

Amt für Raumplanung Kanton Solothurn

Raumentwicklungskonzept (REK) Wasseramt 2025

Schlussbericht

Kenntnisnahme durch den Regierungsrat mit RRB Nr. 1521 vom 3. Juli 2012



Solothurn, Juli 2012

IC Infraconsult AG
Eigerstrasse 60
CH-3007 Bern
Telefon +41(0)31 359 24 24
icag@infraconsult.ch
www.infraconsult.ch
ISO 9001 zertifiziert

Bearbeitende:**Projektgruppe:**

- Ruedi Bieri Amt für Raumplanung ARP (Projektleiter)
- Corinne Stauffiger Amt für Raumplanung ARP (Kreisplanerin)
- Rolf Glünkin Amt für Raumplanung ARP (Richtplanung)
- Kurt Erni Amt für Verkehr und Tiefbau AVT (Verkehrsplanung)
- Stefan Niggli Amt für Verkehr und Tiefbau AVT (Verkehrsplanung)
- Hans Friedli Repla RSU
- André König IC Infraconsult AG

Erweiterte Projektgruppe:

- Bernard Staub Amt für Raumplanung ARP (Chef)
- Ludwig Dünbier Amt für Verkehr und Tiefbau AVT (Öffentlicher Verkehr)
- Anita Dobler Amt für Wirtschaft und Arbeit (Regionalpolitik)
- Werner Wehrli Amt für Landwirtschaft ALW (Landwirtschaft)
- Gilbert Ambühl Gemeindepräsident Zuchwil
- Kuno Tschumi Gemeindepräsident Derendingen
- Martin Blaser Gemeindepräsident Biberist
- Peter Jordi Gemeindepräsident Gerlafingen
- Urs Müller Gemeindepräsident Aeschi
- Barbara Hofer Gemeindepräsidentin Horriwil
- Eduard Gerber Gemeindepräsident Halten

Bearbeitungsteam:*Gesamtbearbeitung*

- André König IC Infraconsult AG (Projektleiter)
- Bruno Streit IC Infraconsult AG (GIS)

Fachberatung Verkehr

- Marc Laube transcon AG
- Sandro Turcati Basler & Hofmann AG

Fachberatung Landschaft

- Marianne Dumermuth UNA – Atelier für Naturschutz und Umweltfragen AG

Bezugsadresse:

IC Infraconsult AG
Eigerstrasse 60
3007 Bern

Inhaltsverzeichnis

1	Weshalb ein REK Wasseramt? Auslöser, Zweck und Vorgehen	1
1.1	Auslöser	1
1.2	Zweck	1
1.3	Vorgehen	2
2	Ist-Zustand und Schwachstellen Landschaft / Landwirtschaft, Siedlung und Verkehr	4
2.1	Ist-Zustand	4
2.1.1	Struktur Landschaft und Landwirtschaft	4
2.1.2	Siedlungsstruktur	6
2.1.3	Verkehrsstruktur	6
2.2	Schwachstellen	7
3	Entwicklungsstrategie und Ziele des REK Wasseramt	9
3.1	Grundsätze	9
3.2	Umsetzungsstrategie Landschaft und Landwirtschaft	9
3.3	Umsetzungsstrategie Siedlung	9
3.4	Umsetzungsstrategie Verkehr	10
4	Massnahmen	12
4.1	Einleitung	12
4.2	Massnahmen Landwirtschaft, Natur und Landschaft	13
4.2.1	Festsetzung bedeutender Landschaftsräume im Wasseramt	13
4.2.2	Ausscheiden von Vorranggebieten Landwirtschaft, Landschaft und Natur	14
4.2.3	Weitere Massnahmen Landwirtschaft, Landschaft und Natur	17
4.3	Massnahmenliste Siedlung	18
4.4	Massnahmen Verkehr	21
4.4.1	Ortsdurchfahrtssanierungen ohne Umfahrung	22
4.4.2	Neue Verkehrsachse Wasseramt	24
4.4.3	Massnahmenliste Verkehr	25
5	Fazit	28

Anhang Massnahmenkarte REK Wasseramt 2025

1 Weshalb ein REK Wasseramt? Auslöser, Zweck und Vorgehen

1.1 Auslöser

*Auslöser REK:
Koordinierte Planung
der grossen Herausforderungen in den
Bereichen Siedlung,
Verkehr und Landschaft/Landwirtschaft*

Die 21 Gemeinden im südwestlichen Teil des Kantons Solothurn sehen sich mit sehr unterschiedlichen raumwirksamen Entwicklungen konfrontiert:

- Die hohe verkehrsmässige Belastung in einigen Gemeinden führt immer mehr zu einer Beeinträchtigung des Verkehrsablaufs und der Lebensqualität.
- In den kommenden 20 Jahren werden grosse Industriegebiete neuen Nutzungen zugeführt werden müssen.
- Die Zersiedelung und somit der Druck auf Landschafts- und Landwirtschaftsgebiete nehmen zu.

Diese Herausforderungen bedingen eine regionale Koordination der Planungsabsichten. Das Agglomerationsprogramm Solothurn der 1. Generation vom Dezember 2007 (AP SO 1) sah deshalb eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem Bezirk Wasseramt vor.

1.2 Zweck

*Zweck des REK:
gegenseitige Abstimmung der Bereiche
Siedlung, Verkehr,
Landschaft / Landwirtschaft*

Im REK wird aufgezeigt, wie die Bereiche Siedlung / Raumplanung, Verkehr und Landschaft / Landwirtschaft im Wasseramt aufeinander abgestimmt werden können und wie sich das Wasseramt bis nachhaltig entwickeln soll.

Neben der lokalen Verortung von raumplanerischen Schwerpunkten werden insbesondere die mögliche Weiterentwicklung des Verkehrssystems und die Lösung der bestehenden Schwachstellen aufgezeigt sowie Überlegungen zum Erhalt und Aufwertung der Landschaft angestellt.

Im Vordergrund stehen beim REK nicht der Nutzen einer einzelnen Gemeinde, sondern die Entwicklung und die Vorteile für die Gesamtregion.

*Raumplanerische
Bedeutung des REK*

Im REK werden Massnahmen bestimmt, welche in den kantonalen Richtplan, in die kommunalen Nutzungsplanungen und in das Agglomerationsprogramm Solothurn der 2. Generation einfließen sollen.

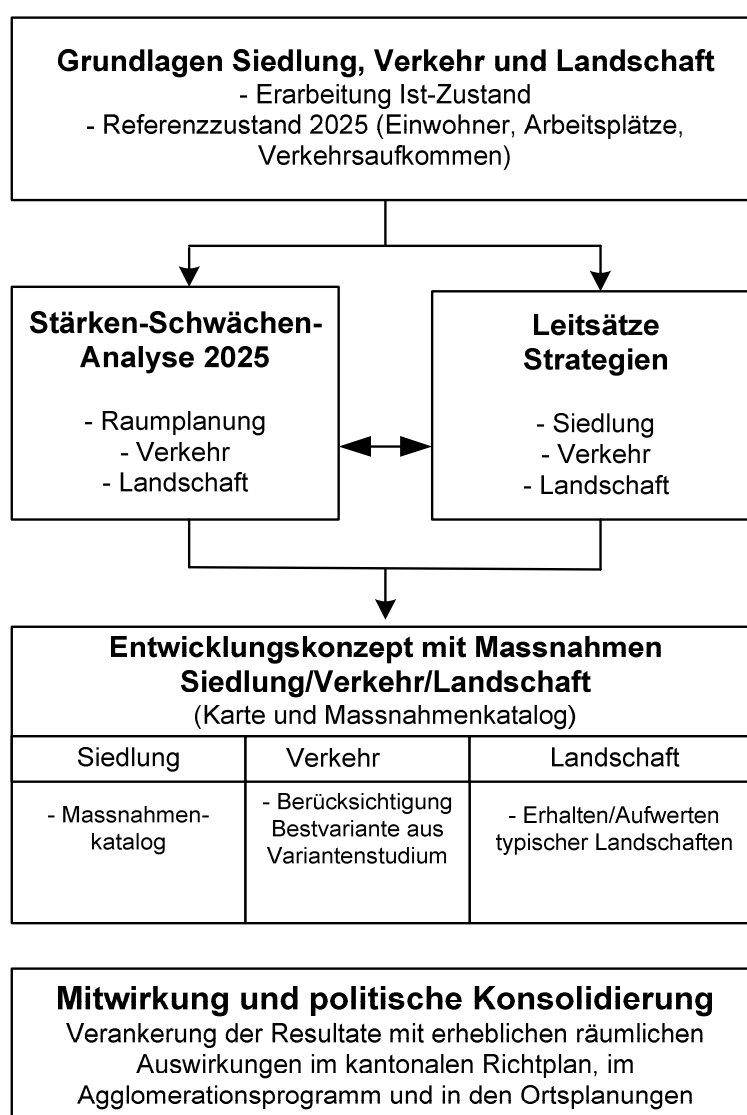
Die behördenverbindliche Festlegung wichtiger Massnahmen erfolgt insbesondere über den kantonalen Richtplan. Die Massnahmen sind zudem konsolidierte Grundlage für die kommunalen Ortsplanungsrevisionen.

1.3 Vorgehen

Neben der Beurteilung des Ausgangszustandes wurden insbesondere Leitsätze und Strategien für die Zukunft ermittelt. Zur Klärung der Frage ob mit Umfahrungsstrassen die hohe Verkehrsbelastung in den Ortskernen vermindert und verträglich gemacht werden könnte, wurde ein ausführliches Variantenstudium erarbeitet. Die Ergebnisse des detaillierten Berichts wurden im REK integriert.

Vorgehensweise

Die Vorgehensweise des REK Wasseramtes wird in der nachfolgenden Grafik dargestellt.



Partizipative Erarbeitung

Die Erarbeitung des REK wurde durch mehrere Workshops, Orientierungsveranstaltungen mit Gemeindevertretern sowie durch ein Mitwirkungsverfahren begleitet, damit den Gemeinden wichtige Arbeitsschritte und Ergebnisse vorgestellt und deren Anliegen aufgenommen werden konnten.

<i>Identifikation mit dem Ergebnis</i>	Durch den Einbezug der Wasserämter-Gemeinden wurde sichergestellt, dass sich diese mit der anvisierten Entwicklung der Region frühzeitig auseinandersetzen konnten und die Umsetzungsschritte entsprechend mittragen werden.
<i>Zusatzbericht "Variantenstudium zu Infrastrukturmassnahmen Verkehr"</i>	Verschiedene Gemeinden forderten, dass auch Umfahrungsstrassen gleichwertig mit Nicht-Infrastrukturausbauten geprüft werden sollten. Die Projektleitung beschloss deshalb, alle Ausbauiden einer umfassenden Beurteilung zu unterziehen und eine Bestvariante zu ermitteln (vgl. Zusatzbericht "Variantenstudium zu Infrastrukturmassnahmen Verkehr").

2 Ist-Zustand und Schwachstellen Landschaft / Landwirtschaft, Siedlung und Verkehr

Fokus der Beschreibung Der Fokus der Beschreibung des Ist-Zustandes liegt auf den vorhandenen Schwachstellen in den drei Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft / Landwirtschaft. Die detaillierte Analyse kann dem ausführlichen Mitwirkungsbericht zum REK Wasseramt 2025 entnommen werden.

Allgemeine Entwicklung Massgebliche Merkmale der Gesamtentwicklung im Wasseramt sind eine eher durchschnittliche Bevölkerungsentwicklung, die Verlagerung der Bevölkerung von Stadt- und Dorfkernen in die angrenzenden Randbereiche, ungünstig verteilte Industriegebiete, die ein hohes Schwerverkehrsaufkommen durch die Dorfkern bewirken, sowie individuelle Wohnansprüche mit Trennung von Wohn und Arbeitsort.

2.1 Ist-Zustand

2.1.1 Struktur Landschaft und Landwirtschaft

Landschaftseinteilung Die Landschaft kann in drei charakteristische Räume eingeteilt werden:

- Hügellandschaft Äusseres Wasseramt
- Schwemmebene der Emme
- Hügellandschaft Altisberg bis Bleichenberg



Hügellandschaft Äusseres Wasseramt mit den Siedlungsgebieten von Aeschi, Bolken, Etziken, Halten, Heinrichswil-

Die **Hügellandschaft Äusseres Wasseramt** umfasst im Wesentlichen den Raum östlich der Oesch bis zur Kantonsgrenze. Das Äussere Wasseramt ist durch eiszeitliche Landschaftsformen geprägt (Moränenhügel, Seen, erratische Blöcke). Charakteristisch sind die sanften Hügel und Mulden mit einem Mosaik offener Landwirtschaftsflächen und grösserflächigen Feuchtwäldern.

Winistorf, Hersiwil, Horriwil, Hüniken, Steinhof sowie Teile von Oekingen und Subingen

Die Hügellandschaft Äusseres Wasseramt ist ausserhalb des Siedlungsgebietes im kantonalen Richtplan als Gebiet von besonderer Schönheit und Eigenart (kantonales Schutzgebiet) festgesetzt (§ 121 Planungs- und Baugesetz, PBG). Teile sind mit kantonalen Vorranggebieten Natur und Landschaft überlagert.

Im Agglomerationsgürtel um Solothurn reduzieren sich die unverbauten Gebiete zu isolierten Einzelflächen. Durch den starken Siedlungsdruck sind siedlungstrennende Flächen gefährdet.

Landschaftsraum Emme-Schwemmebene mit den Siedlungsgebieten von Deitingen, Derendingen, Gerlafingen, Kriegstetten, Luterbach, Obergerlafingen, Oekingen, Recherswil, Subingen, Zuchwil sowie Teile von Biberist

Der Landschaftsraum umfasst die flache **Schwemmebene der Emme**. Dieser Raum liegt zwischen der Hügellandschaft Altisberg – Bleichenberg, welche den östlichen Abschluss des Bucheggberges bildet und der Hügellandschaft des Äusseren Wasseramtes. Der Raum ist geprägt durch flache Landwirtschaftsflächen, die teilweise von Wald gesäumte Emme, ausgedehnte Siedlungen, Industrie an der Emme und die Autobahn (A1/A5). Zwischen den Siedlungen liegen grössere, offene, ackerbaulich genutzte Bereiche mit markanten landwirtschaftlichen Aussiedlungen.

Teile des Landschaftsraumes sind mit kantonalen Vorranggebieten Natur und Landschaft überlagert und liegen in Grundwasserschutzarealen und/oder im kantonalen Interessengebiet für Grundwasserschutzareal.

Hügellandschaft Altisberg-Bleichenberg mit den Siedlungsgebieten von Biberist und Lohn-Ammannsegg sowie Teile von Zuchwil

Die **Hügellandschaft Altisberg bis Bleichenberg** umfasst die hügeligen Molasseausläufer des Bucheggberges. Die Landschaft ist eiszeitlich geprägt. Die nordwestlichen Teile sind von Wald bestimmt, die östlichen Teile durch bewaldete und offene Landwirtschaftsflächen des Bleichenberges mit einzelnen markanten Gebäuden, die südlichen Teile durch ausgedehnte Siedlungen und Landwirtschaftsflächen.

Die Hügellandschaft Altisberg-Bleichenberg ist ausserhalb des Siedlungsgebietes im kantonalen Richtplan teilweise als Gebiet von besonderer Schönheit und Eigenart (kantonales Schutzgebiet Bucheggberg) festgesetzt (§ 121 PBG), teilweise als Landwirtschaftsgebiet und Wald. Teile sind mit kantonalen Vorranggebieten Natur und Landschaft überlagert. Auf dem Bleichenberg (Biberist) und am Südrand des Oberen Emmenholzes (Zuchwil) sind Grundwasserschutzareale. Im Bereich bis zur Eisenbahnlinie der BLS befindet sich ein Siedlungstrenngürtel von kantonomer Bedeutung.

Landwirtschaft

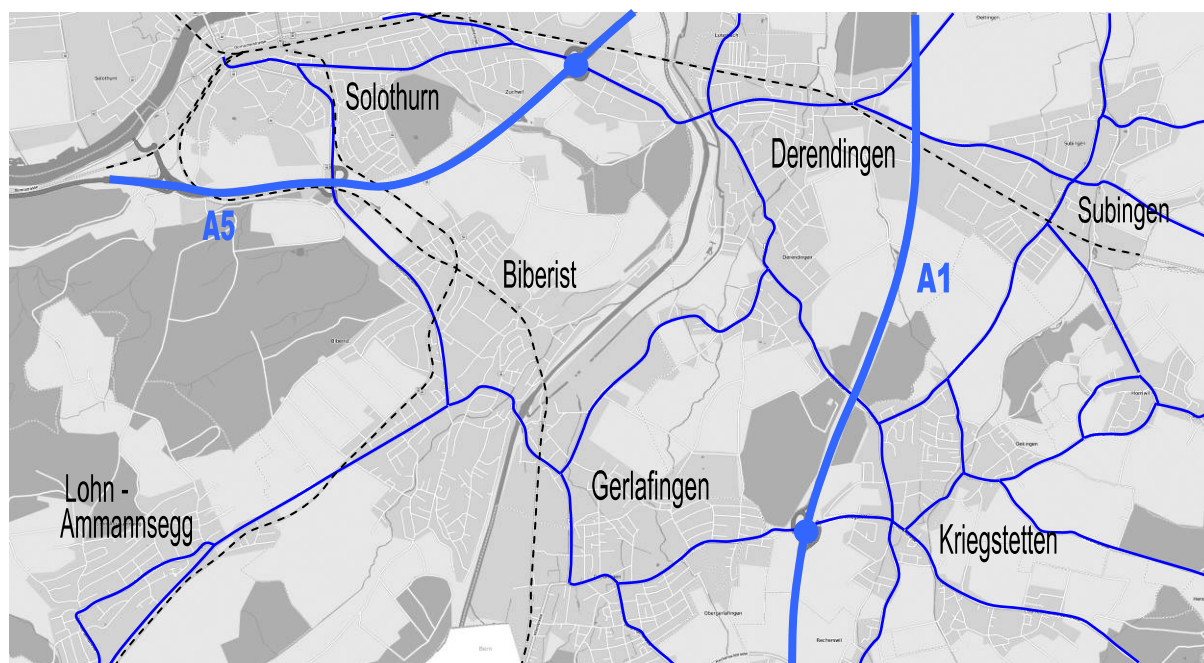
Die **Landwirtschaft** ist durch eine intensive Nutzung insbesondere durch Ackerbau geprägt. Die Verteilung der landwirtschaftlichen Flächen zeigt im Äusseren Wasseramt grösstenteils zusammenhängende Flächen, welche weitgehend ausgeräumt sind. Mit der Nähe zur Stadt Solothurn werden grössere zusammenhängende Landwirtschaftsflächen seltener.

2.1.2 Siedlungsstruktur

Vielfältige Siedlungsstruktur im Wasseramt

Die Siedlungsstruktur des Wasseramtes weist ein breites Spektrum von urbanem, dicht besiedeltem Charakter im inneren Gürtel der Agglomeration Solothurn bis zu ländlichen Gemeinden im äusseren Wasseramt auf. Im Gegensatz zu anderen Regionen sind die Siedlungen nicht linienförmig angeordnet sondern verteilen sich flächig über ein relativ grosses Gebiet. Die Zersiedelung wird durch die vorherrschenden Einfamilienhaussiedlungen akzentuiert.

Siedlungs- und Verkehrsstruktur inneres Wasseramt:



2.1.3 Verkehrsstruktur

Basisnetz und Verkehrsbelastung Strasse

Durch die in der Fläche verteilten Siedlungsgebiete konzentriert sich der Verkehr auf verschiedene Achsen. Für den MIV ist das Wasseramt mit einem Basisnetz aus den beiden Nationalstrassen A1 und A5, sämtlichen Kantonsstrassen der 1. und 2. Klasse sowie einigen Gemeindestrassen mit regionaler Bedeutung ausgestattet, die teilweise einer hohen Verkehrsbelastung ausgesetzt sind.

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Beim ÖV bilden die Bahnlinien der SBB, RBS und BLS sowie das Busnetz der RBS/BSU und von Aare-Seeland-mobil das Basisnetz.

Langsamverkehr (LV)

Das LV-Netz führt vorwiegend an den Hauptachsen des MIV entlang, Ausweichrouten fehlen oder sind nicht durchgängig.

2.2 Schwachstellen

Landschaft / Landwirtschaft

Der Druck auf die Landschaft und auf die Landwirtschaft nimmt zu. Die bestehenden Vorranggebiete Landschaft / Landwirtschaft sind zu wenig wirkungsvoll. Es fehlen klare Planungsvorgaben, welche den Druck auf diese Gebiete vermindern würden.

Die Marktbedingungen und somit der Strukturwandel in der Landwirtschaft bewirken eine intensivere Nutzung der Flächen. Die vermehrte Aussiedlung von Bauernhöfen aus den Siedlungsgebieten wegen deren Geruchs- und Lärmemissionen führt zu weiteren Flächenverlusten.

Die Strukturvielfalt durch Elemente wie Hecken, Trockenwiesen, Hochstamm-bäumen oder Feuchtgebieten nimmt kontinuierlich ab und führt zu einem Verlust an Lebensräumen und zu einer Verminderung der Artenvielfalt.

*Schwachstellen
Siedlung*

Ein Hauptproblem der Siedlungsentwicklung liegt im hohen Flächenverbrauch:

- Eine tiefe Ausnutzung der Bauzonen und teilweise zu grosse Baulandreserven beeinflussen den Flächenverbrauch stark. Die Wohnzonenreserven sind in mehreren Gemeinden grösser als die Flächen, welche für die Wohnnutzung - basierend auf der kantonalen Bevölkerungsstatistik - benötigt werden.
- Wegen der Baulandhortung können zentral gelegene Areale nicht bebaut werden.
- Die Gebäudegrundfläche hat sich innerhalb von 23 Jahren in einzelnen Gemeinden mehr als verdoppelt, wobei die Zunahme vor allem in kleineren, peripheren Gemeinden überdurchschnittlich hoch war.

Einzelne -auch grössere - Siedlungsgebiete sind ungenügend erschlossen.

Die historisch bedingte Ansiedlung von Gewerbe- und Industriezonen entlang der Wasserläufe sowie die teilweise fehlende kommunale Abstimmung der Zoneneinteilung führen zu Mängeln bezüglich Erschliessung und Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz.

*Schwachstellen
Verkehr*

Ein zentrales Problem im Wasseramt ist der Schwerverkehr, der von Industriegebieten generiert wird und teilweise mitten durch die Dorfkern führt. Dem Langsamverkehr fehlen teilweise genügend sichere Verbindungen. Die ÖV-Erschliessung der Aussengemeinden ist mangels Nachfrage ungenügend und führt zur vermehrten Nutzung der Privatautos.

Detaillierte Schwachstellenuntersuchung im "Übergeordneten Betriebskonzept Wasseramt"

Parallel und in Abstimmung mit dem REK Wasseramt wurde eine detaillierte Verkehrsstudie (sog. 'Übergeordnetes Betriebskonzept Wasseramt') erarbeitet. Darin wurde als Hauptproblem die hohe Verkehrsbelastung in praktisch allen Ortszentren festgestellt. Betroffen sind insbesondere Gerlafingen (tagsüber hoher Schwerverkehrsanteil), Kriegstetten (Verbindung Zuchwil – A5 – A1 Kriegstetten), Biberist (Verschärfung durch längere Barrierenschliessung in Folge des geplanten RBS-Doppelspurausbaus) und Zuchwil (fehlender Anschluss Industriegebiet Aarmatt (Synthes) an übergeordnetes Strassennetz).

Weitere Verkehrsschwachstellen:

Weitere Verkehrsprobleme bestehen in Verträglichkeitskonflikten auf den Autobahnzubringerachsen durch die Trennwirkung der Strassenlage. Die

Trennwirkung auf Autobahnzubringern, Mehrverkehr durch neue Siedlungsprojekte

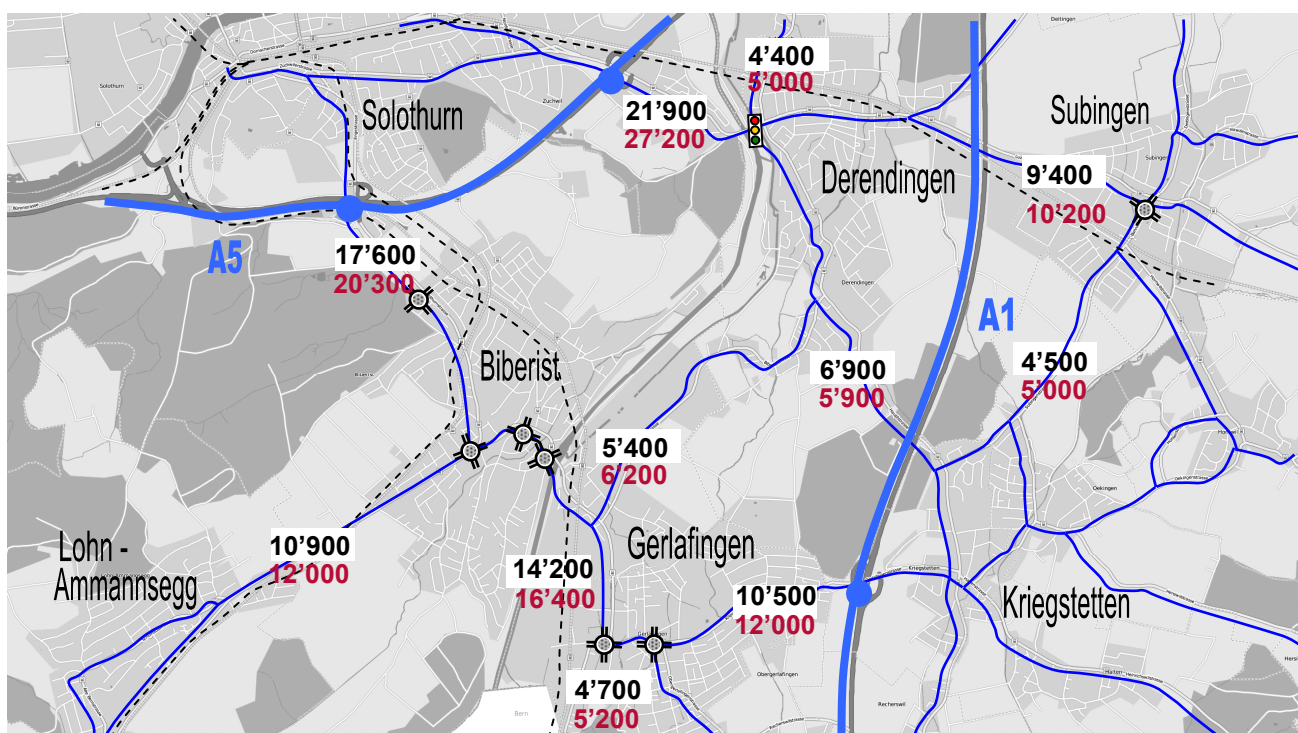
Trennung führt zu einer Beeinträchtigung des Langsamverkehrs (Sicherheitsdefizite) und des ÖV (fehlende ÖV-Bevorzugung).

Für den Langsamverkehr fehlen teilweise Alternativrouten auf Strassen mit wenig MIV.

Die Umweltbelastungen erhöhen sich durch den Mehrverkehr aufgrund neuer Siedlungsprojekte in peripheren, mit ÖV schlecht erschlossenen Lagen.

Beim ÖV fehlt ein Zeitpunkt für den beschlossenen Angebotsausbau nach Burgdorf im Halbstundentakt und einige Achsen weisen die erforderliche ÖV-Güteklasse für Wohnschwerpunkte nicht auf, wobei für eine Angebotsverdichtung in peripheren Gebieten zur Zeit das Potential fehlt.

Verkehrsbelastung 2010 und 2025 im inneren Wasseramt:



Die hier dargestellte Verkehrsbelastung für das Jahr 2025 geht davon aus, dass die verkehrsvermindernden Massnahmen gemäss Kapitel 4.4 umgesetzt sind. Daraus ergibt sich eine moderate Verkehrszunahme auf den Achsen mit Entwicklungsschwerpunkten (ESP) von 15% bis 2025 (1.0 % pro Jahr) und im übrigen Netz von 10% bis 2025 (0.7 % pro Jahr).

3 Entwicklungsstrategie und Ziele des REK Wasseramt

3.1 Grundsätze

Entwicklungsstrategie: nachhaltige Siedlungsentwicklung einleiten, Verkehr verträglicher ausgestalten, Druck auf Landschaft reduzieren Um den Druck auf die Landschaft zu reduzieren, ist eine nachhaltige Siedlungsentwicklung einzuleiten. Diese beinhaltet sowohl die Aufwertung und Verdichtung der zentralen Siedlungsgebiete, als auch die Realisierung von neuen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkten an den dazu bestgeeignetsten Standorten. Mit einer verbindlicheren Abgrenzung zum Nicht-Siedlungsgebiet kann die landwirtschaftliche Nutzfläche flächenmässig gesichert und durch Kleinstrukturen in Vorranggebieten qualitativ aufgewertet werden.

Grundsätze Verkehr Zentrales Anliegen im Bereich Verkehr ist die Minderung der Schwerverkehrsbelastung im Wasseramt. Priorität haben hier Vermeidungsstrategien (vermeiden, verlagern, verträglich gestalten) statt Infrastrukturerweiterungen, welche zu einer Verkehrszunahme führen. Falls neue Umfahrungsstrassen unausweichlich sind, müssen negative Auswirkungen mit flankierenden Massnahmen vermindert werden (Siedlungsbegrenzungslinien, Ortskernaufwertungen, ökologische Ersatzmassnahmen).

3.2 Umsetzungsstrategie Landschaft und Landwirtschaft

Erhalt und Aufwertung der Landschaft Wertvolle Natur- und Landschaftsräume sind zu erhalten und aufzuwerten. Es sind Vorranggebiete für Landwirtschaft, Natur und Landschaft festzulegen.

Klare Siedlungsränder definieren Siedlungsränder sollen, wo keine Vorranggebiete definiert werden können, die weitere Ausdehnung des Siedlungsgebietes begrenzen.

Wildtierkorridore anbieten Wildtierkorridore sind als verbindliche Korridore zu definieren und deren Funktionsfähigkeit ungeschmälert zu erhalten oder erst zu ermöglichen.

Landschaft attraktivieren Die Vernetzung und die Schaffung von Kleinstrukturen führen zu einer Attraktivierung der ausgeräumten Landschaft.

3.3 Umsetzungsstrategie Siedlung

Nutzungsverdichtungen an zentralen Orten zur Reduktion des Verkehrsaufkommens Um die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu verbessern, sind Nutzungen (z.B. Bildungsstandorte, Einkaufen etc.) an guten ÖV-Knotenpunkten zu konzentrieren. Verkehrsintensive Nutzungen (Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen) sind zu begrenzen und wo zweckmässig in die Siedlungszentren zu integrieren. Neue Entwicklungsschwerpunkte ESP Arbeiten dürfen Wohngebiete nicht zusätzlich belasten.

Innere Verdichtung statt Neueinzonungen Um eine innere Verdichtung zu ermöglichen, sind Umnutzungen von Industrie-

brachen oder die Umnutzung von unternutzten Flächen gezielt zu fördern. Sie haben Vorrang gegenüber neuen ESP oder Neueinzonungen.

<i>ÖV-Güteklasse für ESP Wohnen: mindestens C</i>	In ESP Wohnen sind Mindestausnutzungsziffern zu definieren. Die minimale ÖV-Güteklasse für einen ESP Wohnen ist C.
<i>Schwerverkehr mit siedlungsplanerischen Massnahmen reduzieren</i>	Der Anteil des Schwerverkehrs ist durch geeignete siedlungsplanerische Massnahmen zu reduzieren (z.B. langfristige Nutzungsvereinbarungen oder -beschränkungen).
<i>Lokales Wohnen und Arbeiten fördern</i>	Lokales Wohnen und Arbeiten sind zu fördern.
<i>Regionale Abstimmung der Bauzonenreserven</i>	Die Bauzonenreserven müssen regional abgestimmt sein und dem tatsächlichen Bedarf entsprechen.

3.4 Umsetzungsstrategie Verkehr

<i>Verträgliche Gestaltung des Verkehrs</i>	Der Verkehr ist verträglich zu gestalten, indem der Durchgangsverkehr von Wohngebieten fern gehalten wird und die Geschwindigkeiten der verschiedenen Verkehrsteilnehmer angeglichen werden (Koexistenz bei Ortskernumgestaltungen).
<i>Verkehrssystemmanagement VSM</i>	Der Verkehr ist wo nötig am Zentrumsrand zu dosieren, um ihn im Zentrum flüssig zu halten und um Behinderungen des ÖV zu vermeiden. Die Erreichbarkeit von Zentren ist durch Verkehrssteuerungs- und Informationssysteme zu verbessern (Pfortner, Leitzentrale, Staumeldungen etc.).
<i>Verkehr verlagern</i>	Nur falls es aus Sicherheits- und Verträglichkeitsgründen nicht anders möglich ist, dürfen Strassenausbauten in Betracht gezogen werden. Voraussetzung ist eine positive Kosten-Nutzen-Bilanz. Die Ausbauten sind mit verkehrlich flankierenden Massnahmen und Siedlungsmassnahmen zu begleiten.
<i>LV und ÖV attraktivieren und bevorzugen</i>	Die Netze für Fussgänger, Radfahrer und Benutzer des ÖV sind attraktiv zu gestalten. Sie müssen überprüft und gegebenenfalls ergänzt werden. Das Velowegnetz ist im ganzen Wasseramt für den Alltagsverkehr zu vervollständigen. Der Veloverkehr und wo möglich der ÖV ist bevorzugt zu führen (separate Spuren, Lichtsignalanlagen). Um den ÖV weiter zu fördern, sollen ÖV-Tarifverbunde erweitert werden.
<i>Umsteigebeziehungen fördern</i>	Das Umsteigen ist durch die Erhöhung der Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs, der kombinierten Mobilität und des öffentlichen Verkehrs zu fördern. Umsteigeorte sind attraktiv auszustatten (Gestaltung Bahnhöfe, Park/Bike+Ride, kurze Langsamverkehrswege).
<i>ÖV und Siedlung aufeinander abstimmen</i>	Standortoptimierungen des ÖV sind fortlaufend mit der Siedlungsentwicklung zu koordinieren, zu systematisieren und optimal anzupassen.
<i>Finanzierung der Verkehrssysteme sicher stellen</i>	Um die Finanzierung der Verkehrssysteme langfristig sicherzustellen, sind neue Finanzierungsformen zu prüfen und neue Finanzierungsmöglichkeiten auszuschöpfen (z. B. Prüfung von Road Pricing).
<i>Parkraum bewirtschaften</i>	Der Parkraum ist nach Kriterien, welche die beschränkten Kapazitäten des Strassennetzes und die Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs in den

Siedlungsräumen berücksichtigen, zu regeln und zu bewirtschaften.

*Verkehrsmittelwahl
beeinflussen*

Die Verkehrsmittelwahl ist zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs mit Mobilitätsberatung und Mobilitätskampagnen [Langsamverkehrs-Offensive Solothurn (LOS), Mobilitätsmanagement etc.] zu beeinflussen. Die Auslastung der Fahrzeuge soll erhöht werden (Carpooling).

Verkehr vermeiden

Mit der Förderung von lokalem Wohnen und Arbeiten und autofreiem Wohnen soll ein weiterer Anstieg der Verkehrsmenge gebremst werden.

4 Massnahmen

4.1 Einleitung

Die Massnahmen wurden anhand der Situationsanalyse und der Stossrichtungen für die Entwicklung des Wasseramtes bestimmt.

Sie sollen die Schwachstellen beheben und im Sinne der festgelegten Hauptstossrichtungen in den Bereichen Siedlung, Landschaft/Landwirtschaft und Verkehr einen Beitrag an die gewünschte Entwicklung des Wasseramtes leisten.

Die Massnahmen mit einem örtlichen Bezug werden im Übersichtsplan REK Massnahmen 2025 dargestellt (vgl. Beilage und Anhang).

Einschränkungen zu den Massnahmen

Eine Schwachpunkt im Wasseramt sind die teils sehr grossen Bauzonen. Die Steuerung des Bauzonenbedarfs wird im REK nicht speziell betrachtet, weil er über die kantonale Richtplanung vermehrt gesteuert werden soll.

Ein wichtiges Instrument für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist die Festlegung von Entwicklungsschwerpunkten an den bestgeeignetsten Standorten. Die Priorisierung und auch die Festlegung von Entwicklungsgebieten werden im Agglomerationsprogramm bestimmt. Sie werden im REK orientierend dargestellt.

Zuweisung Umsetzung

Die Massnahmen werden in die drei Bereiche "Verkehr", "Siedlung" und "Landwirtschaft, Natur und Landschaft" eingeteilt und entsprechend ihrer thematischen Zugehörigkeit den verantwortlichen Gefässen zugeordnet:

Umsetzungsgefässe:

- RP Kantonale Richtplanung (ARP)
- AP Agglomerationsprogramm (ARP)
- OP Ortsplanungsrevisionen (Gemeinden)
- ÖV Angebotsplanung (AVT, ÖV)
- BK Betriebskonzept (Verkehrsplanung AVT)

Die Kurzzeichen der Umsetzungsgefässe sind jeweils nach der Massnahmennummer aufgeführt.

Beispiel: *MV1, BK (V1, V4)*

MV1 bedeutet: **M**assnahme **V**erkehr **1**

BK bedeutet: Umsetzung im **B**etriebs**k**onzept

(V1, V4) Bezug zur Umsetzungsstrategie (V1: **1.** Strategiepunkt **V**erkehr, vgl. Kapitel 3)

4.2 Massnahmen Landwirtschaft, Natur und Landschaft

4.2.1 Festsetzung bedeutender Landschaftsräume im Wasseramt

Schönheit, Eigenart und Vielfalt der Landschaft sind zu einem grossen Teil in der besonderen kulturellen und geographischen Lage des Kantons Solothurn begründet. Erst das Zusammenspiel von Klima, Geologie und den daraus resultierenden Böden, mit dem Einfluss des Menschen, formte die Landschaft, die wir heute erleben.

Ziel ist es, die besondere Eigenart der verschiedenen Landschaftsräume zu erhalten.

ML1

Im Richtplan sind deshalb folgende drei Landschaftstypen des Wasseramts mit ihrem Beschrieb und den nachfolgend formulierten Zielen sinngemäss zu übernehmen (Beschreibung und Einteilung vgl. Kap 2.1.1, Anhang):

- Die Hügellandschaft Äusseres Wasseramt
- Der Landschaftsraum Emme-Schwemmebene
- Der Landschaftsraum Emme-Schwemmebene

ML1.1

Die Hügellandschaft Äusseres Wasseramt

Ziele

- Grössere Landschaftsteile von Bauten und Anlagen freihalten.
- Erhalten der besonderen Eigenart und Schönheit (§ 22 Abs. 1 Verordnung über den Natur- und Heimatschutz, NHV).
- Soweit es der Schutzzweck erlaubt, ist das Gebiet auch Landwirtschafts- und Erholungsgebiet (§ 22 Abs. 2 NHV).
- Bauten und Anlagen besonders sorgfältig in die Landschaft eingliedern (§ 24 Abs. 1 NHV).
- Exponierte Standorte sowie übermässige Aufschüttungen und Abgrabungen vermeiden (§ 24 Abs. 2 NHV).

ML1.2

Der Landschaftsraum Emme-Schwemmebene

Ziele

- Landwirtschaftliche Gunstlagen sichern.
 - Grössere Landschaftsräume von weiteren Bauten und Anlagen frei halten.
-

ML1.3

Die Hügellandschaft Altisberg-Bleichenberg

Ziele

- Landwirtschaftliche Gunstlagen sichern
- Grössere Landschaftsräume von weiteren Bauten und Anlagen frei halten

Im Schutzgebiet Bucheggberg von besonderer Eigenart und Schönheit zudem:

- Erhalten der besonderen Eigenart und Schönheit (§ 22 Abs. 1 Verordnung über den Natur- und Heimatschutz, NHV).
 - Soweit es der Schutzzweck erlaubt, ist sie auch Landwirtschafts- und Erholungsgebiet (§ 22 Abs. 2 NHV).
 - Bauten und Anlagen besonders sorgfältig in die Landschaft eingliedern (§ 24 Abs. 1 NHV).
 - Exponierte Standorte sowie übermässige Aufschüttungen und Abgrabungen vermeiden (§ 24 Abs. 2 NHV).
-

4.2.2 Ausscheiden von Vorranggebieten Landwirtschaft, Landschaft und Natur

Bestimmte Gebiete werden als Vorranggebiete Landschaft/Landwirtschaft bezeichnet (Anhang). Ihre Hauptmerkmale und Funktionen werden ausgewiesen und die ausgeschiedenen Gebiete langfristig vor Überbauung geschützt. Die verschiedenen Funktionen dieser Vorranggebiete sollen vollumfänglich erhalten werden.

ML2
(L1)

Vorranggebiete Landschaft/Landwirtschaft werden ausgewiesen, wenn sie eines oder mehrere der folgende Merkmale aufweisen (Ergänzung der im Richtplan bereits festgelegten Punkte):

- Die Landschaft ist als verbindendes, identitätsstiftendes Element mit hoher Qualität erkennbar (Eigenart, landschaftliche Vielfalt)
- siedlungstrennende Grünräume
- Erholungsfunktion der Landschaft
- Sicherstellen der Durchgängigkeit der ökologischen Vernetzung (u.a. Wildtierkorridor)
- landwirtschaftliche Nutzung bei FFF
- Erhalt und Aufwertung der landschaftlichen Qualität und Attraktivität
- Wesentlicher Beitrag zu einem gesunden Mikroklima (Luftaustausch, Lärm, allg. geringe Umweltbelastung)

Die Gemeinden sind dafür verantwortlich, dass die ausgeschiedenen Vorranggebiete Natur, Landschaft und Landwirtschaft in ihren Ortsplanungsrevisionen planerisch umgesetzt werden.

Vorranggebiete Landwirtschaft

ML2.1

Die Vorranggebiete Landwirtschaft umfassen insbesondere die landwirtschaftlichen Gunstlagen der Schwemmebene der Emme (flache, kiesige Böden) sowie die grösseren offenen Flächen der Hügellandschaft zwischen Altisberg und Bleichenberg.

*Keine Vorranggebiete
im Äusseren
Wasseramt*

Im Äusseren Wasseramt wird auf eine Differenzierung zwischen Vorranggebieten Landwirtschaft und Landschaft verzichtet. Dieser Landschaftsraum steht weniger unter dem Siedlungsdruck; die Landschaft gibt die Siedlungs- und Landwirtschaftsflächen vor. Dieser Landschaftsraum ist zudem kantonales Schutzgebiet von besonderer Schönheit und Eigenart. Es gelten die Rechtswirkungen der Juraschutzzone. Das heutige Mosaik der Siedlungsgebiete, Landwirtschaftsflächen und Wald soll beibehalten werden.

Vorranggebiete Landschaft

ML2.2

Die Vorranggebiete Landschaft umfassen grössere offene Flächen zwischen den Siedlungsgebieten in der Emme-Schwemmebene und in der Hügellandschaft zwischen Altisberg und Bleichenberg. Sie sind den Vorranggebieten Landwirtschaft überlagert (vgl. Anhang).

Folgende neun Bereiche werden im REK Wasseramt als Vorranggebiete Landschaft ausgewiesen:

- L1 Buechhof
- L2 Ammannsegg-Biberist
- L3 Bleichenberg
- L4 Gerlafingen-Kriegstetten
- L5 Biberist-Derendingen
- L6 Derendingen-Subingen
- L7 Emmenholz
- L8 Deitingen-Subingen
- L9 Schachen Deitingen

Ziele

Diese Gebiete sollen vor weiteren Bauten und Anlagen frei gehalten werden beziehungsweise neue Bauten und Anlagen sollen entweder am Siedlungsrand oder bei bestehenden Häusergruppen erstellt werden. Weitere Ziele ergeben sich aus den kantonalen Vorranggebieten Natur und Landschaft.

Mit diesen Vorranggebieten werden auch die wichtigsten Grundwasserschutzbereiche ausserhalb des Waldes einbezogen.

Mit den Ortsplanungen werden die Vorranggebiete Landschaft parzellenscharf abgegrenzt.

Vorranggebiete Natur

ML2.3

Die Vorranggebiete Natur umfassen grössere Bereiche mit besonders schützenswerten Lebensräumen.

Folgende 8 Bereiche werden im REK Wasseramt als Vorranggebiete Natur ausgewiesen:

- N1 Weiermatt-Dubenmoos (Biberist)
- N2 Schachenwälder an der Emme (Biberist, Derendingen, Luterbach, Zuchwil)
- N3 Affolterwald (Derendingen, Luterbach)
- N4 Eichholz (Derendingen)
- N5 Feuchtwälder äusseres Wasseramt (Recherswil, Halten, Hersiwil, Horriwil, Hüniken, Etziken, Aeschi)
- N6 Pfaffenweier-Mürgelibrunnen (Subingen, Deitingen)
- N7 Inkwilersee (Bolken)
- N8 Burgäschisee-Chlepfibeerimoos (Aeschi)
- N9 Oesch-Eichholz-Hintermatt (Horriwil, Oekingingen)
- N10 Aarelauf (Biberist, Zuchwil, Luterbach)

In diesen Gebieten sollen die besonderen Naturwerte erhalten und aufgewertet werden. Eine sanfte Erholungsnutzung (Naturerlebnisse) ist möglich.

Wildtierkorridore

ML3

Die Wildtierkorridore sind wichtige Verbindungsachsen für die grossräumigen Wanderungen von Wildtieren.

Im Perimeter des REK Wasseramt sind folgende Wildtierkorridore:

Objekt-Nr.	Name	Gemeinden	Bedeutung	Zustand
SO 2	Biberist	Biberist, Lohn-Ammansegg	National	Beeinträchtigt
SO 3	Äusseres Wasseramt	Etziken, Halten, Heinrichswil-Winistorf, Hersiwil, Horriwil, Obergerlafingen, Oekingingen, Recherswil	National	Unterbrochen
SO 6	Deitingen	Deitingen	National	Intakt
SO 7	Bolken-Aeschi	Aeschi, Bolken, Etziken	Regional	Beeinträchtigt
SO 18	Burgäschisee	Aeschi, Etziken, Heinrichswil-Winistorf	Regional	Intakt
SO 19	Hüniken	Etziken, Horriwil, Hüniken, Subingen	National	Beeinträchtigt

Die Wildtierkorridore sind von Bauten und Anlagen freizuhalten. Mit der laufenden Richtplan-Gesamtüberprüfung werden die Wildtierkorridore im Richtplan festgesetzt und die entsprechenden Massnahmen behördenverbindlich festgelegt.

4.2.3 Weitere Massnahmen Landwirtschaft, Landschaft und Natur

ML 3 (L1)	<p>Regionaler Abgleich bei unterschiedlichen Perimetern der kommunalen Landschaftsschutzzonen</p> <p>→ Die rechtsgültigen Landschaftsschutzzonen der einzelnen Gemeinden sind z.T. nicht aufeinander abgestimmt. Im Wasseramt betrifft dies insbesondere die Landschaftsschutzzonen um die Wälder von Recherswil, Halten, Horriwil, Hüniken, Etziken bis Aeschi und Aeschi bis Hersiwil und Heinrichswil-Winistorf. Die Abstimmung muss über die Gemeindegrenzen hinweg in den Ortsplanungen stattfinden.</p>
ML 4 (L1)	<p>Prüfen der Notwendigkeit einer Arrondierung von naturnahen Landschaften</p> <p>→ Die Funktionen naturnaher Landschaften werden durch genügend grosse Flächen erhalten und gestärkt (z.B. Vernetzung, Pufferfunktionen). Im Wasseramt betrifft dies insbesondere: BLN-Gebiet Burgäschisee-Steinof (evtl. Ergänzen um Inkwilersee), Inkwilersee, Wälder Deitinger-/Subingerwald mit kantonalen Naturreservaten.</p>
ML 6 (L3)	<p>Festsetzung des Mindestanteils der ökologisch wertvollen Flächen im Siedlungsraum</p> <p>→ Aufwertung der Lebensqualität und Biodiversität im Siedlungsraum durch Förderung der Natur. Umsetzung des Mindestanteils bei Sondernutzungsplanungen und Arealüberbauungen etablieren</p> <p>Kommentar: z.B. Stadt Zürich: Anteil von 15%. Verankerung der 15% im PBG (heute im Richtplan: "...Umfang von 10-15%" wird "angestrebt").</p>
ML 7 (L3)	<p>Umsetzungskonzept ökologischer Ausgleich im Siedlungsraum.</p> <p>→ Es ist zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ob weitere gesetzliche Verankerungen notwendig sind (z.B.: im Rahmen PBG, Bau- und Zonenordnung der Gemeinden), - Erarbeitung eines Aufwertungskonzeptes durch Gemeinden (insbes. bestehende öffentliche und Grünräume) - Umsetzung koordinierter Förderprogramme (z.B. Abgabe von Saatgut, Heckenaufwertungen etc.)
ML 8 (L3)	<p>Definieren von Zielvorgaben über Vernetzungs- und Kleinstrukturen für die kommunalen Nutzungsplanungen</p> <p>→ Bestandteil der künftigen Ortsplanungen ist ein Naturkonzept (Inhalt: was wurde gegenüber dem bisherigen erreicht, mit welchen Massnahmen werden die vorgegebenen Ziele in der nächsten Planungsperiode erreicht).</p>
ML 9 (L4)	<p>Rechtliche Sicherung der Wildtierkorridore</p> <p>→ Erhalten der Wildtierkorridore, damit deren Funktionsfähigkeit ungeschmälert bleibt. Festlegung im Rahmen des Richtplans, Umsetzung in der kommunalen Nutzungsplanung.</p>

4.3 Massnahmenliste Siedlung

MS1

(S3, S6, S7, S9)

Kriterien für Neueinzonungsregelung

➔ Im Hinblick auf einen häuslicheren Umgang mit der Ressource Boden gelten bei Neueinzonungen höhere Anforderungen.

Mögliche Kriterien dafür sind:

- Nachweisen, dass theoretisches Fassungsvermögen ausgeschöpft ist
- Übersicht über Verfügbarkeit und Aktualität der Bauzonen: Die Bauzonen- und Nutzungsreserven sind über den ganzen Kanton aktuell zu halten. Die Gemeinden des Wasseramtes haben alle Zugang zu diesen Daten, was die Zusammenarbeit in diesem Bereich vereinfacht.
- Nachweisen, dass vorhandene Siedlungsverdichtungsgebiete aktiviert sind
- Nachweis, dass § 26 bis PBG (Grundeigentümervereinbarung) von den Gemeinden bei Neueinzonungen und nicht überbauten bisherigen Bauzonen, die aus raumplanerischer Sicht rückgezont werden könnten, angewendet wird (Verhinderung Baulandhortung)
- Grössere zusammenhängende Einzonungsgebiete müssen den Kriterien für ESP Wohnen, resp. ESP Arbeiten entsprechen
- Definieren von Mindestausnutzungsziffern für Neueinzonungen (z.B. 70% der Neueinzonungsflächen müssen in bestimmten Gemeinden resp. in bestimmten Gemeindegebieten mind. AZ 0.5-0.7 aufweisen)

MS2

(S1, S2, S3, S4, S5, S8, V15)

Priorisierung der ESP Wohnen und Arbeiten

➔ Die ESP wurden im Rahmen des Agglomerationsprogramms Solothurn festgelegt. Eine Realisierung der teils sehr grossen ESP in zeitlich kurzer Abfolge wäre nicht nachhaltig und würde die bestehende Infrastruktur überfordern (Verkehrsnetz, öffentliche Infrastrukturen).

Die ESP sind zu bewerten und zu priorisieren:

Mögliche Kriterien für ESP:

- Auslastungsgrad und Anpassungsmöglichkeiten an das bestehende Verkehrsnetz
- Auswirkung und Koordinations- / Optimierungsmöglichkeit mit anderen Infrastrukturen (Schulen, Einkaufen etc.)
- Abgleich, Verzicht auf andere Gebiete und in anderen Gemeinden
- ÖV-Güteklasse C
- gemäss Weisung ARE "Siedlungsentwicklung nach innen"
- vorhandene Siedlungsdichte

Die Priorisierung der ESP hat unter langfristigen Kriterien zu erfolgen. Der

Kanton soll nur die priorisierten ESP aktiv fördern. Kurzfristigen Investorenwünschen ist mit klaren Nutzungsvorgaben zu begegnen (vgl. Massnahme MS4).

MS3
(S1, S2, S4, S8)

Nutzungsvorgaben für grössere Industrie- und Gewerbegebiete (insbesondere für Umstrukturierungsgebiete)

→ Es werden Vorgaben für die Nutzung der entsprechenden Gebiete gemacht, um die Entwicklung in die gewünschte Richtung zu lenken. Insbesondere die bestehende Verkehrsinfrastruktur stösst an ihre Grenzen. Gemäss Umsetzungsstrategie stehen Massnahmen zur Vermeidung der weiteren Verkehrsbelastung im Vordergrund. Auf Richtplanstufe soll die Möglichkeit von Nutzungsvorgaben für die Nutzungsplanung gestärkt werden:

Mögliche Kriterien / Vorgaben sind:

- Mindestausnutzung definieren, gesamte Gebäudeflächen sind mehrgeschossig zu nutzen
- Verkehr und Nutzung aufeinander abstimmen: Festlegen der Nutzungsart in Abhängigkeit der Verkehrs- und Umweltbelastung der hauptsächlich betroffenen Strassenzüge insbesondere durch handelbare Fahrtenkontingente, Fahrtenbeschränkung und Fahrtenzeitfenster, ÖV- und LV-Förderung.
- Umnutzungen sollen auch abhängig davon gemacht werden, ob die Kriterien für ESP Arbeiten bei Neueinzonung von Industrie- und Gewerbegebiet erfüllt werden (vgl. MS3)
- Flächensparend erschliessen und parkieren: max. 20 PW-Parkfelder dürfen Aussenparkfelder sein, ansonsten sind in den Gebäuden Parkierungsmöglichkeiten vorzusehen. Parkplätze müssen in mindestens 2-stöckigen Gebäuden erstellt werden.

MS4
(L2)

Siedlungsränder festlegen

→ In den Ortsplanungen sind Siedlungsränder festzulegen, welche die Bauzone langfristig begrenzen und die Übergänge zur Landschaft nachhaltig gestalten.

Kriterien zur Festlegung der Siedlungsränder sind:

- qualitativ wertvolle erhaltenswerte Landschaften
 - bestehende Schutzgebiete und -zonen
 - Flussläufe
 - Vernetzungsfunktion (Wildtierkorridore)
 - Beitrag an kompakte Siedlungsentwicklung
 - Erhalt Naherholungsraum
-

<i>MS5</i> <i>(S1)</i>	Abstimmung von Zonenvorschriften für Industrie- und Gewerbegebiete → Durch eine einheitliche Handhabung der Vorschriften für grössere Industrie- und Gewerbegebiete im Wasseramt werden die Begehren der Gemeinden vergleichbar behandelt. Zudem unterstützen einheitliche Vorschriften die interkommunale Zusammenarbeit sowie mögliche Abstimmungen der Industrie- und Gewerbezonem. <u>Mögliche Vorgabe für die Abstimmung:</u> - Erstellen eines verbindlichen Musterreglements
<i>MS6</i> <i>(S2)</i>	Schaffen von regionalen Arbeitsplatzzentren mit regionalen Trägerschaften → Durch die regionale Festsetzung von Arbeitszentren sollen Gemeinden, welche auf eigene Arbeitsplatzzentren verzichten, in die Trägerschaft der regionalen Arbeitsplatzzentren eingebunden werden.
<i>MS7</i> <i>(S2)</i>	Schaffen von lokalen Gewerbezonem für ländliche Gemeinden → In diesen kleineren lokalen Gewerbezonem werden die kommunalen Bedürfnisse abgedeckt. Gemeint sind Leistungen, welche unmittelbar der lokalen Bevölkerung dienen. Ebenso soll das ortsansässige Gewerbe bevorzugt werden. Die grösseren Gewerbezonem konzentrieren sich dagegen in den grösseren Gemeinden.
<i>MS9</i> <i>(S10)</i>	Beteiligung an Infrastrukturkosten → Neueinzonungen, welche neue Infrastrukturbauten erfordern, sind durch die Nutzniessenden finanziell zu tragen.
<i>MS10</i> <i>(S9)</i>	Aufwertung von zentralen Siedlungsgebieten → Die innere Verdichtung wird u.a. durch attraktive Zentren unterstützt. Die Aufwertung soll durch planerische, gestalterische und bauliche Massnahmen unterstützt werden.

4.4 Massnahmen Verkehr

Kontext zur Verkehrsstrategie und zum Bericht "Variantenstudium zu Infrastrukturmassnahmen Verkehr"

In der Verkehrsstrategie des Kantons Solothurn und somit auch in den Hauptstossrichtungen zum REK Wasseramt gilt der Grundsatz, dass Verkehr vermieden, verlagert oder verträglich gestaltet werden soll.

Gemäss Umsetzungsstrategie zum REK Wasseramt Teil Verkehr bedeutet dies, dass

"Nur falls es aus Sicherheits- und Verträglichkeitsgründen nicht anders möglich ist, dürfen Strassenausbauten in Betracht gezogen werden. Die positive Kosten-Nutzen-Bilanz muss gegeben sein. Diese sind mit verkehrlich flankierenden Massnahmen und Siedlungsmassnahmen zu begleiten."

Es stehen somit Massnahmen der Verkehrsvermeidung gegenüber Infrastrukturausbauten im Vordergrund.

Trotz der prioritären Strategie der Vermeidung wurde gefordert, dass Umfahrungenstrassen gleichwertig in die Lösungsfindung einzubeziehen seien. Zur Ermittlung einer gut abgestützten Lösung wurde deshalb ein separater Bericht mit einem aufwändigen Variantenstudium erstellt ("Variantenstudium zu Infrastrukturmassnahmen Verkehr"). Die Untersuchungen führten zu Empfehlungen im Bereich Verkehr, welche im REK mit folgenden Massnahmen übernommen wurden:

- MV1 Nordumfahrung Gerlafingen
- MV7 Anbindung Sultex-Areal an A5
- MV8 Ortsdurchfahrtssanierungen ohne Umfahrung
- MV9 Tunnel Bleichenberg

Die Varianten MV1 und MV9 bilden dabei eine neue Nord-Süd Achse im Wasseramt.

*Kurzfristige Hauptmassnahme
Ortsdurchfahrtssanierungen
Langfristig (ab 2025)
neue Achse Wasseramt*

Mit der neuen Verbindung aus der Nordumfahrung Gerlafingen in Kombination mit dem Tunnel Bleichenberg kann langfristig eine zusätzliche Nord-Süd Achse realisiert und auf die Verkehrszunahme im Wasseramt, insbesondere bei den ESP M-Real und Stahl Gerlafingen AG reagiert werden. Aufgrund der sehr hohen Kosten dürfte diese Entlastung aus Sicht Kanton erst bei einer deutlichen Erhöhung der Verkehrsbelastung in den Zentren Priorität haben. Um aber die entsprechenden Trassees raumplanerisch sichern zu können, soll die neue Achse in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden.

Angebotsorientierter Ansatz mit Massnahmen zur Beschränkung des Verkehrswachstum

Bis im Jahre 2025 steht für das Wasseramt der angebotsorientierte Ansatz mit Ortsdurchfahrtssanierungen im Vordergrund, welcher keine grossen neuen Infrastrukturmassnahmen vorsieht. Eine Voraussetzung, dass diese Strategie umgesetzt werden kann, ist die Realisierung der nachfolgenden Massnahmen zur Verminderung des Verkehrswachstums des motorisierten Individualverkehrs. Es betrifft dies insbesondere Massnahmen zur Verbesserung des Modal-Splits und die A-Massnahmen des ersten Agglomerationsprogramms. Dies führt zu einem prognostizierten moderaten Verkehrswachstum das bis 2025 auf durchschnittlich 10% (bei Verkehrsachsen mit einem ESP 15%) zu beschränken ist.

Die detaillierten Begründungen zu den Verkehrsmassnahmen können dem Bericht "Variantenstudium zu Infrastrukturmassnahmen Verkehr" entnommen werden.

Die wichtigsten zwei Verkehrsmassnahmen werden in den nachfolgenden Kapitel beschrieben:

4.4.1 Ortsdurchfahrtssanierungen ohne Umfahrung

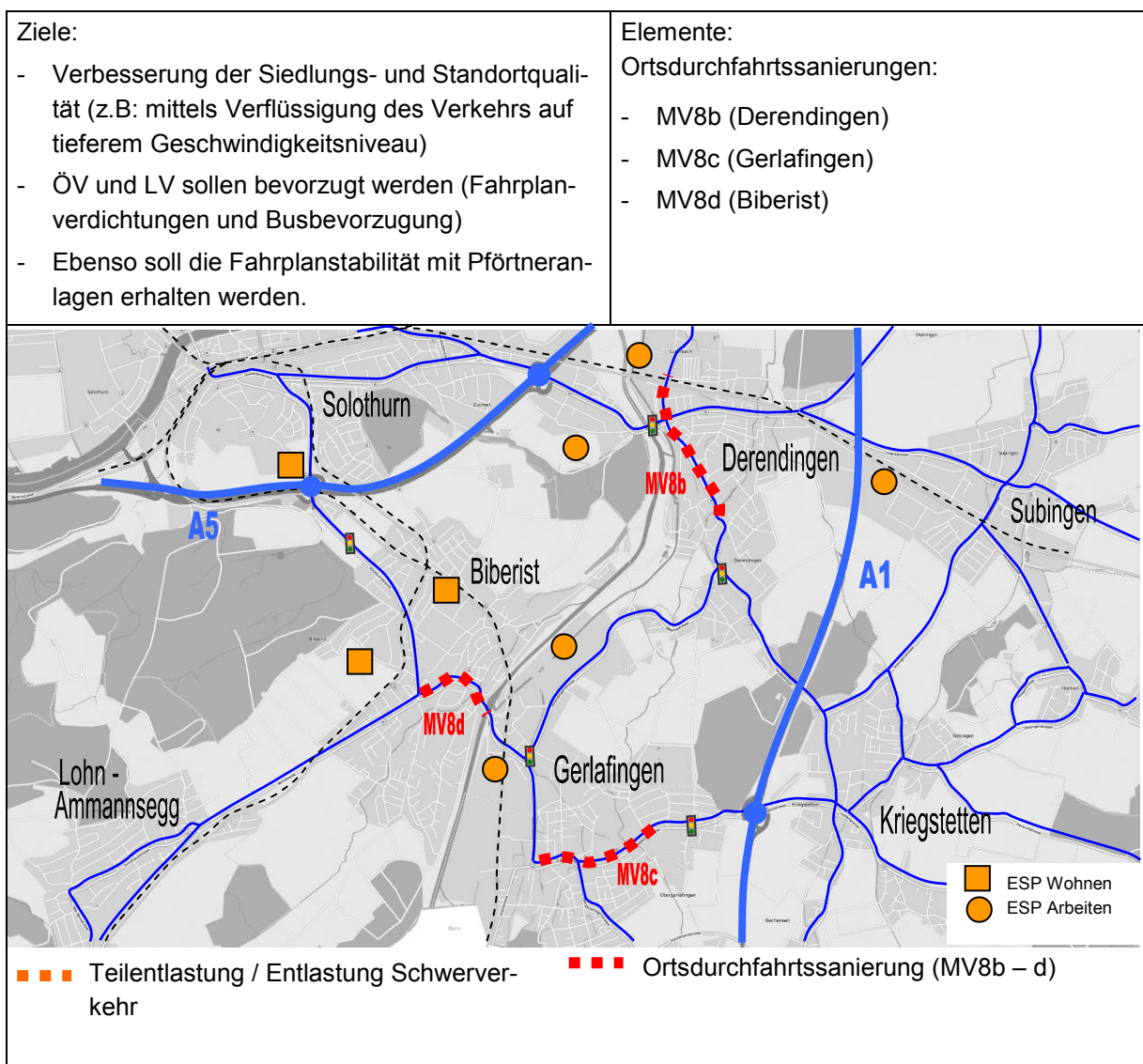
4.4.2 Neue Verkehrsachse Wasseramt

Die weiteren Massnahmen zur Verbesserung des Modal-Splits zu Gunsten des ÖVs und zur Verkehrsverminderung sind in den Kapitel

4.4.3 Massnahmenliste Verkehr und

4.3 Massnahmenliste Siedlung aufgeführt.

4.4.1 Ortsdurchfahrtssanierungen ohne Umfahrung



Mit dem angebotsorientierten Ansatz wird bei allen Gemeinden versucht, den Verkehr auf dem bestehenden Netz abzuwickeln. Dabei wird der Rückstau in weniger verkehrstechnisch sensible Gebiete verlagert und in den Zentren ein angemessener Verkehrsablauf angestrebt. Die Erreichbarkeit der Zentren aber auch der ESPs, die durch Siedlungsgebiete erschlossen werden, verschlechtert sich.

Beurteilung

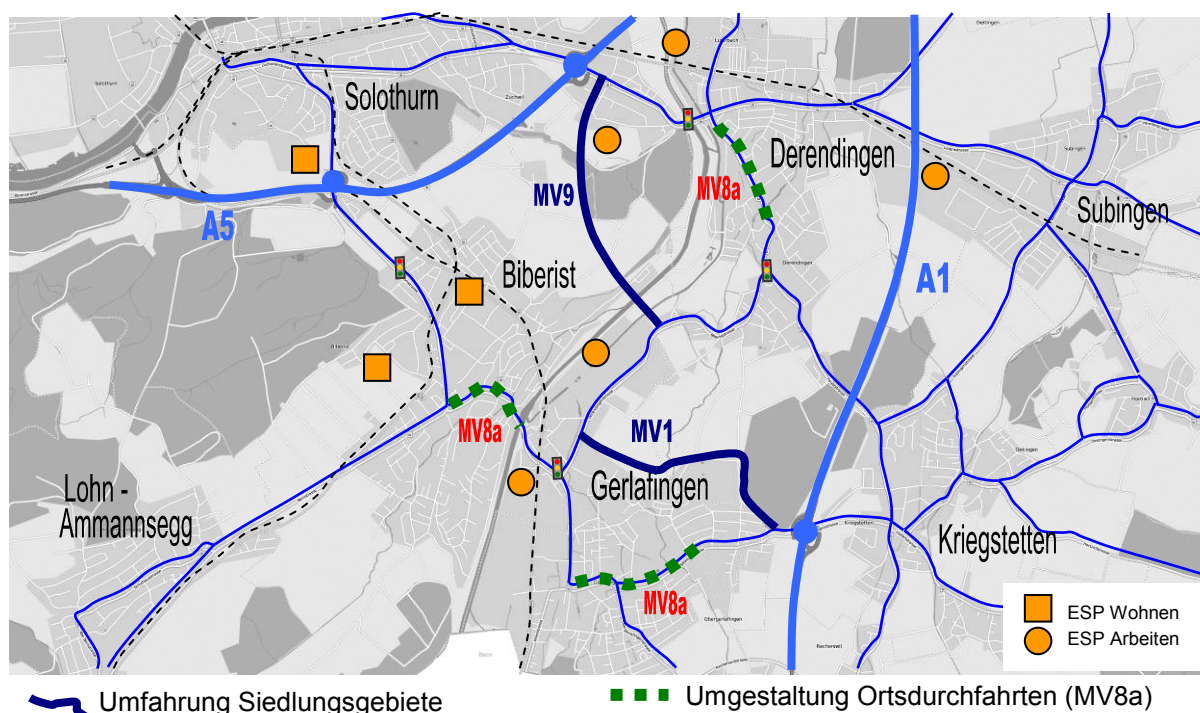
Der angebotsorientierte Ansatz mit einer Umgestaltung der Zentren in den Gemeinden ermöglicht einen verträglicheren Verkehrsablauf. Aufgrund der begrenzten Stauräume ausserhalb der Siedlungsgebiete sind nur geringe Reserven im Steuerungssystem vorhanden. Bei einer weiteren Verkehrszunahme nimmt die Wirkung entsprechend ab. Aufgrund der Engpässe im angrenzenden Netz wird sich der Verkehrsablauf auf hohem Niveau einpendeln. Dieser Ansatz entspricht somit einer Ausweitung des Pfortnerkonzepts Solothurn in die angrenzenden Gemeinden.

Dieser Ansatz ermöglicht es auf zukünftige Entwicklungen reagieren zu können, ohne dass bereits mit wenig ausgelasteten neuen Umfahrungen mit beschränkter Wirkung der Handlungsspielraum zukünftiger Generationen eingeschränkt würde (nicht auf Vorrat bauen).

Zu beachten ist, dass der Handlungsspielraum zukünftiger Generationen nur erhalten bleibt, falls die entsprechenden Korridore für zukünftige Umfahrungen gesichert werden.

4.4.2 Neue Verkehrsachse Wasseramt

Ziel:	Elemente
<ul style="list-style-type: none"> - Neue Nord-Süd Achse ausserhalb der Siedlungsgebiete - Erschliessung ESP Arbeiten M-Real, Stahl Gerlafingen AG und Birchi an das übergeordnete Netz (A1 und A5) <p>Entlastung Gerlafingen vom Schwerverkehr und Biberist und Derendingen teilweise vom Durchgangsverkehr</p>	<ul style="list-style-type: none"> - MV1 (Nordumfahrung Gerlafingen) - MV9 (Tunnel Bleichenberg) - MV8a (Umgestaltung Ortsdurchfahrten)



Mit der neuen Nord-Süd Achse ausserhalb der Siedlungsgebiete können die Zentren von Gerlafingen, Derendingen und Biberist teilweise vom Durchgangsverkehr entlastet und insbesondere der Schwerverkehr zu den ESP M-Real und Stahl Gerlafingen AG auf die neuen Verbindungen verlagert werden.

Die zusätzliche Achse ermöglicht einen angebotsorientierten Ansatz in den verschiedenen Gemeinden und eine siedlungsverträglichere Gestaltung des Verkehrs in den Zentren.

Diese Massnahme zeigt eine langfristige Netzentwicklung im Wasseramt auf (nach 2025). Dabei kann entsprechend der geplanten Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung (ESP) ein adäquates Verkehrsnetz zur Verfügung gestellt werden.

4.4.3 Massnahmenliste Verkehr

<i>MV1, RP</i> <i>(V1, V4)</i>	Raumplanerische Sicherung des Trassees Nordumfahrung Gerlafingen								
	<p>→ Durch die Nordumfahrung Gerlafingen wird das Dorfzentrum vom Verkehr entlastet. Das momentan mit Schwerverkehr stark belastete Dorfzentrum wird umfahren, was Sicherheitsmängel behebt und zu einer besseren Wohnqualität im Zentrum beiträgt. Als ein Element der neuen Verkehrsachse Wasseramt kann sie als Etappe vorzeitig realisiert werden.</p>								
<i>MV7, BK</i> <i>(V1, V4)</i>	Anbindung Industrie Sultex / Scintilla Richtung A5								
	<p>→ Durch einen Anschluss des Sultex-Areals an die A5 über die Zubringerstrasse Luzernstrasse werden die Knoten Jura- und Martinsplatz vom Schwerverkehr entlastet. Mit einer Machbarkeitsstudie soll die Möglichkeit des Anschlusses geprüft werden.</p>								
<i>MV8, AP, BK</i> <i>(V1)</i>	Umgestaltung Strassenraum Ortskerne in diversen Gemeinden								
	<p>→ Die Strassenräume in den Ortskernen diverser Gemeinden werden umgestaltet. Dies hat gleichzeitig eine Aufwertung zur Folge. In Ergänzung zu den bereits realisierten Massnahmen werden weitere Umgestaltungen vorgenommen: Neben der Aufwertung des Ortsbildes werden positive Effekte für die Sicherheit und damit die Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Siedlungskernen erwartet.</p>								
	<table border="0"> <tr> <td>1. Priorität</td> <td>2. Priorität</td> </tr> <tr> <td>Biberist</td> <td>Luterbach</td> </tr> <tr> <td>Gerlafingen</td> <td>Subingen</td> </tr> <tr> <td>Derendingen</td> <td>Rechterswil</td> </tr> </table>	1. Priorität	2. Priorität	Biberist	Luterbach	Gerlafingen	Subingen	Derendingen	Rechterswil
1. Priorität	2. Priorität								
Biberist	Luterbach								
Gerlafingen	Subingen								
Derendingen	Rechterswil								
<i>MV9, RP</i> <i>(V1, V4)</i>	Raumplanerische Sicherung des Trassees Tunnel Bleichenberg								
	<p>→ Mit einer neuen Verbindung von der Derendingenstrasse in Biberist zum Autobahnanschluss Solothurn-Ost sollen die Achsen durch Biberist und Derendingen entlastet werden. Die Verbindung ist auf Verkehr von der Autobahn in das südliche Siedlungsgebiet von Biberist und Derendingen ausgerichtet. Je nach Routenwahl kann zudem während der Hauptverkehrszeiten Verkehr von Solothurn / Zuchwil Richtung Kriegstetten und teilweise Gerlafingen auf die neue Verbindung verlagert werden.</p>								
<i>MV10</i> <i>(S5, V15)</i>	Erschliessungsgrad Neueinzonungsgebiete								
	<p>→ Grössere Einzonungsgebiete müssen gut mit ÖV erschlossen sein (Klasse C in gewissen Gemeinden)</p> <p>Wichtiger Grundsatz: Bauzone und Erschliessung sind aufeinander abzustimmen (§ 26 Abs. 3 PBG). Bei grösseren Wohnsiedlungen muss die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr gewährleistet sein (§ 28 Abs. 2 PBG). Daraus folgt: Bei Einzonungen von grösseren Gebieten sind die Nachweise im obgenannten Sinn zu erbringen.</p>								
<i>MV11, BK</i> <i>(V13)</i>	Optimierung Pfortneranlage um Kerngemeinde								
	<p>→ Durch den Betrieb der Pfortneranlage an den Einfallsachsen in die Kerngemeinde Solothurn wird das Verkehrsaufkommen kontrolliert und eine Verlage-</p>								

	<p>zung auf den ÖV gefördert. Der bestehende Pfortner bei Zuchwil ist bezüglich der Funktionsweise zu überprüfen mit dem Ziel einer effektiveren Beeinflussung des Verkehrs. Weitere Standorte für eine Pfortneranlage sind mittels Verkehrsmodellberechnungen zu prüfen (z.B. Hauptstrasse Biberist – Solothurn, nach Halbanschluss Engi.)</p>
<p>MV12, AP (V12, V13)</p>	<p>Förderung der besseren Auslastung der Autos</p> <p>→ Car-Sharing oder steuerliche Anreize, um dem 1-Personen-Auto entgegenzuwirken. Massnahmen wie Carpooling (Mitfahr-Gelegenheiten) halten das Verkehrsaufkommen durch die bessere Auslastung der einzelnen Fahrzeuge in Grenzen.</p>
<p>MV13, BK (V1)</p>	<p>Angleichen der Geschwindigkeiten in Wohngebieten</p> <p>→ Das Angleichen der Geschwindigkeiten in Wohngebieten stellt einen wesentlichen Beitrag an die Erhöhung der Sicherheit auf den Strassen dar. Dies ist insbesondere auch im Hinblick auf die Schulwegsicherung wichtig.</p>
<p>MV14 (V11)</p>	<p>Vorgaben kant. Richtlinien für Parkraumbewirtschaftung auf Gemeindeebene</p> <p>→ Eine kantonal geregelte Parkraumbewirtschaftung schafft die Voraussetzung für eine flächendeckende Gleichbehandlung. Das Ausweichen auf Gratisparkplätze und der damit verbundene Suchverkehr werden dadurch vermindert.</p>
<p>Massnahmen öV</p>	
<p>MV 15, AP und ÖV (V10)</p>	<p>Es sind weitere Taktverdichtungen anzustreben</p> <p>→ Um die zunehmenden Verkehrsbedürfnisse aufnehmen zu können sind insbesondere bei den Verkehrsmittel in den Agglomerationen Taktverdichtungen vorzunehmen.</p>
<p>MV 16, (V10)</p>	<p>Haltestellen des ÖV (insbes. BLS) sind zu prüfen</p> <p>→ Der Kanton hat insbesondere bei der BLS darauf hinzuwirken, dass eine Potentialanalyse zu erstellen ist, um die Lage der Haltestellen optimal auf das Siedlungsgebiet abzustimmen. Es ist zu prüfen, ob die Haltestellen bezüglich Siedlungsentwicklung am richtigen Ort liegen oder ob eine Verlagerung neue Potentiale eröffnen könnte.</p>
<p>MV17, ÖV (V10)</p>	<p>Bessere Anbindung von Gerlafingen an die Berner S-Bahn</p> <p>Die S-Bahn-Endstation ist bislang in der südlichen Nachbargemeinde Wiler b/Utzenstorf. Ein direkter S-Bahn-Anschluss von Gerlafingen/Solothurn nach Bern würde die steigende Anzahl von Ausbildungs- und Berufspendelnden sicherlich von der Strasse wegbringen.</p>
<p>MV18 (V6)</p>	<p>öV-Tarifverbände</p> <p>→ Das Umsteigen auf das öV-Netz wird durch einheitliche Tarife unterstützt.</p>

Massnahmen Langsamverkehr

MV19, AP
(V5, V7)

Vervollständigen des Velowegnetzes für Alltags- Freizeitverkehr

→ Das Alltags- wie auch das Freizeitnetz ist im ganzen Wasseramt zu vervollständigen. Ein vollständiges Alltagsverkehrsnetz für Velofahrende hat positive Auswirkungen auf deren Sicherheit und trägt zu einer vermehrten Nutzung des Fahrrads bei.

Massnahmen kombinierte Mobilität

MV20, AP, ÖV
(V11)

Umsetzen des Konzeptes der kombinierten Mobilität in den Gemeinden

→ Das Konzept der kombinierten Mobilität der Agglomeration Solothurn wird auf sämtliche Gemeinden des Wasseramtes ausgeweitet und konsequent umgesetzt.

Unter anderem beinhaltet dies:

- Harmonisierung der Tarife der P+R-Anlagen im gesamten Gebiet (wegfallen des Anreizes, für billigere Parkplätze längere Anfahrtswege in Kauf zu nehmen und dadurch Mehrverkehr zu generieren)
- Einführung der Parkplatzbewirtschaftung bei heute kostenlosen Parkplätzen (z.B. BLS Biberist und Gerlafingen)
- Belassen der Gratisparkplätze für Velos

MV21, AP
(V12)

Bekannter machen und Ausweitung des Angebots Mobilitätsberatung

→ Durch die Mobilitätsberatung wird die Verkehrsmittelwahl zugunsten des öV und LV positiv beeinflusst. Es bestehen bereits gute Angebote, insbesondere in der Mobilitätsberatung für Unternehmen. Auch steht ein Mobilitätsset für Neuzuzüger, allerdings nur für die Gemeinde Zuchwil (Wasseramt) zur Verfügung. (Sonst: Solothurn, Grenchen, Olten). Die restlichen Wasserämter Gemeinden werden stärker in die Mobilitätsberatung und -strategie einbezogen (z.B. Neuzuzügerset standardisieren für alle Gemeinden, Routenplan mit Langsamverkehrsrouten, Mobilitätsberatung für Firmen (z.B. ride share) etc.).

MV22
(V12)

Durchführen von Mobilitätskampagnen

→ Durch gezielte Mobilitätskampagnen wird die Verkehrsmittelwahl zugunsten des öV und LV positiv beeinflusst z.B. Car-free-day

MV
(V10)

Prüfen der Anbindung an Bahn 2000-Strecke Richtung Bern

→ Diese Massnahme stellt eine Alternative zum Ausbau der RBS-Strecke Solothurn-Bern, des RBS-Tiefbahnhofs Bern und der A1 (bis Bern) auf 6 Spuren dar. Im äusseren Wasseramt soll die SBB-Strecke an die Bahn 2000-Strecke Richtung Bern angebunden und von Solothurn bis an die Kantonsgrenze 2-spurig mit neuen Haltestellen ausgebaut werden. Dadurch wird eine Fahrzeitverkürzung zwischen Solothurn und Bern erreicht. Entlang der SBB-Strecke werden neue Haltestellen ausgebaut.

5 Fazit

Mit dem REK Wasseramt wird aufgezeigt, wie sich das Wasseramt in den kommenden 15 Jahren entwickeln soll und mit welchen Massnahmen dies erreicht werden soll.

Siedlung und Landschaft In den zentrumsnahen, grösseren Gemeinden soll mit Vorranggebieten für Landschaft, Natur und Landwirtschaft verhindert werden, dass durch den Siedlungsdruck diese Flächen weiter vermindert werden. Die weiteren Massnahmen im Bereich Siedlung unterstützen eine nachhaltige Entwicklung der Gemeinden.

Im Rahmen der Ortsplanungsrevisionen werden die Gemeinden dazu angehalten, die Zersiedlung mit Siedlungsrändern zu mindern.

Eines der Hauptziele der Bereiche Siedlung und Landschaft ist die langfristige Erhaltung der im REK definierten Landschaftstypen. Die definierten Massnahmen unterstützen sich gegenseitig und ermöglichen nur in ihrer Gesamtheit eine nachhaltige Siedlungsentwicklung. Sie sind in der kantonalen und kommunalen Planung zu berücksichtigen.

Verkehr

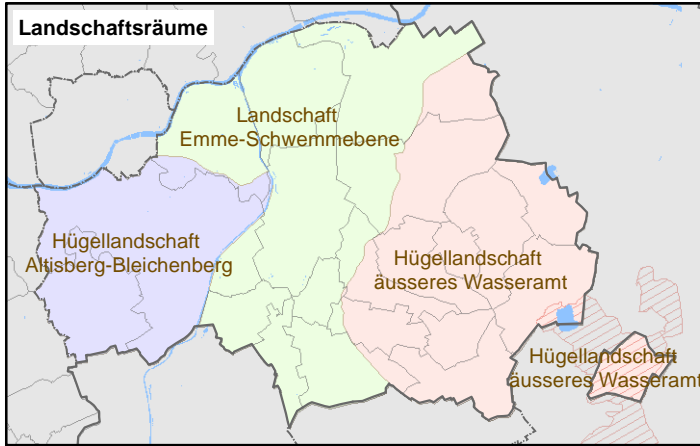
Kapazitätserweiterungen führen zwar einerseits zu einer mittelfristigen Entlastung von bisher stark belasteten Gebieten, erhöhen aber andererseits die Attraktivität der entsprechenden Korridore und induzieren so zusätzlichen Verkehr. Weil ein angebotsorientierter Ansatz bei weiterem Siedlungswachstum an Grenzen stösst, treten Verkehrsüberlastungen häufiger auf und führen zu vermehrten Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern (insbesondere mit dem ÖV) aber auch mit den betroffenen Anwohnern.

Die verkehrlichen Analysen zeigen, dass im Wasseramt der Verkehr bis ins Jahr 2025 mit dem angebotsorientierten Ansatz bewältigt werden kann. Unabhängig davon kann aber die Schwerverkehrproblematik im Raume Gerlafingen nur mit einer Umfahrung oder einer Umnutzung der Industriegebiete gelöst werden. Kurzfristig stehen deshalb Massnahmen der Verkehrsvermeidung und besseren betrieblichen Abwicklung im Vordergrund.

Eine grosse Herausforderung wird sein, die Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiete so zu entwickeln, dass der Schwerverkehr und der zusätzliche Verkehr wirklich in der beabsichtigten Form (Beschränkung des Verkehrswachstum auf 15% bei ESP's, ansonsten 10%) gelenkt werden kann. Das REK mit dem Variantenstudium Infrastrukturmassnahmen Verkehr und das Betriebskonzept Wasseramt zeigen den Rahmen auf, welche Verkehrsbelastung noch verarbeitet werden kann. Diese verkehrlichen Rahmenbedingungen sind bei der Erarbeitung von Nutzungsplänen für die Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiete mittels konkreter Nutzungsvorschriften einzuhalten.

Anhang

Massnahmenkarte REK Wasseramt 2025



Legende

Empfehlungen zur Festlegung im kantonalen Richtplan

- Landschaftsräume
- Vorranggebiet Landwirtschaft
- Vorranggebiet Landschaft
- Vorranggebiet Natur
- Wildtierkorridore

Ortsdurchfahrtsanierungen

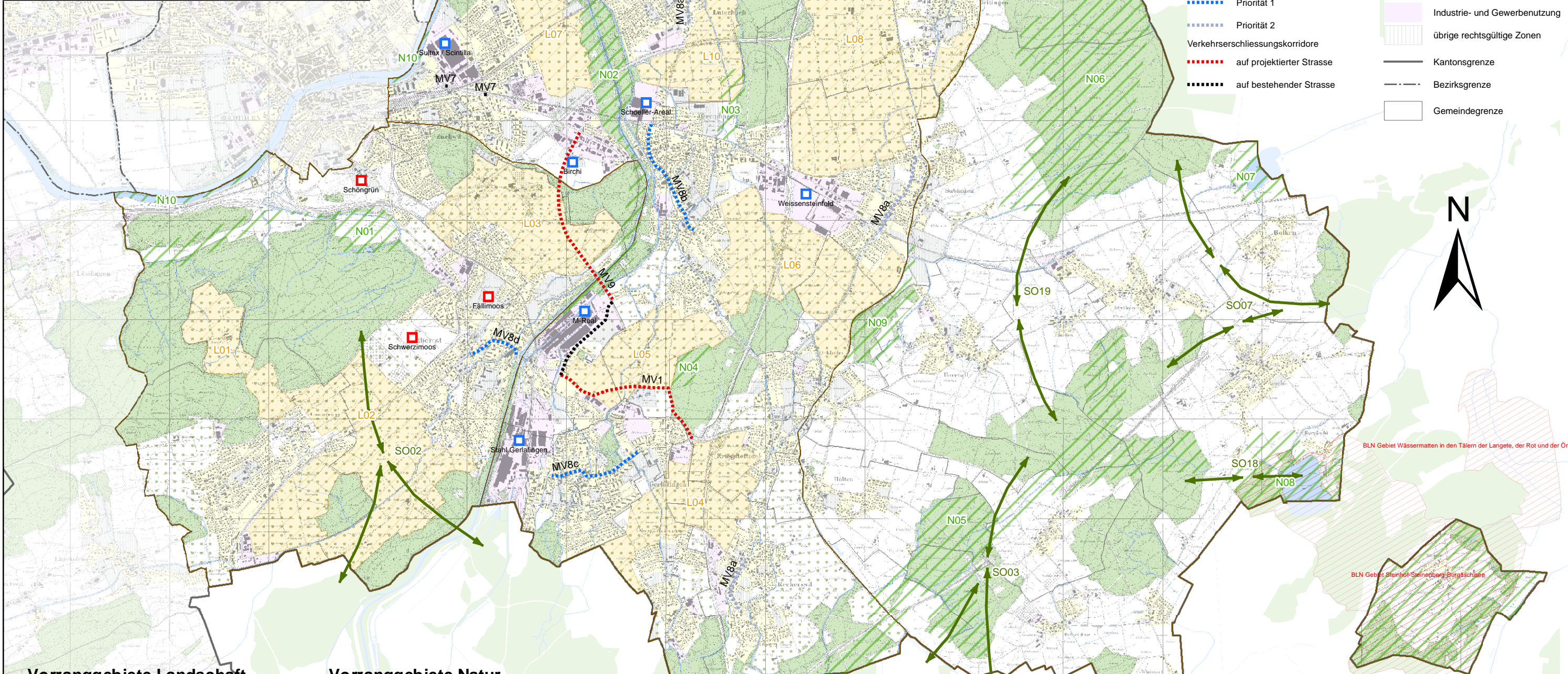
- Priorität 1
- Priorität 2

Verkehrerschliessungskorridore

- auf projektieter Strasse
- auf bestehender Strasse

Orientierende Inhalte

- Wald
- See / Fluss
- Gewässer offen
- Gewässer eingedolt
- ESP Arbeiten
- ESP Wohnen
- Wohn- und Mischungszonen
- Industrie- und Gewerbenutzung
- übrige rechtsgültige Zonen
- Kantonsgrenze
- Bezirksgrenze
- Gemeindegrenze



BLN Gebiet Wassermatten in den Tälern der Langete, der Rot und der Önz

BLN Gebiet Blumhof-Siemering-Burgäschsee

Vorranggebiete Landschaft

Nummer	Name
L01	Buechhof
L02	Ammannegg-Biberist
L03	Bleichenberg
L04	Gerlafingen-Kriegstetten
L05	Biberist-Derendingen
L06	Derendingen-Subingen
L07	Emmenholz
L08	Deitingen-Subingen
L09	Schachen Deitingen
L10	Lauterbach-Derendingen

Vorranggebiete Natur

Nummer	Name
N01	Weiermatt-Dubenmoos (Biberist)
N02	Schachenwälder an der Emme (Biberist, Derendingen, Luterbach, Zuchwil)
N03	Affolterwald (Derendingen, Luterbach)
N04	Eichholz (Derendingen)
N05	Feuchtwälder äusseres Wasseramt (Rechterswil, Halten, Hersiwil, Horriwil, Hünken, Etsiken, Aeschi)
N06	Pfaffenweiher-Mürgelibrunnen (Subingen, Deitingen)
N07	Inkwilersee (Boken)
N08	Burgäschisee-Chlepfibeeremoos (Aeschi)
N09	Oesch-Eichholz-Hintermatt (Horriwil, Oekingen)
N10	Aarelauf (Biberist, Zuchwil, Luterbach)

Anhang 1

Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn

REK Wasseramt 2025

Masstab 1:40'000

Solothurn, Juli 2012

Datenquellen: SOGIS Kanton Solothurn / BAFU
Produktion IC Infraconsult / 1096.01 / 04.07.2012 / A / Str, K6(F)