-Nr. Frühere Nr. Ersetzt Nr. Priorität

4. Generation S 404.2 A



Abbildung: Luftbild (Quelle SO!GIS, 2021)

Fläche (ha) ÖV-Güteklasse

1.14 ha C

Poteriziai			
	Ist	Bauperiode II 2024-2027	

	Ist	2019-2022	2024-2027	2028-2031	nach 2031	Total
Anzahl EinwohnerInnen		0	120			120
Anzahl Beschäftigte		0	15			15

Bauperiode IV

Kurzbeschrieb

Das Gebiet Bachacker in Luterbach (GB Nr. 2511 und 2611) liegt unmittelbar am Kreuzungspunkt von zwei Kantonsstrassen sowie beim Bahnhof Luterbach und angrenzend an das Areal Attisholz Süd. Eine Bushaltestelle befindet sich unmittelbar beim Areal. Es ist heute noch unbebaut. Geplant ist eine Landi-Filiale sowie eine Wohnüberbauung. Ein erster Nutzungsplanungsentwurf mit neuer Zonierung und Gestaltungsplan wurde bereits geprüft, jedoch zur Überarbeitung rückgewiesen.

Planung	gsstand	Nächste Schritte		
2021:	Entwurf Nutzungsplan und Gestaltungsplan	Ab 2023/24:	Realisierung	
Federfü	ihrung	Weitere Beteil	igte	

Gemeinde Luterbach

Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

Wird im Nutzungsplanungsverfahren beurteilt.

Weitere Koordination / Abstimmung

Koordination mit Störfallvorsorge beachten

Abhängigkeiten

Massnahmen im AP SO 4. Generation:

S 401 Siedlungsentwicklung nach innen

– S 406.1 Attisholz Süd

V-KM 402 Multimodale Drehscheibe Bahnhof Luterbach-Attisholz

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

In kantonalem Richtplan

Nein.

Flächenbeanspruchung

Keine Einzonung notwendig. Keine neuen Fruchtfolgeflächen beansprucht.

Umweltgesetzgebung

_

Grundlagen

Teilmassnahme Siedlung: Siedlungsschwerpunkte auf unbebauten Bauzonen A-Horizont

S 404.3 Solothurn, Weitblick

AP-Generation	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Nr.	Priorität
2 Conoration	2601.2.083	S 1.4			А
2.Generation	2601.2.093	S 3.4	-		А
3. Generation	2601.3.045	S 301.8	S 3.4 / S 1.4		А
4. Generation		S 404.3	S 301.8		А





Abbildung: Visualisierung des Quartiers Weitblick (: weitblick-solothurn.ch)

Fläche (ha)	ÖV-Güteklasse

19 ha C/D1

Potenzial								
	Ist	Bauperiode I 2019-2022	Bauperiode II 2024-2027	Bauperiode III 2028-2031	Bauperiode IV nach 2031	Total		
Anzahl EinwohnerInnen		0	720	727	505	1′952		
Anzahl Beschäftigte		0	384	265	833	1′482		

Kurzbeschrieb

Das Areal Weitblick liegt zwischen der Solothurner Altstadt und der Weststadt. Hier wird in den nächsten Jahren und Jahrzehnten ein neuer Stadtteil entstehen. Vorgesehen sind Wohnen und Arbeiten sowie eine grössere Freifläche als Grünraum im Siedlungsgebiet. Die Stadt Solothurn als Eigentümerin des Areals erarbeitet gerade einen Rahmengestaltungsplan auf dessen Grundlage das Gebiet dann etappenweise entwickelt werden soll. Mit den beiden Bahnhöfen Solothurn Allmend und Solothurn West sowie den bestehenden Buslinien und dem vorgesehenen Ausbau derselben ist der neue Stadtteil gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Zudem wird viel Wert auf eine gute Fussund Veloverkehrsanbindung gelegt. Die Stadt hat ein Mobilitätskonzept für das Gebiet Weitblick erarbeitet und mit dem Kanton abgestimmt.

Planungsstand		Nächste S	Nächste Schritte		
2006/7:	Studienauftrag	2021/22:	Rahmengestaltungsplan		
2013:	Teilzonenplan/Teilerschliessung				
2015:	Entwicklungskonzept				
2019:	Vergabekriterien Entwicklung Baufelder				
Federfül	hrung	Weitere B	Beteiligte		
Stadt Solo	othurn	Kanton			

Verkehrliche Kapazitäten

Das Areal ist möglichst autoarm zu entwickeln. Die zwei eingegebenen Bahnhaltestellen aus 2. Generation sind bereits realisiert. Dies unterstützt diese Entwicklung. Der MIV wird zum grössten Teil auf die Entlastung West gehen, welche bereits ihre Kapazitätsgrenzen in den Spitzenstunden erreicht hat. Der Erschliessung des Areals mit ÖV und dem FVV kommt eine hohe Bedeutung zu.

Weitere Koordination / Abstimmung

Koordination mit Störfallvorsorge beachten

Abhängigkeiten

S 401 Siedlungsentwicklung nach innen

V-LV 401.1 Velokorridor Solothurn – Grenchen: Velovorrangroute Solothurn – Grenchen,

Abschnitt Solothurn – Bellach

S 403.9 Solothurn WestL 404.2 Stadtpark Segetzhain

Massnahmen aus dem AP SO der 1. bis 3. Generation:

– M 3.1 Verschiebung Bahnhof Bellach ins Gebiet Grederhof zwecks einer besseren Erschliessung der

Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete (ist umgesetzt)

M 10.1 Förderung des ESP Solothurn Westbahnhof

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

In kantonalem Richtplan

Im kantonalen Richtplan ist das Entwicklungsgebiet Arbeiten «Solothurn, Obach» festgesetzt.

Flächenbeanspruchung

Keine Einzonung notwendig. Keine neuen Fruchtfolgeflächen beansprucht.

Umweltgesetzgebung

-

Grundlagen

Mobilitätskonzept Solothurn Weitblick, 2018

Massnahmenpaket Siedlung

Daueraufgabe

S 405 Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung

ARE-Code Massnahmen-Nr. Frühere Nr. Priorität AP-Generation Ersetzt Nr. 4. Generation S 405 Daueraufgabe Dertingen' Luterbach uchwil -Derendingen SOLOTHUR Bleichenbe iisslingenekingen. Ammannsegg Halten erlafingen Lohn Lüterkofen -

Abbildung: Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung (Quelle ARP)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage und Zielsetzung

Innerhalb des Agglomerationsperimeters fokussiert sich die Siedlungsentwicklung prioritär auf eine konzentrierte «Siedlungsentwicklung nach innen». 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. Gezielte, bedarfsgerechte Bauzonenerweiterungen sind aus regionaler Sicht und unter Berücksichtigung des Bevölkerungswachstums, der Raumnutzerdichten und ihrer Lage im Siedlungskörper zu prüfen. Einzonungen von bevorzugten Entwicklungsstandorten werden grundsätzlich erst berücksichtigt, wenn die inneren Reserven und Nachverdichtungspotenziale mehrheitlich ausgeschöpft sind.

Mit der Sicherstellung von Vorranggebieten für die regionale Siedlungserweiterung werden folgende Ziele angestrebt:

- Ein kompaktes Siedlungsbild schaffen
- Gezielte F\u00f6rderung des Wohnungsbaus an zentralen, gut mit dem \u00f6V erschlossenen (und optimal an das Strassennetz angebundene) Standorte
- Stärkung und Belebung der Zentren und zentrumsnaher Standorte

Massnahme

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Solothurn werden in der Massnahmenkarte und den Teilmassnahmen Siedlungserweiterungsgebiete bezeichnet und in ihrer Realisierung unterstützt.

Die Standortgemeinden nehmen über die (boden-)politische Ebene und geeigneten planerischen Instrumenten (Leitbilder, Konzepte und qualitätssichernde Verfahren) Einfluss auf die Verfügbarkeit und Sicherstellung der Vorranggebiete Siedlungserweiterungen. Sie verankern die Vorranggebiete in der kommunalen Planung in Richtplänen und treiben ihre Einzonung im angegebenen Zeitraum an. Die Gemeinden fördern die Realisierung von qualitätsvollen Projekten (Nutzung, bauliche Dichte, Erschliessung, Gestaltung und Einbettung in das umgebende Quartier).

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild

- Gezielte Verdichtung und Erhöhung der Siedlungsqualität im inneren und äusseren Kernraum
- Stärkung der Zentren und zentrumsnahen Standorte insbesondere im Umfeld von Bahnhaltestellen

Bezug zum Handlungsbedarf

- Sicherung von punktuellen Siedlungserweiterungen
- Siedlungsentwicklung mit hoher Nutzungsdichte und -durchmischung (Wohnen, Arbeiten, Freizeit/Erholung) und Siedlungs- und Freiraumqualität unterstützen

Bezug zu den Teilstrategien

- Siedlungserweiterungen von regionaler Bedeutung sichern und das Entwicklungspotenzial nutzen
- Standorte in Bahnhofsnähe oder zentralen Lagen im Kernraum der Agglomeration stärken
- Siedlungserweiterungen nur an Standorten in Bahnhofnähe oder zentralen Lagen im Kernraum der Agglomeration.
- Über geeignete planerische Instrumente (Leitbilder, Konzepte, qualitätssichernden Verfahren)
 Einfluss auf die Entwicklung der Siedlungserweiterungen nehmen.

Nutzen

- WK 1: Die Einzonung von Siedlungserweiterungsgebieten an bestgeeigneten Standorten mit guter Erschliessung unterstützt die Verlagerung auf den ÖV und Fuss- und Veloverkehr und die Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems (Optimierung der Investitions- und Betriebskosten für Infrastrukturanlagen).
- WK 2: Die Massnahme fördert aktiv die angemessene Nutzung und die Nutzungsdichte auf potenziellen grösseren Siedlungserweiterungsgebieten und trägt zu einem kompakten Siedlungsbild und einer Arrondierung von Siedlungsrändern bei.
- WK 3: Durch die Siedlungsentwicklung an einer sehr gut erschlossenen, zentralen Lage können die Wege verkürzt und insbesondere vermehrt mit ÖV sowie dem Fuss- und Veloverkehr zurückgelegt werden. Dies hat positive Effekte auf die Verkehrssicherheit.
- WK 4: Siedlungserweiterungen an geeigneten Standorten vermindern den Ressourcenverbrauch und unterstützen durch ihre Ausrichtung auf dem ÖV, Fuss- und Veloverkehr die Reduktion der Umweltbelastung durch den Verkehr. Durch die gestalterische Weiterentwicklung der Natur-, Frei- und Grünräume werden diese am Siedlungsrand aufgewertet.

Federführung und Beteiligte

Siehe nachfolgende Teilmassnahme

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Siehe nachfolgende Teilmassnahme

Kosten und Finanzierung

Die Planungs- und Realisierungskosten sind projektabhängig im Einzelfall zu bestimmen.

Bezug zu weiteren Massnahmen / Zielkonflikte

Dokumente, Grundlagen

Teilmassnahme Siedlung: Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung B-Horizont

S 405.1 Biberist, Schwerzimoos

AP-Generation	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Nr.	Priorität
1. Generation		M 9.6			В
2. Generation		S 1.3	M 9.6		В
3. Generation		S 302.3	S 1.3		В
4. Generation		S 405.1	S 302.3		В

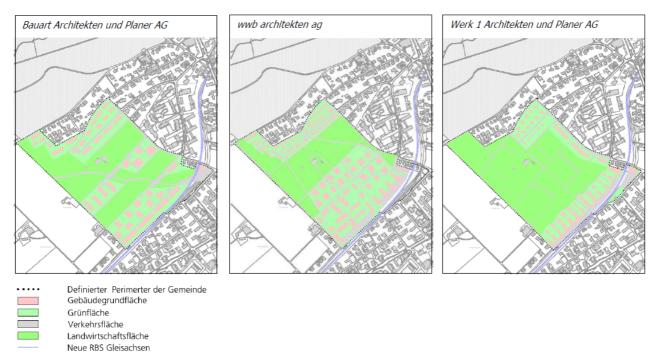


Abbildung: Konzept Schwerzimoos aus Testplanung, Quelle: Bericht des Beurteilungsgremiums, 2012

Fläche (ha) ÖV-Güteklasse

Gesamtfläche Betrachtungsperimeter: 20 ha. Fläche des eigentlichen Siedlungsgebiets ergibt sich aus den nachfolgenden Verfahrensschritten.

C

Potenzial

	Ist	Bauperiode I 2019-2022	Bauperiode II 2024-2027	Bauperiode III 2028-2031	Bauperiode IV nach 2031	Total
Anzahl EinwohnerInnen	0	o.a.	o.a.	o.a.	o.a.	o.a.
Anzahl Beschäftigte	0	o.a.	o.a.	o.a.	o.a.	o.a.

Kurzbeschrieb

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-Güteklasse C. Im Zusammenhang mit der geplanten Taktverdichtung des RBS zwischen Bern und Solothurn wird die ÖV-Erschliessung zusätzlich verbessert. Die Erschliessung mit dem MIV ist hingegen suboptimal.

Die Gemeinde hat 2013 eine Testplanung zum Gebiet Schwerzimoos durchgeführt. Für weitere Planungen ist die Testplanung mit den aktuellen Rahmenbedingungen zu überprüfen und ein räumliches Teilleitbild auszuarbeiten.

Planungsstand		Nächste S	Schritte		
2013: Durchführung einer Testplanung		Ab 2024:	Überprüfung der Testplanung Schwerzimoos, räumliches Teilleitbild erarbeiten		
		Ab 2028:	Nutzungsplanverfahren		
Federführung		Weitere E	Beteiligte		
Gemein	de Biberist	Kanton			

Verkehrliche Kapazitäten

Das Areal befindet sich unmittelbar angrenzend an den RBS-Bahnhof Biberist und ist damit gut ÖV erschlossen. Die Strassenverkehrskapazitäten vermögen das voraussichtliche Einwohner- und Beschäftigtenwachstum aufzunehmen. Bezüglich FVV-Erschliessung besteht Aufwertungspotenzial. Insbesondere soll das Gebiet an eine durchgängige Veloroute Solothurn–Lohn-Lüterkofen angebunden werden.

Weitere Koordination / Abstimmung

Fruchtfolgeflächen betroffen

Abhängigkeiten

_

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

In kantonalem Richtplan

Das Gebiet Schwerzimoos ist als Erweiterung des Siedlungsgebietes von kantonaler/regionaler Bedeutung als Zwischenergebnis im Richtplan enthalten.

Flächenbeanspruchung

Das Gebiet Schwerzimoos ist nicht Gegenstand der laufenden Ortsplanung. Mittel- bis langfristig ist eine Einzonung und Bebauung. Dazu wird zu einem späteren Zeitpunkt in einem separaten Verfahren das Ergebnis der Testplanung überprüft, ein räumliches Teilleitbild entwickelt und ein Nutzungsplanungsverfahren durchgeführt werden. Das genaue Vorgehen wird zwischen der Gemeinde und dem Kanton abgesprochen.

Die Gesamtfläche des Betrachtungsperimeters für die Testplanung beträgt 20 ha. Die Fläche des eigentlichen Siedlungsgebiets ergibt sich aus den nachfolgenden Verfahrensschritten.

Umweltgesetzgebung

Fruchtfolgeflächen betroffen.

Grundlagen

Massnahmenpaket Siedlung

Daueraufgabe

S 406 Arbeitsgebiete von regionaler Bedeutung

AP-Generation	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Nr.	Priorität
2. Generation	Siehe Teilmassnahmen	\$3	-		
3. Generation	Siehe Teilmassnahmen	S 301	\$3		Daueraufgabe
4. Generation		S 406	S 301		Daueraufgabe



Abbildung: Arbeitsgebiete von regionaler Bedeutung (Quelle ARP)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage und Zielsetzung

Um der Zersiedelung und parallel damit dem wachsenden Verkehrsaufkommen entgegenzuwirken, wird auf die «Siedlungsentwicklung nach innen» fokussiert und eine konzentrierte Siedlungsentwicklung angestrebt. Innerhalb des Agglomerationsperimeters stehen Siedlungsverdichtung, Siedlungsbegrenzung, die kompakte Siedlungsentwicklung am geeigneten Ort sowie die Verbesserung der Siedlungsqualität im Vordergrund.

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. Deshalb ist an raumplanerisch besonders geeigneten Standorten mit grossem Entwicklungspotenzial die Vorbereitung und Realisierung von Arbeitsschwerpunkten zu unterstützen. Mit der aktiven Förderung der Überbauung innerhalb des Siedlungskörpers werden folgende Ziele angestrebt:

- Eine ressourcenschonende Raum- und Siedlungsstruktur schaffen
- Gezielte F\u00f6rderung der Realisierung von vielf\u00e4ltigen Arbeitsnutzungen an zentralen, gut mit dem \u00f6V erschlossenen Standorten
- 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 und Belebung der Zentren und zentrumsnaher Standorte
- Förderung der Agglomeration als attraktive Arbeitsregion

Massnahme

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Solothurn werden Arbeitsschwerpunkte bezeichnet und in ihrer Realisierung gefördert. Der Kanton Solothurn unterstützt die Realisierung mit den zur Verfügung stehenden politischen und planerischen Möglichkeiten.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild

- Kompaktes Siedlungsbild
- Sicherstellung und Ausbau eines attraktiven Arbeitsraumangebots
- Sicherstellung von gut erreichbaren und überkommunal bedeutenden Arbeitsgebieten mit überregionaler Ausstrahlung in der Agglomeration Solothurn

Bezug zum Handlungsbedarf

- Regional wichtige Arbeitszonen und deren Entwicklungspotenziale bezeichnen, überkommunal abstimmen und sichern
- Die Mobilisierung der Baulandreserven und Realisierung von Arbeitsraum für wertschöpfungs- und arbeitsplatzintensive Betriebe sicherstellen
- Qualitativ hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen f\u00f6rdern

Bezug zu den Teilstrategien

- Arbeitsschwerpunkte von regionaler Bedeutung realisieren
- Überkomm. Abstimmung der Arbeitsgebiete und Zusammenarbeit der Gemeinden f\u00f6rdern
- Zentrum und zentrumsnahe Standorte in der Agglomeration Solothurn stärken
- Das Attisholz-Areal mit der Ansiedlung von hochwertigen Arbeitsnutzungen und Einrichtungen stärken
- Mit der Arbeitszonenbewirtschaftung auf überkommunaler Ebene die Verteilung der Arbeitsgebiete regeln und die Zusammenarbeit der Gemeinden fördern und optimieren.
- Neue Betriebe (industrielle und gewerbliche Nutzungen) in Arbeitsgebieten von regionaler Bedeutung ansiedeln.
- Auf die flächenschonende Nutzung, eine angemessene Dichte und die Ausschöpfung der Nutzungspotenziale in den Arbeitszonen achten

Nutzen

- WK 1: Die angestrebte Nähe der Industrie- und Gewerbearealen zu Wohnorten unterstützt eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems (Optimierung der Investitions- und Betriebskosten für Infrastrukturanlagen) sowie die Förderung von Fuss- und Veloverkehr.
- WK 2: Die Massnahme fördert aktiv die angemessene Nutzung und das Nutzungsmass auf den grösseren regionalen Arbeitsschwerpunkten. Mit der Fokussierung auf bestgeeignete Standorte mit guter ÖV-Erschliessung wird eine kompakte Siedlungsentwicklung unterstützt.
- WK 3: Durch die Siedlungsentwicklung an gut erschlossenen, meist zentralen Lagen können die Wege tendenziell verkürzt und vermehrt mit ÖV sowie dem Fuss- und Veloverkehr zurückgelegt werden. Dies hat positive Effekte auf die Verkehrssicherheit.
- WK 4: Die Arealentwicklung von unbebauten Flächen innerhalb des Siedlungsbegrenzungen vermindert die Flächenbeanspruchung, schützt landwirtschaftlich genutzte Flächen und wertet durch geeignete Verfahren Freiund Grünräume auf. Durch die angestrebte Verdichtung, Ausschöpfung der Nutzungspotenziale und flächenschonende Nutzung wird der Flächenverbrauch für Siedlungserweiterungen minimiert.

Federführung und Beteiligte

Siehe nachfolgende Teilmassnahmen

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Siehe nachfolgende Teilmassnahmen

Kosten und Finanzierung

Die Planungs- und Realisierungskosten sind projektabhängig im Einzelfall zu bestimmen.

Bezug zu weiteren Massnahmen / Zielkonflikte

Dokumente, Grundlagen

Amt für Raumplanung: Siedlungsentwicklung nach innen SEin, Leitfaden für die Gemeinden. 2018

Teilmassnahme Siedlung: Arbeitsgebiete von regionaler Bedeutung

A-Horizont

S 406.1 Bellach, Industrie- und Gewerbegebiet Bellach

AP-Generation ARE-Code Massnahmen-Nr. Frühere Nr. Ersetzt Nr. Priorität

4. Generation S 406.1 A

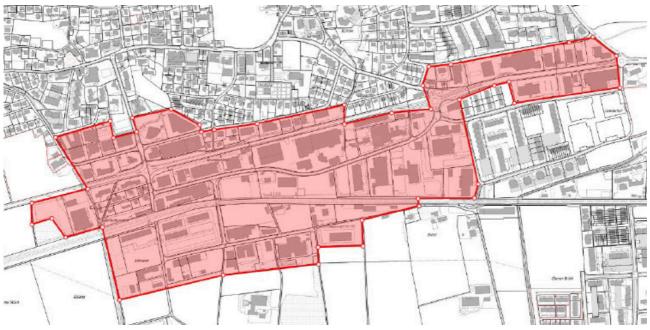






Abbildung: Luftaufnahme Industrie- und Gewerbezone Bellach (links) und Industriegebiet Gurzelenstrasse (rechts) (Quelle: Gmd. Bellach)

Fläche (ha) ÖV-Güteklasse

ca. 5 ha C

Potenzial

	Ist	Bauperiode I 2019-2022	Bauperiode II 2024-2027	Bauperiode III 2028-2031	Bauperiode IV nach 2031	Total
Anzahl EinwohnerInnen	100	0	0	0	0	100
Anzahl Beschäftigte	1900	80	80	80	160	2300

Kurzbeschrieb

Das Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsgebiet im südlichen Gemeindegebiet bietet um die 2'000 Arbeitsplätze, es wird zudem ein jährliches Wachstum von rund 2% Arbeitsplätzen erwartet. Die Stadtnähe, gute Verkehrserschliessung, zeitgemässe Infrastrukturangebote und vor allem die Nähe zu ausgedehnten Erholungsräumen machen die Attraktivität der Gemeinde Bellach aus. Die Wohngebiete sind durch die Emissionen (Lärm, Gerüche etc.) von Unternehmen beeinträchtigt, während bei Firmen Betriebserweiterungen in der Nähe von Wohngebieten oft schwierig sind. Aus diesem Grund soll langfristig das Gewerbe im südlichen Gemeindeteil und entlang der Bielstrasse gefördert werden.

Dazu unterstützt die Gemeinde Betriebe, die ihren Standort vom nördlichen in den südlichen Gemeindeteil verlegen wollen.

Ziel ist es, dieses Areal mittels qualitätsvoller Verdichtung weiterzuentwickeln. Mit der Ortsplanungsrevision (2019 genehmigt) wurden entsprechende Instrumente dafür geschaffen. Es sind dies eine minimale ÜZ, GP-Pflicht, PP müssen in Einstellhallen untergebracht werden und Einführung eines Beurteilungsrasters zur Qualitätssicherung bei Neuansiedlungen. Ausserdem besitzen einige Firmen noch Baulandreserven in diesem Gebiet und 2 grosse Parzellen sind als Reservezone ausgeschieden.

Zentraler Faktor für die Erschliessung des Entwicklungspotentials des Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsgebiet ist eine gute Verkehrserschliessung. Diese ist grundsätzlich vorhanden, die Verschiebung der SBB-Haltestelle (AP SO 1) hat zu einem besseren Mobilitätsverhalten der Arbeitnehmenden geführt. Nach wie vor sind die täglichen Rückstaus auf der H5 das Hauptproblem, sie beeinträchtigen die Logistik der örtlichen Betriebe und stellen für Neuansiedlungen einen Standortnachteil dar. Eine rasche Entlastung durch zeitnahe und regionale Massnahmen ist dringend angebracht. Mittelfristig soll das Massnahmenpaket Verkehrsmanagement Westtangente Solothurn Entlastung bringen.

Planungsstand

Genehmigung der Ortsplanung 2019:

2019: Gestaltungsplan Gurzelenfeld (Almeta)

Nächste Schritte

- Projektentwicklungen in Abhängigkeit von den jeweiligen Grundeigentümern (Anfragen zu Verdichtung in die Höhe liegen vor)
- Zeitnahe Lösung der Rückstauproblematik auf der H5 mit dem Kanton umsetzen.

Federführung

Gemeinde (Areal- + Projektentwicklung), Kanton / AVT (kurz- Industrieverband Solothurn und Umgebung (INVESO), und mittelfristige Massnahmen)

Weitere Beteiligte

Gewerbeverein Bellach (GVB), Standortförderung espaceSOLOTHURN

Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

Abstimmungsbedarf besteht bezüglich:

- Arealentwicklungen in Langendorf (Delta- und Trittibachareal), was zu zunehmendem Durchgangsverkehr durch das Dorf führt und Schulwegsicherheit sowie Wohnqualität beeinträchtigt.
- Entwicklungsgebieten entlang der Westtangente Solothurn, was eine Verschärfung der Rückstauproblematik auf der H5 zur Folge hat.

Weitere Koordination / Abstimmung

Abhängigkeiten

Siedlungsschwerpunkt Bellach Ost S 404.1 Optimierung Knoten Obach Solothurn V-NA 401.1

V-NA-Ü 405 Übergeordnetes Verkehrsmanagement Anschluss A5 Bellach: BGK Zentrumsachse Dorf-, Tell- und Gärischstrasse V-MIV 401.3

V-LV 401 Velokorridor Grenchen - Solothurn

Zusammenhang mit vielen Verkehrs- und Landschaftsmassnahmen aus dem AP der 3. Generation:

V-NA 301.1 Neue Pförtnerung bei Turbensaalkreisel

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

In kantonalem Richtplan

Im Kantonalen Richtplan als "Entwicklungsgebiet Arbeiten" (S-3.1) ausgeschieden.

Flächenbeanspruchung

Keine Einzonung notwendig. Keine neuen Fruchtfolgeflächen beansprucht.

Umweltgesetzgebung

Konfliktpotential bezüglich Lärmschutz, Witischutzzone sowie in Folge belasteter Standorte.

Grundlagen

Kantonaler Richtplan 2018

Bemerkungen

Die Lösung der Verkehrsproblematik auf der H5 ist eine Grundvoraussetzung für eine nachhaltige Entwicklung des Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsgebietes von Bellach und dazu sind Verkehrsmanagementmassnahmen wie die «V-NA 301.1 Neue Pförtnerung bei Turbensaalkreisel» aus dem AP SO 3 zu prüfen.

Teilmassnahme Siedlung: Arbeitsgebiete von regionaler Bedeutung

A-Horizont

S 406.2 Luterbach, Attisholz Süd

AP-Generation	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Nr.	Priorität
2.Generation	2601.2.091	S 3.2	-		А
3. Generation	2601.3.042	S 301.9	S 3.2		А
4. Generation		S 406.1	S 301.9		А



Abbildung: Biogen (Quelle: https://www.biogen.ch/de_CH/manufacturing.html)

Fläche (ha) ÖV-Güteklasse

ca. 65 ha (C- aufgrund der Buslinie)

Potenzial						
	Ist	Bauperiode I 2019-2022	Bauperiode II 2024-2027	Bauperiode III 2028-2031	Bauperiode IV nach 2031	Total
Anzahl EinwohnerInnen		0	0	0	0	0
Anzahl Beschäftigte		400	200	200	400	1′200

Kurzbeschrieb

Attisholz Süd liegt auf dem ehemaligen Industrieareal der Firma Borregard auf Boden der Gemeinde Luterbach und 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). In der anschliessenden Nutzungsplanung wurde die Grundnutzung festgelegt und insbesondere ein grosszügiger Freiraum entlang der Aare sichergestellt. Für diesen Freiraum wurde wiederum ein Wettbewerb durchgeführt. Die Umsetzung des Siegerprojekts ist abgeschlossen. Im Jahr

2019 wurde der Uferpark eingeweiht und der Öffentlichkeit übergeben. Die Arbeitszone wurde mit einer neuen Strasse erschlossen. Die Firma Biogen hat ihren Neubau bereits in Betrieb genommen und plan die Realisierung einer weiteren Ausbauetappe. Die ÖV-Gunst wird mit gezielten Massnahmen verbessert.

So wurde in Zusammenarbeit mit den Firmen bzw. Grundeigentümern im Nord und Süd-Areal eine Buslinie im Sommer 2020 in direkter Verbindung ab dem Hauptbahnhof Solothurn eingeführt. Zudem wird auf den Fahrplanwechsel 2020 die Buslinie17 bis ins Attisholz verkehren.

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.

Planungsstand	Nächste Schritte
1. Etappe realisiert (Biogen)	ÖV- Erschliessung (Massnahmen V-ÖV 402Weitere Ansiedlung von Firmen
Federführung	Weitere Beteiligte
Kanton Solothurn	Gemeinde Luterbach, Biogen und weitere GrundeigentümerInnen (Bsp. Vigier und Dosenbach)

Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

-

Weitere Koordination / Abstimmung

Koordination mit der Störfallvorsorge beachten

Abhängigkeiten

V-KM 402 Multimodale Drehscheibe Bahnhof Luterbach-Attisholz

V-ÖV 402 Luterbach, Riedholz: Neue Businfrastruktur Entwicklungsgebiet Attisholz

Zusammenhang mit vielen Verkehrs- und Landschaftsmassnahmen aus dem AP der 3. Generation:

V-ÖV 306 Prüfung neue Bushaltestelle sowie neue Buslinie Luterbach-Attisholz-Flumenthal
 V-ÖV 303 Aufwortung Bahnhof Luterbach

V-ÖV 302.2 Aufwertung Bahnhof Luterbach

V-LV 301.4 Neuer Radweg Luterbachstrasse/Zuchwilstrasse

N-MIV 302.2 Knoten Aarmatt

L 303 Naherholungsgebiete/Pärke: Aareuferpark (ist realisiert)

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

Im kantonalen Richtplan

Im kantonalen Richtplan als Entwicklungsgebiet Arbeiten und Umstrukturierungsgebiet «Luterbach, Attisholz Süd» festgesetzt.

Flächenbeanspruchung

Keine Einzonung notwendig. Keine neuen Fruchtfolgeflächen beansprucht.

Umweltgesetzgebung

_

Grundlagen

2.3.2 Landschaft

Einzelmassnahme Landschaft

Daueraufgabe

L 401 Aufwertung Flussräume

AP-Generation	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Nr.	Priorität
2. Generation	2601.2.098		S 4		
3. Generation	2601.3.056	L 301	S 4		А
4. Generation		L 401	L 301		Daueraufgabe



Abbildung: Die Aare in Solothurn (Foto: ARP)

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 und Erörterung, in welchen Bereichen die Erholungs- und in welchen Bereichen der Naturschutz in den Vordergrund gestellt wird
- Zugänglichkeit und Gestaltung der intensiven (urbanen) Flussräume mit Einbindung in die Freiraumkonzepte für den urbanen Raum; Zugänglichkeit Fuss- und Veloverkehr und Optimierung und Sicherstellung ÖV.
- Konzentration der MIV-Zugänge mit Sammelparkierungen am geeigneten Ort (inkl. Besucherlenkung).

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild

- Die Fliessgewässer und Seen sind wertvolle Wasserlebensräume mit hoher Artenvielfalt und wichtigen Funktionen (z.B. Biodiversität, Stadtklima); Sicherung des langfristigen Erhalts mit naturnaher Gewässerpflege und Aufwertung.
- Freigehaltene Flussläufe und ihre Uferbereiche sind als wichtige Erholungsräume in und ausserhalb der Siedlungen erlebbar und zugänglich.
- Die Anbindung an das Siedlungsgebiet ist mittels Fuss- und Velowegen sichergestellt.

Bezug zum Handlungsbedarf

- Überkommunale Abstimmung zw. Naherholung und Naturschutz/sensiblen Landschaften mit Besucherlenkung und Signalisation weiter ausbauen
- Ökologische Vernetzung und Biodiversität (z.B. Aare-/Emmeufer) weiter verbessern
- Zugänge und Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr zu Freizeit- und Naherholungsgebieten, insbesondere entlang der Aare und Emme, verbessern

Bezug zu den Teilstrategien

- Die Flussräume und ihre Uferbereiche je nach ihren vorwiegenden Funktionen nutzen, pflegen, schützen und/oder für Freizeit und Naherholung (z.B. Pärke, öffentliche Freiflächen/Anlagen) gestalten und aufwerten.
- Entlang der Flussräume Revitalisierungs- und Aufwertungsmassnahmen umsetzen.
- Die Zugänge gezielt setzen, im Bereich der Kernräume verbessern, attraktiver gestalten und die Besucher mit Hilfe von Signalisationen lenken.
- Die Nutzung als Naherholungs-, Erlebnis- und Wohlfühlorte mit den Schutzinteressen abstimmen. Wo eine Nutzung stattfinden soll, wird diese so gelenkt, dass die Schutzinteressen möglich wenig beeinträchtigt werden.

Nutzen

- WK 1: Verbesserung für Fuss- und Veloverkehrsverbindungen 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: Erhöht das Angebot und verbessert die Qualität der Naherholungsgebiete innerhalb der Agglomeration.
- WK 4: Attraktive Flussräume in Siedlungsnähe erhöhen das Freizeitangebot für die Nächst- und Naherholung; die Verkehrsbeziehungen zu den weiter gelegenen Angeboten nehmen ab; Vermindert Flächenbeanspruchung und wertet Natur- und Landschaftsräume (Vernetzung der Lebensräume für Fauna und Flora) auf.

Kosten Finanzierung

Planungsstand

Nächste Schritte

Entwicklung/Lancierung Projekt Natur und Naherholung AP Solothurn

- 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

Federführung

Weitere Beteiligte

Gemeinden

repla espaceSolothurn, Kanton

Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

-

Weitere Koordination / Abstimmung

_

Abhängigkeiten

- L 404 Naherholungsgebiete / Pärke
- L 403
 Natur und Naherholung im Herzen der Agglomeration Solothurn
- S 401 Siedlungsentwicklung nach innen

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

Grundlagen

Strategische Revitalisierungsplanung 2014 Kanton Solothurn

Einzelmassnahme Landschaft

Daueraufgabe

L 402 Vernetzung und Erhöhung der Erreichbarkeit Freiräume

AP-Generation	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Nr.	Priorität
2. Generation	2601.2.098		S 4		
3. Generation	2601.3.057	L 302	S 4		Α
4. Generation		L 402	L 302		Daueraufgabe



Abbildung: Fuss- und Velowegnetz (Foto: ARP)

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. Wichtiger Aspekt ist die Multifunktionalität von öffentlichen Räumen.

Bei Bedarf werden (regionale und oder kommunale) Freiraumkonzepte erarbeitet: 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 Fuss- und Veloverkehr
- 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
- Naturerlebnisgualitäten und -angebote von Frei- und Grünflächen

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild

- Dichtes Netz an Frei- und Grünräumen, welche diverse Nutzerinteressen wie Nächsterholung, Bewegung und Begegnung ermöglichen.
- Die Hügel-, Berg- und Flusslandschaften sind überregional bekannte, gut erreichbare Naherholungsgebiete für naturbezogene Freizeitaktivitäten und sanften Tourismus
- Die wichtigen Landschaftsräume zwischen den Siedlungen und Verkehrsinfrastrukturen sind mindestens in ihrer heutigen Qualität erhalten.
- Über Grünkorridore vernetzte Frei- und Grünräume, die ihre Aufgaben als Trittsteine der Biodiversität erfüllen und die klimatischen Verhältnisse verbessern.

Bezug zum Handlungsbedarf

- Bereitstellung von gemeindeübergreifenden Frei-, Grün- und Begegnungsräumen im inneren und äusseren Kernraum; Verbesserung der Integration und Vernetzung der Frei- und Grünräume aus ökologischer und stadtklimatischer Sicht.
- Naherholung und Naturschutz von sensiblen Landschaften an der Aare/Emme mit geeigneten Instrumenten abstimmen.
- Definition der Ansprüche an Gestaltung und Funktion der Frei- und Grünräume im Siedlungsraum.

Bezug zu den Teilstrategien

- Die vielfältigen, für die Region typischen Kultur- und Naturlandschaften erhalten und vor dem Nutzungsdruck durch Siedlungs- und Verkehrsflächen schützten; die Übergänge zwischen Siedlung und Landschaft sorgfältig gestalten.
- Die Vernetzung der Freizeit- und Naherholungsgebiete f\u00f6rdern, indem die Wegverbindungen f\u00fcr den Fuss- und Veloverkehr attraktiviert oder ausgebaut werden.
- In den bezeichneten Entwicklungsgebieten sowohl private als auch öffentlich zugängliche, gut erreichbare und vielfältig nutzbare Frei- und Grünflächen schaffen.
- Situativ gemeindeübergreifende Koordination der wichtigen Frei-, Grün und Naherholungsräume und Lenkung der Besucher mit geeigneten Instrumenten

Nutzen

- WK 1: Verbessert die Erreichbarkeit von Naherholungebieten, Frei- und Grünräumen mit dem ÖV, Fuss- und Veloverkehr.
- WK 2: Verbessert die Qualität und Vernetzung Frei- und Grünräume innerhalb und der Landschaftsräume am Rand der Siedlungsgebiete; Unterstützung der Akzeptanz einer Siedlungsentwicklung nach innen.
- WK 3: Schaffung von attraktiven Wegverbindungen und Verbesserung der Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr.
- WK 4: Verkehrsbeziehungen zu den weiter gelegenen Angeboten nehmen ab; wertet Natur- und Landschaftsräume sowie die Übergangsbereiche von der Siedlung in die Landschaft auf; Stärkung der Biodiversität und ökologischen Vernetzung.

Kosten	Finanzierung
--------	--------------

Planungs- und Realisierungskosten sind projektabhängig im Einzelfall zu bestimmen.

Nächste Schritte

Planungsstand

Entwicklung/Lancierung Projekt Natur und Naherholung AP Solothurn

Federführung Weitere Beteiligte

Gemeinden, repla espaceSolothurn, Kanton

Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

Weitere Koordination / Abstimmung

In Abstimmung mit dem Gewässer- und Hochwasserschutz und der Forstwirtschaft

Abhängigkeiten

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

Grundlagen

- Strategische Revitalisierungsplanung 2014 Kanton Solothurn
- Amt für Raumplanung: Strategie Natur und Landschaft 2030+. 2019

Massnahmenpaket Landschaft

Daueraufgabe

L 403 Projekt Natur und Naherholung im Herzen der Agglomeration Solothurn

AP-Generation ARE-Code Massnahmen-Nr. Frühere Nr. Ersetzt Nr. Priorität

3. Generation L301, L302, L303

4. Generation L 403 L301, L302, Daueraufgabe L303



Abbildung: ARP

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Um die Siedlungsentwicklung nach innen erfolgreich zu gestalten und deren Akzeptanz in der Bevölkerung zu steigern, ist auf eine hohe Qualität der Bauten sowie der Aussen- und Freiräume zu achten. Mit der Siedlungsentwicklung nach innen nimmt die Bedeutung von attraktiven Naherholungsräume unmittelbar vor der «Haustüre» zu.

Für das AP 3G wurde das Zukunftsbild Landschaft der überarbeitet und mit dem Aspekt der Naherholung ergänzt. Dazu wurden sechs neue Teilstrategien zur Landschaft und drei Massnahmen hergeleitet. Für das AP 4G soll an das Zukunftsbild und deren Zielsetzungen, Strategien und Massnahmen angeknüpft werden. In einem ersten Workshop im Rahmen des Prozesses AP SO 4G wurde der Fokus für die 4. Generation auf den Landschaftsraum Aare/Emme.

Der Landschaftsraum Aare / Emme liegt im Herzen der Agglomeration und ist ein wichtiger Naherholungsraum, welcher in die Agglomeration herausstrahlt. Im Bild oben ist dies sinnbildlich dargestellt. Gleichzeitig ist es bezüglich Naturschutz ein sensibler Raum und ein ökologisches Schlüsselareal. Durch die verschiedenen Siedlungsentwicklungen in diesem Raum (Zentrum Attisholz und äusserer Kernraum Derendingen) steigt der Druck auf die Naherholungsräume und deren Zugänglichkeit und Vernetzung. Es entstehen auch neue Bedürfnisse zur Vernetzung und gleichzeitig sind aber auch die Schutzwerte im Naturbereich zu erhalten.

Mit dem Projekt Natur und Naherholung kann zudem das Handlungsfeld Nr. 12 der Strategie Natur und Landschafts 2030+ umgesetzt und die Zielsetzung des Zukunftsbildes sowie die Massnahmen der 3. Generation (L 301 und L 302) konkretisiert werden. Das Projekt wurde im Rahmen der Programmvereinbarung NFA 2020-2024 eingegeben und wird vom Bundesamt für Umwelt unterstützt.

Zielsetzung

Für den Landschaftsraum Emme / Aare ist das Projekt Natur und Naherholung im Herzen der Agglomeration zu erarbeiten. Ziel ist es, in einem sensiblen Raum der Agglomeration Solothurn Natur, Naherholung und Verkehr gemeinsam zu betrachten. Dabei wird der Raum nach Nutzung und Schutzwerten differenziert und in Abschnitte zu unterteilt. Daraus lässt sich der Handlungsbedarf räumlich verorten, um konkrete Projekte zu definieren. Dabei sind konsensfähige Projekte bezüglich Schutzziele Natur und Naherholung der Entwicklungsgebiete zu bestimmen. Diese gemeinsame Betrachtung von Naherholung und Schutzwerten in diesem Raum mit viel Potenzial ist eine Chance für Natur und Mensch im Herzen der Agglomeration Solothurn.

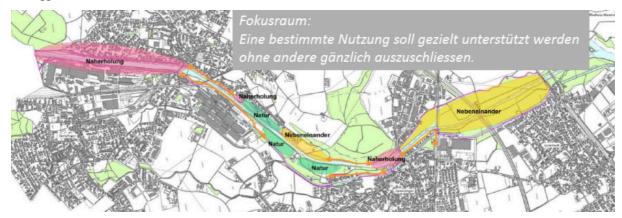


Abbildung Konzept Differenzierung nach Nutzung und Schutzwerten für den Raum Aare, Amt für Raumplanung 2020

Massnahme

Die Massnahme umfasst die Erarbeitung von den zwei Nutzungskonzepte Aare und Emme zur Umsetzung der Ziele des Projektes Natur und Naherholung im Herzen der Agglomeration Solothurn.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild

- Langfristige Sicherung der Flusslandschaft als wichtiges Identifikationsmerkmal der Agglomeration und Region.
- Die Flussläufe und ihre Uferbereiche sind freigehalten und als wichtige Erholungsräume erlebbar und zugänglich; mögliche Nutzungskonflikte sind ausgeräumt.
- Die Anbindung an das Siedlungsgebiet ist mittels Fuss- und Velowegen sichergestellt.

Bezug zum Handlungsbedarf

- Ausbau der überkommunalen Abstimmung zw. Naherholung und Naturschutz mit Besucherlenkung und Signalisation
- Ökologisches Potenzial der Natur- und Kulturlandschaft sichern und aufwerten; Verbesserung der Landschaftsqualität, ökologischen Vernetzung und Biodiversität.
- Verbesserung der Zugänge und Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr zu Freizeit- und Naherholungsgebieten.

Bezug zu den Teilstrategien

- Die Flussräume und ihre Uferbereiche je nach ihren vorwiegenden Funktionen nutzen und pflegen, schützen und/oder für Freizeit und Naherholung gestalten, aufwerten und aufeinander abstimmen.
- Entlang der Flussräume Revitalisierungs- und Aufwertungsmassnahmen zur Förderung der ökologischen Vernetzung umsetzen.
- Die Zugänglichkeit der Freizeit- und Naherholungsräume prioritär durch die bessere Anbindung an den ÖV und Fuss- und Veloverkehr sicherstellen. Die Zugänglichkeit der Flussufer, insbesondere im Bereich der Kernräume, verbessern.

Nutzen

- WK 1: Verbesserung für Fuss- und Veloverkehrsverbindungen entlang / im Bereich der Flussräume; Attraktive Flussufer erhöhen das Freizeitangebot für die Nächst- und Naherholung; Vermeidung von Verkehr durch siedlungsnahe Erholungsräume.
- WK 2: Erhöhung der Erholungsqualität der Flusslandschaft; Schaffung und/oder Aufwertung der Flussräume im Kern der Agglomeration
- WK 3: Schaffung von attraktiven Wegverbindungen und Verbesserung der Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr

WK 4: Der Aare- und Emmeraum mit guter Anbindung an das Fuss- und Veloverkehrsnetz erhöhen das Freizeitangebot für die Nächst- und Naherholung; die stark genutzten Natur- und Landschaftsräume werden mit Massnahmen (Biodiversitätsförderung, Gestaltung Flussraum) und abgestimmten Nutzungskonzepten (Schutz/Besucherlenkung) aufgewertet.

Kosten	Finanzierung		
offen	Eigenleistungen und Bund (BAFU): 125'000 CHF (entspricht 50% der Gesamtkostenübernahme) werden vom BAFU mitfinanziert.		
Planungsstand	Nächste Schritte		
 Erarbeitung Projektskizze 2019 Projektskizze beim BAFU vorstellen 2019 Startsitzung / erste Workshops Herbst 2020 Workshops II März 2021 Entwurf Nutzungskonzept Aare und Sofortmassnahmen Emme Mitte 2021 	 Planerische Umsetzung Nutzungskonzept Aare ab 2021 Umsetzung Sofortmassnahmen Emme ab 2021 danach Umsetzung Massnahmen Aareraum 		

Federführung

Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung

Weitere Beteiligte

Ämter für Verkehr und Tiefbau, Wald und Jagd, Hochbauamt, Umwelt und Wasserbau, repla espace Solothurn, Kanton Solothurn Tourismus Gemeinden (Solothurn, Zuchwil, Luterbach, Riedholz, Feldbrunnen-St.Niklaus, Gerlafingen, Derendingen und Biberist), Grundeigentümmer, Verbände

Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

Grundlage bzw. Ausgangslage des Projektes ist die Abstimmung zwischen Siedlung (Entwicklung der zwei Zentren Solothurn und Attisholz), Landschaft (wichtiger Naherholungsraum und sensibler Naturraum) und Verkehr (wichtige Verbindungsachse für Fuss- und Veloverkehr)

Verkehrliche Kapazitäten

Die Funktionalität «Erschliessung» der zwei Teilprojekte Aareufer und Emme überschneiden sich. Hier wird deshalb ein Erschliessungskonzept (Fuss- und Veloverkehr) als Vorprodukt vorgeschaltet und in den Teilprojekten anschliessend integriert und validiert.

Weitere Koordination / Abstimmung

Dieses Projekt verlangt nach einer sehr breiten Abstützung und wird nach Schritten immer mehr ausgeweitet. Ein geeignetes Resultat kann nur mit einer breiten Partizipation erlangt werden (siehe Beteiligte).

Abhängigkeiten

-

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Kantonales Naturreservat Aarelauf beherbergt seltene Vogelarten
- Naturreservat Emmeschachen und Schachenwäldchen Giritz

Dokumente, Grundlagen

- Projektskizze Natur und Naherholung im Herzen der AP Solothurn
- Präsentation Startsitzung August 2020
- Amt für Raumplanung: Strategie Natur und Landschaft 2030+. 2019

Teilmassnahme Landschaft: Natur und Naherholung im Herzen der Agglomeration Solothurn

A-Horizont

L 403.1 Teilprojekt 1 Nutzungskonzept Raum Aare

AP-Generation ARE-Code Massnahmen-Nr. Frühere Nr. Ersetzt Nr. Priorität

4. Generation L 403.1



Abbildung: Der Flussraum Aare in Solothurn (Fotos: ARP)

Fläche (ha) ÖV-Güteklasse

-

Kurzbeschrieb

Ziel des Projektes Natur und Naherholung im Herzen der Agglomeration (N+N APSO) ist es, durch eine gezielte Abstimmung der verschiedenen Interessen ein Mit- und Nebeneinander von Naherholung und Natur zum Funktionieren zu bringen und Mehrwerte für alle zu schaffen.

Der Aare- und der Emmeraum weisen zwar eine gemeinsame Schnittstelle im Bereich des Emmenspitzes auf, asonsten unterscheiden sie sich jedoch hinsichtlich Problemstellungen und Zielsetzungen voneinander. Das Projekt N+N AP SO wird daher in zwei Teilprojekte TP 1 Aare und TP 2 Emme aufgeteilt.

Im Raum der Aare gilt es, in einem ersten Schritt auf Konzeptebene festzulegen, wo und wann für welche Nutzungen ein Nebeneinander ermöglicht werden kann oder wo eine Segregation anzeigt ist. Dies soll schliesslich in einem kantonalen Nutzungsplan verbindlich festgelegt werden und die konkrete Umsetzung von Massnahmen auslösen. Konkret sind folgende Schwerpunkte vorgesehen:

- die Anbindung des Aareuferweges an Attiholz-Areal und die Fuss- und Veloverbindung Solothurn-Attisholz wird überprüft
- die Lenkung der Naherholung und die Zugänge zum Flussraum sind definiert, Badestellen werden realisiert
- der Aarehang wird als Schutzobjekt in die Nutzungsplanung integriert
- mit der Schaffung von Flachwasserzonen den Naturraum aufwerten und die Biodiversität erhöhen

Kosten Finanzierung

offen Eigenleistungen und Bund (BAFU)

Planungsstand

- Erarbeitung Projektskizze 2019
- Projektskizze beim BAFU vorstellen 2019
- Startsitzung / erster Workshop Herbst 2020
- Workshop II März 2021
- Entwurf Nutzungskonzept Aare Mitte 2021

Nächste Schritte

- Erarbeitung kant. Nutzungsplan Aare
- Umsetzung Massnahmen ab 2023

Federführung Amt für Raumplanung Kanton Solothurn Ämter für Verkehr und Tiefbau, Wald und Jagd, Hochbauamt, Umwelt und Wasserbau, repla espace Solothurn, Gemeinden, Grundeigentümer, Verbände Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr Verkehrliche Kapazitäten Weitere Koordination / Abstimmung Abhängigkeiten Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung In kantonalem Richtplan Kantonales Naturreservat Aarelauf – beherbergt seltene Vogelarten Flächenbeanspruchung Umweltgesetzgebung

Bemerkungen

Grundlagen

Teilmassnahme Landschaft: Natur und Naherholung im Herzen der Agglomeration Solothurn

A-Horizont

L 403.2 Teilprojekt 2 Operationalisierung Besucherinformations- und Führungskonzept Emme

AP-Generation ARE-Code Massnahmen-Nr. Frühere Nr. Ersetzt Nr. Priorität

4. Generation L 403.2



Abbildung: Der Flussraum Emme (Fotos: ARP)

Fläche (ha) ÖV-Güteklasse

Kurzbeschrieb

Ziel des Projektes Natur und Naherholung im Herzen der Agglomeration (N+N APSO) ist es, durch eine gezielte Abstimmung der verschiedenen Interessen ein Mit- und Nebeneinander von Naherholung und Natur zum Funktionieren zu bringen und Mehrwerte für alle zu schaffen. Der Aare- und der Emmeraum weisen zwar eine gemeinsame Schnittstelle im Bereich des Emmenspitzes auf, asonsten unterscheiden sie sich jedoch hinsichtlich Problemstellungen und Zielsetzungen voneinander. Das Projekt N+N AP SO wird daher in zwei Teilprojekte TP 1 Aare und TP 2 Emme aufgeteilt.

Ziel im Raum Emme ist, die im Rahmen des Hochwasserschutz-Projektes erstellte Besucherinformation und –führung (BIF) zu konkretisieren und entsprechende situations- und problembezogene Sofortmassnahmen bauzubewilligen und umzusetzen. Folgende Schwerpunkte sind vorgesehen:

- Besucherlenkung und Nutzungungsentflechtung
- Attraktivierung Naherholung und Fuss- und Veloverkehr Anbindung Attisholz Süd
- Lage Emmesteg und Anlage Holzweg entlang Aare klären
- Ökologische Ersatzmassnahmen für Bauten festlegen
- Förderung der Biodiversität

Kosten Finanzierung

offen Eigenleistungen und Bund (BAFU)

Planungsstand

- Erarbeitung Projektskizze 2019
- Projektskizze beim BAFU vorstellen 2019
- Startsitzung / erster Workshop Herbst 2020
- Workshop II März 2021
- Umsetzung von Sofortmassnahme Mitte 2021

Nächste Schritte

Umsetzung von Massnahmen ab 2022

Federführung Amt für Raumplanung Kanton Solothurn Ämter für Wald und Jagd, Umwelt und Wasserbau, repla espaceSolothurn, Gemeinden, Grundeigentümer, Verbände Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr Verkehrliche Kapazitäten Weitere Koordination / Abstimmung Abhängigkeiten Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung In kantonalem Richtplan Naturreservat – Emmeschachen und Schachenwäldchen Giritz Flächenbeanspruchung Umweltgesetzgebung

Bemerkungen

Grundlagen

Massnahmenpakete Landschaft

Daueraufgabe

L 404 Naherholungsgebiete/Pärke

AP-Generation	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Nr.	Priorität
2. Generation	2601.2.098		S 4		
3. Generation	2601.3.058-60		L 303		А
4. Generation			L 404		Daueraufgabe

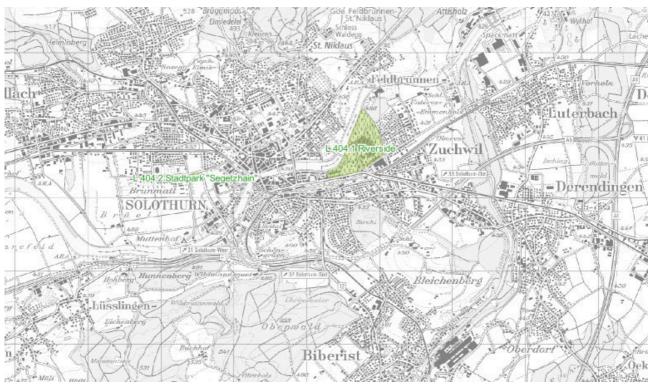


Abbildung: Naherholungsgebiete/ Pärke (Quelle ARP)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Die Freiräume innerhalb des Siedlungsgebiets leisten einen wertvollen Beitrag zur Naherholung für die Bevölkerung. Sie stehen insbesondere durch bauliche Entwicklungen unter Nutzungsdruck. 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» erreichbar sind, die Siedlungsqualität erhöhen und der ökologischen Vernetzung dienen.

Zielsetzung und Massnahme

- 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.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild

- Dichtes Netz an Frei- und Grünräumen, welche diverse Nutzerinteressen wie Nächsterholung, Bewegung und Begegnung ermöglichen.
- Über Grünkorridore vernetzte Frei- und Grünräume, die ihre Aufgaben als Trittsteine der Biodiversität erfüllen und die klimatischen Verhältnisse verbessern.

Bezug zum Handlungsbedarf

- Bereitstellung von Frei-, Grün- und Begegnungsräumen im inneren und äusseren Kernraum.
- Verbesserung der Integration und Vernetzung der Frei- und Grünräume aus ökologischer und stadtklimatischer Sicht; Erhaltung oder Schaffung von Lüftungskorridore; Sicherung und Aufwertung des ökologischen Potenzials.
- Definition der Ansprüche an Gestaltung und Funktion der Frei- und Grünräume im Siedlungsraum.

Bezug zu den Teilstrategien

- Die (städtischen) Frei- und Grünräume in den Siedlungsraum integrieren, sichern und weiterentwickeln.
- In der Planung und Weiterentwicklung als multifunktionale Orte, die vielfältige Funktionen für Bevölkerung, Natur/Biodiversität und Klima erfüllen, ausgestalten.
- Angebot der Frei- und Grünräume innerhalb der Siedlungen und an den Siedlungsrändern ausbauen; Verbesserungen in der Erreichbarkeit auf den ÖV und Fuss- und Veloverkehr konzentrieren.
- Potenziale für die multifunktionale Nutzung und Ökologie erkennen und umsetzen.
- Positiven Beitrag zu Stadtökologie und einem ausgeglichenen Stadtklima (z.B. Beschattung, Abkühlung) durch die verstärkte Vernetzung der Frei- und Grünräume weiter erhöhen.
- In den bezeichneten Entwicklungsgebieten sowohl private als auch öffentlich zugängliche, gut erreichbare, vielfältig nutzbare Frei- und Grünflächen schaffen.

Nutzen

- WK 1: Verbesserung für Fuss- und Veloverkehrsverbindungen 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: Verbessert die Siedlungsqualität sowie die Qualität der öffentlichen Grün- und Freiräume; Unterstützung der Akzeptanz einer Siedlungsentwicklung nach innen durch die Schaffung resp. Sicherung von siedlungsinternen Frei- und Grünflächen.
- WK 4: Verkehrsbeziehungen zu den weiter gelegenen Angeboten nehmen ab; vermindert Flächenbeanspruchung und wertet die siedlungsprägenden Frei- und Grünräume auf.

Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinden	Kanton Solothurn

Kosten

Planungs- und Realisierungskosten sind projektabhängig im Einzelfall zu bestimmen.

Bezug zu weiteren Massnahmen / Zielkonflikte

S 401 Siedlungsentwicklung nach innen
 S 403 Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete
 S 404 Siedlungsschwerpunkte auf unbebauten Bauzonen

Dokumente, Grundlagen

- Amt für Raumplanung: Siedlungsentwicklung nach innen SEin, Leitfaden für die Gemeinden. 2018
- Amt für Raumplanung: Strategie Natur und Landschaft 2030+. 2019

Teilmassnahme Landschaft: Naherholungsgebiete/Pärke

A-Horizont

L 404.1 Riverside

AP-Generation	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Nr.	Priorität
2. Generation	2601.2.098		S 4		
3. Generation	2601.3.058		L 303.1		А
4. Generation		L 404.1			Α



Abbildung Masterplan Gesamtkonzept Riverside (Quelle:riversidezuchwil.ch)

Fläche (ha) ÖV-Güteklasse

3.5 ha D2

Kurzbeschrieb

Der Riversidepark ist als integraler Bestandteil der Arealentwicklung Riverside in Zuchwil zu verstehen. (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.

Fur den Park existiert ein Gesamtkonzept, welches auch schon mit den kantonalen Behörden ausgetauscht wurde. Die Realisierung erfolgt in Etappen. Für den westlichen Teil (1. Wohnbauetappe Riverside und Aareplatz mit Bootsanlegestelle) ist ein Baugesuch in Arbeit.

Kosten Finanzierung

Planungs- und Realisierungskosten sind projektabhängig im Einzelfall zu bestimmen.

Planungsstand	Nächste Schritte		
Masterplan 2016	Genehmigung Baugesuch		
Nutzungsplanung 2018	Realisierung des Aareplatzes mit der Bootsanlegestelle im		
Baugesuch für Park ist in Vorbereitung (2020)	Rahmen der ersten Wohnbauetappe		
Federführung	Weitere Beteiligte		
Gemeinde Zuchwil, Swiss Prime Anlagestiftung	Kanton, Amt für Wald, Jagd und Fischerei		

Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

Weitere Koordination / Abstimmung

-

Abhängigkeiten

S 401 Siedlungsentwicklung nach innen

S 403.11 Zuchwil Areal Riverside

L 403
 Projekt Natur und Naherholung im Herzen der AP Solothurn

– V-KM 401 Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof / RBS, im Detail die Personenunterführung nach

Zuchwil

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

In kantonalem Richtplan

Zuchwil, Aarmatt/Nidermatt ist als Entwicklungsgebiet Arbeiten bezeichnet.

Flächenbeanspruchung

Keine Einzonung notwendig. Keine Fruchtfolgeflächen beansprucht.

Umweltgesetzgebung

Abstimmung der Planung des Riverside-Parks mit den (Schutz-)Bestimmungen des Vogelreservats OROEM Nr. 113 und des Gewässerraums.

Grundlagen

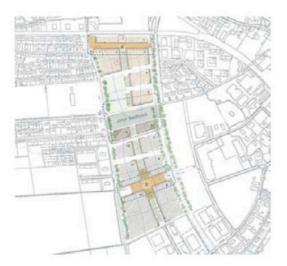
-

Teilmassnahme Landschaft: Naherholungsgebiete/Pärke

A-Horizont

L 404.2 Stadtpark «Segetzhain»

AP-Generation	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Nr.	Priorität
2. Generation	2601.2.098		S 4		
3. Generation	2601.3.060		L 303.3		А
4. Generation		L 404.2			А





Abbildungen: Plan und Visualisierung Gebietsentwicklung Weitblick (Quelle:weitblick-solothurn.ch)

Fläche (ha) ÖV-Güteklasse

2.4 ha D1

Kurzbeschrieb

Der Stadtpark «Segetzhain» wird als integraler Bestandteil der Arealentwicklung entstehen (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 Grundausstattung 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 Grundausstattung 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.

Kosten Finanzierung

Planungs- und Realisierungskosten sind projektabhängig im Einzelfall zu bestimmen.

Planungsstand

Nächste Schritte

20006/07: Studienauftrag Weitblick

2021/22: Rahmengestaltungsplan

2013: Teilzonenplan/Teilerschliessung

2021-2030: Realisierung während 1. und 2. Bauetappe

2015: Entwicklungskonzept

2019: Vergabekriterien Entwicklung Baufelder

Federführung

Weitere Beteiligte

Stadt Solothurn Kanton Solothurn

Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

_

Weitere Koordination / Abstimmung

-

Abhängigkeiten

- S 404.2 Solothurn Weitblick

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

In kantonalem Richtplan

Nein.

Flächenbeanspruchung

Keine Einzonung notwendig. Keine Fruchtfolgeflächen beansprucht.

Umweltgesetzgebung

-

Grundlagen

Massnahmenpaket Landschaft

Daueraufgabe

L 405 Aufwertung siedlungsnaher Erholungsräume

AP-Generation	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Nr.	Priorität
4. Generation		L 405			Daueraufgabe

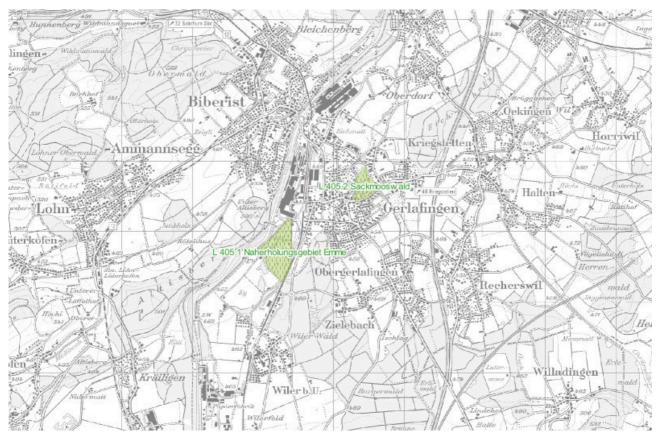


Abbildung: Aufwertung siedlungsnaher Erholungsräume (Quelle ARP)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage und Zielsetzung

Die Verfügbarkeit von siedlungsnahen Erholungsräumen trägt entscheidend zur Lebensqualität bei. Dabei spielen die öffentlichen und halböffentlichen Freiräume eine wichtige Rolle. Attraktive siedlungsnahe Erholungsräume sind ein wesentlicher Bestandteil der qualitätsvollen Siedlungsentwicklung. Ziel ist, es attraktive Erholungsräume in der Agglomeration an zentraler und gut zugänglicher Lage «vor der Haustüre» zu finden.

Massnahme

- Schaffen von Erholungsräumen an zentraler Lage «vor der Haustüre» mit verbindender Qualität räumlich wie sozial.
- Bei Zentrumsentwicklungen und Ortsplanungen sind solche Erholungsräume zu identifizieren.
- Die Zugänglichkeit der Freiräume ist zu sichern bzw. zu schaffen.
- Die äusseren Rahmenbedingungen sind in die Gestaltung miteinzubinden.
- Die verschiedenen Nutzungsansprüche sind zu koordinieren.
- Gestaltung von Erholungsräume ist im Rahmen von qualitätssichernden Verfahren steuern

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild

- Dem Siedlungsgebiet direkt angrenzende Erholungsgebiete und Freizeitanlagen
- Sichere, gute bis sehr gute Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete mit dem ÖV und dem Fussund Veloverkehrsnetz

Bezug zum Handlungsbedarf

- Naherholung und Naturschutz von sensiblen Landschaften (an der Aare/Emme) mit geeigneten Instrumenten abstimmen; Biodiversität und Landschaftsqualität erhöhen.
- Ökologisches Potenzial der Frei- und Grünräume sichern und aufwerten.
- Abstimmung zw. Naherholung und Naturschutz mit Besucherlenkung und Signalisation weiter ausbauen.
- Ansprüche an Gestaltung und Funktion der Frei- und Grünräume im Siedlungsraum definieren.

Bezug zu den Teilstrategien

- Die Frei- und Grünräume als multifunktionale Orte, die vielfältige Funktionen für Bevölkerung, Natur/Biodiversität und Klima erfüllen, ausgestalten.
- Das Potenzial und Angebot der Frei- und Grünräume innerhalb der Siedlungen und an den Siedlungsrändern ausbauen.
- Die Zugänglichkeit der Freizeit- und Naherholungsräume prioritär durch die bessere Anbindung an den ÖV und Fuss- und Veloverkehr sicherstellen. Die Zugänglichkeit der Flussufer, insbesondere im Bereich der Kernräume, verbessern.
- Die Nutzung als Naherholungs-, Erlebnis- und Wohlfühlorte mit den Schutzinteressen abstimmen.
- Die Flussräume und ihre Uferbereiche je nach ihren vorwiegenden Funktionen nutzen und pflegen, schützen und/oder für Freizeit und Naherholung gestalten und aufwerten.

Nutzen

- WK 1: Oualität Verkehrssystem verbessert: Erholungsräume unmittelbar angrenzend an die Siedlungen erhöhen das Freizeitangebot für die Naherholung und die Attraktivität des Siedlungsgebiets; Verkehrsvermeidung durch siedlungsnahe Erholungsräume; die Zugänglichkeit der Erholungsräume und die Fuss- und Veloverkehrsverbindungen werden langfristig verbessert.
- Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Verbessert Qualität der öffentlich zugänglichen Grünräume in WK 2: Wohnnähe; Unterstützung der Akzeptanz einer Siedlungsentwicklung nach innen.
- Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Verkehrsbeziehungen zu den weiter gelegenen WK 4: Angeboten nehmen ab; wertet Natur- und Landschaftsräume auf. Erhaltung prägender Natur- und Landschaftsräume und Aufwertung dieser siedlungsnahen Grünräume als Orte der Erholung.

Federführung

Weitere Beteiligte

Gemeinden, Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen Kanton Solothurn, Amt für Wald, Jagd und Fischerei der Areale

Kosten

Planungs- und Realisierungskosten sind projektabhängig im Einzelfall zu bestimmen.

Bezug zu weiteren Massnahmen / Zielkonflikte

Dokumente, Grundlagen

- Amt für Raumplanung: Siedlungsentwicklung nach innen SEin, Leitfaden für die Gemeinden. 2018
- Amt für Raumplanung: Strategie Natur und Landschaft 2030+. 2019

Teilmassnahme Landschaft: Aufwertung siedlungsnaher Erholungsraum

A-Horizont

L 405.1 Naherholungsgebiet Emme

AP-Generation ARE-Code Massnahmen-Nr. Frühere Nr. Ersetzt Nr. Priorität

4. Generation L 405.1



Abbildung: Links Bild aus dem räumlichen Leitbild 2017 (Quelle: Gemeinde Gerlafingen); rechts Emme Gerlafingen (Quelle: Online-Fotoalbum der Gemeinde Gerlafingen)

Fläche (ha) ÖV-Güteklasse

-

Kurzbeschrieb

Der Flussraum der Emme erfährt als attraktiver Freiraum hinter der Industrie eine Aufwertung. Das Emme-Ufer ist wertvoller Lebensraum und spannender Naturraum. Auf Teilstrecken soll die Attraktivität der Zugänglichkeit zur Emme verbessert werden. Eine Optimierung der Wegverbindung ist langfristig anzustreben und bei der zukünftigen Entwicklung im Süden des Betriebsgeländes der Stahl AG / Gleisfeldes zu berücksichtigen.

Planungsstand	Nächste Schritte		
 Räumliches Leitbild (2017) erstellt Verankerung im Naturkonzept Gerlafingen (2019) 	Massnahmen Aufwertung und Vernetzung bestimmen und umsetzen (ab 2020)		
Federführung	Weitere Beteiligte		
Gemeinde Gerlafingen	Amt für Wald, Jagd und Fischerei		

Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

.

Weitere Koordination / Abstimmung

- Verbesserung der Zugänglichkeit des Fuss- und Veloverkehrs zur Emme
- Langfristig Optimierung der Wegverbindung in Koordination mit einer zukünftigen Gebietsentwicklung (Umstrukturierung/Verdichtung)

Abhängigkeiten

L 403.2 Teilprojekt 2 Operationalisierung Besucherinformations- und Führungskonzept Emme

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

In kantonalem Richtplan

Nein.

Flächenbeanspruchung

Keine Einzonung notwendig. Keine Fruchtfolgeflächen beansprucht.

Umweltgesetzgebung

_

Grundlagen

- Räumliches Leitbild (2017) Gemeinde Gerlafingen
- Naturkonzept Gerlafingen (2019)

Teilmassnahme Landschaft: Aufwertung siedlungsnaher Erholungsraum B-Horizont

L 405.2 Sackmooswald

AP-Generation ARE-Code Massnahmen-Nr. Frühere Nr. Ersetzt Nr. Priorität

4. Generation L 405.2 B



Abbildung: Bild aus dem räumlichen Leitbild 2017 (Quelle: Gemeinde Gerlafingen)

Fläche (ha) ÖV-Güteklasse

Kurzbeschrieb

Knapp 10 % des Gemeindegebiets von Gerlafingen sind mit Wald bedeckt. Der Wald ist nicht nur Holzlieferant, sondern übernimmt weitere wichtige Funktionen: Naherholung, Naturschutz, CO₂-Speicher und Sauerstoffproduzent. Insbesondere dem Dorfwald Sackmooswald kommt dabei eine grosse Bedeutung als siedlungsprägender Grünraum und Naherholungsgebiet zu.

Das räumliche Leitbild von Gerlafingen sieht vor, dass der Sackmooswald zu einem attraktiven öffentlichen Freiraum und Erholungswald entwickelt werden soll. Als grüne Perle Gerlafingens soll der Sackmooswald nicht länger als Barriere, sondern als verbindendes Element wahrgenommen werden. Der Sackmooswald wird Erholungswald mit einer guten und sicheren Durchwegung, einer attraktiven Gestaltung der Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten

Gleichzeitig ist und bleibt der Wald wichtiger Lebensraum und Rückzugsort im Siedlungsgebiet für heimische Tier- und Pflanzenarten. Die geplante ergänzende Nutzung des Sackmooswaldes darf diese Funktion nicht entscheidend beeinträchtigen. Daher sind sanfte und ruhige Freizeitnutzungen vorzuziehen und Ruhegebiete / Ruhezeiten für die Natur vorzusehen.

Planungsstand

- Räumliches Leitbild 2017 Gemeinde Gerlafingen
- Naturkonzept Gerlafingen 2019 Massnahmen definiert

Nächste Schritte

- Mittelfristig Gesamtkonzept für Sackmooswald
- Langfristig Erweiterung Hostette entlang der Kriegsstettenstrasse

Federführung

Gemeinde Gerlafingen

Weitere Beteiligte

Bürgergemeinde als Waldeigentümerin, Kanton, Amt für Wald, Jagd und Fischerei, Naturschutzverein/-verbände sowie Bevölkerung

Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

_

Weitere Koordination / Abstimmung

Mittelfristige Abstimmung zwischen Naherholung und Naturschutz im Rahmen eines Gesamtkonzepts

Abhängigkeiten

S 401 Siedlungsentwicklung nach innen

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

In kantonalem Richtplan

Nein.

Flächenbeanspruchung

Keine Einzonung notwendig. Keine Fruchtfolgeflächen beansprucht.

Umweltgesetzgebung

_

Grundlagen

- Räumliches Leitbild (2017) Gemeinde Gerlafingen
- Naturkonzept Gerlafingen (2019)

2.3.3 Dokumentationsblätter der nationalen und der weiteren relevanten Planungen im Bereich Verkehr

Dokumentationsblatt für Massnahme der nationalen und der weiteren relevanten Planungen im Bereich Verkehr

A-Horizont

V-ÖV-Ü 401 Solothurn: Ausbau Hauptbahnhof Süd Solothurn - RBS

AP-Generation ARE-Code Frühere Nr. Priorität

3. Generation B

4. Generation A



Abbildung: Modellaufnahme Hauptbahnhof Süd (Quelle: Stadt Solothurn)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Die Bahninfrastruktur für den Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) am Hauptbahnhof Solothurn muss bis 2027 ausgebaut werden. Auslöser ist der Tiefbahnhof Bern als Bestandteil der 2. Teilergänzung der S-Bahn von Bern. Ab 2027 werden im Städteverkehr längere Züge eingesetzt, was eine Verlängerung der heutigen RBS-Perronanlage von 130m auf 192m Konstruktionslänge (180m Zuglänge/Nutzlänge plus 12m für Prellbock) notwendig macht.

Zielsetzung

Mit der Verlängerung der RBS-Perronanlage sollen auch die städtebaulichen und erschliessungstechnischen Defizite der insbesondere auch für Passanten wenig attraktiven Südseite des Hauptbahnhofgebiets behoben werden. Als wesentliches zusätzliches Infrastrukturelement soll eine zweite Personenunterführung (PU West) realisiert werden, mit einer separaten Velospur und einer neuen Veloabstellanlage zwischen der bisherigen und neuen PU, unter dem neuen Bahnhofplatz Süd.

Der Ausbau des Hauptbahnhofs Solothurn Süd ist ein zentrales Schlüsselprojekt im Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation und hat für die Akteure selbst hohe Priorität.

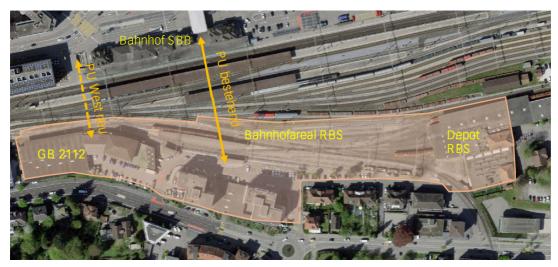


Illustration: Luftaufnahme mit eingezeichnetem Planungsperimeter (Quelle: map.geo.admin.ch)

Der Planungsprozess, getragen von der Stadt Solothurn, der RBS, der SBB Infrastruktur und dem Kanton Solothurn (Amt für Raumplanung / Amt für Verkehr und Tiefbau), sowie von zwei privaten Grundeigentümern, startete Ende 2016 mit einem städtebaulichen Studienauftrag. Im Sommer 2020 verabschiedete der Lenkungsausschuss den Bericht zur Masterplanung als Grundlage für das Vorprojekt und den Gestaltungsplan. Seit Beginn weg sind die Projektierungsarbeiten zwischen den RBS und der SBB Infrastruktur sowie auch mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) abgestimmtDie Anpassungen der RBS-Infrastruktur sind finanziert via STEP AS 2025. Trotz der absehbaren Notwendigkeit der Anpassungen an den Publikumsanlagen am Standort Hauptbahnhof Solothurn, wurden die damit verbundenen notwendigen finanziellen Investitionen im Ausbauschritt des strategischen Entwicklungsprogramm das Schweizer Bahnnetzes, STEP AS 2035, bisher nicht berücksichtigt.

Massnahme

- RBS Bahnhof Verlängerung Perronanlage: Ab 2027 werden im Städteverkehr längere Züge eingesetzt, was eine Verlängerung der heutigen RBS-Perronanlage von 130m auf 192m Konstruktionslänge (180m Zuglänge/Nutzlänge plus 12m für Prellbock) notwendig macht (Massnahme finanziert über STEP AS 2025).
- Neue Personenunterführung West als Stadtverbindung und Bahnzugang zu Perrons (2/3 und 5/6 sowie Gleise RBS): Die neue, zweite Personenunterführung (PU) bindet den Südteil des Bahnhofs direkter an das nördliche Fuss- und Fahrradnetz zum Gebiet Neu-Solothurn (Hauptbahnhofstrasse), zur Altstadt und zu den angrenzenden Stadtteilen an. Ebenso wird eine bessere Anbindung ab dem Bahnhofplatz zu den Wohn- und Arbeitsquartieren südlich der Gleise und insbesondere auch zum Areal Bürgerspital, (Kantonsspital). Die Realisierung erfolgt in zwei Baumodulen: Modul 1: Teil Süd Bahnzugang RBS, Modul 2: Durchgang nach Norden und Erschliessung Gleise SBB. Dieses Modul ermöglicht gleichzeitig einen zweiten Zugang zu den Perrons der SBB.

Machbarkeit

Die Machbarkeit wurde nachgewiesen. Die SBB hat die entsprechenden Vorhaben als Bestandteil des Rahmenplans Bahnhof Solothurn berücksichtigt.

Wirkung auf Siedlung und Verkehr

Mit den städtebaulichen und infrastrukturellen Massnahmen wird dem Gebiet auf der Südseite des Hauptbahnhofs Solothurn eine neue, deutlich aufgewertete Identität als Ankunfts- und Umsteigeort des öffentlichen Verkehrs (Multimodale Drehscheibe) verliehen. Dies wird einen positiven Effekt auf die bauliche und räumliche Entwicklung im Kontext auslösen, insbesondere auch im Sinne der gewünschten und auch geforderten Innenentwicklung. Die raumplanerischen Grundlagen wurden im Rahmen der Gesamtrevision der Ortsplanung in der Stadt Solothurn geschaffen.

Schnittstellen mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

- Deutliche Aufwertung des querenden Velo- und Fussgängernetzes durch die PU West.
- Direktere Anbindung des Busnetzes an den Hauptbahnhof bzw. Bahnhof RBS (betroffen sind zwei Buslinien): Stadtbuslinie 1 (geplant) und die Linie 6/9 Lohn – Solothurn HB – Luterbach – Riedholz (geplant)
- Schaffung einer Reservehaltekante auf der Südseite des Bahnhofs Solothurn für den Bahnersatzbetrieb sowie als Haltekante für Fernbusse
- Schnittstelle mit der zentralen Nord-Süd-Achse für den Fuss- und Veloverkehr

Dokumentationsblatt für Massnahme der nationalen und der weiteren relevanten Planungen im Bereich Verkehr

A-Horizont

V-ÖV-Ü 402 Solothurn: Aufwertung Westbahnhof

AP-Generation ARE-Code Frühere Nr. Priorität

3. Generation B

4. Generation A





Abbildungen: Modellaufnahme und Fassadenansicht Richtprojekt Studienauftrag Westbahnhof (2018)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Die Bahninfrastruktur am Westbahnhof ist bezüglich Behindertengerechtigkeit (BehiG) anzupassen. Die neue Anlage ist 2027 in Betrieb zu nehmen. Insgesamt wird das Potential beim Westbahnhof heute noch nicht genutzt. Das Bahnareal wird vorwiegend von Parkplätzen dominiert, der Zugang bzw. die Einbettung in den städtebaulichen Kontext ist unbefriedigend. Zudem ist das Verkehrsregime beim Westbahnhof heute nicht optimal gelöst.

Ein wesentliches Defizit, auch aus Sicht Stadtentwicklung, bildet die zu schmale Personenunterführung. Es fehlt somit direkt beim Bahnhof eine attraktive Querungsmöglichkeit für den Langsamverkehr.

Die Stadt Solothurn hat zusammen mit den SBB, dem Kanton und privaten Grundeigentümern einen städtebaulichen Studienauftrag durchgeführt, welche die verschiedenen Aspekte Städtebau / Verkehr / Freiraum gesamthaft thematisierte.

Zielsetzung

Die Bahninfrastruktur ist bezüglich Behindertengerechtigkeit anzupassen. Die infrastrukturelle Notwendigkeit wird genutzt, um in einer optimalen baulichen und betrieblichen Abstimmung das Areal bzw. dessen Zugänglichkeit zu verbessern und gleichzeitig die Funktion und die räumlichen Qualitäten der Bahnunterführung beim Westbahnhof als Stadtverbindung aufzuwerten. Die Unterführung muss sowohl als Zugang zu den Perrons als auch als Quartierverbindung für Fussgänger und Velofahrende dienen. Dies insbesondere mit Blick auf die anstehenden Entwicklungen im näheren und weiteren Kontext westlich des Areals Westbahnhof in der Stadt Solothurn.

Massnahme

- Die Bahninfrastruktur am Westbahnhof ist bezüglich Behindertengerechtigkeit (BehiG) anzupassen. Die neue Anlage ist 2027 in Betrieb zu nehmen. Dies umfasst betrifft die Rampe und die Zu- und Aufgänge der Perronanlagen.
- Die Verbesserung der Zugänglichkeit zum Bahnhof und der Veloabstellplätze .

Machbarkeit

Die Machbarkeit konnte im Rahmen des Studienwettbewerbs und von Richtprojekten nachgewiesen werden.

Wirkung auf Siedlung und Verkehr

Mit der Verbesserung des Bahnhofs Solothurn West werden Fuss- und Veloverkehr, Bus und Bahn optimal miteinander verknüpft. Die attraktive Erschliessung des Areals Weitblick und des Entwicklungsgebietes Bahnhof West Solothurn wird unterstützt. Durch die Schaffung eines zentralen Wohn- und Dienstleistungsstandorts auf dem Westbahnhofareal soll das Areal zusammen mit dem Stadtteil rund um den Westbahnhof gestärkt und zu einem urbanen Raum weiterentwickelt werden.

Der Ausbau bzw. die Weiterentwicklung des Bahnhofs Solothurn West ist bereits in der 1. und 2. Generation enthalten. Die Massnahmen wurden in Abstimmung mit dem Vorhaben der SBB und der Ortsplanung geplant. Damit kann für die 4. Generation eine wirkungsvolles Gesamtpaket eingereicht werden.

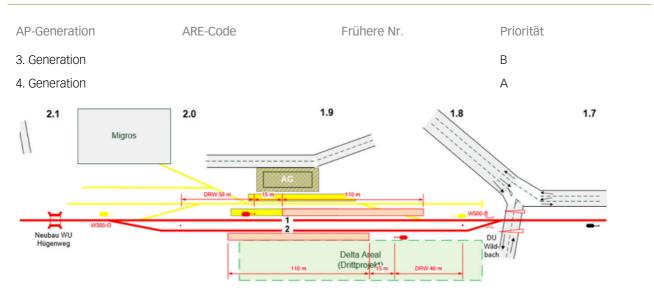
Schnittstellen mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Der Westbahnhof ist halbstündlich mit der Regionalzuglinie Solothurn - Biel erschlossen, die Reisezeit zum HB Solothurn beträgt eine Minute.

Dokumentationsblatt für Massnahme der nationalen und der weiteren relevanten Planungen im Bereich Verkehr

A-Horizont

V-ÖV-Ü 403 Langendorf: Aufwertung Bahnhof BLS Langendorf



Bestvarianten 2.1 gemäss Machbarkeitsstudie mit zwei Geleisen (Stammgleis 1 und Nebengleis 2)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Der Bahnhof Langendorf liegt zwischen dem ehemaligen Industrie-und Gewerbeareal der Firma Delta sowie dem charakteristischen Einkaufszentrum Ladendorf mit regionalem Einzugsgebiet. Das Delta-Areal wurde im Zuge der OP-Revision in die Mischzone Delta umgezont und bietet in Zukunft Wohnraum für rund 500 Personen. Dazu besteht ein genehmigter Gestaltungsplan "(RRB 2020/1599 vom 17.11.2020). Der Beginn der Arealentwicklung wird noch im 2021 erwartet. Der Bahnhof Langendorf erschliesst neben der Gemeinde Langendorf auch das nordöstliche Siedlungsgebiet von Bellach. Über den Bahnhof erfolgt ausserdem die Verbindung zwischen dem südlich der Bahnlinie gelegenen Ortsteil von Langendorf mit den nördlich der Bahnlinie gelegenen Ortsteil.

Eine gestalterische Aufwertung des Bahnhofs mittels verbessertem Zugang und attraktiven Aussenräumen führt zur Attraktivitätssteigerung der umliegenden Wohn-, Arbeits-und Dienstleistungsgebiete.

Zielsetzung

Koordiniert mit der Sanierung der Weissensteintunnels und der Bahnlinie Solothurn –Langendorf –Lommsiwil –Oberdorf –Gänsbrunnen -Moutier soll auch der Bahnhof Langendorf erneuert werden. Die Bahnhofsanierung und –modernisierung umfasst neben behindertengerechten Perrons die Zugänge insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Mittels Schaffung einer Fussgänger- und Velounterführung können der südlich der Bahnlinie gelegene Ortsteil von Langendorf inkl. neuem Quartier im Delta-Areal mit dem Einkaufszentrum Langendorf, dem Dorfzentrum und den weiteren nördlich der Bahnlinie gelegenen Quartieren verbunden werden. Diese Langsamverkehrsverbindung schafft einen durch die Dorfbevölkerung seit langem geforderten sicheren Schulweg für die Schulkinder aus den südlichen Quartieren.

Massnahme

Aufwertung und Modernisierung Bahnhof Langendorf BLS

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.

Der Zugang zum umliegenden Wohn-, Arbeits-und Dienstleistungsgebiet, wie auch zum Migros-Ladendorf wird verbessert. Eine neue Fussgänger-und Velounterführung verbindet das Delta-Areal mit dem Dorfzentrum.

Machbarkeit

Die Machbarkeit wurde 2020 abgeklärt. Als Bestvariante resultiert eine Lösung mit einem Stammgleis 1 auf der Seite des Aufnahmegebäudes und einem Nebengeleis 2 auf der Seite des Deltaareals mit Aussenperrons (siehe Abb. oben). Die Kosten werden auf 18.9 Mio. geschätzt (Planungsstand Dezember 2020).

Wirkung auf Siedlung und Verkehr

Mit der neuen Fussgänger- und Velounterführung kann der Veloverkehr von Oberdorf Richtung Bellach vom übergeordneten Strassennetz (Weissensteinstrasse – Langendorfstrasse) entflochten werden.

Schnittstellen mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

- Mit der Aufwertung der Bahnlinie Solothurn Langendorf Lommsiwil Oberdorf Gänsbrunnen Moutier und der Modernisierung der Bahnhöfe wird eine wichtige ÖV-Linie in der Agglomeration Solothurn aufgewertet.
- Mit der neuen Fussgänger- und Velounterführung kann der Veloverkehr von Oberdorf Richtung Bellach vom übergeordneten Strassennetz (Weissensteinstrasse – Langendorfstrasse) entflochten werden.

Grundlagendokumente / Quantitative Angaben:

- Umbau Bahnhof Langendorf BLS, Studien & Bestvarianten, August 2020
- Umbau Bahnhof Langendorf BLS, Workshop 3, Dezember 2020
- Schlussbericht Streckenkonzept Solothurn-Moutier-Bahn SMB, 6.11.2014
- Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene
- Ein- und Aussteiger pro Werktag beim Bahnhof Langendorf: 390 Passagiere

Dokumentationsblatt für Massnahme der nationalen und der weiteren relevanten Planungen im Bereich Verkehr

B-Horizont

V-ÖV-Ü 404 Solothurn, Feldbrunnen: Doppelspurinsel ASm St. Katharinen

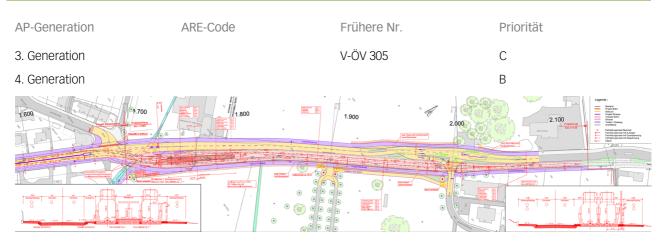


Abbildung: Situationsplan des Projekts Doppelspurinsel St. Katharinen

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage und Zielsetzung

Gestützt auf die prognostizierte Nachfrageentwicklung reichen ab dem Zeitraum 2030 die im Agglomerationsgürtel von Solothurn jeweils im 30'-Takt angebotenen Kapazitäten von ASm und Bus nicht mehr aus. Die Abklärungen im Rahmen des Programms STEP zeigen, dass das Fahrplanangebot auf dem Abschnitt Solothurn – Flumenthal mindestens teilweise vom heutigen 30'-Takt auf den 15'-Takt erhöht werden sollte.

Um diese Angebotserhöhung realisieren zu können, ist ein Ausbau des Kreuzungsbereichs bei der heutigen Kreuzungsstelle St. Katharinen erforderlich. Neben dem Bau dieser Doppelspurinsel soll weiter eine neue Bushaltestelle geschaffen, ein unsicherer Bahnübergang saniert und die Anlagen für den Fuss- und Velosverkehr erneuert und werden.

Mit dieser Massnahme sollen folgende Hauptziele verfolgt werden:

- Schaffung einer optimalen Bahninfrastruktur, welche eine stabile Betriebsabwicklung ermöglicht.
- Aufhebung des unsicheren Bahnübergangs im Bereich der Villa Koch
- Umsetzung der Trennung von Schiene und Strasse
- Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes
- Rad- und Fusswegverbindungen entlang der Kantonsstrasse/Baselstrasse verbessern

Massnahme

Einführung 15'-Takt auf Abschnitt Solothurn-Flumenthal im Rahmen STEP-Horizont 2030: Die Kreuzungsstelle soll wie heute im Bereich St. Katharinen liegen, die heutige Punktkreuzung muss jedoch aus Gründen der besseren Betriebsstabilität zu einer kurzen Doppelspurinsel erweitert werden. Die Lage der Kreuzungsweiche wurde ermittelt.

Machbarkeit

Die Machbarkeit wurde 2018 abgeklärt, die Lage der Kreuzungsweiche und des Bahnperrons festgelegt und die Bestvariante ermittelt.

Wirkung auf Siedlung und Verkehr

Die Verkehrsmassnahme wurde ortsbildverträglich konzipiert. Die positive verkehrliche Wirkung wurde nachgewiesen.

Schnittstellen mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

 Es bestehen diverse Schnittstellen sowohl strassenseitig (Baselstrasse H5) wie auch schienenseitig (ASm-Linie). Die bedeutendste Schnittstelle ist jene zum westlich anschliessenden Projekt «Sanierung Baselstrasse», welches eine Massnahme des Agglomerationsprogramms 3. Generation ist.

Dokumentationsblatt Eigenleistung

AvE-Horizont

V-PM 401 Mobilitätsquintett Wasseramt – Konkretisierte Mobilitätsstrategie

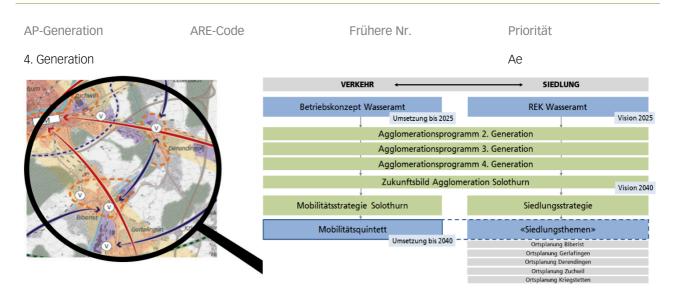


Abbildung: Auszug aus Fachbericht Mobilitätsplanung Region Solothurn

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Für das Wasseramt wurde im Jahr 2011 ein Betriebskonzept Verkehr (Umsetzung bis 2025) und im Jahr 2012 ein Raumentwicklungskonzept mit Berücksichtigung der Entwicklungen im Siedlungsgebiet (Vision 2025) erarbeitet. Daraus sind verschiedene Massnahmen für das Agglomerationsprogramm Solothurn 2. und 3. Generation definiert und umgesetzt worden.

Mit dem AP 4 wurde für die Agglomeration Solothurn eine Siedlungsstrategie und eine verkehrs- und raumübergreifende Teilstrategie Verkehr erarbeitet, welche die Vorgaben des kantonalen Richtplans auf der Basis der 3V- Strategie ergänzt und konkretisiert. Diese wurde mit dem vierten «V» für «Vernetzen» zusätzlich ergänzt.

Den Gemeinden Biberist, Gerlafingen, Derendingen, Kriegstetten und Zuchwil kommt aufgrund ihrer fortgeschrittenen Agglomerationsentwicklung mit Bezug zur Stadt Solothurn, ihren zahlreichen Schlüsselarealen sowie ihrer Bedeutung für das Umland eine besondere Rolle zu. Die anhaltend hohe Dynamik stellt an die Beteiligten aller Stufen hohe Anforderungen an die grenzüberschreitende Koordination. Zudem haben die Komplexität der Fragestellungen der Abstimmung Mobilität und Siedlung zugenommen und die Entwicklung in den Gemeinden wird massgeblich von Einzelentscheidungen geprägt. Weitere verkehrliche Fragestellungen und Abklärungsbedarf ergibt sich aus den aktuell laufenden Ortplanungsrevisionen der einzelnen Standortgemeinden.

Mit dem Mobilitätsquintett Wasseramt soll für diese fünf Gemeinden ein konkretes Vorgehen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr vereinbart werden. Im Fokus steht ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept 2040, welches auf der Grundlage des Fachberichts Mobilitätsplanung Region Solothurn konkret ausgearbeitet werden soll.

Zielsetzung

Das Ziel des Projekts besteht darin, die wesentlichen Elemente zu ermitteln, welche die langfristige Abstimmung von Siedlung und Verkehr begünstigen:

- Überprüfen der im kantonalen Richtplan bereits verankerten Massnahmen auf Ihre Zweckmässigkeit
- Evaluation weiterer Massnahmen
- Abstimmung mit den laufenden Ortsplanungsprozessen in den Gemeinden
- Ermittlung der für verkehrsintensive, insbesondere güterverkehrsintensive Einrichtungen geeigneten Flächen in den Gemeinden

Das Ziel sollte darin bestehen, bis zur Einreichung des Agglomerationsprogramms 5. Generation über einen zwischen Gemeinden, Region und Kanton abgestimmten Massnahmenkatalog zu verfügen.

Massnahme

Verkehrs- und Mobilitätskonzept 2040 für die Gemeinden Biberist, Derendingen, Gerlafingen, Kriegstetten und Zuchwil inkl. entsprechender Umsetzungsagenda.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild Räumliche Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in einem Fokusraum, Verkehr vernetzen, ÖV-Drehscheiben fördern, Tangentialverbindung schaffen, Hauptverbindungen mit hoher Erschliessungsqualität, Attraktive Velokorridore, Erschliessung von Umstrukturierungsge-

bieten mit hohem Verdichtungspotenzial

Bezug zum Handlungsbedarf Räumliche Abstimmung der Infrastrukturvorhaben, ungenügende ÖV-Erschliessung von prioritären Entwicklungsgebieten, Busbehinderungen während HVZ, Gestaltungsdefizite bei Ortsdurch-

fahrten, teils hoher Schwerverkehrsanteil

Bezug zu den Teilstrategien Teilstrategie Verkehr

Nutzen

Die Wirkung ergibt sich erst durch entsprechende Massnahmen. Da zunächst ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept 2040 ausgearbeitet wird, kann die Wirkung noch nicht beziffert werden. Ziel ist es in allen Wirkungskriterien WK1 – WK4 Verbesserungen zu erzielen und damit die lokale Abstimmung zwischen Verkehr und Siedlung voranzutreiben.

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife		
1 (Planungsstudie in Bearbeitung)	1 (Planungsstudie vertiefen)		
Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme		
Projektvorbereitung 2020, Start 2021	Abschluss 2022		
Federführung	Weitere Beteiligte		
Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau	Repla espace Solothurn, Kanton Solothurn Amt für Raum- planung, Gemeinden Biberist, Gerlafingen, Derendingen, Kriegstetten und Zuchwil		
Kosten	Kostenteiler		
100'000 CHF	Anteil Kanton 60 % 60'000 CHF Anteil repla 40 % 40'000 CHF		

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Abhängigkeiten zu folgenden Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten:

Biberist Biberena / Bahnhof BLS S 403.1

S 403.2 Biberist Papierfabrik S 403.4 Gerlafingen Bahnhofgebiet Zuchwil Areal Riverside S 403.11

Umweltverträglichkeit

Die Umweltverträglichkeit der zu entwickelnden Massnahmen muss gewährleistet sein.

Grundlagendokumente / Quantitative Angaben

- Übergeordnetes Betriebskonzept (2011), Raumentwicklungskonzept Wasseramt 2025 (2012)
- Buskonzept Solothurn (2018)
- Fachbericht Mobilitätsplanung Region Solothurn (2021)

2.3.4 Verkehr

Einzelmassnahme Verkehr

A-Horizont

V-KM 401 Solothurn: Multimodale Verkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof Süd - RBS mit Langsamverkehrsunterführung

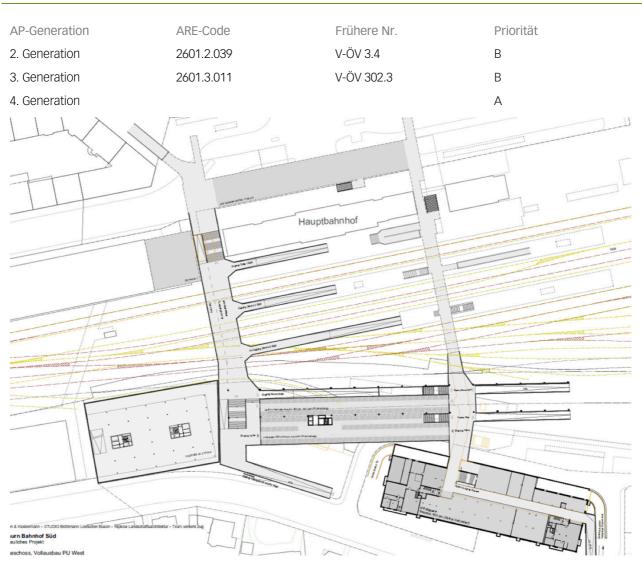


Abbildung: Untergeschoss bestehender und neuer Personenunterführung bei Vollausbau, Quelle:Bericht zum Masterplan, 2020.

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

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. Die Aufwertung der RBS-Bahnanlagen in Solothurn, Bestandteil des Projektes "2. Teilergänzung S-Bahn Bern" (Federführung Kanton Bern), ist im Sachplan Verkehr (Teil Infrastruktur Schiene) berücksichtigt. Die Perronanlagen werden auf 180 m verlängert, der Zugang soll neu über eine Rampe behindertengerecht erfolgen. Die neue Anlage ist 2027 in Betrieb zu nehmen.

Der Ausbau des Hauptbahnhofs Solothurn Süd ist ein zentrales Schlüsselprojekt im Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation und hat für die Akteure selbst hohe Priorität. Der geplante Bahnhofausbau bringt die städtebauliche Aufwertung der öffentlichen Räume und der angrenzenden Liegenschaften mit sich. Für die städtebauliche Entwicklung des Areals und des näheren und weiteren Kontexts ist es darüber hinaus unablässig, dass mit einer neuen Personenunterführung (PU) eine bessere Anbindung für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen wird. Diese PU ermöglicht gleichzeitig einen zweiten Zugang zu den Perrons der SBB. Im Vorprojekt, welches seit Mitte 2020 in Erarbeitung ist und im Herbst 2021 abgeschlossen wird, werden die Zielsetzungen und Kosten sowie die Finanzierung stufengerecht konkretisiert.

Zielsetzung

Mit der Realisierung des Tiefbahnhofs Bern muss auch beim Bahnhof Solothurn der heute knapp 120 m lange Mittelperron des RBS durch eine besser positionierte, grosszügigere Perronanlage mit zwei 180 m (Nutzlänge) langen Perronkanten ersetzt werden. Abgestimmt auf diese infrastrukturelle Dringlichkeit werden weitere Infrastrukturmassnahmen an diesem zentralen Entwicklungsgebiet in der Stadt Solothurn in das Projekt und die Realisierung integriert.

Massnahme

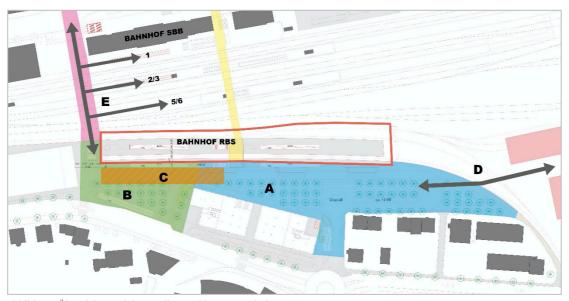


Abbildung: Übersicht Module, Quelle: Stadtbauamt Solothurn

Die Massnahmen des Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation umfassen folgende Elemente:

- A) Bahnhofplatz Süd-Ost (Modul A3 gemäss Masterplan)
 - Der Bahnhofplatz Süd-Ost dient als ÖV-Drehscheibe mit Bushaltekanten und Bahnzugängen, inklusive Kurzzeitparkierung und Drop-Off.
- B) Bahnhofplatz Süd (Modul B2 gemäss Masterplan)
 - Der neue Bahnhofplatz Süd dient als Bahnhofzugang und wird zum Ankunftsort und Adresse für attraktive Nutzungen.
- C) Velostation / Veloabstellanlagen (Modul B3.1 gemäss Masterplan)
 - Unter dem Bahnhofplatz bzw der Perronanlage RBS wird eine neue Velostation Süd mit 600 Veloabstellplätzen geschaffen (2-stöckige Anlage). Diese behebt den bestehenden Kapazitätsengpass an Veloabstellanlagen. Diese wird über eine neue Velorampe beim Bahnhofplatz Süd erschlossen.
- D) Personenunterführung Zuchwil (zwischen Modul A3 und den Modulen D/F gemäss Masterplan)
 - Mit einer Langsamverkehrsunterführung in der Verlängerung des Holunderwegs (unter den Geleisen RBS) wird für den Velo- und Fussverkehr eine direkte Anbindung an die Wohnquartiere von Zuchwil und das Entwicklungsgebiet Riverside geschaffen / erzielt / angestrebt, ebenso für die Überbauung am Standort des bestehenden RBS-Depots.
- E) Langsamverkehrs-Unterführung/Personenunterführung West (Modul B1 gemäss Masterplan)
 - Die neue PU West übernimmt die Aufgabe eines zentralen verkehrlichen und städtebaulichen Bindeglieds am Bahnhof Solothurn. Die Achse liegt in der Verbindung zur Solothurner Altstadt und mündet direkt in den neuen Bahnhofplatz Süd. Sie hat eine Länge von 98 Meter und eine Breite von 12 Metern, Der Fuss- und Veloverkehr werden separat geführt

Finanzierbarkeit

Trotz der absehbaren Notwendigkeit der Anpassungen an den Publikumsanlagen am Standort Hauptbahnhof Solothurn, wurden die damit verbundenen notwendigen finanziellen Investitionen im STEP AS 2035, bisher nicht eingestellt. Die Akteure sind bemüht, dass eine Mitfinanzierung über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) erwirkt werden kann.

Machbarkeit

Die Machbarkeit wurde nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

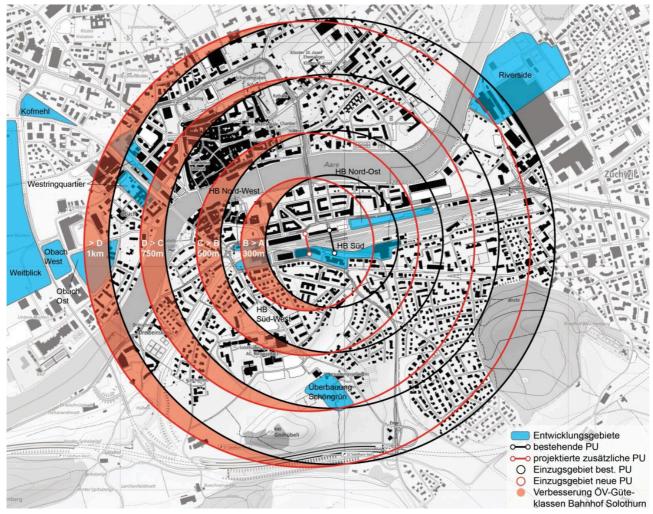


Illustration: Einzugsgebiet bestehende und neue PU Bahnhof Solothurn (Radius 1 km), Quelle: Stadtbauamt Solothurn und sogis.

Anhand einer Potentialanalyse wurde dargelegt, dass vom Bau einer zweiten Langsamverkehrsunterführung /PU westlich der bestehenden rund 1'500 bestehende Einwohner und 2'700 Arbeitsplätze (VZÄ) von einer besseren ÖV-Güteklasse profitieren können. Das entspricht 9% der Bevölkerung und 17% der Arbeitsplätze in der Stadt Solothurn. Der Bedarf einer zweiten PU an der vorgesehenen Lage wird zudem gestützt durch die rund 2'500 zusätzlichen Einwohner und 1'000 Arbeitsplätze (VZÄ) der Entwicklungsgebiete. Rund 600 Einwohner und 250 Arbeitsplätze (VZÄ) innerhalb der Entwicklungsgebiete profitieren von einer höheren ÖV-Güteklasse. Verbesserungen ergeben sich auch für alle Gebiete ohne Änderung der ÖV-Güteklasse. Im Vergleich zu den Einwohnerzahlen und Arbeitsplätzen im Einzugsgebiet von einer PU, würden inklusive der Entwicklungsgebiete gut 30% mehr Einwohner und knapp 15% mehr Beschäftigte (VZÄ) durch die zweite PU lagemässig begünstigt.

Die Personenflussberechnungen der SBB (Kapazitäts- und Wachstumsmethode) zeigen auf, dass die Realisierung der PU West für die optimale Abwicklung der Personenflüsse sinnvoll ist. Ca. 1/3 der Bahnreisenden werden zukünftig die PU West nutzen unter der Voraussetzung, dass die beiden Perrons 2/3 und 5/6 angeschlossen sind.

Die Stadt Solothurn hat ergänzend zu den Personenflussberechnungen der SBB die stadtquerenden Verkehrsströme (Fuss- und Veloverkehr) analysieren lassen. Auch hier zeigen die Berechnungen, dass die neue PU West eine attraktive Verbindung als Stadtquerung darstellt. Die Anzahl der querenden Velofahrenden beträgt ca. 150 bis 250 in der Spitzenstunde, was als eine genügende Auslastung zu beurteilen ist. Die Simulationen haben gezeigt, dass eine grosse Anzahl von Velofahrenden direkt in die beiden Velostationen Nord und Süd fährt und dann auf die Bahn umsteigt.

Bezug zum Zukunftsbild

- Der Knotenpunkt Hauptbahnhof Solothurn sichert den Anschluss ans Fernverkehrsnetz in Richtung Bern, Lausanne und Zürich.
- Der Hauptbahnhof nimmt als zentraler Mobilitäts-Hub der Agglomeration die Funktionen einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe ein und bietet deshalb den Besuchenden auch Parkplätze für Park+Ride und Bike+Ride in ausreichender Zahl.
- Ein-, Um- und Aussteigende werden intuitiv über sichere Fusswege an ihren Zielort geführt.

- Zielorte sind gerade für Umsteigende nicht nur Anschlusszüge oder Linienbusse sondern auch gut erreichbare Sharingangebote (Auto/Velo), mit deren Hilfe die letzte Teiletappe zurückgelegt wird.
- Die multimodale Drehscheibe als Umsteigeort zwischen Bahn, Bus, Langsamverkehr (Fussund Veloverkehr) und MIV verfügt über eine Regionalverkehrsanbindungen sowie eine adäquate Infrastruktur.

Bezug zum Handlungsbedarf

- Grössere Entwicklungsreserven an sehr zentralen und gut erschlossenen Lagen nutzen.
- ungenügende Aufenthaltsqualität um den HB Solothurn und die Aare verbessern.
- Das Potenzial für eine bessere Aufenthaltsqualität und Adressbildung nutzen.
- Erneuerungsbedarf am HB Solothurn umsetzen.

Bezug zu den Teilstrategien

Teilstrategie: Kombinierte Mobilität:

- Multimodale Mobilitätsdrehscheiben anbieten
- Ausreichend B+R- sowie P+R-Anlagen anbieten
- Ausreichend Stellplätze in B+R- sowie P+R-Anlagen anbieten

Teilstrategie Öffentlicher Verkehr:

- Attraktives und rasches Umsteigen ermöglichen
- Haltestellen ansprechend und sicher gestalten

Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr:

- Direkte Fuss- und Veloverbindungen ermöglichen
- Ausreichend Veloabstellplätze an zentralen Stellen anbieten

Nutzen

Die Massnahme hat in Bezug auf die Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems eine bedeutende Wir-WK1: kung. 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 und des Langsamverkehrs insgesamt und fördert nicht zuletzt die Entlastung des Strassennetzes dank einer Verlagerung vom MIV zum ÖV bzw. zum LV - und verbessert die Zugänglichkeit der um den Bahnhof liegenden Entwicklungsschwerpunkte, aber auch zu anderen wichtigen Standorten in kurzer Distanz zum Bahnhof, so das Kantonale Bürgerspital.

WK2: In Bezug auf die Siedlungsentwicklung (nach innen) hat die Massnahme eine bedeutende Wirkung. Die neue Bahnhofüberbauung und städtebauliche Aufwertung des Bahnhofs führen zur Qualitätssteigerung der öffentlichen Räume am Bahnhof und in der direkten Umgebung. Dank gestalterischen Massnahmen, verbesserten Zugängen zu den Bahngleisen 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.

Dank dieser Massnahme kann die Verkehrssicherheit erhöht werden: Eine Verminderung der Unfälle durch Ver-WK3: kehrsverlagerung vom MIV auf den ÖV kann erreicht werden und dank der Neuorganisation des Busbahnhofs und der Verkehrszufahrt beim Bahnhofplatz mit entsprechenden Verkehrsberuhigungsmassnahmen, kann die subjektive Sicherheit rund um das Bahnhofgebiet erhöht werden.

Die Massnahme bringt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressour-WK4: cenverbrauch mit sich. Sie bewirkt eine Verringerung der Lärm- und Luftbelastung dank einer Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV.

Bau- und Finanzreife

Planungsstand 2 3 (Entwurf Vorprojekt liegt bereits vor; bereinigtes

Vorprojekt liegt im Herbst 2021 vor)

Voraussichtlicher Baubeginn		Voraussichtliche Inbetriebnahme		
2026		2029		
Federführung		Weitere Beteiligte		
Stadt Solothurn		Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS, SBB Amt für Verkehr und Tiefbau, Amt für Raumplanung		
Kosten 52.1 Mio. (exkl. MwSt.)		Kostenteiler		
Die AP-Massnahme umfasst folgende M	odule:	Bundesbeitrag (AP, Anteil 35%):	18.2 Mio.	
Bahnhofplatz Ost:Personenunterführung West:	2.9 Mio. 36.5 Mio. ¹	Stadt Solothurn, Kanton:	33.8 Mio.	

Richtplanrelevanz

Im Richtplan Kanton Solothurn ist der Hauptbahnhof Solothurn (Südseite) als Bahnhofgebiet von kantonaler Bedeutung festgesetzt. Im Richtplan ist folgende Handlungsanweisung formuliert: Die Nutzungen auf der Südseite und die Umsteigesituation der Bahnhaltestelle RBS sind zu verbessern. Dabei sind die Schutzziele des ISOS zu berücksichtigen.

Umweltverträglichkeit

Die Aspekte der Umweltverträglichkeit werden im Rahmen des Vorprojekts für die bauliche und infrastrukturelle Entwicklung des Gebiets Hauptbahnhof Süd RBS umfassend geprüft.

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Abhängigkeit zu S 403 Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete:
 - \$ 403.8 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

Grundlagendokumente / quantitative Angaben

- Bericht zur Masterplanung als Grundlage für das Vorprojekt und den Gestaltungsplan, Juli 2020
- Personenflussberechnungen SBB (Kapazitäts- und Wachstumsmethode), Januar 2021
- Analyse der Verkehrsströme des städtischen Verkehrs (Fuss- und Veloverkehr), Januar 2021
- Vorprojektdossier (folgt Ende 2021)
- Gestaltungsplan (vss. Stand öffentliche Mitwirkung und kantonale Vorprüfung, folgt Ende 2021)

^{1 «}Ohne Perronaufgänge SBB-Gleise, welche durch SBB finanziert werden (via Leistungsvereinbarung oder späteren Ausbauschritt)»

² Mitfinanzierung der RBS als Bestandteil des Bahnhofplatzes und der RBS-Perronanlage

Einzelmassnahme Verkehr

A-Horizont

V-KM 402 Luterbach: Multimodale Drehscheibe Bahnhof Luterbach-Attiholz: Aufwertung Bahnhof mit neuer Nord-Süd Unterführung

AP-Generation	ARE-Code	Frühere Nr.	Priorität
2. Generation	2601.2.038	V-ÖV 3.3	В
3. Generation	2601.3.010	V-ÖV 302.2	В
4. Generation			А

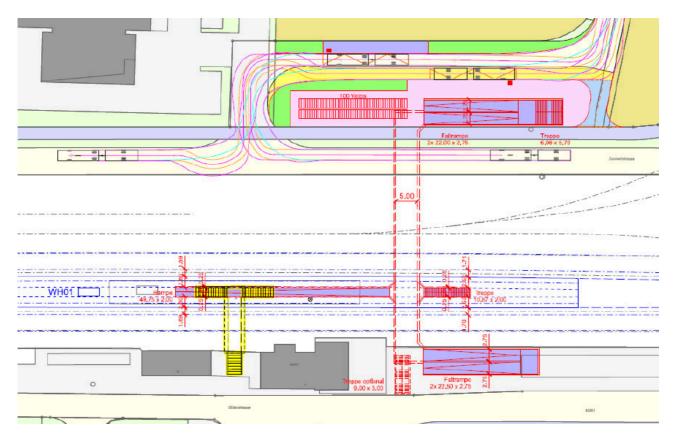


Abbildung Bestvariante: Eine neue Personenunterführung «Ost»

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Der Bahnhof Luterbach-Attisholz gewinnt mit der Entfaltung der Entwicklungsgebiete Attisholz Süd und Nord an Bedeutung. Der Teilzonen- und Erschliessungsplan Attisholz Süd sieht eine Langsamverkehrs- und ÖV-Achse in Nord-Süd-Richtung vor, welche voraussetzt, dass eine direkte nordseitige Anbindung des Bahnhofs erfolgt. Die bestehende Unterführung Ost ermöglicht zwar heute einen nordseitigen Zugang zum Bahnhof und ist eine wichtige Nord-Süd-Verbindung für den Veloverkehr. Dieser bestehende Bahnhofzugang von Norden ist aber sowohl von der Linenführung als auch aus verkehrlicher Sicht (Querung von Geleisen und Kantonsstrasse) nicht ideal. Die Platzverhältnisse in der Unterführung sind zudem zu eng (Breite der Unterführung 3.10 m) und der Perronzugang (Treppe) nicht behinderten-gerecht. Die bestehende Unterführung erfüllt also die Anforderungen für einen neuen Hauptzugang zum Bahnhof nicht, ebenso nicht als neue Nord-Süd-Verbindung für den Fussverkehr von Luterbach Zentrum nach Attisholz Süd und Nord und das Naherholungsgebiet an der Aare.

Zielsetzung

Der Bahnhof erschliesst nebst dem Siedlungsgebiet Luterbach die wichtigen Entwicklungsgebiete Attisholz Süd und Nord (ehemaliges Industrieareal der Firma Borregaard Schweiz AG). Im Hinblick auf die zukünftige, bedeutende Arbeitsplatz-, Wohnraum- und Freizeitentwicklung und der damit zu erwartenden Zunahme des Pendler- und Freizeitverkehrs soll der Bahnhof funktional und gestalterisch aufgewertet werden. Der Zugang zum Bahnhof von Norden her soll mittels einer neuen Personenunterführung verbessert werden. Mit diesem neuen, direkten Bahnzugang Nord können die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes BehiG erfüllt werden. Zudem soll auf der Nordseite eine neue Bushaltestelle mit Veloabstellanlagen geschaffen werden. Auch die bestehende, überlastete Veloabstellanlage auf der Südseite des Bahnhofs soll erweitert werden.

Die heutige Veloverbindung (SchweizMobil-Route) bei der bestehenden PU Ost kann aufgewertet werden, indem durch den Wegfall des heutigen Perronzugangs Ost die Verkehrsströme entflechtet werden können. Bei der nördlichen Zufahrt zur PU muss hingegen der Veloweg verbreitert und zur sicheren Querung der Kantonsstrasse eine Querungshilfe (Velofurt) geschaffen werden.

Massnahme

- Realisierung einer neuen, behindertengerechten Personenunterführung (PU) mit neuem Bahnzugang Nord Luterbach-Attisholz. Während der Hauptteil der PU im Rahmen des SBB-Projektes finanziert werden kann, betrifft die Massnahme den PU-Abschnitt, welcher die Kantonsstrasse quert, denn dieser Abschnitt kann von den SBB nicht finanziert werden. Die Kantonsstrassenunterquerung ist aber eine wichtige Voraussetzung für eine kundenfreundliche und sichere Fussgängerverbindung Richtung Norden.
 Bereits 2016 wurde eine erste Machbarkeitsstudie zum Bahnzugang Nord durchgeführt, diese wurde nun aktualisiert und ergänzt. In der neue Machbarkeitsstudie 2020 wird als Bestvariante die Lösung mit einer neuen PU-Unterführung «Ost» ermittelt, welche etwas östlich der heutigen PU liegt und diese ersetzt. Die PU kann im Vergleich zur früheren Variante ohne «Knick» ausgestaltet werden und ihre Lage entspricht besser der Wunschlinie für den Fussverkehr. Die PU ermöglicht einen direkten nordseitigen Zugang zum Bahnhof und eine neue Nord-Süd-Querung für den Langsamverkehr.
- Realisierung eines neuen Bahnhofplatzes Nord mit neuer Bushaltestelle und Bike+Ride-Anlage (Schaffung von 100 Veloabstellplätzen) Somit kann die geplante Langsamverkehrs- und ÖV-Achse zu den Entwicklungsgebieten Attisholz Süd und Nord optimal mit dem Bahnhof verknüpft werden. Die Buslinie führt dann über die neue Erschliessungsstrasse Richtung Attisholz Süd weiter. Die Bike+Ride-Anlage mit gedeckten Abstellplätzen und mit Parkiersystem mit anschliessbare Velorahmen könnte bei einer Zunahme der Nachfrage in einem späteren Zeitpunkt auch zu einer doppelstöckigen Anlage ausgebaut werden.
- Verbesserung der nordseitigen Zufahrt zur Velounterführung Ost durch Schaffung einer Velofurt westlich des Kreisels und Verbreiterung des Velowegs zwischen Unterführung und Kantonsstrasse.
- Ausbau der heute zu kleinen, überbelegten Bike+Ride-Anlage auf der Südseite des Bahnhofs. Erweiterung um 30 gedeckte Abstellplätze mit Parkiersystem mit anschliessbare Velorahmen.

Projektkoordination

Im Hinblick auf die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes wird der Bahnhof Luterbach-Attisholz von den SBB behindertengerecht umgebaut. Es wird eine zeitgleiche Realisierung der Massnahme des Agglomerationsprogramms und des SBB-Projekts Sanierung Bahnhof Luterbach-Attisholz angestrebt, so dass die bauliche Abstimmung und die Synergien optimal sind.

Machbarkeit

Die Machbarkeit der Massnahme wurde abgeklärt, die Ergebnisse sind in einem Bericht dokumentiert.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild Im Zukunftsbild werden die Entwicklungsgebiete Attisholz Süd und Nord als Orte mit überregionaler Ausstrahlung und die Verbesserung der ÖV-Erschliessung hervorgehoben. Der Bahnhof Luterbach-Attisholz bildet eine zweite multimodale Verkehrsdrehscheibe zum Hauptbahnhof Solothurn mit entsprechender Infrastruktur (z.B. gut erreichbare Sharing-Angebote).

Bezug zum Handlungsbedarf Die Notwendigkeit der Verbesserung des Zugangs Nord beim Bahnhof Luterbach-Attisholz wurde bereits 2016 erkannt. Der Handlungsbedarf hat sich seither wegen der zunehmenden Arbeitsplatzentwicklung im Entwicklungsgebiet Attisholz Süd noch akzentuiert. Das grosse Potenzial wurde nachgewiesen.

Bezug zu den Teilstrategien

Teilstrategie: Kombinierte Mobilität:

- Multimodale Mobilitätsdrehscheiben anbieten
- Ausreichend B+R- sowie P+R-Anlagen anbieten
- Ausreichend Stellplätze in B+R- sowie P+R-Anlagen anbieten

Teilstrategie Öffentlicher Verkehr:

- Attraktives und rasches Umsteigen ermöglichen
- Haltestellen ansprechend und sicher gestalten

Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr:

- Direkte Fuss- und Veloverbindungen ermöglichen
- ausreichend Veloabstellplätze an zentralen Stellen anbieten

Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr:

- Gute Erschliessung f
 ür Gewerbe sicherstellen
- Trennwirkung von Strassen überwinden

Nutzen

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. Der Langsamverkehr wird gestärkt durch die bessere Erreichbarkeit der Entwicklungsgebiete Attisholz Süd und Nord mit der neuen Nord-Südverbindung für den Langsamverkehr und den besseren Zugang zum Bahnhof sowie den Bau von neuen Bike+Ride-Anlagen.

WK2: In Bezug auf die Siedlungsentwicklung (nach innen) hat die Massnahme eine gute 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 rund um den Bahnhof aufgewertet. Für die geplanten neuen Wohnund Arbeitsplätze des Entwicklungsschwerpunkts wird eine gute ÖV- und LV-Erschliessung bereitgestellt.

WK3: Dank dieser Massnahme kann die Verkehrssicherheit 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. Das gefährliche illegale Queren der Geleise kann in Zukunft verhindert 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 und des Langsamverkehrs.

Planungsstand

Bau- und Finanzreife

2 (Zweckmässigkeit und Machbarkeit nachgewiesen)

2 (Projektierung Vorprojekt)

Voraussichtlicher Baubeginn		Voraussichtliche Inbetriebnahme		
2025		Dezember 2026		
Federführung		Weitere Beteiligte		
Amt für Verkehr und	Tiefbau, SBB, Gemeinde Luterbach	Amt für Raumplanung		
Kosten (exkl. MwS	it.)	Kostenteiler		
Kosten AP:	4.1 Mio.	Bundesbeitrag (Annahme 35%): 1.44 Mio.		
Kosten SBB:	7.6 Mio. (BIF)	Beitrag Kanton/Gemeinde: 2.66 Mio.		
Gesamtkosten:	11.7 Mio.	(Kostenteiler Kanton/Gemeinde wird fristgerecht festgelegt)		

Richtplanrelevanz

Der Bahnhofgebiet Luterbach-Attisholz ist im Richtplan speziell gekennzeichnet.

Umweltverträglichkeit

Die Umweltverträglichkeit ist gewährleistet.

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Erschliessung Entwicklungsgebiet Attisholz Süd
- v-ÖV 406.1: Bushaltestellen innere Tangentiallinie (Finanzierung der Bushaltestelle am Bahnhof Luterbach)

Grundlagendokumente / quantitative Angaben

- Aufwertung Bahnhof Luterbach-Attisholz, Machbarkeitsstudie Personenunterführung, Januar 2021
- Aufwertung Bahnhof Luterbach-Attisholz, Machbarkeitsstudie Fussgängerquerungen, 2016
- P+R-/B+R-Anlagen in der Agglomeration Solothurn, Erhebung 2019/2020
- Erhebung Verkehrsströme (Fussgänger und Velo) beim Bahnhof Luterbach-Attisholz, August 2019
- Erhebung Kenndaten Potential Bahnhof Luterbach-Attisholz, Dezember 2019

Dokumentationsblatt für Massnahmenpaket

A-Horizont

V-NA 401 Verkehrsmanagement Westtangente Solothurn

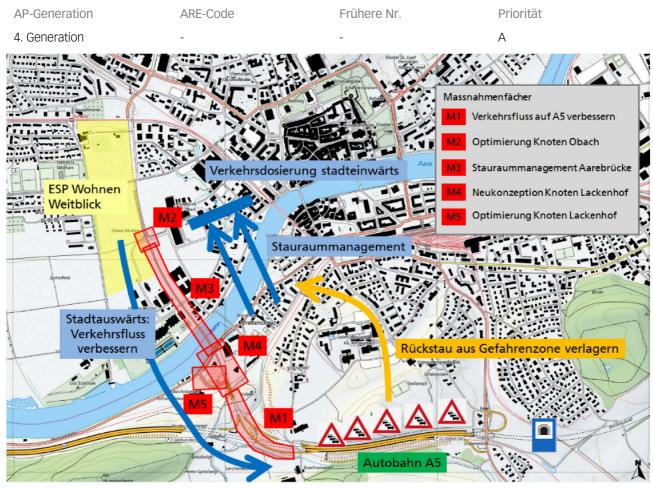


Abbildung: Übersichtsplan mit Massnahmenfächer

Beschreibung der Konzeption

Ausgangslage

Die Westtangente in Solothurn bildet das Rückgrat der strassenseitigen Verkehrserschliessung sowohl der Regionsgemeinden am Jurasüdfuss als auch der westlichen Stadtteile von Solothurn. Die Strassenverbindung übernimmt sowohl eine verbindende als auch erschliessende Funktion. Aufgrund ihrer stadtnahen Lage, verbunden mit Überlegungen der Verträglichkeit, wurde die Westtangente Solothurn bewusst nach einem angebotsorientierten Ansatz konzipiert und realisiert.

Die Westtangente Solothurn erfährt seit der Eröffnung 2008 als Hauptverbindung zur Autobahn A5 an Attraktivität, was an der hohen Verkehrsnachfrage zu erkennen ist. Die damit verbundenen Staubelastungen während den Spitzenstunden wirken sich dahingehend aus, dass die mit dem Bau der Westtangente entlasteten städtischen Verkehrsachsen wieder vermehrt aufgesucht werden.

So erstaunt es nicht, dass Stimmen zur Kapazitätserweiterung oder Ausbau der Westtangente Solothurn lauter werden. Denen stehen Forderungen zur verbesserten Verträglichkeit im Siedlungsgebiet gegenüber (vgl. Revision der Ortsplanung Solothurn mit der Definition der Westtangente als Stadtstrasse). Grundsätzlich halten der Kanton Solothurn wie auch die Stadt Solothurn an der angebotsorientierten Verkehrslösung fest, zumal die im Anschluss der Westtangente liegenden städtischen Verkehrsknoten als auch Strassenzüge bereits heute an deren Leistungsgrenzen stossen.

Andererseits besteht dringender Handlungsbedarf zur Entschärfung der Rückstauproblematik der Westtangente Solothurn bis auf die Stammlinie der Autobahn A5 in Richtung Grenchen. Rückstaubildungen bis auf die Autobahn sind ohnehin schon sehr problematisch, angesichts der lokalen Situation mit der Tunnelausfahrt Birchi und den unterschiedlichen Sichtverhältnissen sind die Fahrzeugkolonnen nur bedingt rechtzeitig erkennbar. Es besteht ein Sicherheitsdefizit.

Zielsetzung

Das Amt für Verkehr und Tiefbau hat in Zusammenarbeit mit der Stadt Solothurn und dem ASTRA nach Optimierungsmöglichkeiten gesucht, um die Verkehrssicherheit zu verbessern sowie die heutigen kapazitätsseitigen Verkehrsprobleme punktuell zu lösen. Angestrebt wird für die Optimierung der Westtangente ein dualer Ansatz: Stadtauswärts in Fahrtrichtung Autobahn A5 die Verbesserung der Leistungsfähigkeit und des Verkehrsflusses (nachfrageorientierter Ansatz) sowie stadteinwärts eine stadtverträgliche Verkehrsabwicklung (angebotsorientierter Ansatz).

Massnahmen

Aus der verkehrstechnischen Untersuchung gingen mehrere Teilmassnahmen als potentielle Lösungsansätze hervor. Durch die Abklärung der technischen Machbarkeit sowie einer Selektion ergaben sich folgende Massnahmen:

M1: Verbesserung des Verkehrsflusses auf Autobahn A5 übergeordnete Massnahme (ASTRA/ Kanton Solothurn)

M2: Optimierung Knoten Obach A- Massnahme (AP Solothurn 4G)

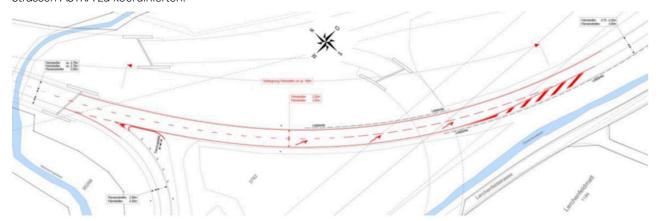
M3: Stauraummanagement Aarebrücke stadteinwärts A- Massnahme (AP Solothurn 4G)

M4: Neukonzeption Lackenhof – Rampe Bürenstrasse weitere Abklärungen/Planung erforderlich (ggf. AP SO 5G)

M5: Optimierung Verkehrsfluss Knoten Lackenhof Eigenleistung, bereits realisiert

M1- Verbesserung des Verkehrsflusses auf Autobahn A5 (übergeordnete Massnahme)

Ab der Westtangente Solothurn sollen zukünftig 2 Fahrspuren in Fahrtrichtung Zürich zur Verfügung stehen. Dazu wird die heutige rechte Einfahrtsspur (in Richtung Grenchen) ebenso für Fahrten in Richtung Zürich genutzt werden können. Die Massnahme beinhaltet vorwiegend Signalisations- und Markierungsarbeiten und ist eng mit dem Bundesamt für Strassen ASTRA zu koordinierten.



M2 - Optimierung Knoten Obach, (A-Horizont)

Siehe Massnahmenblatt VA-N 401.1

M3 - Stauraummanagement Aarebrücke (A-Horizont)

Siehe Massnahmenblatt VA-N 401.2

M4 - Neukonzeption Lackenhof - Rampe Bürenstrasse (bis zur 5. Generation zu prüfen)

Aus der verkehrstechnischen Analyse ging als Lösungsansatz hervor, den Knoten Lackenhof durch Entflechten der Verkehrsströme (rechts- anstelle linksabbiegen) leistungsfähiger zu gestalten. Die zusätzliche Kapazität soll vorwiegend stadtauswärts genutzt werden, so dass der Verkehr ab der Westtangente abfliessen kann. Aktuell liegt ein Vorprojekt vor. Nicht zuletzt ist aufgrund der Projektdimension die räumliche Abstimmung noch weiter zu vertiefen wie auch die Kosten- Nutzenüberlegungen zu verifizieren. Ebenso bestehen noch diverse Schnittstellenfragen mit dem ASTRA,

welche geklärt werden müssen. Kurzum, die Projektreife ist für eine A- und B-Massnahme noch nicht gegeben. Die Planungen werden weitergeführt, so dass, vorbehältlich der Entscheide, das Projekt als A-Massnahme in der 5. Generation eingegeben werden kann.

M5 - Optimierung Knoten Lackenhof (Eigene Leistung)

Die Zufahrt ab der Bürenstrasse zum Knoten Lackenhof wurde bereits realisiert und verbessert. Durch die Ausgestaltung und Verlängerung der beiden Abbiegespuren (Linksabbiegespur in Richtung Stadt, Rechtsabbiegespur in Richtung Autobahn A5) ist eine gezieltere Schaltung der Lichtsignalanlage und somit effizientere Verkehrsabwicklung möglich.

Bezug zur strategischen Planung / Priorisierung

Die Westtangente Solothurn wurde angebotsorientiert geplant und realisiert. Das vorliegende Massnahmenbündel zielt darauf ab, verkehrstechnisch das Optimum aus der bestehenden Infrastrukturanlage herauszuholen und orientiert sich dabei an den Zielsetzungen der 4V-Strategie / Teilstrategie Verkehr AP 4. Es sind weitgehend angebotsorientierte Massnahmen vorgesehen- einzig zur Verbesserung des Verkehrsabflusses stadtauswärts sind nachfrageorientierte Elemente (zusätzliche Fahrspur im Bereich des Obach Knotens) geplant. Ohne diesen geringfügigen Fahrspurenausbau beim Knoten Obach würden erhebliche Probleme bei der Einfahrt Weitblick wie auch beim Jumbokreisel entstehen. Das Massnahmenbündel ermöglicht eine Optimierung des Verkehrsmanagements und trägt zur Netzoptimierung im Westen von Solothurn zu. Die Massnahmen erhöhen die Verkehrssicherheit und lassen eine gezieltere Steuerung und Lenkung des Verkehrs zu.

Die Umsetzung der Massnahmen sind aufwärtskompatibel. So ist die Wirkung des Massnahmenbündels auch ohne die Massnahme M4 Neukonzeption Lackenhof gegeben. Letztere würde gegenüber den vorgesehenen Massnahmen noch zusätzliche Kapazitäten stadtauswärts schaffen und zu einem besseren Verkehrsabfluss verhelfen.

Machbarkeit

Die Machbarkeit der Massnahmen M1 – M3 wurde nachgewiesen, die Machbarkeit der Massnahme M4 muss noch erbracht werden.

A-Massnahmen			
Nr.	Beschreibung	Kosten (in CHF)	
V-NA 401.1	M2: Westtangente, Optimierung Knoten Obach	2.4 Mio.	
V-NA 401.2	M3: Stauraummanagement Aarebrücke Westtangente	3.15 Mio.	
Gesamtkosten Massnahmenpaket		5.55 Mio.	

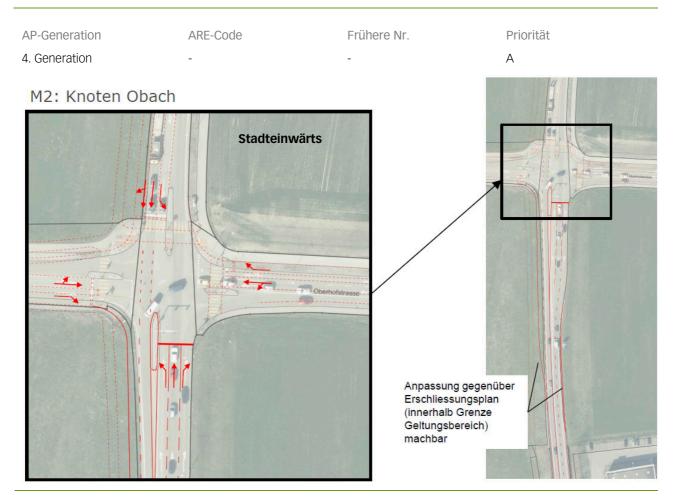
Grundlagendokumente / quantitative Angaben

Verkehrstechnische Analyse Solothurn Gibelinstrasse, Anschluss A5 Solothurn West, Januar 2020

Teilmassnahme Massnahmenpaket, Kategorie Verkehrsmanagement

A-Horizont

V-NA 401.1 Solothurn: Westtangente, Optimierung Knoten Obach



Kurzbeschrieb

Der Knoten Obach liegt an der Westtangente Solothurn und stellt den Übergang vom Autobahnzubringer zum städtischen Strassennetz dar. Zudem erschliesst der Knoten Obach dichtbesiedelte Stadteile im Westen von Solothurn. Die Erschliessungsfunktion wird in Zukunft mit der Entwicklung des Gebietes Weitblick sowie den Vorhaben rund um den Westbahnhof Solothurn weiter an Bedeutung gewinnen. So steht dann auch der Veloverkehr auf der Querbeziehung zur Westtangente Solothurn in Ost-West Richtung im Fokus.

Entsprechend anspruchsvoll stellen sich die unterschiedlichen Ansprüche an den zentralen Verkehrsknoten. Übergeordnet wird an der Funktion festgehalten, dass der Verkehr stadteinwärts gemäss angebotsorientiertem Ansatz dosiert wird, um den Verkehrsfluss im Stadtgebiet möglichst aufrecht zu erhalten, wovon auch der strassengebundene öffentliche Verkehr profitiert. Zudem sind Staubildungen im Bereich der Gibelin- Tunneldurchfahrt aus Sicherheitsgründen möglichst zu vermeiden. Da die Verkehrsdosierung stadteinwärts Rückstaubildungen zur Folge hat, sind entsprechende Stauräume anzubieten (vgl. V-NA 401.2). Stadtauswärts soll hingegen der Verkehrsfluss des Verkehrs von der Innenstadt durch eine Kapazitätserweiterung verbessert werden. Der Verkehr von Westen und Norden Richtung Autobahn wird weiterhin dosiert. Dies entspricht zwar zum Teil einem nachfrageorientierten Ansatz, verhilft aber nebst dem stetigen Verkehrsfluss auf der Hauptachse der Westtangente zu einer besseren Verträglichkeit in den Stadtquartieren, in dem dort der Verkehr ebenso abfliessen kann. Darüber hinaus soll die Stärkung der Hauptachse zur Vermeidung von Schleichverkehr durch Wohnquartieren beitragen.

Die Kapazitätserhöhung stadtauswärts wird mit einer zweiten, zusätzlichen Fahrspur ermöglicht. Nach dem Knoten Obach baut sich diese zweite Fahrspur noch vor der Aarebrücke mittels Verflechtung ab. Bezug zu Teilstrategie Verkehr

Umgesetzt werden mit der Massnahme der strategische Handlungsansatz «Leistungsfähige übergeordnete Verkehrsachsen sicherstellen»

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild Die Hauptverkehrsachsen sind leistungsfähig und zugleich attraktiv und sicher.

Ausreichende Kapazitäten auf dem übergeordneten Netz verhindern Stausituationen, sodass das

nachgelagerte Netz nicht durch Ausweichverkehr belastet wird.

Bezug zum Handlungsbedarf Die Westtangente ist in den Verkehrsspitzenstunden überlastet. Mit dem erwarteten Mehrverkehr

nimmt die Stausituation weiter zu.

Bezug zu den Teilstrategien Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr mit den Handlungsansätzen:

Leistungsfähige übergeordnete Verkehrsachsen sicherstellen

Mit Grenzen der Strassenkapazität umgehen

Verkehr aktiv steuern und lenken

Motorisierter Individualverkehr innerorts verflüssigen

Nutzen

WK4:

WK1: Die Verkehrsqualität auf der Westtangente als wichtige übergeordnete Strassenverbindung zur Autobahn A5 wird verbessert.

WK2: Mit der besseren Erschliessung des Entwicklungsgebiets Obach wird die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

WK3: Mit der neuen Spuraufteilung und Trennung der Geradeaus- und Rechtsabbiegespur beim Knoten Obach wird die Verkehrssicherheit erhöht.

Mit der Reduktion von Stausituationen auf der Westtangente wird die Umweltbelastung und der Ressourcenverbrauch vermindert.

Planungsstand	Bau- und Finanzreife		
2 (Projektierung abgeschlossen)	2 (Baubewilligung einholen)		
Baubeginn	Inbetriebnahme		
2025	2026		
Federführung	Weitere Beteiligte		
Amt für Verkehr und Tiefbau	Stadt Solothurn		
Kosten (exkl. MwSt.)	Kostenteiler		
2.4 Mio.	Bundesbeitrag (Annahme 35%): 0.84 Mio.		
	Beitrag Kanton/Gemeinde: 1.56 Mio.		
	(Kostenteiler ist noch festzulegen)		

Richtplanrelevanz

Keine Richtplanrelevanz

Umweltverträglichkeit

Umweltverträglichkeit ist gegeben.

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

V-NA 401.2: Solothurn: Stauraummanagement Aarebrücke Westtangente

M1: Verbesserung Verkehrsfluss auf Autobahn A5

M5: Optimierung Knoten Lackenhof

Grundlagendokumente / quantitative Angaben

- Verkehrstechnische Analyse Solothurn Gibelinstrasse, Anschluss A5 Solothurn West, Januar 2020
- Erschliessungsplan Westtangente (2013)

Teilmassnahme Massnahmenpaket, Kategorie Verkehrsmanagement

A-Horizont

V-NA 401.2 Solothurn: Stauraummanagement Aarebrücke Westtangente

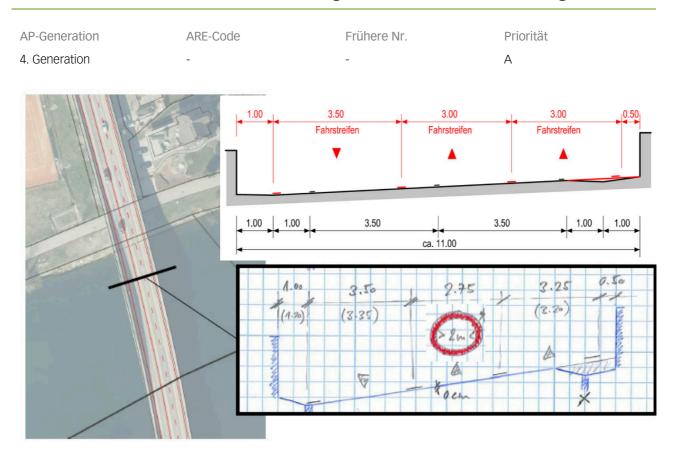




Abb. oben: Planskizzen zu zusätzlicher Fahrspur auf Aarebrücke, Abb. unten: Stausituation auf der A5, Ausfahrt Solothurn West

Beschreibung

Wie unter V-NA 401.1 beschrieben, wird der Verkehr am Knoten Obach stadteinwärts dosiert, um unter anderem den Verkehrsfluss auf dem städtischen Strassennetz möglichst flüssig zu halten. Infolge der Pförtnerung ergeben sich Rückstaubildungen und geeignete Stauräume sind anzubieten.

Heute staut sich der Verkehr sowohl in der Morgen- als auch Abendspitzenstunde über die Westtangente hinweg bis in den Verzweigungsbereich beim Autobahnanschluss Solothurn West, wo Sicherheitsdefizite selbst auf der Stammlinie der Autobahn A5 festzustellen sind. Letztere sind vor allem vom Bundesamt für Strassen ASTRA unerwünscht. Nebst der ohnehin heiklen Situation von Staubildungen auf der Stammlinie einer Autobahn kommt dazu, dass die Fahrzeugkolonnen auf der A5 nach der Tunnelausfahrt Birchi erst spät bemerkt werden, so dass von einem eigentlichen

Gefahrenbereich gesprochen werden muss. Um die Fahrzeuge an einem geeigneteren Standort aufzustellen, soll mittels zusätzlicher Fahrspur im Bereich der Aarebrücke mehr Stauraum vor dem Knoten Obach angeboten werden. Ziel ist es, die sich aufstauenden Fahrzeuge aus dem Gefahrenbereich der Autobahn zu verlagern und an geeigneter Stelle im Strassennetz aufzustellen (sogenanntes Stauraummanagement).

Die Machbarkeit einer zusätzlichen Fahrspur auf der Aarebrücke wurde überprüft und ist technisch möglich. Um einen sicheren Betrieb zu gewährleisten, bedarf es allerdings einer technischen Nachrüstung einer Taumittelsprühanlage.

Bezug zu Teilstrategie Verkehr

Umgesetzt werden mit der Massnahme der strategische Handlungsansatz «Leistungsfähige übergeordnete Verkehrsachsen sicherstellen»

Zweckmässigkeit

Bezug zum Die Zukunftsbild Au

Die Hauptverkehrsachsen sind leistungsfähig und zugleich attraktiv und sicher.

Ausreichende Kapazitäten auf dem übergeordneten Netz verhindern Stausituationen, sodass das

nachgelagerte Netz nicht durch Ausweichverkehr belastet wird.

Bezug zum Handlungsbedarf Die Westtangente ist in den Verkehrsspitzenstunden überlastet. Mit dem erwarteten Mehrverkehr

nimmt die Stausituation weiter zu.

Bezug zu den Teilstrategien Die Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr mit den Handlungsansätzen:

- Leistungsfähige übergeordnete Verkehrsachsen sicherstellen
- Mit Grenzen der Strassenkapazität umgehen
- Verkehr aktiv steuern und lenken
- Motorisierter Individualverkehr innerorts verflüssigen

Nutzen

WK1: Die Verkehrsqualität auf der Westtangente als wichtige übergeordnete Strassenverbindung zur Autobahn A5 wird verbessert.

WK2: Mit der besseren Erschliessung des Entwicklungsgebiets Obach wird die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

WK3: Mit einer zusätzlichen Spur und der Verflüssigung des Verkehrs stadteinwärts wird der Rückstau auf der Autobahn reduziert und die Sicherheit erhöht.

WK4: Mit der Reduktion von Stausituationen auf der Westtangente wird die Umweltbelastung und der Ressourcenverbrach vermindert.

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
1 (Planungsstudie)	1 (Projektierung, Erstellung Bauprojekt)
Baubeginn	Inbetriebnahme
2027	2028
Federführung	Weitere Beteiligte
Amt für Verkehr und Tiefbau	Stadt Solothurn, Gemeinde Biberist
Kosten (exkl. MwSt.)	Kostenteiler
3.15 Mio.	Bundesbeitrag (Annahme 35%): 1.1025 Mio.
	Beitrag Kanton/Gemeinde: 2.0475 Mio.
	(Kostenteiler ist noch festzulegen)

Richtplanrelevanz

Keine Richtplanrelevanz

Umweltverträglichkeit

Die Umweltverträglichkeit ist gegeben.

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- V-NA 401.1 Solothurn: Westtangente, Optimierung Knoten Obach
- M1: Verbesserung Verkehrsfluss auf Autobahn A5
- M5: Optimierung Knoten Lackenhof

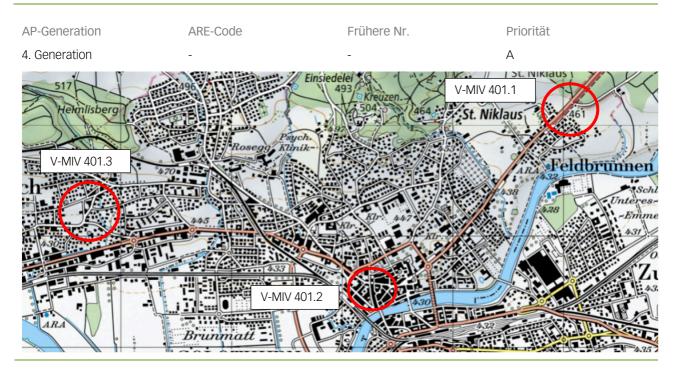
Grundlagendokumente / quantitative Angaben

- Verkehrstechnische Analyse Solothurn Gibelinstrasse, Anschluss A5 Solothurn West, Januar 2020

Dokumentationsblatt für Massnahmenpaket mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge

A-Horizont

V-MIV 401 Aufwertung / Sicherheit Strassenraum



Beschreibung der Konzeption

Die Aufwertung und Verbesserung der Sicherheit im Strassenraum ist ein zentrales Thema bei der Infrastrukturplanung. In diesem Massnahmenpaket haben wir drei Beispiele unterschiedlicher Ausprägung (innerorts/ausserorts). Dennoch bestehen hinsichtlich Zielsetzung wesentliche Gemeinsamkeiten: Die Situation für den Gesamtverkehr und die Aufenthaltsqualität sollen wesentlich verbessert und die Gefahrenstellen/Nutzungskonflikte behoben werden.

V-MIV 401.1

Im Zusammenhang mit der Sanierung der Kantonsstrasse und der Realisierung des Projekts Trennung von Schiene und Strasse muss auch die Infrastruktur für den Veloverkehr im Bereich des Knotens Vögelisholz in Feldbrunnen neu gebaut und die Qualität der Velowege und Sicherheit für den Veloverkehr verbessert werden.

V-MIV 401.2

Mit dem BGK Post-, Wenig- und Westringstrasse in Solothurn wird eine gesamtheitliche Betrachtung der Strassenräume vorgenommen und die Umgebungs- und Strassenraumgestaltung koordiniert sowie die Funktion der einzelnen Strassen und die künftige Erscheinung der Strassenräume aufeinander abgestimmt. Die Massnahmen dienen der Aufwertung der Strassenräume zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und Schaffung von Veloabstellanlagen.

V-MIV 401.3

Die Zentrumsachse Dorf-, Tell- und Gärischstrasse weist heute sicherheitsmässige und gestalterische Defizite auf. Diese sollen behoben werden. Das vorliegende Betriebs- und Gestaltungskonzept für diese Zentrumsachsen definiert folgende generellen Ziele:

- Schaffung optimaler Bedingungen für die gewünschte Zentrumsentwicklung.
- Attraktivierung des Strassenraums, Steigerung der Wohnqualität durch einheitliches Konzept und Gestaltungsvorgaben.
- Erhöhung der Sicherheit durch Verkehrsberuhigung und Temporeduktion

Bezug zu Teilstrategie Verkehr

Umgesetzt werden mit den Massnahme bei der Teilstrategie FVV die Handlungsansätze: «dem FVV einen sicheren Raum geben» sowie «sichere Querungsmöglichkeiten für den FVV schaffen»

Bei der Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr stehen folgende Handlungssätze im Vordergrund: «T30-Zonen/-Begegnungszonen in Wohnquartieren einführen», «Strassenraum attraktiv und passend gestalten resp. Verkehrsinfrastruktur sicher(er) planen», «Unfallschwerpunkte systematisch analysieren und beheben» sowie «Verkehrsinfrastruktur sicher(er) planen (ISSI-Instrumente)».

Teilmassnahmen		
Nr.	Beschreibung	Kosten (in CHF)
V-MIV 401.1	Feldbrunnen: Sicherheit Knoten Vögelisholz	3.0 Mio.
V-MIV 401.2	Solothurn: BGK Post-, Wengi- und Westringstrasse	4.9 Mio.
V-MIV 401.3	Bellach BGK Zentrumsachse Dorf-, Tell- und Gärischstrasse	2.6 Mio.
Gesamtkosten Massnahmenpaket		10.5 Mio.

Grundlagendokumente / quantitative Angaben

Die Grundlagendokumente sind in den Massnahmenblättern der einzelnen Teilmassnahmen aufgeführt.

Teilmassnahme Massnahmenpaket pauschal, **Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum**

A-Horizont

V-MIV 401.1 Feldbrunnen: Sicherheit Knoten Vögelisholz

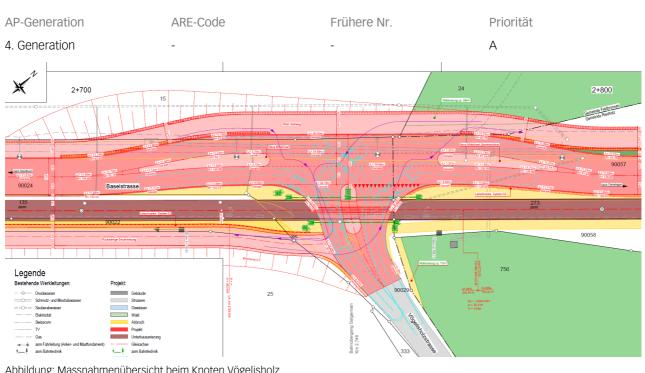


Abbildung: Massnahmenübersicht beim Knoten Vögelisholz

Beschreibung

Massnahme

Westlich der Einmündung Vögelisholz wird auf einer Länge von 230 Meter ein Zweirichtungs-Veloweg erstellt und östlich muss der Rad-/Fussweg auf die Nordseite verlegt und auf einer Länge von 50 Metern verbreitert und ein Zweirichtungsradweg bis Feldbrunnen realisiert werden. Auf der Südseite sind die Platzverhältnisse ungenügend, bzw. der Eingriff in Wald und Böschung zur Verbreiterung des Rad-/Fusswegs wäre sehr aufwändig. Beim Knoten Baselstrasse – Vögelisholz soll für die Querung der Strasse eine sichere Querungshilfe geschaffen werden.

Leistungseinheiten

Тур	Anzahl	Einheit	Kosten (in CHF)
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	3'600	m^2	1.8 Mio.
Längsführung LV	300	m	1.2 Mio.
Gesamtkosten Teilmassnahme			3.0 Mio.

Grundlagendokumente / quantitative Angaben

Vorprojekt Knoten Baselstrasse / Vögelisholzstrasse, Dezember 2020

V-MIV 401.2 Solothurn: BGK Post-, Wengi- und Westringstrasse

AP-Generation ARE-Code Frühere Nr. Priorität
4. Generation - - A



Abbildung: Perimeter BGK mit Infrastrukturstandorten





Legende: Projektperimeter Bahn SBB / Bahnhol Nachbarprojekte im Perimeter projektier Neubauten 60 km/h 30 km/h Begegnungszone / 20 km/h Knoten mit Vortritteregelung bzw. Trottoirüberfahrt Rechtsvortritt Hechtsvortritt mit Irottoirüberfahrt

Beschreibung

Mit dem BGK Westbahnhofquartier wird eine gesamtheitliche Betrachtung der Strassenräume vorgenommen und die Umgebungs- und Strassenraumgestaltung koordiniert sowie die Funktion der einzelnen Strassen und die künftige Erscheinung der Strassenräume aufeinander abgestimmt. Die Fahrbahnen sollen verbreitert und der Strassenraum zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs neu aufgeteilt werden, inkl. entsprechender Markierung. Strassenseitige Parkplätze werden reduziert. Neben Trottoirs sollen Baumalleen geschaffen werden. Die Zufahrt zu den Veloabstellplätzen soll sicher gestaltet und eine neue Fahrbahnhaltestelle für Extrabusse entlang der Poststrasse geschaffen werden.

Leistungseinheiten			
Тур	Anzahl	Einheit	Kosten (in CHF)
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	16'230	m²	4.72 Mio.
Veloabstellanlagen	180	Stück	0.18 Mio.
Gesamtkosten Teilmassnahme			4.9 Mio.

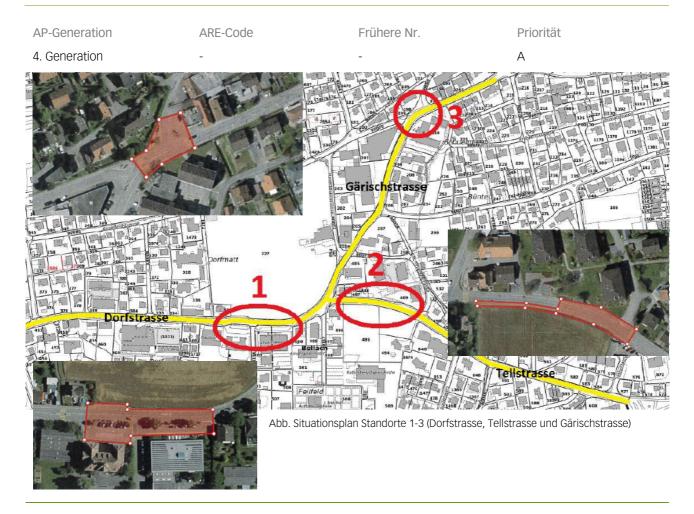
Grundlagendokumente / quantitative Angaben

Bericht Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK Post- Wengi- und Westringstrasse, 2019

Teilmassnahme Massnahmenpaket pauschal, Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum

A-Horizont

V-MIV 401.3 Bellach: BGK Zentrumsachse Dorf-, Tell- und Gärischstrasse



Beschreibung

Massnahme

Dorfstrasse (Standort 1): Umgestaltung und Aufwertung des Strassenraums durch Entflechtung von ÖV, LV und MIV im Bereich Schulhaus II/Gemeindehaus, Erhöhung der Schulwegsicherheit, Verbesserung der Bushaltestellen

Tellstrasse (Standort 2): Umgestaltung und Aufwertung des Strassenraums mit Verbesserung der Bushaltestellen und Anbindung der neuen Bebauung auf Parzelle GB Nr. 493 und 495.

Gärischstrasse (Standort 3): Umgestaltung und Aufwertung des Strassenraums mit Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr.

Leistungseinheiten

Тур	Anzahl	Einheit	Kosten (in CHF)
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	4′100	m ²	2.255 Mio.
Fussgängerschutzinsel ohne Strassenaufweitung	2	Stück	0.05 Mio.
Fussgängerstreifenmarkierung	1	Stück	0.01 Mio.
Veloabstellanlagen	25	Stück	0.05 Mio.

Gesamtkosten Teilmassnahme			2.6 Mio.	
Signalisationen, Unvorhergesehenes	1	CHF	0.04 Mio.	
Buswartehaus	1	Stück	0.035 Mio.	
Bushaltekannten barrierefrei	4	Stück	0.160 Mio.	

Grundlagendokumente / quantitative Angaben

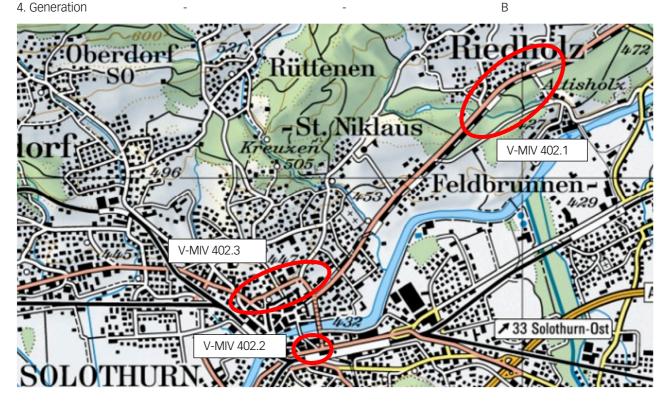
Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Zentrumsachsen Dorf-, Tell- und Gärischstrasse, Januar 2021, Gemeinde Bellach

Dokumentationsblatt für Massnahmenpaket

B-Horizont

V-MIV 402 Aufwertung / Sicherheit Strassenraum

AP-Generation ARE-Code Frühere Nr. Priorität



Beschreibung der Konzeption

Ziel dieser Massnahmen sind die ortsverträgliche und sichere Gestaltung von Hauptstrassen / Ortsdurchfahrten innerorts mit hohem Verkehrsaufkommen. Dies leitet sich aus den lokalisierten Schwachstellen und aus den im Zukunftsbild definierten Anforderungen an «sichere und direkte Hauptverkehrsachsen» ab.

Teilmassnahmen

Nr.	Beschreibung	Kosten (in CHF)
V-MIV 402.1	Riedholz: Aufwertung Ortsdurchfahrt	5.3 Mio.
V-MIV 402.2	Solothurn: Knoten Dornacherstrasse / Berthastrasse	3.0 Mio.
V-MIV 402.3	Solothurn: Querungen Werkhofstrasse	8.1 Mio.
Gesamtkosten Massnahmenpaket		16.4 Mio.

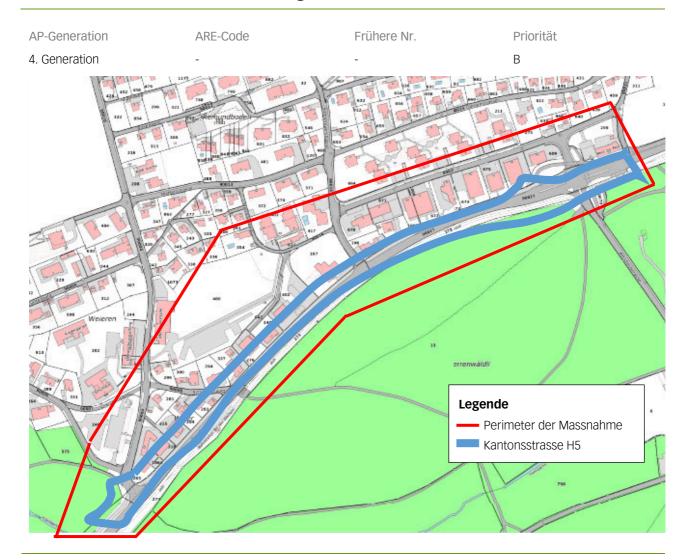
Grundlagendokumente / quantitative Angaben

Die Grundlagendokumente sind jeweils bei den Massnahmenblättern der Teilmassnahmen aufgeführt.

Teilmassnahme Massnahmenpaket, Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum

B-Horizont

V-MIV 402.1 Riedholz: Aufwertung Ortsdurchfahrt



Kurzbeschrieb

Ausgangslage und Zielsetzung

Die Ortsdurchfahrt Riedholz (H5) weist verkehrliche Defizite auf und soll gestalterisch und verkehrlich aufgewertet werden. Insbesondere die Sicherheit und Attraktivität für den Langsamverkehr soll erhöht werden. Integrierender Bestandteil ist die ÖV-Drehscheibe mit der zukünftigen Wichtigen Umsteigefunkton Bahn –Bus.

Massnahmen

- Aufwertung / Umgestaltung des Strassenraums und Schaffung von sicheren Fussgängerübergängen
- Ausbildung beidseitiger Velostreifen bzw. Velowege auf einer Länge von je 800 Metern
- Prüfen attraktiver Fuss-/Velowege zur ÖV-Drehscheibe

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild Die Hauptverkehrsachsen sind leistungsfähig und zugleich attraktiv und sicher.

Sichere und direkte Fussverbindungen vereinfachen den Zugang zu den Haltestellen.

Bezug zum
Handlungsbedarf

Der Strassenraum muss attraktiver gestaltet und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs müssen erneuert und behindertengerecht ausgestaltet

werden.

Bezug zu den Teilstrategien Die Teilstrategien Motorisierter Individualverkehr mit dem Handlungsansatz «Strassenraum attraktiv und passend gestalten» und die Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr mit dem Handlungsansatz « Dem FVV einen sicheren Raum entlang Strassen geben» stehen im Vordergrund.

Nutzen

WK1: Die Qualität des Verkehrssystems wird verbessert durch die Verbesserung des Verkehrsbetriebs und die Aufenthaltsqualität im Strassenraum.

WK2: Die Siedlungsentwicklung nach innen wird gefördert durch die besseren Zugänge zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

WK3: Die Verkehrssicherheit wird erhöht durch verkehrsberuhigende Massnahmen und die Ausbildung von Radstreifen.

WK4: Die Umweltbelastung und der Ressourcenverbrauch wird vermindert durch die ressourcenschonende und energiesparende Ausgestaltung des Strassenraums und die die Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs.

Planungsstand	Bau- und Finanzreife	
1 (Der Projektplan und Planungsskizze liegen vor)	1 (Projektierung und Plangenehmigung wird durchgeführt)	
Baubeginn	Inbetriebnahme	
2024	2026	
Federführung	Weitere Beteiligte	
Amt für Verkehr und Tiefbau	Gemeinde Riedholz, ASm	
Kosten (exkl. MwSt.)	Kostenteiler	
Kosten (exkl. MwSt.) 5.3 Mio.	Kostenteiler Bundesbeitrag (Annahme 35%): 1.855 Mio.	
	Bundesbeitrag (Annahme 35%): 1.855 Mio.	
	Bundesbeitrag (Annahme 35%): 1.855 Mio. Beitrag Kanton/Gemeinde/ASm: 3.445 Mio.	
5.3 Mio.	Bundesbeitrag (Annahme 35%): 1.855 Mio. Beitrag Kanton/Gemeinde/ASm: 3.445 Mio.	

Die Umweltverträglichkeit wird erfüllt.

Umweltverträglichkeit

Massnahme ist inhaltlich wie zeitlich mit dem Projekt neue ÖV-Drehscheibe abgestimmt (siehe Massnahme V-ÖV 405).

Grundlagendokumente / quantitative Angaben

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Projektplan Trennung Schiene Strasse Feldbrunnen Ost bis Flumenthal, Juni 2020
- Planungsskizze als Grundlage f
 ür Erarbeitung Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK

Teilmassnahme Massnahmenpaket, Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum

B-Horizont

Priorität

V-MIV 402.2 Solothurn: Knoten Dornacherstrasse / Berthastrasse

Frühere Nr.

AP-Generation

ARE-Code

4. Generation



Abbildung: Dornacherstrasse, Fahrtrichtung Bahnhof 100 Meter vor Kreuzung Dornacherstrasse / Berthastrasse

- B

Abbildung: Strassenraumskizze einer möglichen zukünftigen Gestaltung der Dornacherstrasse (aus Leitbildbericht)

Beschreibung

Ausgangslage

Die Dornacherstrasse ist eine wichtige Verkehrsachse und zugleich ein wichtiger Aufenthaltsraum in der Kantonshauptstadt. Wie die Stadt Solothurn in ihrer Revision zur Ortsplanung festhält, hat dieser Strassenraum grosses Aufwertungspotential.

Zielsetzung

Im Raumplanungsbericht steht «Der Strassenraum der Dornachstrasse spannt sich von Fassade zu Fassade auf und steht in einem starken Bezug zum Umfeld resp. den angrenzenden Erdgeschossnutzungen. Deshalb zeigt das Zielbild für eine mögliche künftige Gestaltung breite Vorbereiche sowie eine Baumreihe auf der Südseite der Strasse. Die tatsächliche künftige Ausführung muss situationsspezifisch auf den stadträumlichen Kontext eingehen.»

Massnahme

Als zentrale Massnahme soll in einem ersten Schritt die Querung für den Langsamverkehr im Bereich der Kreuzung Dornacherstrasse / Berthastrasse verbessert werden. Parallel dazu wird ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Dornacherstrasse erstellt.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild Savoir vivre – in qualitätsvollen Siedlungsräumen: «Kompakte und klar differenzierte Siedlungsräume entlang der Hauptverkehrsachsen», Verkehrsberuhigte Stadtkerne, Strassenräume mit hoher Aufenthaltsqualität, Sichere und direkte Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr, Brechen der MIV-Dominanz

Bezug zum Handlungsbedarf Teils mangelnde Aufenthaltsqualität, Gestaltungsdefizite bei Fuss- und Velowegen

Bezug zu den Teilstrategien Es stehen die Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr (MIV) mit folgendem Handlungsansatz «Strassenraum attraktiv und passend gestalten» sowie die Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr (FVV) mit dem Handlungsansatz «Sichere Querungsmögllichkeiten für den FVV schaffen» im Vordergrund.

Nutzen

Der Nutzen liegt hauptsächlich bei der Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum und die Verbesserung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr.

Planungsstand	Bau- und Finanzreife		
1 (Massnahmenskizze)	1 (Projektierung als nächster Schritt)		
Voraussichtlicher Planungsbeginn	Voraussichtlicher Abschluss		
BGK Dornachstrasse: ab 2022	Abschluss Planung 2023 Voraussichtlicher Baubeginn: ab 2028		
Federführung	Weitere Beteiligte		
Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau	Stadt Solothurn		
Kosten (exkl. MwSt.)	Kostenteiler		
3.0 Mio.	Bundesbeitrag (Annahme 35%): 1.05 Mio.		
	Beitrag Kanton/Stadt: 1.95 Mio.		
	(Kostenteiler ist noch festzulegen)		
Richtplanrelevanz			
Keine Richtplanrelevanz			
Umweltverträglichkeit			
Umweltverträglichkeit ist gegeben.			

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- V-KM 401 Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof Süd mit Langsamverkehrsunterführung
- S 403.8 Solothurn: Verdichtungsgebiete um den Hauptbahnhof Solothurn

Grundlagendokumente / quantitative Angaben

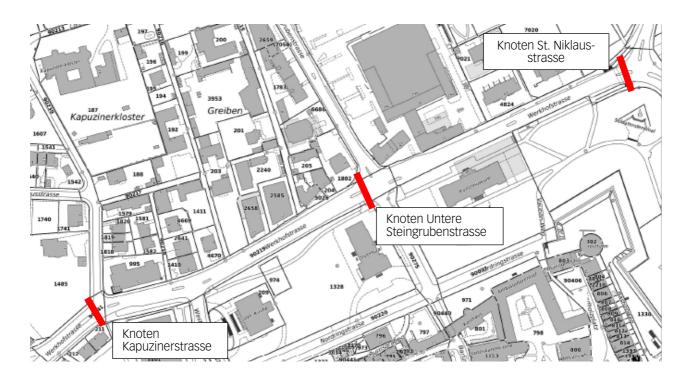
- Revision der Ortsplanung Stadt Solothurn (2019)
- Räumliches Leitbild der Stadt Solothurn, Juni 2017
- Netzplan mit Strassenkategorien (2019)

Teilmassnahme Massnahmenpaket, Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum

B-Horizont

V-MIV 402.3 Solothurn: Querungen Werkhofstrasse

AP-Generation ARE-Code Frühere Nr. Priorität
4. Generation - - B



Beschreibung

Ausgangslage

Die Querungen für den Fuss- und Veloverkehr auf der Werkhofstrasse sind im Bereich von drei Kreuzungsstellen mangelhaft.

Zielsetzung

Die Hauptquerungen der Werkhofstrasse im Bereich Kapuzinerstrasse, Untere Steingrubenstrasse und St. Niklausstrasse sind als fussgänger- und velofreundliche Querungen bzw. Unterführungen zu gestalten.

Massnahmen

- Aufwertung/Verbesserung Sicherheit Strassenraum am Knoten Werkhofstrasse- / Kapuzinerstrasse und am Knoten Werkhofstrasse / Untere Steingrubenstrasse (Kosten: 1.3 bzw. 1.1 Mio. Fr.).
- Ausbau und Verbesserung der Langsamverkehrsunterführung Werkhofstrasse / St. Niklausstrasse (Kosten: 5.7 Mio. Fr.).

Zweckmässigkeit

Bezug zum Durch gestalterische Massnahmen, dem Ort angepassten Temporegimes und sicheren Quezukunftsbild rungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr sind die Hauptverkehrsachsen siedlungsverträglich

G

Bezug zum Die Querungsstellen für den Fuss- und Veloverkehr an den drei Kreuzungen auf der Werk-Handlungsbedarf hofstrasse sind mangelhaft. Bezug zu den Teilstrategien Es stehen bei der Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr FVV die Handlungsansätze im Vordergrund:

- Trennende Elemente überwinden
- Sichere Querungsmöglichkeiten für den FVV schaffen

Nutzen

Planungsstand Bau- und Finanzreife	
1 (Planungsskizzen)	1 (Projektierung als nächster Planungsschritt)
Voraussichtlicher Planungsbeginn	Voraussichtliche Abschluss
2022	Abschluss Planung 2024 Voraussichtlicher Baubeginn: ab 2028
Federführung	Weitere Beteiligte
Amt für Verkehr und Tiefbau	Stadt Solothurn
Kosten (exkl. MwSt.)	Kostenteiler
8.1 Mio.	Bundesbeitrag (Annahme 35%): 2.85 Mio.
	Beitrag Kanton/Stadt Solothurn: 5.25 Mio.
	(Kostenteiler ist noch festzulegen)
Richtplanrelevanz	
Keine Richtplanrelevanz	
Umweltverträglichkeit	
Umweltverträglichkeit wird erfüllt.	

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- V-KM 401 Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof Süd mit Langsamverkehrsunterführung
- S 403.8 Solothurn: Verdichtungsgebiete um den Hauptbahnhof Solothurn

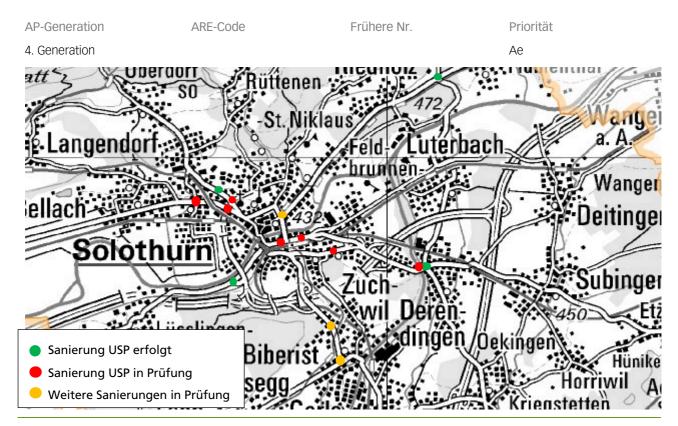
Grundlagendokumente / quantitative Angaben

Planungsskizzen f
 ür Knotensanierungen Werkhofstrasse / Kapuzinerstrasse, Werkhofstrasse / Untere Steingrubenstrasse und Werkhofstrasse / St. Niklausstrasse, AVT, 2020

Einzelmassnahme Verkehr

Ae-Horizont

V-MIV 403 Sanierung Unfallschwerpunkte in der Agglomeration Solothurn



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Anhand des Infrastruktur-Sicherheits Unfallschwerpunkt-Management werden schweizweit die Unfallschwerpunkte (USP) definiert. Mit der MISTRA-Fachapplikation FUGIS können diese Unfallschwerpunkte abgefragt werden. Neben den USP gibt es weitere vom Kanton lokalisierte unfallträchtige Strassenstellen, welche saniert werden sollen. Verschiedene Sanierungen werden im Rahmen von Massnahmen des Agglomerationsprogramms vorgenommen.

Das Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) hat für die Behebung der Unfallschwerpunkte und Verbesserung der Verkehrssicherheit ein flächendeckendes Verkehrssicherheitsprogramm definiert. Dieses Programm wird unter Federführung des Sicherheitsbeaufragten (SiBe Art. 6a SVG) beim AVT umgesetzt. Angewendet werden u.a. die vom ASTRA entwickelten Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI). Das Kantonsstrassennetz wurde hinsichtlich Sicherheit flächendeckend mit dem Planungsinstrument NSM (Network Safety Management) beurteilt. Bei den lokalisierten Knoten und Strecken mit grossem Verkehrssicherheitspotential werden weitere Untersuchungen durchgeführt. So kommen je nach Fragestellung andere Instrumente wie RSI (Road Safety Inspection), RSA (Road Safety Audit), RIA (Road Safety Impact Assessment) oder VTUA (Verkehrstechnische Unfallanalyse) zum Einsatz.

Folgende Unfallschwerpunkte konnten in den letzten Jahren saniert werden:

- 1. Solothurn, Weissensteinstrasse (Höhe Roseggzufahrt)
- 2. Biberist, Anschluss Bürenstrasse: Sanierung im Rahmen Massnahme AP 2. Generation
- 3. Derendingen, Kreuzplatz: Sanierung im Rahmen Massnahme AP 2. Generation
- 4. Hubersdorf, Solothurn- / Günsbergstrasse

Zielsetzung

Die Verkehrssicherheit soll im ganzen Agglomerationsraum erhöht werden. Alle noch nicht sanierten Unfallschwerpunkte und weitere unfallträchtigen Strassenstellen sollen möglichst saniert werden.

Massnahmen

Folgende Unfallschwerpunkte werden in den kommenden Jahren teilweise saniert oder zumindest weiter beobachtet werden:

- 1. Solothurn, Kreisel Ypsomed
- 2. Solothurn, Kreisel Jumbo
- 3. Solothurn, Knoten Biel- / Langendorfstrasse
- 4. Solothurn, Knoten Dornacher- / Berthastrasse
- 5. Solothurn, Knoten Luzern- / Bechburgstrasse
- 6. Derendingen, Knoten Untere Emmengasse / Luzernstrasse
- 7. Zuchwil, Hauptstrasse, Ausfahrt Coop und Kreisel vor Gemeindeverwaltung

Weitere unfallträchtige Strassenkreuzungen, welche saniert werden müssen:

- Biberist, Kreisel Bern- / Solothurn- / Hauptstrasse: Sanierung im Rahmen Massnahme AP
- 2. Solothurn, Kreisel Basel- / Röti- / Werkhofstrasse: Sanierung im Rahmen Massnahme AP
- 3. Biberist, Kreisel Aespli- / Solothurn- / Holzackerstrasse

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild

Im Zukunftsbild besteht mit den sicheren Hauptverbindungsachsen ein Zielbild zur Verkehrssicherheit.

verkerii 55

Bezug zum Handlungsbedarf Der Handlungsbedarf wird mit der Liste der Unfallschwerpunkte des ASTRA und den weiteren vom AVT lokalisierten Unfallschwerpunkten dokumentiert.

Bezug zu den Teilstrategien Teilstrategie Verkehr mit folgenden Handlungsansätzen (HA):

HA Motorisierter Individualverkehr

- T30-Zonen/Begegnungszonen in Wohnquartieren einführen
- Wohnguartiere vor Schleichverkehr schützen
- Strassenraum attraktiv und passend gestalten
- MIV-Dominanz bei Ortsdurchfahrten mindern
- Unfallschwerpunkte systematisch analysieren und beheben

HA Fuss- und Veloverkehr

- Dem FW einen sicheren Raum entlang der Strassen geben
- Sichere Querungsmöglichkeiten für den FVV schaffen
- Trennende Elemente überwinden

Nutzen

Die geplante Sanierung der Unfallschwerpunkte bewirkt eine markante Verbesserung der Verkehrssicherheit. Das Wirkungskriterium WK3: Verkehrssicherheit erhöht, kann wesentlich besser erfüllt werden.

Umsetzungsstart	Voraussichtliche Abschluss
2021	Laufender Prozess, Sanierung erfolgt nach Dringlichkeit
Federführung	Weitere Beteiligte
Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau	Beteiligte Gemeinden
Kosten (exkl. MwSt.)	Kostenteiler
Die Kosten fallen in abhängig von der Komplexität des Unfallschwerpunkts sehr unterschiedlich aus.	Verschieden (abhängig von der Projektfinanzierung).

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Strassenbauprojekte gemäss Mehrjahresprogramm (MJP) Strassenbau des Amt für Verkehr und Tiefbau

- Verschiedene Massnahmen des Agglomerationsprogramms Solothurn, 4. Generation

Grundlagendokumente / Quantitative Angaben

- Liste der Unfallschwerpunkte im Kanton Solothurn aus FUGIS
- Strassenverkehrssicherheit Unfallschwerpunkt-Management, Schweizer Norm des VSS SN 641 724 (2015)

Dokumentationsblatt Eigenleistung

AvE-Horizont

V-ÖV 401 Verstärkung ÖV-Achse Solothurn-Subingen

AP-Generation ARE-Code Frühere Nr. Priorität
3. Generation - V-ÖV 304 C
4. Generation Ae



Abbildung: Heutiges ÖV-Liniennetz BSU im Gebiet Solothurn - Subingen

Beschreibung

Ausgangslage

Der Regionalverkehr im ÖV-Korridor Solothurn – Subingen wird aufgrund der prognostizierten Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung in Zukunft an Bedeutung gewinnen. Nachdem bahnseitig die Regionalverkehrslinie Solothurn – Herzogenbuchsee 1992 für den Personenverkehr stillgelegt wurde, stellt heute der strassengebunden öffentliche Verkehr die Erschliessung im öffentlichen Verkehr sicher.

Zielsetzung

Es ist zu prüfen, wie das mittel- bis langfristige Angebot (Planungshorizont 2040) im öffentlichen Verkehr aussehen soll. Dabei sind folgende zwei grundsätzlichen Stossrichtungen denkbar:

- Weiterentwicklung und Ausbau des busseitigen Angebots im ÖV-Korridor Solothurn-Subingen. Prüfung von betrieblichen Massnahmen zur Reduktion der Reisezeiten und Fahrplanstabilität. Prüfung der Ergänzung des heutigen Angebots mit Schnellbuslinien.
- Einführung eines schienengebundenen Regionalverkehrs Solothurn Subingen. Nachdem der im Agglomerationsprogramm 3. Generation eingereichte Projektantrag fürs Programm STEP 2030 nicht berücksichtigt werden konnte,
 ist eine Überprüfung der Rahmenbedingungen und allfällige neue Eingabe fürs Programm STEP 2040 zu prüfen. Dabei ist zu klären, ob das Nachfragepotential für ein schienengebundenes Angebot im Regionalverkehr ausreichend
 ist und welche infrastrukturseitigen Massnahmen erforderlich und ob diese machbar und finanzierbar sind.

Massnahme

Durchführung einer entsprechenden Angebotsstudie im öffentlichen Verkehr für den Planungshorizont 2040.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild Im Zukunftsbild wird festgehalten, dass:

- Bedeutende Bahnhöfe der Agglomeration verfügen als ÖV-Drehscheiben über ideale Voraussetzungen für den Umstieg zwischen Bahn, Bus und dem FVV.
- Ein Netz von Haupt- und Nebenverbindungen Bus verbindet Siedlungsgebiete und ÖV-Knotenpunkte

Bezug zum Handlungsbedarf Es muss geprüft werden, ob in Zukunft der schienengebundene Regionalverkehr Solothurn-Subingen wieder ein tragendes Element des ÖV-Angebots sein kann.

Bezug zu den Teilstrategien Im Vordergrund steht die Teilstrategie Öffentlicher Verkehr (ÖV) mit den Handlungsansätzen «Verfügbarkeit des ÖV erhöhen» «Fahr- und Reisezeit optimieren / reduzieren».

Nutzen

WK1: Durch die Ergänzung des ÖV-Angebots in der Agglomeration wird das leistungsstarke öffentliche Verkehrsmittel gefördert und deren Attraktivität gesteigert.

WK2: Die Verdichtung des ÖV-Angebots mit neuen Bushaltestellen oder Bahnstationen an bereits dicht besiedelten Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.

WK3: Mit schienengebundenem ÖV entfällt das strassenseitige Unfallrisiko auf den Buslinien. Beim Busangebot kann das Verkehrsicherheitsniveau beispielsweise dank Verbesserung von Bushaltestellen erhöht werden.

WK4: Der Schadstoffausstoss ist beim schienengebundenen ÖV geringer als beim strassengebundenen ÖV. Auch beim busseitigen Angebot kann der Schadstoffausstoss durch die Elektrifizierung der Busflotte stark verringert werden.

Planungsstand	Bau- und Finanzreife		
1	1		
Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme		
Planungsbeginn: ab 2024 voraussichtlicher Baubeginn: ab 2030	2033		
Federführung	Weitere Beteiligte		
Amt für Verkehr und Tiefbau	Amt für Raumplanung, Standortgemeinden, TU		

Kosten (exkl. MwSt.)

0.02 Mio.

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Buskonzept 2030 in den Bezirken Solothurn und Wasseramt

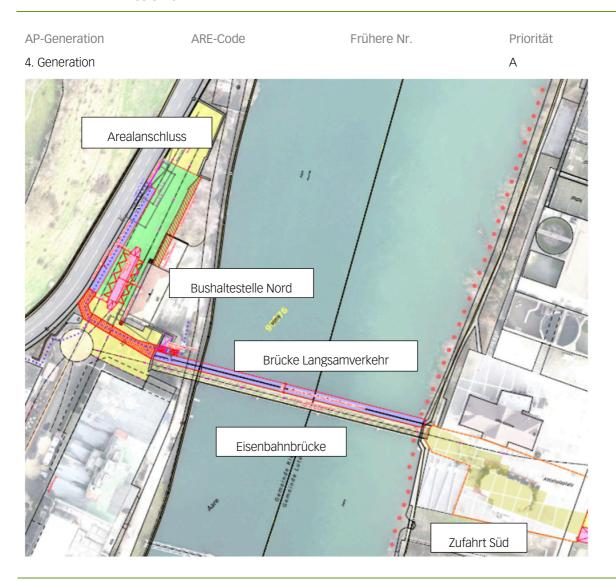
Grundlagenberichte / quantitative Angaben

- STEP Ausbauschritt 2030, Angebotskonzept Nordwestschweiz, November 2014
- Nachfrage von 7100 Fahrten pro Tag zwischen Solothurn und Derendingen (Prognose 2030, ohne Reaktivierung des RV auf der Schiene

Einzelmassnahme Verkehr

A-Horizont

V-ÖV 402 Luterbach, Riedholz: Neue Businfrastruktur Entwicklungsgebiete Attisholz



Beschreibung

Ausgangslage

Das Attisholz-Areal stellt ein wichtiges Entwicklungsgebiet der Agglomeration Solothurn dar. Während das Areal südlich der Aare (Gemeinde Luterbach) bereits über eine Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr in Form des «Attisholz-Express» und der Tangentiallinie 17 (vgl. auch Massnahme V-ÖV 406.1) verfügt, ist das Areal nördlich der Aare (Gemeinde Riedholz) noch nicht adäquat mit dem ÖV erschlossen.

Im Rahmen der Nutzungsplanung für das Areal Nord wurde erkannt, dass eine direkte Verbindung für den ÖV zwischen den Arealteilen Nord und Süd von grosser Bedeutung ist für eine attraktive Anbindung des Nordareals. Damit wird die bestehende Lücke im ÖV-Netz geschlossen und die Voraussetzungen für eine schnelle Verbindung zwischen Solothurn (insbesondere Hauptbahnhof) und dem Entwicklungsgebiet geschaffen. Damit soll für das Nordareal das Ziel eines hohen ÖV-Modalsplits von 35 % erreicht werden.

Für den Lückenschluss bietet sich eine Umnutzung der bestehenden ehemaligen Eisenbahnbrücke an. Sie ermöglicht eine direkte Linienführung mit zum Individualverkehr konkurrenzfähigen Reisezeiten.

Zielsetzung

Schaffen der nötigen Infrastrukturen für einen Busbetrieb über die ehemalige Eisenbahnbrücke inkl. attraktiver Haltestellen und der Anbindung ans öffentliche Strassennetz. Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass die Busachse auch durch den Langsamverkehr genutzt werden kann.

Massnahmen

- Instandsetzung und Verstärkung der ehemaligen Eisenbahnbrücke (Baujahr 1888) über die Aare für das Befahren mit Bussen
- Lichtsignalanlage zur Regelung der Durchfahrt auf der einspurigen Brücke
- Neubau einer parallelen Brücke für den Fuss- und Radverkehr
- Erstellen einer neuen Bushaltestelle Attisholz Nord (überdachter Mittelperron)
- Neubau Abstellanlage f
 ür Velos bei der Bushaltestelle («Bike & Ride»)
- Anpassung Arealanschluss an die Kantonsstrasse für das Ein-/Ausfahren der Busse
- Umnutzung bestehender Parkplatz im Nordareal als Wendeplatz für den Busverkehr
- Bau der südlichen Zufahrt zur Brücke (Anpassung vorhandener Platz)

Machbarkeit

Die Machbarkeit wurde nachgewiesen. Ein Vorprojekt liegt vor.

Zweckmässigkeit

Bezug zum
Zukunftsbild

Die Massnahme stärkt das Attisholz-Areal im Sinne des Leitprinzips «Kernstadt Solothurn, transformiertes Areal Attisholz sowie lebendige Ortszentren als dynamische Treiber der Agglomeration». Die im Zukunftsbild verankerte gute Erreichbarkeit mit dem ÖV wird durch die Massnahme gefördert. Sie trägt dazu bei, das Leitprinzip «Direkte Radial- und Tangentialverbindungen als Rückgrat der Agglomeration» umzusetzen.

Bezug zum Handlungsbedarf

Die ungenügende ÖV-Erschliessung des Nordteils des Areals Attisholz wird mit der Massnahme massiv verbessert. Zusätzlich wird eine Netzlücke für den Radverkehr geschlossen.

Bezug zu den Teilstrategien

Teilstrategie öffentlicher Verkehr

- «Fahr- und Reisezeit optimieren/reduzieren»
- «Neue und direkte Netzverbindungen schaffen»
- «Haltestellen in naher Distanz vorfinden»

Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr

- «Lückenloses Fuss- und Velowegnetz anbieten»
- «Direkte Fuss- und Veloverbindungen ermöglichen»
- «Trennende Elemente überwinden»

Nutzen

WK1: Die Massnahme ermöglicht schnelle und direkte Verbindungen im öffentlichen Verkehr und erhöht die Qualität des ÖV-Netz massgeblich. Mit der neuen Brücke für den Langsamverkehr wird eine Netzlücke geschlossen. Damit profitiert auch der Veloverkehr stark von der Massnahme.

WK2: Die Anbindung des Entwicklungsgebiets Attisholz für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr wird deutlich verbessert.

WK3: keine Wirkung

WK4: Mit der Massnahme kann der Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs erhöht werden (weniger Autofahrten).

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
2 (Vorprojekt)	2 (Nächster Schritt: Erstellung Erschliessungsplan)
Baubeginn	Inbetriebnahme
2024	2024
Federführung	Weitere Beteiligte
Halter AG (Grundeigentümerin Areal Attisholz Nord), Amt für Verkehr und Tiefbau	Amt für Raumplanung, Gemeinden Luterbach und Riedholz, Busbetrieb Solothurn und Umgebung (BSU)
Kosten (exkl. MwSt.)	Kostenteiler
12.25 Mio.	Bundesbeitrag (Annahme 35%): 4.29 Mio.
	Beitrag Halter AG/Kanton: 7.96 Mio.
	(Kostenteiler Halter AG/Kanton ist noch festzulegen)

Richtplanrelevanz

Das Gebiet Attisholz Nord ist im Richtplan als Umstrukturierungsgebiet verankert.

Umweltverträglichkeit

Die Umweltverträglichkeit ist gegeben.

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

S 403.7 Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet Riedholz: Attisholz Nord

S 406.1 Arbeitsgebiet von regionaler Bedeutung Luterbach: Attisholz Süd

V-KM 402 Multimodale Drehscheibe Bahnhof Luterbach-Attisholz

V-ÖV 405 Riedholz: ÖV-Drehscheibe, Realisierung neuer Bahnhof und Bushaltestelle mit B+R

Die vorliegende Massnahme schliesst eine Lücke im ÖV-Netz zwischen den beiden Drehscheiben gemäss Massnahmen V-KM 402 und V-ÖV 405 und dient der Anbindung der Entwicklungsgebiete Attisholz Nord und Süd an das ÖV-Netz.

Grundlagendokumente / quantitative Angaben

Busanbindung Attisholz Nord, Vorprojekt, März 2021

Gebiet Attisholz, Gemeinde Riedholz, Generelles Mobilitätskonzept, Dezember 2020

Für den Horizont 2030 werden für das Areal Attisholz Nord insgesamt 2'000 Personenwege pro Tag prognostiziert, welche mit dem ÖV zurückgelegt werden. Für den Endausbau (ca. 2043) wurden 3'700 Personenwege abgeschätzt.

Einzelmassnahme Verkehr

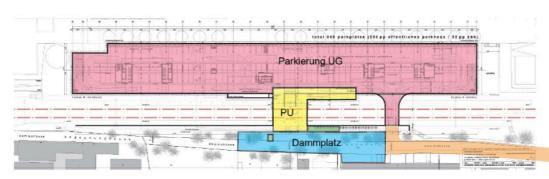
A-Horizont

V-ÖV 403 Solothurn: Westbahnhof

AP-Generation	ARE-Code	Frühere Nr.	Priorität
1. Generation	2601.016	tw. M 5.3	А
2. Generation	2601.2.060	tw. LV 2.8	А
4. Generation			А

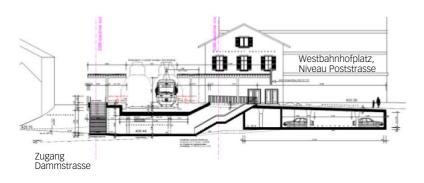


EG - Niveau Poststrasse











Beschreibung

Ausgangslage

Die Fussgängerunterführung beim Bahnhof ist nicht behindertengerecht und zu schmal, die Bahnperrons sind nur mit Treppe zu erreichen. Es gibt beim Bahnhof keine Nord-Süd-Veloverbindung von der Dammstrasse zur Poststrasse. Mit der 1. und 2. Generation wurden bereits Teilmassnahmen zur Verbesserung der Situation am Bahnhof Solothurn West eingereicht. 2018 wurde entschieden, die Entwicklung des gesamten Areals Westbahnhof Solothurn in einem Studienauftrag, welche neben den verbesserten Fussverkehrsführung auch die städtebauliche Aufwertung des Bahnhofsgebiets vorsieht, zu starten. Mit den Ergebnissen lässt sich nun ein gesamtheitliches Projekt abgestimmt mit den Massnahmen aus den vorangehenden Generationen präsentieren.

Die Stadt Solothurn (mit Begleitung durch den Kanton Solothurn), die SBB Infrastruktur und die SBB Immobilien arbeiten seit 2017 in enger Abstimmung an der Projektierung des Areals mit dem Ziel einer gesamtheitlichen infrastrukturellen, raumplanerischen und städtebaulichen Aufwertung.

Zielsetzung

Es sollen eine neue Fussgänger- und Velounterführung geschaffen und der südseitige Zugang von der Dammstrasse sowie der Zugang zu den Perrons von den beiden Seiten des Bahnhofs, welche auf unterschiedlichem Niveau liegen, verbessert werden. Für die Velos sind in Perronnähe mehr Abstellplätze zu erstellen, einerseits, um der Nachfrage aus den Entwicklungsgebieten im Westen zu entsprechen, andererseits, um die Attraktivität des Westbahnhofs als Umsteigeort zu steigern.

Massnahme

- Ein Teil der neuen Unterführung und der Personenlift sowie der verbesserte Zugang auf Seite Dammstrasse entspricht den Massnahmen LV 2.8 (AP 2. Generation) und M 5.3 (AP 1. Generation).
- Die Massnahme des AP 4 betrifft die neue Gestaltung des Dammplatzes und die Schaffung von neuen Veloabstellanlagen auf dem Segetzplatz, dem Bahnhofplatz und dem Dammplatz.

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist abgeklärt.

Zweckmässigkeit

Der Bahnzugang ist bis spätestens 2027 behindertengerecht zu gestalten. Diese infrastrukturelle Notwendigkeit ergänzt sich mit den Bedürfnissen nach einer verbesserten Anbindung des Langsamverkehrs an die Innenstadt und mehr und attraktiveren Abstellmöglichkeiten für Velos beim Bahnhof selbst. Es ist mit mehr LV zu rechnen, weil im Westen der Stadt Solothurn Entwicklungen anstehen (Gebiete Weitblick und Obach). Das Westbahnhofareal sowie sein Kontext gehören nebst dem Hauptbahnhof und dem Gebiet Weitblick (18 ha) zu den drei prioritären Entwicklungsgebieten in der Stadt Solothurn und soll im Sinne der Innenentwicklung bebaut werden (Studienauftrag 2017/18).

Bezug zum Zukunftsbild Der Bahnhof ist ein Verkehrsknotenpunkt mit hoher Erreichbarkeit mit dem ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehr. Die trennende Wirkung der Bahnlinie für den Langsamverkehr soll überwunden und eine neue, direkte Nord-Süd-Verbindung für den Langsamverkehr geschaffen werden.

- Attraktive, durchgängige Velohauptrouten abseits der stark befahrenen Strassen
- Gut funktionierende Vernetzung mit den Nachbaragglomerationen

Bezug zum Handlungsbedarf Weiterentwicklung Fuss-/Velowegnetz:

- Netzlücken schliessen, direkte Linienführung ermöglichen
- Verbesserung Vernetzung mit der Nachbaragglomerationen

Bezug zu den Teilstrategien Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr (FVV):

- Direkte Fuss- und Veloverbindungen ermöglichen
- Übergeordnetes regionales Radwegnetz sicherstellen

Nutzen

WK1: Die Qualität für den Fuss- und Veloverkehr wird wesentliche verbessert.

WK3: Die Verkehrssicherheit für den FVV kann verbessert werden

WK4: Mit der Förderung des Langsamverkehrs und des Bahnverkehrs kann die Umweltbelastung und der Ressour-

cenverbrauch reduziert werden.

Planungsstand		Bau- und Finanzreife		
2		2		
Voraussichtlicher Baubeginn		Voraussichtliche Inbetriebnahme		
2025		2027		
Federführung		Weitere Beteiligte		
Stadt Solothurn		Amt für Raumplanung, Amt für Verkehr und Tiefbau, SBB Infrastruktur, SBB Immobilien (Gestaltungsplan)		
Kosten 10.5 Mio. (exkl. MwSt.)		Kostenteiler Projektteil AF	9 4	
Anteil BIF:	4.6 Mio.	Anteil Bund	35 %*	0.4 Mio.
Beiträge aus AP 1. und 2. Generation:	1.76 Mio.	Anteil Kanton und Gemeinde	65 %	0.75 Mio.
Anteil AP 4. Generation:	1.15 Mio.	* Bemerkung: vorläufige Anna wird mit Prüfbericht bekannt		eil Mitfinanzierung

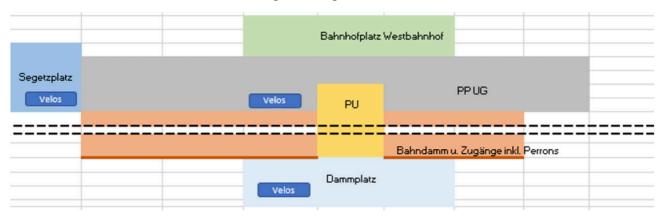
Richtplanrelevanz

Solothurn West ist als Bahnhofgebiet von regionaler Bedeutung im Richtplan festgesetzt. Folgende Handlungsanweisung ist festgehalten: Handlungsanweisungen: Die Gemeinde prüft die innere Verdichtung der Siedlungsgebiete in Bahnhofsnähe und die Anbindung an das Siedlungsentwicklungsgebiet «Weitblick». Dabei sind die Schutzziele des ISOS zu berücksichtigen.

Umweltverträglichkeit

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- M5.3 (1. Generation): Verbesserung Zugänge zu den ÖV-Haltepunkten für den Fussverkehr
- LV2.8 (2. Generation): Neue LV-Unterführung Gestaltung Süd Westbahnhof



ΑP

Richtprojekt 1: EG, 2 UG (Parking)

Richtprojekt 2: PU (18.6m / 12.6m)

Richtprojekt 3: PP 1 UG (Alternative zu RP 1)

Richtprojekt 4: Perrons und Dammbauwerk

Dammplatz mit Veloabstellplätzen

X (1. Generation M 5.3)

X (4.Generation)

X (4.Generation, Velos)

Segetzplatz (Veloabstellplätze)

X (4.Generation, Velos)

Grundlagendokumente / quantitative Angaben

Schlussbericht Ergebnisse Studienauftrag Westbahnhof Solothurn, 2018/2019

Dokumentationsblatt für Massnahmenpaket Verkehr

A-Horizont

V-ÖV 404 Solothurn: Elektrifizierung Buslinien BSU

AP-Generation ARE-Code Frühere Nr. Priorität

4. Generation A/B

Member of Member







Abbildung: Liniennetz der Busbetriebe Solothurn und Umgebung (BSU)

Beschreibung der Konzeption

Ausgangslage

Der Busbetrieb Solothurn und Umgebung (BSU) betreibt 12 Buslinien mit 19 Standard- und 16 Gelenkbussen mit Dieselmotoren. Die Elektrifizierung der Busflotte ist eine zentrale Massnahme, damit der BSU einen Beitrag an die Klimaziele des Bundes leisten kann. Die Beschaffung von elektrisch angetriebenen Bussen und Ladeinfrastrukturen ist im Vergleich zur Beschaffung von Dieselbussen mit Mehrkosten verbunden.

Der BSU startet bereits vor der Laufdauer der 4. Generation des Agglomerationsprogramms mit der Elektrifizierung seines Betriebs. So sollen die beiden Linien 10 Solothurn – Luterbach Attisholz und 17 Gerlafingen – Luterbach Attisholz mit vorerst zwei Depotladern und unter finanzieller Beteiligung von Privatfirmen teilweise elektrifiziert werden. Zudem ist geplant, die Linie 6 Solothurn – Biberist mittels einer kantonalen Sonderfinanzierung mit zwei Gelegenheitsladern umzustellen. Bei allen drei Linien handelt es sich um Standardbuslinien und Linien des Ortsverkehrs (OV).

Zielsetzung

Im Zeitraum der 4. Generation des Agglomerationsprogramms von 2024 bis 2027 werden beim BSU 16 Dieselbusse das Ende ihrer Lebensdauer erreichen (12 Standard- und 4 Gelenkbusse). Zudem werden nach heutigem Stand der Angebotsplanung zwei neue Buslinien in Betrieb genommen, was den Einsatz von 6 zusätzlichen Standardbussen bedingt. Ziel ist es, dass keine Dieselbusse mehr, sondern nur noch Elektrobusse ersatz- und neubeschafft werden. Dieses Vorgehen steht im Einklang mit dem kantonalen Förderkonzept zur Dekarbonisierung bzw. Elektrifizierung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs, welches der Regierungsrat am 16. März 2021 verabschiedet hat.

Die Standardbusse sollen als Depotlader beschafft werden und auf allen Standardbuslinien im BSU-Netz flexibel eingesetzt werden. Aufgrund der heutigen möglichen Reichweiten wird bei den Gelenkbussen davon ausgegangen, dass diese als Gelegenheitslader beschafft und fix auf der Linie 1 Oberdorf – Recherswil mit je einem Ladepunkt an den beiden Endhaltestellen eingesetzt werden. Sofern die erforderlichen Reichweiten zum Zeitpunkt der Ausschreibung möglich sein sollten, würden auch die Gelenkbusse als Depotlader beschafft. Zusätzlich ist die Ladeinfrastruktur im Depot bzw. in der Busgarage in Zuchwil für das Laden der insgesamt 33 neuen Elektrobusse zu erstellen.

Teilmassnahmen		
Nr.	Beschreibung	Kosten (in CHF)
V-ÖV 404.1	Solothurn: Elektrifizierung Buslinien BSU (A-Massnahme)	6.41 Mio.
V-ÖV 404.2 Solothurn: Elektrifizierung Buslinien BSU (B-Massnahme) 2.54 Mio.		2.54 Mio.
Gesamtkosten Massnahmenpaket 8.95 Mio.		

Grundlagendokumente / quantitative Angaben

Die Grundlagendokumente sind jeweils bei den Massnahmenblättern der Teilmassnahmen aufgeführt.

Einzelmassnahme in Massnahmenpaket Verkehr

A-Horizont

V-ÖV 404.1 Solothurn: Elektrifizierung Buslinien BSU

AP-Generation ARE-Code Frühere Nr. Priorität

4. Generation A

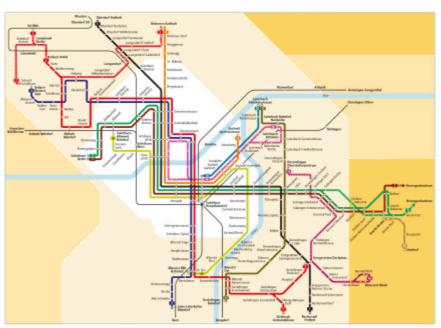






Abbildung: Liniennetz der Busbetriebe Solothurn und Umgebung (BSU)

Beschreibung

Ausgangslage

Der Busbetrieb Solothurn und Umgebung (BSU) betreibt 12 Buslinien mit 19 Standard- und 16 Gelenkbussen mit Dieselmotoren. Die Elektrifizierung der Busflotte ist eine zentrale Massnahme, damit der BSU einen Beitrag an die Klimaziele des Bundes leisten kann. Die Beschaffung von elektrisch angetriebenen Bussen und Ladeinfrastrukturen ist im Vergleich zur Beschaffung von Dieselbussen mit Mehrkosten verbunden.

Der BSU startet bereits vor der Laufdauer der 4. Generation des Agglomerationsprogramms mit der Elektrifizierung seines Betriebs. So sollen die beiden Linien 10 Solothurn – Luterbach Attisholz und 17 Gerlafingen – Luterbach Attisholz mit vorerst zwei Depotladern und unter finanzieller Beteiligung von Privatfirmen teilweise elektrifiziert werden. Zudem ist geplant, die Linie 6 Solothurn – Biberist mittels einer kantonalen Sonderfinanzierung mit zwei Gelegenheits-ladern umzustellen. Bei allen drei Linien handelt es sich um Standardbuslinien und Linien des Ortsverkehrs (OV).

Zielsetzung

Im Zeitraum der 4. Generation des Agglomerationsprogramms von 2024 bis 2027 werden beim BSU 16 Dieselbusse das Ende ihrer Lebensdauer erreichen (12 Standard- und 4 Gelenkbusse). Zudem werden nach heutigem Stand der Angebotsplanung zwei neue Buslinien in Betrieb genommen, was den Einsatz von 6 zusätzlichen Standardbussen bedingt. Ziel ist es, dass keine Dieselbusse mehr, sondern nur noch Elektrobusse ersatz- und neubeschafft werden. Dieses Vorgehen steht im Einklang mit dem kantonalen Förderkonzept zur Dekarbonisierung bzw. Elektrifizierung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs, welches der Regierungsrat am 16. März 2021 verabschiedet hat.

Die Standardbusse sollen als Depotlader beschafft werden und auf allen Standardbuslinien im BSU-Netz flexibel eingesetzt werden. Aufgrund der heutigen möglichen Reichweiten wird bei den Gelenkbussen davon ausgegangen, dass diese als Gelegenheitslader beschafft und fix auf der Linie 1 Oberdorf – Recherswil mit je einem Ladepunkt an den beiden Endhaltestellen eingesetzt werden. Sofern die erforderlichen Reichweiten zum Zeitpunkt der Ausschreibung möglich sein sollten, würden auch die Gelenkbusse als Depotlader beschafft. Zudem ist die Ladeinfrastruktur im Depot bzw. in der Busgarage in Zuchwil für das Laden der 22 Elektrobusse (1. Ausbauetappe Flottenelektrifizierung) zu erstellen.

Massnahmen

- Beschaffung von 22 Elektrobussen
 - 18 Standardbusse (Depotlader) und 4 Gelenkbusse (Gelegenheitslader; falls die betrieblichen Erfordernisse betreffend Reichweite dannzumal erfüllt sein sollten als Depotlader)
- Beschaffung und Bau der Ladeinfrastruktur Depot/Busgarage Zuchwil für 22 Elektrobusse
 - Auf dem Gelände der Busgarage sind im Vollausbau drei Transformator- und Gleichrichterstationen (TGS) vorgesehen. Eine TGS ist für die Versorgung von 16 Batteriebussen ausgelegt. Sie beinhaltet vier Ladestationen, die jeweils 4 Ladepunkte bedienen. Zwei TGS können in der bestehenden Einstellhalle eingerichtet werden, eine dritte TGS würde bei Bedarf in einer neuen Einstellhalle eingerichtet.
- Beschaffung und Bau der Ladeinfrastruktur an den Endpunkten der Linie 1
 - Auf der Linie 1 soll die Zwischenladung der Elektrobusse jeweils bei den Endhaltestellen «Oberdorf, Endhalt» und «Recherswil, Freiheit» erfolgen. Hierzu sind Schnell-Ladestationen einzurichten.

Machbarkeit

Eine Studie im Auftrag des BSU zeigt die Machbarkeit der Flottenelektrifizierung und den Finanzbedarf auf. Demgemäss sind auf dem Netz des BSU mit einer Netzlänge von knapp 150 km bzw. einer Betriebslänge ohne Linienüberlagerungen von 106 km Systeme mit Übernacht- oder Streckenladung betrieblich und finanziell beim heutigen Stand der Technik die beste Lösung. Dank dem Einsatz von erneuerbarem Strom kann zudem ein beinahe klimaneutraler Fahrzeugeinsatz erfolgen. Beim BSU werden Normbusse als Depotlader konzipiert, wodurch diese Fahrzeuge auf dem gesamten Netz flexibel eingesetzt werden können. Die Gelenkbusse hingegen haben Stand heute vorerst noch zu geringe Reichweiten, weshalb diese an den Endpunkten geladen werden müssen, damit sie die gesamte Tagesfahrleistung ohne Fahrzeugwechsel zurücklegen können. Sollten sich die Reichweiten von Gelenkbussen bis zum Zeitpunkt der Ersatzbeschaffung in genügendem Masse weiterentwickeln, würde auch bei den Gelenkbussen auf das flexiblere System Depotlader gesetzt. Damit könnten langfristig unnötige Investitionen in Ladeinfrastruktur an Haltestellen vermieden werden.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Im Zukunftsbild wird die Vision einer umweltfreundlichen, emissionsarmen Fahrzeugflotte beschrieben. Der Öffentliche Verkehr kann hier Akzente setzen.
Bezug zum Handlungsbedarf	Die aktuelle Busflotte des BSU besteht grösstenteils aus Linienbussen mit Dieselantrieb. Der CO2-Ausstoss ist entsprechend gross. Zur Erreichung der Klimaziele besteht hier ein wichtiger und effizienter Handlungsbereich.
Bezug zu den Teilstrategien	Teilstrategie Öffentlicher Verkehr (ÖV), Handlungsansatz ÖV HA.12 Umstellung des ÖV auf alternative Antriebsformen steht im Vordergrund

Nutzen

WK1: Mit der Steigerung des Elektrobusanteils wird die Qualität des Verkehrssystems (Fahrkomfort) verbessert.

WK4: Mit dem Ersatz von 16 Diesel- durch 16 E-Busse und der Neubeschaffung von 6 E-Bussen steigt der Elektrobusanteil der BSU-Flotte auf insgesamt 51%. Die CO₂-Emmissionen des BSU werden gegenüber heute um knapp 2000 Tonnen pro Jahr reduziert. Zusätzlich können die Lärmemissionen vermindert werden, was sich insbesondere in Wohnquartieren vorteilhaft auswirkt.

Planungsstand			Bau- und Finanzreife		
2 (Vorstudie 2019)			1 (Vorbereitung Ausschreibur	ngsunterlagen)	
Voraussichtlicher Baubegi	nn		Voraussichtliche Inbetrieb	nahme	
Juni 2025: Zuschlag Submission «Beschaffung E-Busse»			Juni 2026: Inbetriebnahme 6 E-Normbusse		
			April 2027: Inbetriebnahme 12	2 E-Normbusse	
			Dezember 2027: Inbetriebnah	me 4 E-Gelenkbusse	
Federführung			Weitere Beteiligte		
Busbetrieb Solothurn und Um	gebung (BSI	J)	Amt für Verkehr und Tiefbau		
			Standortgemeinden		
			Bundesamt für Verkehr		
Kosten (exkl. MwSt.)			Kostenteiler		
6.41 Mio. (Mehrkosten E-Busse und Kosten Ladeinfrastruktur, Details nachfolgend)		Bundesbeitrag im Agglomerationsprogramm an den OV-Teil: 2.24 Mio. (Annahme 35 %)			
_			Betriebsabgeltungen von Kan Bestellung des regionalen Per		
Kostenstelle	Anzahl	Mehrkosten ggi Dieselbussyster		Mehrkosten Ortsverkehr	
Normbusse	18	CHF 5'225'3	84 66.3 %	CHF 3'462'646	
Gelenkbusse Linie 1	4	CHF 2'339'4	42 35.4 %	CHF 828'412	
Ladeinfrastruktur Endhalte Linie 1	2	CHF 1'120'6	33 35.4 %	CHF 396'823	
Depot-Ladeinfrastruktur für Normbusse und Ge- lenkbusse Linie 1	22	CHF 3'037'9'	92 56.6 %	CHF 1'720'664	
Summe				CHF 6'408'545	

Im Agglomerationsprogramm beantragt werden nur diejenigen Kosten, welche sich auf den Ortsverkehr bzw. die Feinerschliessung beziehen. Dazu wurde gestützt auf das heutige Liniennetz des BSU aufgrund der km-Leistungen die Leistungen des Regionalverkehrs und des Ortsverkehrs voneinander separiert.

Eine Elektrifizierung mit Trolleybussen (Ausrüstung von 60% der Betriebslänge mit Oberleitung) würde im Vergleich zu den vorgesehenen Depot- und Gelegenheitsladern ein Mehrfaches kosten. Für die Elektrifizierung des BSU-Liniennetzes mit Trolleybussen wird das Investitionsvolumen alleine für die Streckeninfrastruktur (Oberleitungen, Trafostationen, Gleichrichter) mit 127 Mio. Franken abgeschätzt:

Betriebs- länge	Anteil Oberlei- tung (Zielwert)	Länge Oberleitung bidirektional	Kostensatz Ober- leitung inkl. Ein- speisung	Gesamt- kosten	Mehrkosten ggü. vorgesehener Infra- struktur
106 km	60 %	64 km	2 Mio. Fr./km	127 Mio. Fr.	CHF 123 Mio.

Richtplanrelevanz

keine

Umweltverträglichkeit

Die Umweltbelastung im Bereich Luftschadstoffe und Lärm kann wesentlich reduziert werden.

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

– Überprüfung Busangebot in der Region Solothurn (Schlussbericht 2019)

Berichtgrundlagen / quantitative Angaben

Elektrobusbetrieb RBS / BSU, Untersuchung zur Flottenelektrifizierung, Dezember 2019 BAV, Leitfaden Flottenelektrifizierung für Busbetriebe, November 2019

Einzelmassnahme in Massnahmenpaket Verkehr

B-Horizont

V-ÖV 404.2 Solothurn: Elektrifizierung Buslinien BSU

AP-Generation ARE-Code Frühere Nr. Priorität

4. Generation B

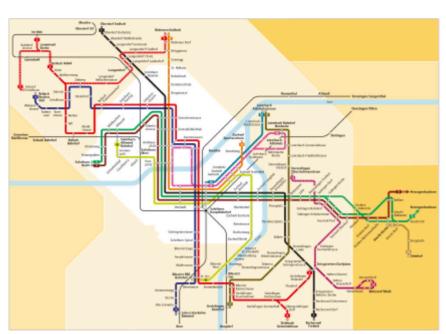






Abbildung: Liniennetz der Busbetriebe Solothurn und Umgebung (BSU)

Beschreibung

Ausgangslage

Der Busbetrieb Solothurn und Umgebung (BSU) betreibt 12 Buslinien mit 19 Standard- und 16 Gelenkbussen mit Dieselmotoren. Die Elektrifizierung der Busflotte ist eine zentrale Massnahme, damit der BSU einen Beitrag an die Klimaziele des Bundes leisten kann. Die Beschaffung von elektrisch angetriebenen Bussen und Ladeinfrastrukturen ist im Vergleich zur Beschaffung von Dieselbussen mit Mehrkosten verbunden.

Der BSU startet bereits vor der Laufdauer der 4. Generation des Agglomerationsprogramms mit der Elektrifizierung seines Betriebs. So sollen die beiden Linien 10 Solothurn – Luterbach Attisholz und 17 Gerlafingen – Luterbach Attisholz mit vorerst zwei Depotladern und unter finanzieller Beteiligung von Privatfirmen teilweise elektrifiziert werden. Zudem ist geplant, die Linie 6 Solothurn – Biberist mittels einer kantonalen Sonderfinanzierung mit zwei Gelegenheits-ladern umzustellen. Bei allen drei Linien handelt es sich um Standardbuslinien und Linien des Ortsverkehrs (OV).

Zielsetzung

Ziel ist es, dass beim BSU keine Dieselbusse mehr, sondern nur noch Elektrobusse ersatz- und neubeschafft werden. Dieses Vorgehen steht im Einklang mit dem kantonalen Förderkonzept zur Dekarbonisierung bzw. Elektrifizierung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs, welches der Regierungsrat am 16. März 2021 verabschiedet hat.

Als Ergänzung zur Beschaffung in der Periode 2024 – 2027 (siehe A-Massnahme) müssen in der Periode 2028 -2031 weitere 7 E-Standardbusse und 4 E-Gelenkbusse beschafft werden. Zudem muss für diese zusätzlichen 11 Elektrobusse die Ladeinfrastruktur im Depot bzw. in der Busgarage in Zuchwil erstellet werden.

Massnahmen

- Beschaffung von 11 Elektrobussen
 - 7 Standardbusse (Depotlader) und 4 Gelenkbusse (Gelegenheitslader; falls die betrieblichen Erfordernisse betreffend Reichweite dannzumal erfüllt sein sollten als Depotlader)
- Beschaffung und Bau der Ladeinfrastruktur Depot/Busgarage Zuchwil für 11. Elektrobusse (2. Ausbauetappe)
 Auf dem Gelände der Busgarage sind im Vollausbau drei Transformator- und Gleichrichterstationen (TGS) vorgesehen. Eine TGS ist für die Versorgung von 16 Batteriebussen ausgelegt. Sie beinhaltet vier Ladestationen, die jeweils

4 Ladepunkte bedienen. Zwei TGS können in der bestehenden Einstellhalle eingerichtet werden, eine dritte TGS würde bei Bedarf in einer neuen Einstellhalle eingerichtet.

wurde bei Bedari in einer Heden Einsteilialie eingenchtet

Machbarkeit

Eine Studie im Auftrag des BSU zeigt die Machbarkeit der Flottenelektrifizierung und den Finanzbedarf auf. Demgemäss sind auf dem Netz des BSU mit einer Netzlänge von knapp 150 km bzw. einer Betriebslänge ohne Linienüberlagerungen von 106 km Systeme mit Übernacht- oder Streckenladung betrieblich und finanziell beim heutigen Stand der Technik die beste Lösung. Dank dem Einsatz von erneuerbarem Strom kann zudem ein beinahe klimaneutraler Fahrzeugeinsatz erfolgen. Beim BSU werden Normbusse als Depotlader konzipiert, wodurch diese Fahrzeuge auf dem gesamten Netz flexibel eingesetzt werden können. Die Gelenkbusse hingegen haben Stand heute vorerst noch zu geringe Reichweiten, weshalb diese an den Endpunkten geladen werden müssen, damit sie die gesamte Tagesfahrleistung ohne Fahrzeugwechsel zurücklegen können. Sollten sich die Reichweiten von Gelenkbussen bis zum Zeitpunkt der Ersatzbeschaffung in genügendem Masse weiterentwickeln, würde auch bei den Gelenkbussen auf das flexiblere System Depotlader gesetzt. Damit könnten langfristig unnötige Investitionen in Ladeinfrastruktur an Haltestellen vermieden werden.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Im Zukunftsbild wird die Vision einer umweltfreundlichen, emissionsarmen Fahrzeugflotte beschrieben. Der Öffentliche Verkehr kann hier Akzente setzen.
Bezug zum Handlungsbedarf	Die aktuelle Busflotte des BSU besteht grösstenteils aus Linienbussen mit Dieselantrieb. Der CO2-Ausstoss ist entsprechend gross. Zur Erreichung der Klimaziele besteht hier ein wichtiger und effizienter Handlungsbereich.
Bezug zu den Teilstrategien	Teilstrategie Öffentlicher Verkehr (ÖV), Handlungsansatz ÖV HA.12 Umstellung des ÖV auf alternative Antriebsformen steht im Vordergrund

Nutzen

WK1: Mit der Steigerung des Elektrobusanteils wird die Qualität des Verkehrssystems (Fahrkomfort) verbessert.

WK4: Mit dem Ersatz von weiteren11 Diesel- durch 11 E-Busse steigt der Elektrobusanteil der BSU-Flotte auf insgesamt 77%. Die CO₂-Emmissionen des BSU werden gegenüber heute um rund 3000 Tonnen pro Jahr reduziert. Zusätzlich können die Lärmemissionen vermindert werden, was sich insbesondere in Wohnquartieren vorteilhaft auswirkt.

Planungsstand	Bau- und Finanzreife	
2 (Vorstudie 2019)	1 (Feinabstimmung mit 1. Ausbauetappe)	
Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme	
2028: Zuschlag Submission «Beschaffung E-Busse,	2029: Inbetriebnahme 7 E-Normbusse	
2. Etappe»	2030: Inbetriebnahme 4 E-Gelenkbusse	

Federführung

Weitere Beteiligte

Busbetrieb Solothurn und Umgebung (BSU)

Amt für Verkehr und Tiefbau Standortgemeinden

Bundesamt für Verkehr

Kosten (exkl. MwSt.)

Kostenteiler

2.54 Mio. (Mehrkosten E-Busse und Kosten Ladeinfrastruktur, Details nachfolgend)

Bundesbeitrag im Agglomerationsprogramm an den OV-Teil: 0.89 Mio. (Annahme 35 %)

Betriebsabgeltungen von Kanton und Bund im Rahmen der Bestellung des regionalen Personenverkehrs: 1.65 Mio.

Kostenstelle	Anzahl	Mehrkosten ggü. Dieselbussystem	Anteil Ortsverkehr	Summe Mehrkosten OV
Normbusse	7	CHF 2'083'230	66.3 %	CHF 1'380'470
Gelenkbusse	4	CHF 2'400'806	28.1 %	CHF 673'689
Depot-Ladeinfrastruktur für Gelenkbusse Linie 1 und Normbusse	11	CHF 1'059'422	45.5 %	CHF 482'442
Summe				CHF 2'536'601

Im Agglomerationsprogramm beantragt werden nur diejenigen Kosten, welche sich auf den Ortsverkehr bzw. die Feinerschliessung beziehen. Dazu wurde gestützt auf das heutige Liniennetz des BSU aufgrund der km-Leistungen die Leistungen des Regionalverkehrs und des Ortsverkehrs voneinander separiert.

Eine Elektrifizierung mit Trolleybussen (Ausrüstung von 60% der Betriebslänge mit Oberleitung) würde im Vergleich zu den vorgesehenen Depot- und Gelegenheitsladern ein Mehrfaches kosten. Für die Elektrifizierung des BSU-Liniennetzes mit Trolleybussen wird das Investitionsvolumen alleine für die Streckeninfrastruktur (Oberleitungen, Trafostationen, Gleichrichter) mit 127 Mio. Franken abgeschätzt:

Betriebs- länge	Anteil Ober- leitung (Zielwert)	Länge Oberleitung bidirektional	Kostensatz Ober- leitung inkl. Ein- speisung	Gesamt- kosten	Mehrkosten ggü. vorgesehener Infra- struktur
106 km	60 %	64 km	2 Mio. Fr./km	127 Mio. Fr.	CHF 123 Mio.

Richtplanrelevanz

Keine

Umweltverträglichkeit

Die Umweltbelastung im Bereich Luftschadstoffe und Lärm kann wesentlich reduziert werden.

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Überprüfung Busangebot in der Region Solothurn (Schlussbericht 2019)

Berichtgrundlagen / quantitative Angaben

Elektrobusbetrieb RBS / BSU, Untersuchung zur Flottenelektrifizierung, Dezember 2019 BAV, Leitfaden Flottenelektrifizierung für Busbetriebe, November 2019

Einzelmassnahme Verkehr

B-Horizont

V-ÖV 405 Riedholz: ÖV-Drehscheibe, Bahn- und Bushaltestelle mit B+R

AP-Generation ARE-Code Frühere Nr. Priorität

4. Generation B

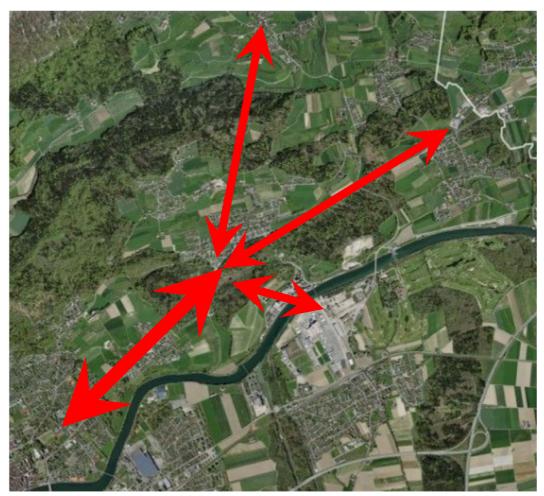


Abbildung: Passagierströme von und zur ÖV-Drehscheibe Riedholz

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Die bestehenden Bahnhaltestellen Bei den Weihern und Riedholz an der Bahnstrecke Solothurn – Oensingen – Langenthal erfüllen die heutigen Anforderungen bezüglich Komfort, Hindernisfreiheit und Verkehrssicherheit nicht mehr und bedürfen einer Erneuerung. Zusätzlich ist mit der bestehenden Anlage keine optimale Verknüpfung von Bahn und Bus möglich. Dieser Punkt ist insbesondere auf Grund der geplanten neuen Busanbindung von Süden (Attisholz-Areal) von Bedeutung. Mit der heutigen Anlage könnte das Potenzial von Riedholz als Drehscheibe zwischen den verschiedenen ÖV-Angeboten nicht optimal genutzt werden.

Zielsetzung

Eine Bahnstation in Riedholz soll als ÖV-Drehscheibe ausgebaut werden. Mindestens eine der neu geplanten Buslinien aus dem Attisholz-Areal wird zukünftig in Riedholz an die Bahn angebunden. Eine zusätzliche Anbindung der Buslinie von Günsberg/Balmberg ist als Option vorzusehen. Weiter sind gute Voraussetzungen für den Veloverkehr zu schaffen («Bike & Ride»).

Massnahme

Im Zusammenhang mit der Anpassung der Bahnhaltestellen an die heutigen Bedürfnisse sind Varianten für eine neue Anordnung der Bahnhaltestellen untersucht worden. Es geht dabei um zwei Hauptalternativen: Einerseits besteht die Möglichkeit, die beiden Haltestellen zu einer neuen, zentralen Bahnstation mit Busanbindung zusammenzufassen. Andererseits ist es denkbar, die Haltestellen in ihrer bisherigen Lage zu erneuern und den ÖV-Knoten am Standort der Haltestelle Riedholz zu etablieren. Der Prozess zur Entscheidfindung mit der Gemeinde Riedholz ist im Gang.

Variante eine Haltestelle

- Eine zentrale Haltestelle asm Riedholz [neu] zwischen Einmündung Sonnenrainstrasse und Attisholzstrasse mit einem Gleis und 60 m Perron.
- Eine Kreuzungsstelle asm (nur betriebliche Nutzung ohne Perron) am Standort der heutigen Haltestelle Bei den Weihern.

Variante zwei Haltestellen

- Erneuerung bestehende Bahnhaltestellen Bei den Weihern und Riedholz
- Neubau Kreuzungsstelle zwischen den beiden Haltestellen infolge Wegfall Kreuzungsmöglichkeit Bei den Weihern
- Neubau Buswendeanlage bei der Haltestelle Riedholz

Variantenunabhängig

- Eine Bushaltestelle (für je einen Gelenk- und Standardbus) seitlich neben dem Bahnperron für kurze Umsteigewege zwischen Bahn und Bus
- Lichtsignalanlagen zur Busbevorzugung
- Realisierung gedeckter Veloabstellplätze bei der neuen Bahnhaltestelle (Bike & Ride)

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist im Anschluss an den Variantenentscheid im Detail abzuklären.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild Die Massnahme ist abgestimmt mit dem Leitprinzip 6 «Attraktive Umsteigeorte für die kombinierte Mobilität» und konkretisiert die im Zukunftsbild vorgesehene ÖV-Drehscheibe in Riedholz. Die verbesserte Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr stärkt das Entwicklungsgebiete Attisholz Nord und Süd im Sinne des Leitprinzips 2 «Kernstadt Solothurn, transformiertes Areal Attisholz sowie lebendige Ortszentren als dynamische Treiber der Agglomeration».

Bezug zum Handlungsbedarf Mit der Massnahme können diverse der identifizierten Schwächen des öffentlichen Verkehrssystems behoben werden. Namentlich sind dies die Schwachpunkte «ÖV-Haltepunkte genügen Ansprüchen nicht mehr», «ungenügende Verknüpfung Bahn und Bus» und «Unfallrisiko bei den Zugängen zu den ÖV-Haltepunkten». Zusätzlich wird die ÖV-Erschliessung des Umstrukturierungsund Verdichtungsgebiets Attisholz Nord verbessert.

Bezug zu den Teilstrategien Teilstrategie öffentlicher Verkehr:

- ÖV HA.3 «Attraktives und rasches Umsteigen ermöglichen»
- ÖV HA.9 «Haltestellen ansprechend und sicher gestalten»

Teilstrategie kombinierter Verkehr

KM HA.2 Ausreichend Stellplätze in B+R- sowie P+R-Anlagen anbieten

Nutzen

WK1: Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger (Bahn, Bus, Velo) wird deutlich verbessert. Der Zugang zum öffentlichen Verkehr wird durch die ÖV-Drehscheibe attraktiver.

WK2: Die Anbindung der Entwicklungsgebiete Attisholz Nord und Süd an den öffentlichen Verkehr wird verbessert. Der Bahnanschluss in Riedholz bietet attraktive, zusätzliche Verbindungen für das Entwicklungsgebiet.

WK3: Die Verkehrssicherheit wird mit der Umgestaltung und Modernisierung der Bahnstation und Bushaltestelle insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr erhöht. Die Zugänge werden attraktiver und sicherer.

WK4: Mit der attraktiven Drehscheibe Riedholz kann der Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs erhöht werden (weniger Autofahrten).

Bau- und Finanzreife
1 (Bestimmung Ausführungsvariante)
Voraussichtliche Inbetriebnahme
2030
Weitere Beteiligte
Gemeinde Riedholz, BSU, Postauto, Amt für Wald, Jagd und Fischerei
Kostenteiler
Beantragter Bundesbeitrag (Annahme 35 %): 2.1 Mio.
Beitrag Kanton/ASm/Gemeinde: 3.9 Mio.
Der Kostenteiler ist noch festzulegen. Substanzerhaltungs- massnahmen der Bahn sind über die Leistungsvereinba- rung des Bundes mit asm zu finanzieren

Umweltverträglichkeit

Für das Vorhaben ist die Rodung von Wald im Umfang von ca. 2'100 m² (eine Haltestelle) bzw. 2'600 m² (zwei Haltestellen) nötig.

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Umgestaltung Ortsdurchfahrt Riedholz (V-MIV 402.1): Diese Massnahme umfasst die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt zu Gunsten einer h\u00f6heren Aufenthaltsqualit\u00e4t und der Verbesserung der Situation f\u00fcr den Velo- und Fussverkehr exklusive der oben beschriebenen Elemente (Busbevorzugung, Zug\u00e4nge Haltestelle(n)), welche in direktem Zusammenhang mit der Realisierung des \u00f6V-Knotens stehen. Die Projekte sollen zeitgleich realisiert werden.

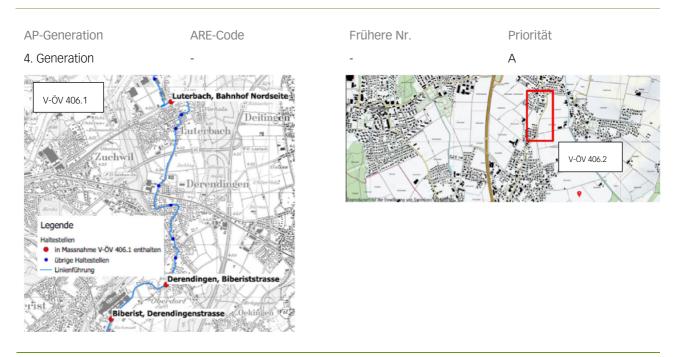
Grundlagendokumente / quantitative Angaben

- Haltestellen in Riedholz, Vorstudien, Technischer Bericht, April 2018
- 115 Ein- und Aussteiger pro Werktag an Station Riedholz / 180 Ein- und Aussteiger pro Werktag an Station Bei den Weihern (Stand: 2019).
- Für den Horizont 2030 werden für das Areal Attisholz Nord insgesamt 2'000 Personenwege pro Tag prognostiziert, welche mit dem ÖV zurückgelegt werden. Für den Endausbau (ca. 2043) wurden 3'700 Personenwege abgeschätzt. Ein Teil davon wird über den ÖV-Knoten in Riedholz abgewickelt werden.

Dokumentationsblatt für Massnahmenpaket mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge

A-Horizont

V-ÖV 406 Aufwertung von Bushaltestellen



Beschreibung der Konzeption

Die im folgenden als Teilmassnahmen aufgeführten Projekte zur Realisierung von neuen Niederflurbushaltestellen sind solche, die eine grosse Bedeutung für das zukünftige Busliniennetz haben, aber nicht im Rahmen der bestehenden Strassenbauprojekte finanziert werden können.

Teilmassnahmen

Nr.	Beschreibung	Kosten (in CHF)
V-ÖV 406.1	Biberist, Derendingen, Luterbach: Bushaltestellen innere Tangentiallinie	0.295 Mio.
V-ÖV 406.2	Neue Buswendeschlaufe in Kriegsstetten	0.78 Mio.
Gesamtkoster	n Massnahmenpaket	1.075 Mio.

Grundlagendokumente / quantitative Angaben

Die Grundlagendokumente sind bei den einzelnen Massnahmenblättern der Teilmassnahmen aufgeführt.

Teilmassnahme Massnahmenpaket pauschal, Kategorie Aufwertung von Bushaltestellen

A-Horizont

V-ÖV 406.1 Luterbach, Derendingen, Biberist: Bushaltestellen innere Tangentiallinie

AP-Generation ARE-Code Frühere Nr. Priorität 4. Generation Abbildung: Tangentiallinie mit neuen Haltestellen (in Mass-nahme V-ÖV 406.1 enthalten sind rot eingezeichnet) uterbach, Bahnhof Nordseite Deitingen Luterbach uchwil Derendingen Legende in Massnahme V-ÖV 406.1 enthalten übrige Haltestellen Linienführung Derendingen, Biberiststrasse Biberist, Derendingenstrasse

Beschreibung

Ausgangslage und Zielsetzung

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wird eine neue tangentiale Buslinie zwischen Gerlafingen, Bahnhof und Luterbach, Attisholzstrasse (Attisholz-Areal) eingeführt. Im Sinne des Leitprinzips «Direkte Radial- und Tangentialverkehrsverbindungen als Rückgrat der Agglomeration» verbindet die neue Linie sowohl bestehende Zentren als auch Entwicklungsgebiete (Attisholz Süd, Papierfabrik Biberist) untereinander und mit dem restlichen Netz des öffentlichen Verkehrs.

Massnahme

Für einen attraktiven Zugang zum öffentlichen Verkehr sollen die Bushaltestellen auf der inneren Tangentiallinie (Linie 17) im Rahmen dieses Massnahmenpakets optimiert werden. Die drei provisorischen Haltestellen «Luterbach, Bahnhof Nordseite», «Derendingen, Biberiststrasse», «Biberist, Derendingenstrasse» (je zwei Haltekanten) sollen aufgewertet und hindernisfrei ausgestaltet werden.

Machbarkeit

Die Machbarkeit wurde nachgewiesen, es liegen Vorprojekte für alle Bushaltestellen vor.

Die Teilstrategie Öffentlicher Verkehr mit den Handlungsansätzen ÖV HA.4 Neue und direkte Netzvebindungen schaffen und ÖV HA.9 Haltestellen sicher und ansprechend gestalten stehen im Vordergrund.

Leistungseinheiten			
Тур	Anzahl	Einheit	Kosten (in CHF)
Aufwertung von Bus- und Tramhaltestellen	6	Stück	0.27 Mio.
Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	1	Stück	0.025 Mio.
Gesamtkosten Teilmassnahme			0.295 Mio.

Grundlagendokumente / quantitative Angaben

- Haltestelleninfrastruktur Linie 17, Technischer Bericht, Vorprojekt, August 2020
- Aufwertung Bahnhof Luterbach-Attisholz: Machbarkeitsstudie Personenunterführung mit neuem Busbahnhof Bahnhofplatz Nord, Januar 2021

Teilmassnahme Massnahmenpaket pauschal, Kategorie Aufwertung von Bushaltestellen

A-Horizont

V-ÖV 406.2 Kriegsstetten: Neue Buswendeschlaufe



Beschreibung der Konzeption

Ausgangslage

An der Haltestelle Kriegstetten, Dorfplatz werden Umsteigebeziehungen zwischen drei Buslinien angeboten. Die Haltestelle bildet damit eine wichtige Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr im Wasseramt. Im Rahmen des Buskonzepts Solothurn ist ab 2025 ein weiterer Ausbau der Verbindungen ab dieser Haltestelle geplant. Die vorhandenen Anlagen vermögen den steigenden Anforderungen des Betriebs der Buslinien aber nicht mehr zu genügen. Der Umsteigeknoten entspricht nicht mehr den heutigen Bedürfnissen bezüglich Attraktivität und Hindernisfreiheit. Auf Grund der beengten Platzverhältnisse und dem sensiblen Ortsbild im Kern von Kriegstetten ist ein Ausbau des Busknotens nicht auf zweckmässige Art und Weise möglich.

Massnahmen

Als zielführende Lösung hat sich ein neuer Wendeplatz südlich des Dorfzentrums von Kriegstetten herausgestellt, der neben dem Wendemanöver auch dem Aufenthalt der Busse dient und es so ermöglicht, dass am Dorfplatz ein kompakter Umsteigeknoten mit kurzen Wegen für die Passagiere entsteht, ohne das Ortsbild zu beeinträchtigen. Die Massnahme dient damit dem Handlungsansatz «attraktives und rasches Umsteigen ermöglichen». Zusätzlich wird beim neuen Wendeplatz eine neue Bushaltestelle erstellt, welche die Erschliessung des südlichen Teils von Kriegstetten im Sinne des Handlungsansatzes «Haltestellen in naher Distanz vorfinden» verbessert. Für den Langsamverkehr werden im Projektperimeter beidseitig Radstreifen angeordnet sowie eine Mittelinsel zur Querung der Kantonsstrasse. Die Weiterführung der Radstreifen bis nach Recherswil erfolgt im Rahmen der Massnahme V-LV 404.2.

Bezug zu Teilstrategie Verkehr

Die Teilstrategie Öffentlicher Verkehr (ÖV) mit folgenden Handlungsansätzen steht im Vordergrund:

ÖV HA HA.3 Attraktives und rasches Umseigen ermöglichen und ÖV HA.8 Haltestelle in naher Distanz vorfinden

Weiter wird die Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr FVV mit dem Handlungsansatz FVV HA.4 Dem FVV einen sicheren Raum entlang Strassen geben unterstützt.

Leistungseinheiten			
Тур	Anzahl	Einheit	Kosten (in CHF)
Aufwertung von Bus- und Tramhaltestellen	1	Stück	0.465 Mio.
Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	1	Stück	0.1 Mio.
Längsführung LV Kat. 1	430	m	0.215 Mio.
Gesamtkosten Teilmassnahme			0.78 Mio.

Grundlagendokumente / quantitative Angaben

- Kriegstetten, Bushaltestelle Reform. Kirche / Buswendeschlaufe, Vorprojekt, November 2020

Dokumentationsblatt für Massnahmenpaket Verkehr

A-/B - Horizont

V-LV 401 Velokorridor Solothurn - Grenchen

AP-Generation ARE-Code Frühere Nr. Priorität
3. Generation 2601.3.027 V-LV 303 B
4. Generation A/B

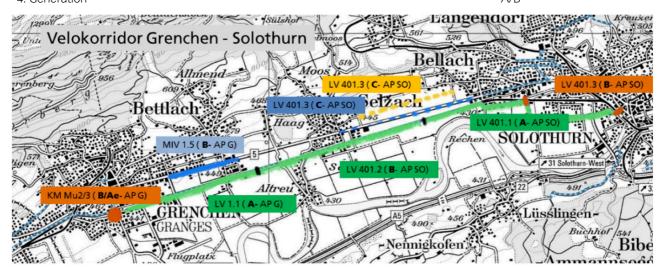


Abbildung: Übersicht Velokorridor Solothurn – Grenchen: Hanglagen (gelb), Hauptstrasse H5 (blau), Jurasüdfuss (grün), Ergänzungsmassnahmen (orange)

Beschreibung der Konzeption

Ausgangslage

Die Veloverbindungen zwischen den beiden Agglomerationen 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. Die Ost-West-Verbindung in den Hanglagen und die Freizeitrouten weisen mancherorts Umwege oder Netzlücken auf, die Alltagsroute führt entlang der stark befahrenen Hauptstrasse. Alle Routen weisen erhebliches Optimierungspotenzial auf.

Zielsetzung

Ziel ist es, zwischen Solothurn und Grenchen einen hochwertigen, agglomerationsübergreifenden Velokorridor zu schaffen. Der Velokorridor ist Bestandteil einer zusammenhängenden Planung von direkten Velovorrangrouten entlang des Jurasüdfusses und kann mit der geplanten, bernischen Velovorrangroute Grenchen – Biel/Bienne verknüpft werden. Durch eine Kombination verschiedener Massnahmen in den drei Ebenen (Hanglagen / Hauptstrasse / Jurasüdfuss) soll die Attraktivität für den Veloverkehr im Korridor Solothurn - Grenchen generell erhöht werden und ein regionales Velonetz geschaffen werden, auf welchem sich die Nutzenden sicher, stressfrei und direkt bewegen können.

Massnahme

Das Massnahmenpaket beinhaltet folgende Einzelmassnahmen:

Teilmassnahmen

Nr.	Beschreibung	Kat.	Kosten (in CHF)
V-LV 401.1	Velokorridor Solothurn-Grenchen: Velovorrangroute Solothurn – Grenchen, Abschnitt Solothurn-Bellach	А	2.5 Mio.
V-LV 401.2	Velokorridor Solothurn-Grenchen: Velovorrangroute Solothurn – Grenchen, Abschnitt Selzach	В	2.8 Mio.

V-LV 401.3	Velokorridor Solothurn-Grenchen: Ergänzungsmassnahmen Region Solothurn	В	14.8 Mio.
	Veloergänzungsroute Solothurn WestLangsamverkehrsunterführung beim alten Bahnhof Bellach		
V-LV 401.4	Velokorridor Solothurn-Grenchen: Prüfung weitere Ergänzungsmass- nahmen Region Solothurn	С	offen
	 Veloverbindung Selzach-Bellach nördlich Hauptstrasse H5 Umgestaltung und Aufwertung Veloverbindung entlang H5, 		
	Selzach-Bellach		

Gesamtkosten Massnahmenpaket

20.1 Mio.

Machbarkeit

Die Machbarkeit der ersten beiden Massnahme (V-LV 401.1, V-LV 401.2) ist geklärt, jene von V-LV 401.3 und 401.4 ist noch abschliessend zu klären.

Grundlagendokumente / quantitative Angaben

Siehe Massnahmenblätter Teilmassnahmen

Einzelmassnahme in Massnahmenpaket Verkehr

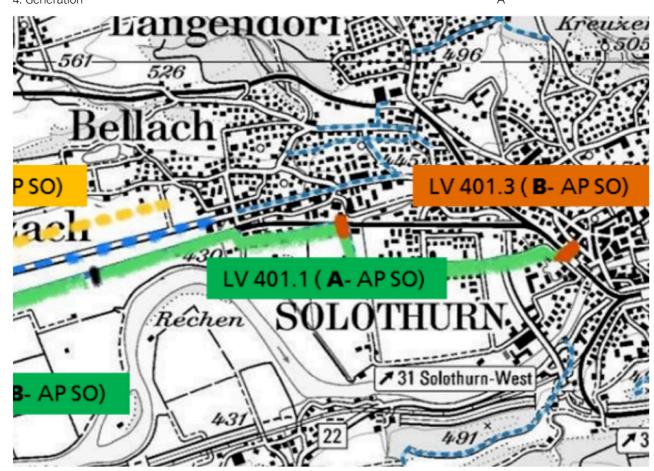
A - Horizont

V-LV 401.1 Velokorridor Solothurn-Grenchen: Velovorrangroute Solothurn-Grenchen, Abschnitt Solothurn-Bellach

AP-Generation ARE-Code Frühere Nr. Priorität

3. Generation V-LV 303 B

4. Generation A



Beschreibung

Ausgangslage

Die Veloverbindungen zwischen Solothurn und Grenchen verlaufen heute über die Hauptstrasse H5, über die nationalen Routen 5 und 8 von SchweizMobil oder über die regionale Jurasüdfuss-Route. Alle Routen weisen ein erhebliches Optimierungspotential auf. Die Freizeitrouten weisen mancherorts Umwege oder Netzlücken auf, die Alltagsroute führt entlang der stark befahrenen Hauptstrasse.

Zielsetzung

Zwischen Solothurn (Amthausplatz) und Grenchen (Südbahnhof) wird eine hochwertige Velovorrangroute geschaffen. Der Velokorridor ist Bestandteil einer zusammenhängenden Planung von direkten Velovorrangrouten entlang des Jurasüdfusses und kann mit der geplanten, bernischen Velovorrangroute Grenchen – Biel/Bienne verknüpft werden. Durch eine Kombination mit weiteren Massnahmen soll die Attraktivität für den Veloverkehr im Korridor Solothurn - Grenchen generell erhöht und ein regionales Velonetz geschaffen werden, auf welchem sich die Nutzenden sicher, stressfrei und direkt bewegen können.

Massnahme

Auf der H5 und südlich der Bahnlinie wird zwischen Solothurn Amthausplatz und der westlichen Gemeindegrenze von Bellach (Grenze zu Massnahme V-LV 401.2 Abschnitt Selzach) ein hochwertiger Velokorridor geschaffen. Die Verkehrssicherheit soll dabei erhöht werden, insbesondere im Bereich von Knoten. Der Veloverkehr soll gegenüber dem MIV priorisiert werden. Trassierung und Dimensionierung der Velovorrangroute richten sich nach kantonalen Standards. Um die subjektive Verkehrssicherheit zu erhöhen ist eine smarte und dezente (Niederflur)-Beleuchtung entlang des Velokorridors vorgesehen.

Machbarkeit

Die Machbarkeit wurde grundsätzlich abgeklärt und ist gegeben.

Zweckmässigkeit

Bezug zum – Attraktive, durchgängige Velohauptrouten abseits der stark befahrenen Strassen Zukunftsbild – Gut funktionierende Vernetzung mit den Nachbaragglomerationen

Bezug zum Weiterentwicklung Fuss-/Velowegnetz: Handlungsbedarf

Netzlücken schliessen, direkte Linienführung ermöglichenVerbesserung Vernetzung mit der Nachbaragglomerationen

Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr (FVV):

Bezug zu den Teilstrategien

- Direkte Fuss- und Veloverbindungen ermöglichen
- Übergeordnetes regionales Radwegnetz sicherstellen

Nutzen

WK1: Durch die Schaffung einer hochwertigen Veloverbindung zwischen der zweit- und drittgrössten Stadt des Kantons Solothurn wird die Qualität des Verkehrssystems stark erhöht. Gebiete mit hoher Bevölkerungs- und/oder Arbeitsplatzdichte können mit dieser Massnahme erschlossen und verknüpft werden. Durch das neue Angebot ist eine Verkehrsverlagerung vom MIV zum Velo zu erwarten, was das regionale Strassennetz entlasten wird.

WK2: Die Siedlungsräume entlang der Velovorrangroute werden verkehrlich aufgewertet, indem die Veloerschliessung wesentlich verbessert wird.

WK3: Mit der Realisierung des hochwertigen Velokorridors kann die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr massiv verbessert werden. Es entsteht eine sichere, stressfreie Veloverbindung zwischen Solothurn und Grenchen für den Alltagsverkehr.

WK4: 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.

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
1 (Machbarkeitsstudie durchgeführt)	1 (als nächster Schritt wird der Erschliessungsplan erstellt)
Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
2024	2025
Federführung	Weitere Beteiligte
Amt für Verkehr und Tiefbau	Gemeinden Solothurn, Bellach, Selzach, Bettlach
	Amt für Raumplanung

Kosten (exkl. MwSt.)	Kostenteiler	
2.5 Mio.	Bundesbeitrag (Annahme 35%):	0.875 Mio.
	Anteil Kanton Solothurn:	1.625 Mio.

Richtplanrelevanz

Aufnahme Velokorridor in kantonalen Velonetzplan

Umweltverträglichkeit

Bei der Ausgestaltung der Route wird darauf geachtet, dass die Schutzbestimmungen der Witi-Schutzzone möglichst eingehalten werden können.

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation:

- V-LV 401.2 Velovorrangroute Solothurn-Grenchen, Abschnitt Selzach
- V-LV 401.3 Velokorridor Solothurn-Grenchen: Ergänzungsmassnahmen Region Solothurn

Agglomerationsprogramm Solothurn 3. Generation:

- V-LV 301.2 Velomassnahmen Langendorf-/Bellacher-/Lommiswilstrasse, Bellach/Langendorf
- V-LV 301.6 Velomassnahmen auf Franziskanerstrasse, Bellach
- V-LV 302.1 Veloroute parallel zur Kantonsstrasse, Bellach/Langendorf/Solothurn
- V-LV 302.2 Veloroute abseits der Kantonsstrasse, Langendorf/Bellach

Agglomerationsprogramm Grenchen 4. Generation:

- LV-V1 Agglomeration Grenchen, Velokorridor Grenchen Solothurn, Abschnitt Grenchen Bettlach
- MIV-Auf.1.5 Bettlach Grenchen, Betriebs- und Gestaltungskonzept Biel- / Solothurnstrasse

Grundlagendokumente / Quantitative Angaben

- Schnellverbindung f
 ür den Veloverkehr zwischen Solothurn und Grenchen, Oktober 2015
- Potentialanalyse Veloschnellroute Solothurn Grenchen, 2020
- Fact-Sheet Veloschnellroute Grenchen –Solothurn, 2020

Einzelmassnahme in Massnahmenpaket Verkehr

B - Horizont

V-LV 401.2 Velokorridor Solothurn-Grenchen: Velovorrangroute Solothurn-Grenchen, Abschnitt Selzach



Beschreibung

Ausgangslage

Die Veloverbindungen zwischen Solothurn und Grenchen verlaufen heute über die Hauptstrasse H5, über die nationalen Routen 5 und 8 von SchweizMobil oder über die regionale Jurasüdfuss-Route. Alle Routen weisen ein erhebliches Optimierungspotential auf. Die Freizeitrouten weisen mancherorts Umwege oder Netzlücken auf, die Alltagsroute führt entlang der stark befahrenen Hauptstrasse.

Zielsetzung

Zwischen Solothurn (Amthausplatz) und Grenchen (Südbahnhof) wird eine hochwertige Velovorrangroute geschaffen. Der Velokorridor ist Bestandteil einer zusammenhängenden Planung von direkten Velovorrangrouten entlang des Jurasüdfusses und kann mit der geplanten, bernischen Velovorrangroute Grenchen – Biel/Bienne verknüpft werden. Durch eine Kombination mit weiteren Massnahmen soll die Attraktivität für den Veloverkehr im Korridor Solothurn - Grenchen generell erhöht werden und ein regionales Velonetz geschaffen werden auf welchem sich die Nutzenden sicher, stressfrei und schnell bewegen können.

Massnahme

Auf dem Gebiet der Gemeinde Selzach wird südlich der Bahnlinie Solothurn-Grenchen eine Velovorrangroute geschaffen. Diese wird im Osten durch die Massnahme V-LV 401.1 und im Westen durch die Massnahme LV-V1 des Agglomerationsprogramms Grenchen ergänzt. Die Verkehrssicherheit soll erhöht werden, insbesondere im Bereich von Knoten. Der Veloverkehr soll gegenüber dem MIV nach Möglichkeit priorisiert werden. Trassierung und Dimensionierung der

Velovorrangroute richten sich nach kantonalen Standards. Um die subjektive Verkehrssicherheit zu erhöhen ist eine smarte und dezente (Niederflur)-Beleuchtung entlang der Velovorrangroute vorgesehen.

Machbarkeit

Die Machbarkeit wurde grundsätzlich abgeklärt und ist gegeben.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild

- Attraktive, durchgängige Velohauptrouten abseits der stark befahrenen Strassen
- Gut funktionierende Vernetzung mit den Nachbaragglomerationen

Bezug zum Handlungsbedarf Weiterentwicklung Fuss-/Velonetz:

- Netzlücken schliessen, direkte Linienführung ermöglichen
- Verbesserung Vernetzung mit der Nachbaragglomerationen

Bezug zu den Teilstrategien Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr (FVV):

- Direkte Fuss- und Veloverbindungen ermöglichen
- Übergeordnetes regionales Radwegnetz sicherstellen

Nutzen

WK1: Durch die Schaffung einer hochwertigen Veloverbindung zwischen der zweit- und drittgrössten Stadt des Kantons Solothurn wird die Qualität des Verkehrssystems stark erhöht. Gebiete mit hoher Bevölkerungs- und/oder Arbeitsplatzdichte können mit dieser Massnahme erschlossen und verknüpft werden. Durch das neue Angebot ist eine Verkehrsverlagerung vom MIV zum Velo zu erwarten, was das regionale Strassennetz entlasten wird.

WK2: Die Siedlungsräume entlang der Velovorrangroute werden verkehrlich aufgewertet, indem die Veloerschliessung wesentlich verbessert wird.

WK3: Mit der Realisierung des hochwertigen Velokorridors kann die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr massiv verbessert werden. Es entsteht eine sichere, stressfreie Veloverbindung zwischen Solothurn und Grenchen für den Alltagsverkehr.

WK4: 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.

Planungsstand	Bau- und Finanzreife		
1 (Machbarkeitsstudie durchgeführt)	1 (als nächster Schritt wird der Erschliessungsplan erstellt		
Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme		
2028	2029		
Federführung	Weitere Beteiligte		
Amt für Verkehr und Tiefbau	Gemeinden Solothurn, Bellach, Selzach, Bettlach Amt für Raumplanung		
Kosten (exkl. MwSt.)	Kostenteiler		

Richtplanrelevanz

Aufnahme Velovorrangroute in kantonalen Netzplan

Umweltverträglichkeit

Bei der Ausgestaltung der Route wird darauf geachtet, dass die Schutzbestimmungen der Witi-Schutzzone möglichst eingehalten werden können. Vorgesehen ist die Durchführung eines Nutzungsplanverfahrens.

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation:

- V-LV 401.1 Velovorrangroute Solothurn-Grenchen, Abschnitt Solothurn Bellach
- V-LV 401.3 Velokorridor Solothurn-Grenchen: Erg√§nzungsmassnahmen Region Solothurn

Agglomerationsprogramm Solothurn 3. Generation:

- V-LV 301.2 Velomassnahmen Langendorf-/Bellacher-/Lommiswilstrasse, Bellach/Langendorf
- V-LV 301.6 Velomassnahmen auf Franziskanerstrasse, Bellach
- V-LV 302.1 Veloroute parallel zur Kantonsstrasse, Bellach/Langendorf/Solothurn
- V-LV 302.2 Veloroute abseits der Kantonsstrasse, Langendorf/Bellach

Agglomerationsprogramm Grenchen, 4. Generation:

- LV-V1 Agglomeration Grenchen, Velokorridor Grenchen Solothurn, Abschnitt Grenchen Bettlach
- MIV-Auf. 1.5 Bettlach Grenchen, Betriebs- und Gestaltungskonzept Biel- / Solothurnstrasse

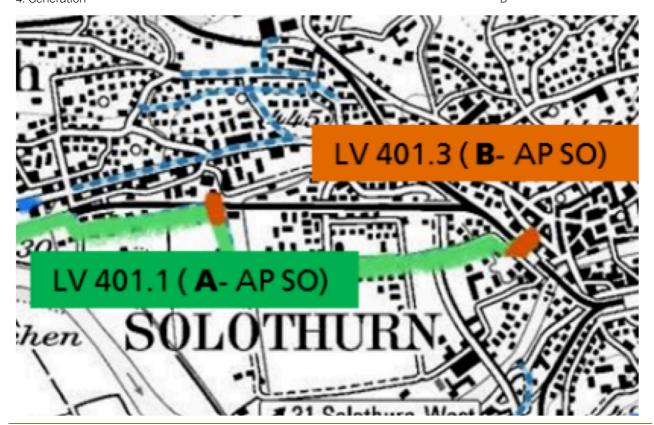
- Schnellverbindung für den Veloverkehr zwischen Solothurn und Grenchen, Oktober 2015
- Potentialanalyse Veloschnellroute Solothurn Grenchen, 2020
- Fact-Sheet Veloschnellroute Grenchen -Solothurn, 2020

Einzelmassnahme in Massnahmenpaket Verkehr

B - Horizont

V-LV 401.3 Velokorridor Solothurn-Grenchen: Velovorrangroute Solothurn-Grenchen: Ergänzungsmassnahmen Region Solothurn

AP-Generation	ARE-Code	Frühere Nr.	Priorität
3. Generation		V-LV 303	В
4 Generation			R



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 Nr. 50. Alle Routen weisen ein erhebliches Optimierungspotential auf. Die Freizeitrouten weisen mancherorts Umwege oder Netzlücken auf, die Alltagsroute führt entlang der stark befahrenen Hauptstrasse.

Zielsetzung

Es ist ein hochwertiger Velokorridor zwischen Solothurn und Grenchen zu schaffen. Durch eine Kombination von Massnahmen soll die Attraktivität für den Veloverkehr im Korridor Solothurn - Grenchen generell erhöht werden.

Massnahme

B-Horizont:

Veloergänzungsrouten Solothurn West (Umfahrung Kreisel H5/Gibellinstrasse): 12 Mio.

Langsamverkehrsunterführung alter Bahnhof Bellach: 2.8 Mio.

Für das Agglomerationsprogramm der 5. Generation werden zusätzlich folgende weiteren Ausbauschritte geprüft:

- Veloverbindung Selzach-Bellach nördlich Haupstrasse 5, Selzach-Bellach
- Umgestaltung und Aufwertung Veloverbindung entlang Hauptstrasse 5, Selzach-Bellach

Es sind vertiefte Abklärungen notwendig.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild

- Attraktive, durchgängige Velohauptrouten abseits der stark befahrenen Strassen
- Gut funktionierende Vernetzung mit den Nachbaragglomerationen

Bezug zum Handlungsbedarf Weiterentwicklung Fuss-/Velonetz:

- Netzlücken schliessen, direkte Linienführung ermöglichen
- Verbesserung Vernetzung mit der Nachbaragglomerationen

Bezug zu den Teilstrategien Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr (FVV):

- Übergeordnetes regionales Radwegnetz sicherstellen
- Dem FVV einen sicheren Raum entlang Strassen geben
- Vorrang f
 ür den Fuss- und Veloverkehr anstreben

Nutzen

WK1: Durch die Schaffung eines hochwertigen Velokorridors 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 wirkt sich positiv auf die Belastung des Strassennetzes aus.

WK2: Die Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete im Raum Solothurn-Grenchen werden verkehrlich aufgewertet indem die Veloerschliessung wesentlich verbessert wird.

WK3: Mit der Realisierung des hochwertigen Velokorridors kann die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr massiv verbessert werden. Es entsteht eine sichere Veloverbindung zwischen Solothurn und Grenchen für den Alltagsverkehr.

WK4: 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.

Planungsstand	Bau- und Finanzreife		
1 (Planungsstudie)	1 (die Machbarkeitsabklärungen werden vertieft)		
Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme		
2032	2033		
Federführung	Weitere Beteiligte		
Amt für Verkehr und Tiefbau	Gemeinden Solothurn, Bellach, Selzach, Bettlach Amt für Raumplanung		
Kosten (exkl. MwSt.)	Kostenteiler		
14.8 Mio.	Bundesanteil (Annahme 35%): 5.18 Mio.		
	Kantonsanteil: 9.62 Mio.		

Richtplanrelevanz

keine

Umweltverträglichkeit

Die Umweltverträglichkeit muss gewährleistet sein.

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Agglomerationsprogramm Solothurn, 4. Generation:

- V-LV 401.1 Velovorrangroute Solothurn-Grenchen, Abschnitt Solothurn Bellach
- V-LV 401.2 Velovorrangroute Solothurn-Grenchen, Abschnitt Selzach
- V-LV 401.3 Velokorridor Solothurn-Grenchen: Ergänzungsmassnahmen Region Solothurn

Agglomerationsprogramm Solothurn 3. Generation:

- V-LV 301.2 Velomassnahmen Langendorf-/Bellacher-/Lommiswilstrasse, Bellach/Langendorf
- V-LV 301.6 Velomassnahmen auf Franziskanerstrasse, Bellach
- V-LV 302.1 Veloroute parallel zur Kantonsstrasse, Bellach/Langendorf/Solothurn
- V-LV 302.2 Veloroute abseits der Kantonsstrasse, Langendorf/Bellach

Agglomerationsprogramm Grenchen, 4. Generation:

- LV-V1 Agglomeration Grenchen, Velokorridor Grenchen Solothurn, Abschnitt Grenchen Bettlach
- MIV-Auf.1.5 Bettlach Grenchen, Betriebs- und Gestaltungskonzept Biel- / Solothurnstrasse

- Schnellverbindung für den Veloverkehr zwischen Solothurn und Grenchen, Oktober 2015
- Potentialanalyse Veloschnellroute Solothurn Grenchen, 2020
- Fact-Sheet Veloschnellroute Grenchen Solothurn, 2020

Einzelmassnahme Verkehr

A-Horizont

V-LV 402 Langendorf: LV-Verbindung Delta-Areal – Bahnhof BLS – Migros

AP-Generation	ARE-Code	Frühere Nr.	Priorität
2. Generation	2601.2.037	V-ÖV 3.2	В
3. Generation	2601.3.012	V-ÖV 302.4	В
4. Generation			А

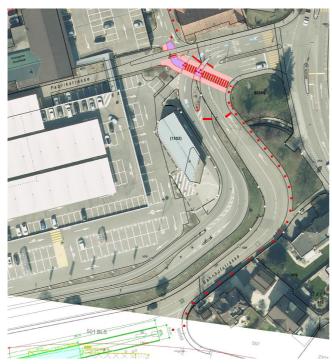
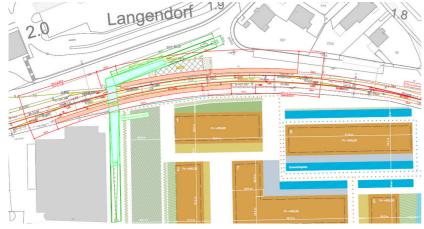




Abbildung: Abschnitt Migros

Abbildung: Abschnitt «Dorfplatz»



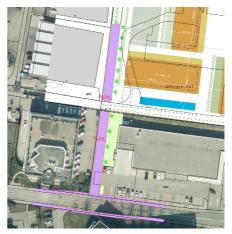


Abbildung: Abschnitt «Süd»

Beschreibung

Ausgangslage

Die Agglomeration Solothurn ist bestrebt, ein attraktives ÖV-Angebot und eine gute Langsamverkehrs-Infrastruktur anbieten zu können. Bahnhöfe als die zentralen Verkehrsdrehscheiben innerhalb des ÖV-Systems haben einerseits wesentlichen Einfluss auf das Wohlbefinden und den Komfort der Reisenden, andererseits sind sie auch Schnittstellen zu anderen Verkehrsarten. Da Bahnhöfe neben den verkehrlichen Funktionen, sondern auch städtebauliche Funktionen wie Aufenthalts-, Begegnungs-, Bewegungs- oder Dienstleistungsraum erfüllen sollen, ist deren Gestaltung von grosser

Bedeutung. Der Bahnhof Langendorf soll im Zuge der Umsetzung des Streckenkonzepts der Solothurn-Moutierbahn (SMB) BehiG-komform saniert und verkehrlich und gestalterisch aufgewertet werden.

Der Bahnhof Langendorf liegt zwischen dem ehemaligen Industrie- und Gewerbeareal der Firma Delta (Delta-Areal) sowie dem charakteristischen Einkaufszentrum Ladendorf. Im Bereich des Bahnhofs liegt auch eine Nord-Süd-Wunschlinie für den Langsamverkehr. Zur Zeit besteht hier aber keine Querungsmöglichkeit der Bahngeleise. Mit der Sanierung des Bahnhofs bietet sich nun die einmalige Chance, eine neue, attraktive Langsamverkehrsunterführung und neue Nord-Süd-Verbindung realisieren zu können. Eine solche neue Verbindung hat für die Region eine grosse Bedeutung und besitzt ein grosses Nachfragepotential. So entsteht in den nächsten Jahren mit der Realisierung des Entwicklungsgebiets Delta-Areal ein grosse Zahl neuer Wohn- und Arbeitsplätze.

Zielsetzung

Der Bahnhof Langendorf soll BehiG-komform saniert und modernisiert und die Zugänge insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden. Unter Federführung der BLS wurde ein Konzept für die Sanierung des Bahnhofs erstellt. Es sind 2 Geleise (Kreuzungsstelle), 2 Perrons sowie eine Personenunterführung vorgesehen. Die Personen-unterführung, welche eine wichtige neue Nord-Süd-Verbindung ermöglicht und das neue Quartier im Delta-Areal mit dem Einkaufszentrum Langendorf und dem Dorfzentrum verbindet, soll sowohl für Fussgänger wie auch für Velos zugänglich sein. Zudem sollen die Velozufahrten nord- und südseitig des Bahnhofs verbessert werden. Somit können für Fussgänger und Velofahrende auch die Wege zu den umliegenden Arbeits- und Dienstleistungsgebieten, insbesondere zum Migros-Ladendorf und den Schulen, verbessert und eine neue Veloverbindung von überregionaler Ausstrahlung geschaffen werden.

Massnahme

Neue Velo- und Fussgängerunterführung beim Bahnhof Langendorf BLS

Im Zusammenhang mit dem Umbau des Bahnhofs Langendorf und Umsetzung des Behindertengleichstellungs-gesetztes (BEhiG) ist auch eine neue, 6m breite Personenunterführung (PU) inklusive Zugänge erforderlich. Aus Sicht der bahnseitigen Bedürfnisse müsste die PU nur eine Breite von 3.5 Meter aufweisen. Da die PU aber eine wichtige, überregionale Nord-Süd-Verbindungsfunktion sowohl für den Velo- wie Fussverkehr hat, muss die Breite 5.5 Meter betragen. Diese erforderliche Verbreiterung der Unterführung um 2 Meter und Ausbildung eines getrennten Velo- und Fussgängerbereichs ist Bestandteil der Massnahme des Agglomerationsprogramms.

Weitere Massnahmen sind die Verbesserung der süd- wie nordseitigen Velowegstrecken, welche ausgebaut werden müssen, um eine attraktive und sichere Nord-Süd-Verbindung zu erhalten. Dies betrifft folgende drei Abschnitte:

Velozufahrt Abschnitt «Süd»

- Neubau eines gemeinsamen Rad- und Gehweges ab der neuen Unterführung bis zur Bellacherstrasse mit einer Breite von 5.5 Meter.
- Niveaugleiche Querung der Industriestrasse in Koordination mit der Überbauung des Delta-Areals. Die südseitige Verbindung am westlichen Rand des Deltaareals schliesst an die Bellacherstrasse an. Hier sind Sicherheits-massnahmen im Knotenbereich erforderlich.

Velozufahrt Abschnitt «Migros»

- Neue, sichere Führung des Veloverkehrs entlang der Bahnhofstrasse
- Querungsmöglichkeit für den Langsamverkehr über die Zufahrt zum Ladendorf. Anpassung der Steuerung der LSA «Weissensteinstrasse»
- Weiterführung des Velowegs in nördliche Richtung mit Anbindung an den Wildbachweg

Velozufahrt Abschnitt «Dorfplatz»

- Aus- und Neubau des Gehwegs auf der Ostseite des Wildbachwegs
- Neuer Fussgängerstreifen bei der Zufahrt zur Apotheke
- Anpassung Parkplatzregime

Machbarkeit

Die Machbarkeit wurde abgeklärt und die Bestvariante festgelegt.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild Die Gemeinde Langedorf liegt im äusseren Kernraum. Angestrebt wird eine Innenentwicklung zu Siedlungsgebieten mit hoher Siedlungs- und Freiraumqualität.

Der Bahnhof ist ein Verkehrsknotenpunkt mit hoher Erreichbarkeit mit dem ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehr.

Bezug zum Handlungsbedarf Die trennende Wirkung der Bahnlinie für den Langsamverkehr in Nord- Süd-Richtung soll überwunden und eine neue, direkte Nord-Süd-Verbindung für den Langsamverkehr geschaffen werden.

Bezug zu den Teilstrategien

Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr (FVV) mit folgenden Handlungsansätzen:

- Direkte Fuss- und Veloverbindung ermöglichen
- Übergeordnetes regionales Radwegnetz sicherstellen

Nutzen

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 der Umsteigebeziehungen aus. Die Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs mit einer neuen Personenunterführung und der Verbesserung der Nord-Süd-Verbindung fördert die Erreichbarkeit des Dorfzentrums, der Schulen, der Migros Langendorf und der Entwicklungsgebiete um den Bahnhof.

WK2: In Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen hat die Massnahme eine hohe Wirkung. Im Nachgang der am 10.11.2020 genehmigten Gesamtrevision der Ortsplanung Langendorf (RRB 2020/1574) wurde am 17.11.2020 auch der Gestaltungsplan Delta genehmigt (RRB 2020/1599). Damit wurde die seit Jahrzehnten überbaute und heute mehrheitlich brachliegende Industriezone Delta (ca. 2.5 ha) in die sog. Mischzone Delta Areal umgezont. So wird im Zentrum des Siedlungsgebietes Wohnraum für ca. 500 Personen geschaffen. Die Aufwertung des Bahnhofs führt auch 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 stark erhöht werden: Die LV-Verbindung Delta-Areal – Bahnhof BLS –Migros wird an das übergeordnete Strassennetz der Gemeinde und der Weissensteinstrasse (Kantonsstrasse) angeschlossen. Der Veloverkehr von Oberdorf und somit vom Weissenstein Richtung Bellach kann in Langendorf via LV-Verbindung von der Kantonsstrasse entkoppelt 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 Langsamverkehrs und des Öffentliche Verkehrs.

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
2 (Machbarkeitsstudie wurde durchgeführt)	2 (als nächster Schritt erfolgt die Detailprojektierung)
Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme

Federführung	Weitere Beteiligte	
Gemeinde Langendorf	Amt für Verkehr und Tiefbau	
BLS AG	Amt für Raumplanung	
Kosten (exkl. MwSt.)	Kostenteiler	
Personenunterführung mit Zugängen: 2.5 Mio.	Kosten Massnahme	2.20 Mio.
davon sind	Anteil Bund (35 %*)	0.77 Mio.
1.5 Mio. CHF ist Teil des Bahnprojekts BLS und	Anteil Gemeinde/Kanton/Dritte (65 %	6) 1.43 Mio.
1.0 Mio. CHF ist Teil des Agglomerationsprogramms	* Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanz	
LV-Zufahrt «Nord»: CHF 0.55 Mio.	wird mit Prüfbericht bekannt gegebe	en
LV-Zufahrt «Süd»: 0.65 Mio.	Der Kostenteiler Gemeinde/Kanton/l gelegt werden.	Oritte muss noch fest-
Total AP-Massnahme: 2.2 Mio.	Sole St. Holdern	
Im Total ausgewiesen werden nur die Kosten jener Projek-		

Richtplanrelevanz

Die Modernisierung des Bahnhofs Langendorf und die Sanierung des Weissensteintunnels werden als ÖV-seitige Vorhaben im Richtplan aufgeführt. Die neue Langsamverkehrsverbindung wird in den Velonetzplan Kanton SO aufgenommen.

Umweltverträglichkeit

Die Umweltverträglichkeit dieser Projekte ist gegeben.

telemente, für welche finanzielle Mittel aus dem Infra-

strukturfonds beantragt werden können.

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

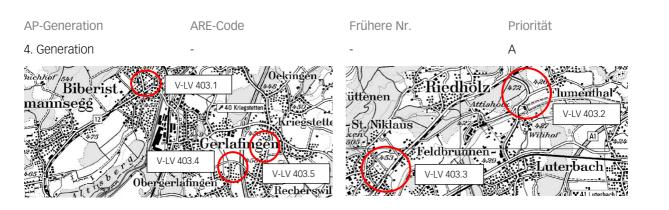
- Siedlungsmassnahmen (Entwicklungsschwerpunkte im Umfeld des Bahnhofs), zum Beispiel Gestaltungsplan Delta-Areal
- Zukünftiges Angebot auf der Bahnlinie Solothurn Gänsbrunnen Moutier (Betriebskonzept)
- AP SO 3. Generation: Verschiedene Massnahmen zur Verbesserung des LV, so Massnahme V-LV 302.2 Veloroute abseits der Kantonsstrasse, Langendorf/Bellach

- Umbau Bahnhof Langendorf BLS, Studien & Bestvarianten, Stand Dezember 2020
- Umbau Bahnhof Langendorf BLS, Workshop 3, Dezember 2020
- Machbarkeitsstudie «Langendorf, Alternative Langsamverkehrsrouten Nord-Süd» Januar 2021
- Schlussbericht Streckenkonzept Solothurn-Moutier-Bahn SMB, 6.11.2014
- Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene
- Ein- und Aussteiger pro Werktag beim Bahnhof Langendorf: 390 Passagiere

Massnahmenblatt für Massnahmenpaket mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge

A-Horizont

V-LV 403 Langsamverkehr



Beschreibung der Konzeption

Zielsetzung und Anforderung an die folgenden Teilmassnahmen ist die Verbesserung der Sicherheit und der Fahrqualität für den Veloverkehr und Schaffung von neuen Veloverbindungen abseits der Kantonsstrassen.

V-LV 403.1

In Biberist wurden ein neuer Veloweg entlang der Bernstrasse von Lohn-Ammannsegg bis zum Bahnhof Biberist realisiert. Eine Velowegnetzlücke besteht hingegen noch beim anschliessenden Abschnitt Richtung Solothurn. Diese soll mit dieser Massnahme geschlossen und somit eine durchgehende Velo- und Fussverbindung geschaffen werden.

V-LV 403.2

Die Waldausstrasse in Flumenthal ist eine wichtige Veloroute, welche von der Kantonsstrasse H5 nach Süden bis zur Aare führt. Zur Zeit besteht aber hier für den Veloverkehr ein Sicherheitsdefizit. Dieses soll mit geeigneten baulichen Massnahmen behoben und diese Verbindung für den Velo- und Fussverkehr sicherer und attraktiver gestaltet werden.

V-LV 403.3

Die beiden ÖV-Projekt Bahn- und Strassensanierung Baselstrasse (Massnahme des Agglomerationsprogramms 2. Generation) und Ausbau Kreuzungsstelle St. Katharinen (siehe Massnahmenblatt V-ÖV-Ü 404) sehen im jeweiligen Projektperimeter auch Fuss- und Radwege vor. Östlich davon Richtung Feldbrunnen sollen diese fortgesetzt werden.

V-LV 403.4

Bei drei Kreuzungspunkten des Basis- und Ergänzungsnetzes Veloverkehr (SchweizMobil-Route 801) bei der Gerla-fingenstrasse in Recherswil fehlen sichere Querungshilfen. Diese sollen mit dieser Massnahme geschaffen werden.

V-I V 403.5

Auf der Hauptstrasse Richtung Kriegstetten fehlen Velomassnahmen (Radstreifen oder Radweg) und es besteht ein Sicherheitsdefizit. Es sollen hier Radstreifen geschaffen werden.

Bezug zu Teilstrategie Verkehr

Bei der Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr FVV werden folgende Handlungsansätzen verfolgt:

- FVV HA.1 Lückenlosen Fuss- und Velowegnetz anbieten
- FVV HA.2 Direkte Fuss- und Veloverbindung ermöglichen
- FVV HA.3 Übergeordnetes regionales Radwegnetz sicherstellen
- FVV HA.4 Dem FVV einen sicheren Raum entlang Strassen geben
- FVV HA.5 Sichere Querungsmöglichkeiten für den FVV schaffen
- FVV HA.10 Trennende Elemente überwinden

Teilmassnahmen			
Nr.	Beschreibung	Kosten (in CHF)	
V-LV 403.1	Biberist: LV-Verbindung Jungfraustrasse / Solothurnstrasse	0.4 Mio	
V-LV 403.2	Flumenthal: Sicherheit FVV Waldaustrasse	3.0 Mio.	
V-LV 403.3	Solothurn, Feldbrunnen: Neue Veloführung entlang Kantonsstrassen	1.9 Mio.	
V-LV 403.4	Recherswil: Gerlafingenstrasse, Autobahnbrücke	1.3 Mio.	
V-LV 403.5	Recherswil: Hauptstrasse nach Kriegstetten	0.6 Mio.	
Gesamtkoste	en Massnahmenpaket	7.2 Mio.	

Grundlagendokumente / quantitative Angaben

Siehe Massnahmenblätter Teilmassnahmen

A-Horizont

V-LV 403.1 Biberist: LV-Verbindung Jungfraustrasse / Solothurnstrasse

AP-Generation	ARE-Code	Frühere Nr.	Priorität
3. Generation		V-LV 302.3	В
4. Generation	-	-	Α
1352 13	1333 13	THE THE PASS OF TH	

Beschreibung

Massnahme

Für die Realisierung einer durchgehenden Velo- und Fussverbindung beim Bahnhof Biberist ist das Wegstück von der Jungfrau- bis zur Solothurnstrasse zu ergänzen. Die Machbarkeit des Abschnitts Eigerstrasse – Solothurnstrasse (in Karte als rote Linie eingezeichnet) ist geklärt und dieser Streckenabschnitt kann als A-Massnahme des Agglomerationsprogramms 4 Generation realisiert werden. Der verbleibende südlich anschliessende Abschnitt muss in einer späteren Etappe im Zusammenhang mit der Planung des Gebiets Schwerzimoos realisiert werden.

Leistungseinheiten			
Тур	Anzahl	Einheit	Kosten (in CHF)
Längsführung LV	200	М	0.4 Mio.
Gesamtkosten Teilmassnahme			0.4 Mio.

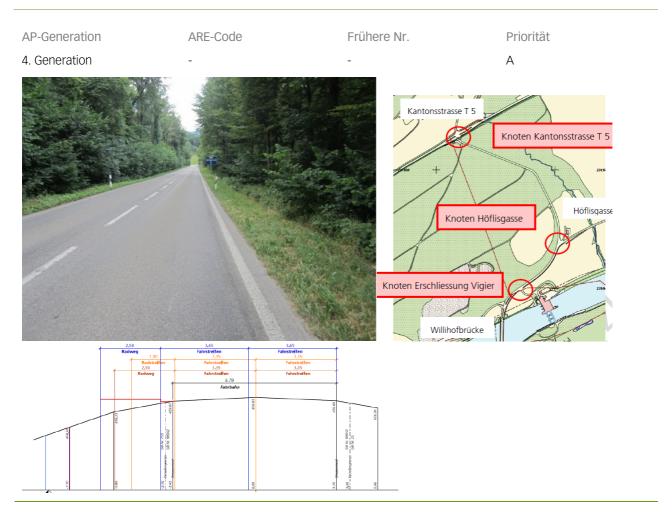
Grundlagendokumente / quantitative Angaben

Abbildung: Zu behebende Weglücke entlang der RBS-Gleise (rot eingezeichnet)

Verkehrsrichtplan der Gemeinde Biberist

A-Horizont

V-LV 403.2 Flumenthal: Sicherheit FVV Waldaustrasse



Beschreibung

Massnahme

Es soll auf dem Abschnitt Erschliessung Vigier bis Knoten Höfligasse der bestehende Gehweg zu einem kombinierten Rad-/Gehweg ausgebaut werden und auf dem Abschnitt Knoten Höfligasse bis zum Knoten Kantonsstrasse H5 auf der Ostseite der Waldaustrasse ein neuer kombinierter Rad-/Gehweg ausgebildet werden. Der Machbarkeit und die Kosten wurde mit der Machbarkeitsstudie vom Oktober 2015 nachgewiesen.

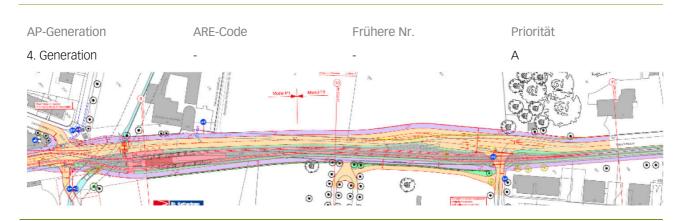
LeistungseinheitenTypAnzahlEinheitKosten (in CHF)Längsführung LV700m2.8 Mio.Aufwertung/Sicherheit Strassenraum bei Verkehrsknoten400m²0.2 Mio.Gesamtkosten Teilmassnahme3.0 Mio.

Grundlagendokumente / quantitative Angaben

Machbarkeit Radmassnahmen Waldaustrasse, Abschnitt Vigier bis Kantonsstrasse H5, Bericht Okt. 2015

A-Horizont

V-LV 403.3 Solothurn, Feldbrunnen: neue Veloführung entlang der Kantonsstrasse



Beschreibung

Massnahme

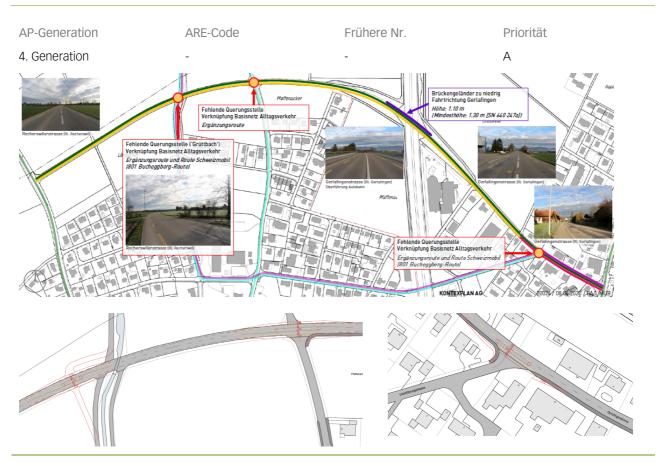
Aus Sicherheitsgründen sollen die Fuss- und Radwege beidseitig der Kantonsstrasse auf dem Abschnitt St. Katharinen Lerchenweg bis zum Weissensteinweg auf einer Länge von 475 Metern auf eine Breite von 3.50 Meter ausgebaut und die Qualität und Sicherheit verbessert werden. Diese Sanierung wird sinnvollerweise gleichzeitig mit dem Ausbau der Kreuzungsstelle St. Katharinen durchgeführt (siehe Massnahmenblatt V-ÖV-Ü 404). Die Machbarkeit wurde abgeklärt. Koordination mit den Massnahmen Bahn- und Strassensanierung Baselstrasse (V-ÖV 4.1) und Ausbau der Kreuzungsstelle St. Katharinen (V-ÖV-Ü 404).

Leistungseinheiten			
Тур	Anzahl	Einheit	Kosten (in CHF)
Längsführung LV	475	m	1.9 Mio.
Gesamtkosten Teilmassnahme			1.9 Mio.

- Machbarkeitsstudie und Vorprojekt 2020, Abstimmung mit dem Projekt V-ÖV-Ü 404 Ausbau der Kreuzungsstelle
 St. Katharinen
- Betriebs- und Gestaltungskonzept Baselstrasse, Abschnitt St. Katharinen Lecheweg bis Weissensteinweg, Emch+Berger AG

A-Horizont

V-LV 403.4 Recherswil: Gerlafingenstrasse, Autobahnbrücke



Beschreibung

Massnahme

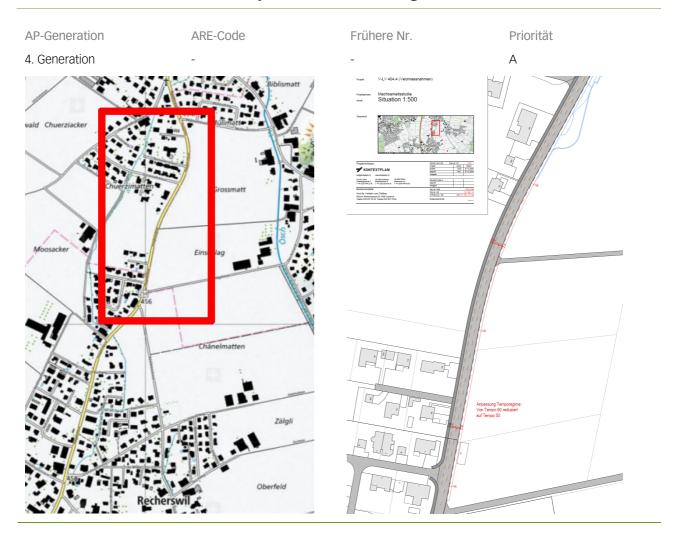
Zur Verbesserung der Sicherheit des Veloverkehrs bei den drei Kreuzungspunkten bei der Gerlafingenstrasse in Recherswil sollen Querungshilfen geschaffen werden. Es sollen an den drei Querungsstellen jeweils eine Velofurt / Schutzinsel erstellt werden. Dafür muss jeweils die Strassenbreite leicht aufgeweitet werden. Bei der westlichsten Querungsstelle muss zudem der Kreuzungspunkte leicht verschoben werden, damit nicht der Grüttbach tangiert wird.

Leistungseinheiten			
Тур	Anzahl	Einheit	Kosten (in CHF)
Velofurt/Schutzinsel mit Strassenaufweitung	3	Stück	0.3 Mio.
Längsführung LV	210	m	0.725 Mio.
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	500	m ²	0.275 Mio.
Gesamtkosten Teilmassnahme			1.3 Mio.

- Analyse Defizite und Gefahrenstellen: Abschnitt Gerlafingen- / Recherswilerstrasse, Kontextplan, April 2020
- V-LV 403.4, Machbarkeitsstudie, Situation 1:500 und Kostenschätzung, Januar 2021

A-Horizont

V-LV 403.5 Recherswil: Hauptstrasse nach Kriegstetten



Beschreibung

Massnahme

Auf der Hauptstrasse sollen im Ausserortsbereich 1.50 m breite Velostreifen pro Fahrrichtung realisiert und die Sicherheit verbessert werden. Hierzu muss die Strasse auf einer Länge von 500 m auf der Ostseite um 1.85 m verbreitert werden. Die Massnahme wird mit dem Projekt Kriegstetten, neue Buswendeschlaufe (V-ÖV 406.2) abgestimmt.

Leistungseinheiten

Тур	Anzahl	Einheit	Kosten (in CHF)
Längsführung LV	500	m	0.6 Mio.
Gesamtkosten Teilmassnahme			0.6 Mio.

- Ergebnisse Situationsanalyse Hauptstrasse, Abschnitt Recherswil Kriegstetten, Februar 2020
- V-LV 403.5, Machbarkeitsstudie, Situation 1:500 und Kostenschätzung, Januar 2021

Dokumenationsblatt für Massnahmenpaket mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge

B-Horizont

V-LV 404 Langsamverkehr



Beschreibung der Konzeption

Hauptziele sind die Verbesserung der Sicherheit und der Fahrqualität für den Veloverkehr durch eine neue, sichere und attraktive Führung des Veloverkehrs abseits der Kantonsstrasse.

V-LV 404.1

Mit der Veloumfahrung Nord in Derendingen wurde ein erster Abschnitt einer sicheren Veloverbindung abseits der Kantonsstrasse geschaffen. Von Derendingen nach Zuchwil muss heute hingegen weiterhin entlang der stark befahrenen Kantonsstrasse (Luzernstrasse) gefahren werden. Auch dieser Strassenabschnitt soll mit einer neuen Veloverbindung abseits der Kantonsstrasse entlang der SBB-Linie umfahren werden können.

Bezug zu Teilstrategie Verkehr

Die Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr (FVV) mit folgenden Handlungsansätzen steht im Vordergrund:

- FW HA.3 Übergeordnetes regionales Radwegnetz sicherstellen
- FVV HA.6 Vorrang für den Fuss- und Veloverkehr anstreben

Teilmassnahmen

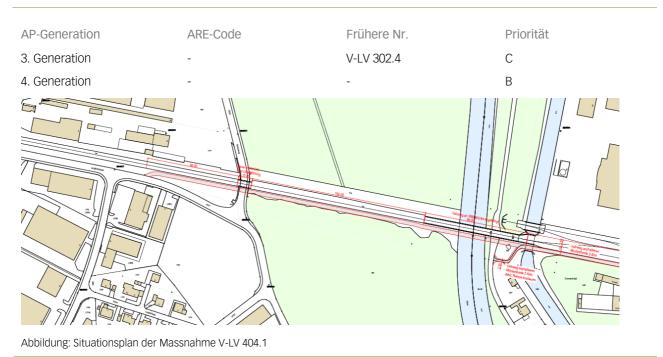
Nr.	Beschreibung	Kosten (in CHF)
V-LV 404.1	Derendingen, Luterbach, Zuchwil: Alternative Veloführung Derendingen – Zuchwil entlang SBB-Linie mit Querung Emme	3.0 Mio.
Gesamtkosten Massnahmenpaket		3.0 Mio.

Grundlagendokumente / quantitative Angaben

Siehe Massnahmenblätter Teilmassnahmen

B-Horizont

V-LV 404.1 Derendingen, Luterbach, Zuchwil: Alternative Veloführung Derendingen – Zuchwil entlang SBB-Linie mit Querung Emme



Beschreibung

Massnahme

Als Alternative zur Hauptverkehrsachse von Derendingen nach Zuchwil über die stark befahrene Luzernstrasse soll eine neue, attraktive und direkte Veloverbindung abseits der Kantonsstrasse geschaffen werden. Diese neue Veloverbindung führt vom Boccaweg Richtung Westen und überquert mit einem 90 Meter langen südlich an die SBB-Eisenbahnbrücke angelegten Velosteg die Emme und verläuft entlang der SBB-Bahnlinie bis zum Emmenweg, überquert diesen mit einem kurzen 25 m langen Velosteg und mündet in Zuchwil in die Langfeldstrasse ein. Die technische Ausführung der Velostege wird zurzeit abgeklärt.

Leistungseinheiten					
Тур	Anzahl	Einheit	Kosten (in CHF)		
Langsamverkehrsüberführung Emme	343	m^2	1.75 Mio.		
Langsamverkehrüberführung Langfeldstrasse	45	m²	0.25 Mio.		
Längsführung LV	250	m	1.0 Mio.		
Gesamtkosten Teilmassnahme			3.0 Mio.		

- Derendingen, Veloumfahrung Kreuzplatz Velokorridor Nord, Massnahmen und Grobkostenschätzung, 2015
- Planungsstudie Veloführung Derendingen Zuchwil entlang SBB-Linie mit Querung Emme, 2020