

Amt für Verkehr und Tiefbau, Amt für Raumplanung
repla espaceSolothurn

Mobilitätsquintett Wasseramt

Bericht



Mobilitätsquintett bestehend aus:

- Bericht
- Massnahmenliste
- Massnahmenblätter
- Massnahmenpläne Siedlung und Verkehr
- Plan Zukunftsbild
- Bericht ZMB Nordumfahrung Gerlafingen

Auftraggeber

Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT)
Rötihof / Werkhofstr. 65
4509 Solothurn

Amt für Raumplanung (ARP)
Rötihof / Werkhofstr. 59
4509 Solothurn

repla espaceSolothurn
Langefeldstr. 28
4528 Zuchwil

sowie die Regionsgemeinden Biberist, Derendingen, Gerlafingen, Kriegstetten und Zuchwil.

Verfasser

BSB + Partner Ingenieure und Planer AG

Thomas Schneitter / Marc Hostettler

Von Roll-Strasse 29, 4702 Oensingen

Tel. 062 388 38 38

E-Mail: thomas.schneitter@bsb-partner.ch / marc.hostettler@bsb-partner.ch

Dokumentinfo

Dokument Mobilitätsquintett Wasseramt	Projektnummer 22015.00	Anzahl Seiten 107
Koreferat Thomas Ledermann	Datum 30.01.2023	Kürzel tle
Ablageort K:\Umweltplanung\Wasseramt\22015 Mobilitätsquintett Wasseramt\06 Produkte\01 Berichte\Mobquintett2040_Schlussbericht_V004.docx		
Gedruckt	01.06.2023	

Änderungsverzeichnis

Version	Status, Änderung	Autor	Datum
001	Zwischenbericht Projektsteuerung	ths / mah	28.05.2021
002	Zwischenbericht Vernehmlassung	ths / mah	09.07.2021
003	Schlussbericht Vernehmlassung	ths / mah	07.03.2023
004	Schlussbericht Endversion	ths / mah	25.05.2023

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	7
1 Einleitung	12
1.1 Auslöser und Ziele	12
1.2 Organisation	13
1.3 Vorgehen	15
2 Ausgangslage	18
2.1 Perimeter	18
2.2 Kantonale Ausgangslage	20
2.3 Regionale Ausgangslage	25
2.4 Kommunale Ausgangslage	26
3 Siedlungsentwicklung morgen / heute	28
3.1 Trends in der Raumplanung	28
3.2 Einwohner und Beschäftigte	29
3.3 Bauzone und deren Potential	31
3.4 Entwicklungsvorstellungen gemäss räumlichen Leitbildern	33
3.5 Entwicklungsschwerpunkte	39
3.6 Fazit Siedlungsentwicklung	42
4 Mobilität morgen / heute	45
4.1 Mobilität der Zukunft	45
4.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	47
4.3 Öffentlicher Verkehr (ÖV)	53
4.4 Fuss- und Veloverkehr (FVV)	58
4.5 Multimodaler Verkehr	64
4.6 Fazit Verkehr	67
5 Zweckmässigkeitsbeurteilung Nordumfahrung Gerlafingen	71
6 Vision «Mobilität 2040»	73
6.1 Leitsätze	73
6.2 Zukunftsbild	78
7 Strategie «Mobilität 2040»	83
7.1 Konzeptionelle Überlegungen	83
7.2 Strategische Handlungsansätze	85
7.3 Verkehr vermeiden	85
7.4 Verkehr verlagern	87
7.5 Verkehr verträglich gestalten	89
7.6 Mobilitätsangebot vernetzen	91

8	Massnahmen	93
8.1	Überblick über die Massnahmen	93
8.2	Massnahmenpriorisierung	96
9	Würdigung und weiteres Vorgehen	101

Anhang

Anhang I	Liste mit Vorhaben aus dem kantonalen Richtplan	I
Anhang II	Übersicht Verkehrsmassnahmen aus den Agglomerationsprogrammen 1. – 4. Generation (Stand Sommer 2021)	V

Beilagen

- Beilage I: Massnahmenliste
- Beilage II: Massnahmenblätter
- Beilage III: Massnahmenpläne Siedlung und Verkehr
- Beilage IV: Zukunftsbild
- Beilage V: Bericht ZMB Nordumfahrung Gerlafingen

Abkürzungen

ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ARP	Amt für Raumplanung, Kt. Solothurn
ASP	Abendspitzenstunde
ASTRA	Bundesamt für Strassen
AVT	Amt für Verkehr und Tiefbau, Kt. Solothurn
AZ	Arbeitszonen
BFS	Bundesamt für Statistik
BJD	Bau- und Justizdepartement, Kt. Solothurn
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
BK	Betriebskonzept
B+R	Bike + Ride
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
ES	Lärmempfindlichkeitsstufen nach Art. 43 LSV
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
ETHZ	Eidgenössische Technische Hochschule Zürich
FFF	Fruchtfolgeflächen
FVV	Fuss- und Veloverkehr
HSG	Hochschule für Wirtschafts-, Rechts- und Sozialwissenschaften, Internationale Beziehungen und Informatik
HVS	Hauptverkehrsstrassen
ISOS	Inventar der schützenswerten Ortsbilder Schweiz
KBV	Kantonale Bauverordnung, Kanton Solothurn
LV	Langsamverkehr (Fuss und Velo)
MaaS	Mobility as a Service
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MQ	Mobilitätsquintett
MSP	Morgenspitzenstunde
OP	Ortsplanung
OPR	Ortsplanungsrevision
ÖV	öffentlicher Verkehr
PBG	Planungs- und Baugesetz, Kanton Solothurn
PW	Personenwagen
P+R	Park + Ride
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn
REK	Raumentwicklungskonzept
ROR	Rat für Raumordnung
RPG	eidg. Raumplanungsgesetz
RPV	eidg. Raumplanungsverordnung
RRB	Regierungsratsbeschluss

RVS	regionale Verbindungsstrassen
Sein	Siedlungsentwicklung nach innen
SV	Schwerverkehr
UVEK	Dep. für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
WMZ	Wohn- Misch- und Zentrumszonen
ZHAW	Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung

Zusammenfassung

Ausgangslage

Mit dem Konzept «Mobilitätsquintett Wasseramt» fördern die Gemeinden Biberist, Derendingen, Gerlafingen, Kriegstetten und Zuchwil eine langfristige und kohärente Siedlungs- und Verkehrsentwicklung über die kommunale sowie die regionale und kantonale Grenze hinweg. Im Wissen um die Wechselwirkung («neue Verkehrsangebote fördern das Siedlungswachstum und durch die Siedlungsentwicklung entsteht eine höhere Mobilität») sind zukunftsgerichtete Ansätze mit erhöhter horizontaler als auch vertikaler Abstimmung gefragt. Mit dem «Mobilitätsquintett Wasseramt» meistern die Regionalplanungsgruppe repla espaceSolothurn, der Kanton Solothurn sowie die Gemeinden die Herausforderungen der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung gemeinsam.

Der Raum des Mobilitätsquintetts Wasseramt

Die fünf Gemeinden liegen südlich der Stadt Solothurn und sind mittels zwei radial verlaufenden kantonalen Hauptverkehrsachsen an diese angebunden. Untergeordnet bestehen weitere, tangential verlaufende Ortsverbindungen. Diese Raum- und Strassennetzstruktur ist den naturräumlichen Gegebenheiten, wie auch den übergeordneten Verkehrsinfrastrukturen geschuldet, welche den Projektperimeter trennen bzw. zerschneiden. Mit dem bisherigen Siedlungswachstum und dem stark radial ausgerichteten Verkehrsnetz haben sich verkehrliche Fragen / Probleme insbesondere in den Ortskernen dieser Gemeinden akzentuiert.

Das im Jahr 2011 verfasste Raumentwicklungskonzept Wasseramt ergab erstmals eine Gesamtsicht auf die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung der Region. Die Mehrheit der nicht-infrastrukturellen Massnahmen wurden seither mit der Umsetzung des Agglomerationsprogramms Solothurn realisiert. In den genannten fünf Gemeinden ergeben sich für die Perspektive 2040 neue Fragestellungen zur Mobilität.

Zielsetzung und Kernfragen

Mit dem «Mobilitätsquintett» Wasseramt soll eine langfristige und robuste Mobilitätsstrategie 2040 erarbeitet werden. Es steht nicht die Problemlösung der einzelnen Gemeinden im Vordergrund, sondern der Gesamtnutzen für die Region.

Eine gemeinsame Vision soll Antwort darauf geben, wie der Verkehr in Zukunft gestaltet und organisiert werden soll. Darauf aufbauend sollen klare Aussagen zu Funktion und Netzhierarchie für alle Verkehrsträger getätigt werden. Massnahmen mit denen die Ziele und das Gesamtkonzept umgesetzt werden, sollen herausgearbeitet und Abhängigkeiten zu weiteren Planung aufgezeigt werden.

Ziel des «Mobilitätsquintetts» ist es ausserdem, bestimmte Kernfragen zu untersuchen. Als zentral zu beantwortende Frage hat sich herausgestellt, ob Infrastrukturausbauten, wie beispielsweise die Nordumfahrung Gerlafingen, zweckmässig sind, um die Ziele einer abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung mit Schonung der Landschaftsräume zu erreichen?

Siedlungsentwicklung

Der Raum umfasst heute 32'100 EinwohnerInnen und verfügt über rund 13'000 Beschäftigte. Bei einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung, insbesondere in den zahlreichen Entwicklungsschwerpunkten, ist mit einem Wachstum der Bevölkerung und der Beschäftigten zu rechnen. Die Analyse zeigt, dass die Voraussetzungen für eine Siedlungsentwicklung innerhalb der Bauzone durch Umzonungen sowie durch die Erhöhung der Nutzungsdichte gegeben ist. Bei Letztgenanntem darf dies entlang der Dorfzentrumsachsen nicht auf Kosten der Aufenthalts- und Wohnqualität gehen. Im Gegenteil; die Chancen allfälliger Veränderungen sind zu deren Verbesserung zu nutzen.

Für das Themengebiet Siedlung wurde folgender Handlungsbedarf eruiert:

Verbesserung der Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte Wohnen / Mischnutzung und der Entwicklungsgebiete Arbeiten, Allfällige Verschiebung / Zusammenführen von grösseren verkehrsintensiven Gebieten, Förderung der polyzentralen Siedlungsstruktur, Erhöhung der Siedlungs- und Aufenthaltsqualität durch attraktiven Strassenraum und Platzgestaltung (insbesondere entlang der Dorfzentrumsachsen).

Verkehr und Mobilität

Die fünf Gemeinden des Wasseramts sind heute gut an das Nationalstrassennetz angebunden. Der Verkehr konzentriert sich auf den meist kantonalen Strassenverbindungen ab den Autobahnzubringern zu bzw. durch die fünf Gemeinden. Der öffentliche Verkehr verfügt bereits über regelmässige Verbindungen zum Hauptbahnhof in Solothurn (ÖV-Drehscheibe) und von dort in die ganze Schweiz. Die Bahnhöfe in den Gemeinden Biberist und Gerlafingen sind nebst dem Anschluss nach Solothurn auch gut an die Region Bern angeschlossen. Mit der Umsetzung der Massnahmen aus dem Raumentwicklungskonzept und dem Agglomerationsprogramm Solothurn in den letzten Jahren zeigen sich bereits verkehrliche Verbesserungen. Jedoch sind die Hauptverbindungsstrassen in den Gemeinden des Mobilitätsquintetts in den Spitzenstunden immer noch stark belastet. In Gerlafingen ist zudem der Schwerverkehrsanteil auf der Ortsdurchfahrt herausfordernd.

Bei der Analyse zeigt sich, dass in Bezug auf den Fuss- und Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr verbesserungspotential besteht. Beim FVV

ist das Wegnetz lückenhaft, sowie zu wenig direkt und sicher. Beim ÖV bestehen Defizite bei der Anbindung und Verknüpfung der einzelnen Linien und teilweise bei den Umsteigezeiten. Zudem sind direktere und schnellere Verbindungen nach Solothurn gewünscht. Die Verkehrsmittel sind zeitlich und räumlich zudem schlecht aufeinander abgestimmt und ungenügend verbunden.

Es wurde bei der Analyse und der Erarbeitung der Massnahmen erkannt, dass die Verkehrssituation in den fünf Gemeinden des Mobilitätsquintetts nur durch eine gemeinsame, abgestimmte Strategie verbessert werden kann. Die Massnahmen müssen regional aufeinander abgestimmt sein und der Gesamtregion einen Nutzen bringen. Daher ist künftig der Dialog unter den Gemeinden und mit dem Kanton, sowie ein partnerschaftliches Vorgehen von zentraler Bedeutung. Es hat sich bei der Prüfung und Bewertung der Massnahmen gezeigt, dass betreffend der zu überprüfenden Umfahrung Gerlafingen Nord kein Nutzen für die Gesamtregion erzielt werden kann. Es sind eine Vielzahl von kleineren und mittleren, sowohl infrastrukturseitige als auch organisatorische Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation umzusetzen.

Für das Themengebiet Verkehr wurde folgender Handlungsbedarf eruiert:

Abstimmung Siedlung und Verkehr, Vermeidung von Stau, bessere, direktere und sicherere Veloverbindungen zwischen den Gemeinden, optimierte Fussverkehrsverbindung in den Zentren, lebenswerte Ortszentren und Freiräume, Einbindung der Bevölkerung, Dialog und Partnerschaft zwischen den Gemeinden, schnellere und direktere ÖV-Verbindungen nach Solothurn, Aufwertung im Umfeld der Bahnhöfe, Schaffung von attraktiven Angeboten an den Umsteigepunkten für multimodalen Verkehr, bessere Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel.

Vision „Mobilität 2040“

Den zukünftig erstrebenswerten Zustand des Verkehrs und die Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems werden in der Vision «Mobilität 2040» beschrieben. Die Vision wurde in einem gemeinsamen Prozess mit den Gemeinden, der repla espaceSolothurn und dem Kanton erarbeitet. Sieben richtungsweisende Visionsleitsätze sowie ein Zukunftsbild definieren die langfristig, funktionierende, bedürfnisgerechte und umweltverträgliche Balance zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Angestrebt wird eine optimale Vernetzung und Abstimmung der Verkehrsträger, eine Siedlungsentwicklung, die kurze Wege ermöglicht und eine Gesellschaft und Wirtschaft, die vermehrt auf nachhaltige Mobilitätskonzepte und -formen setzt. Dadurch soll eine Verschiebung des

Strategien

Modal-Splits zu Gunsten ressourcenschonender Verkehrsmittel (öffentlicher Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr) ermöglicht bzw. erreicht werden. Das heutige Gesamtverkehrssystem wird optimiert und zum Nutzen der Gesamtregion gemeinsam nachhaltig weiterentwickelt.

Die Strategie «Mobilität 2040» definiert zum einen konzeptionelle Überlegungen und zum anderen strategische Handlungsansätze, um eine Entwicklung im Sinne der Vision anzustreben:

In den konzeptionellen Überlegungen wird die Zusammenarbeit in Mobilitätsfragen, das Formen von gemeinsamen Haltungen und die einheitliche Kommunikation zwischen den fünf Gemeinden festgelegt. Zudem werden auch Eckpfeiler für die künftige Strategie formuliert. Darin wird unter anderem ein übergeordnetes Betriebskonzept «Wasseramt», die Optimierung des Verkehrsflusses und reibungslose Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs, die Aufwertung des Fuss- und Velonetzes und die Stärkung des ÖV's aufgeführt sowie die Abstimmung von Siedlung und Verkehr und die Kriterien, wann ein Mobilitätskonzept bei Neubauten erstellt werden muss behandelt.

Die strategischen Handlungsansätze können grundsätzlich einem oder mehreren Verkehrsträgern zugewiesen werden. Sie basieren auf dem 4V – Ansatz (Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen) sowie auch der einzelnen Strategieansätze mit den Werkzeugen des «Fachberichts für Mobilitätsfragen der Region Solothurn».

Massnahmen

Die Strategien der «Mobilität 2040» können mit gezielten Massnahmen umgesetzt werden. Diese wurden in einer Massnahmenliste sowie auf ausgewählten Massnahmenblätter festgehalten.

In der Region stehen viele kleine Massnahmen im Vordergrund. Alle zusammen tragen zu einer nachhaltigen Mobilität bei. Bei der Umsetzung sind die Gemeinden und der Kanton gleichermassen gefordert.

Die hauptsächlichen Massnahmen betreffen:

- Siedlung: Gesamtmobilitätsplanungen für die Entwicklungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten, Attraktivierung der Bahnhöfe Biberist BLS und Gerlafingen BLS hinsichtlich Gestaltung und Funktionalität als Ankunftsort und ÖV-Drehscheibe, Aufwertung Dorfschwerachsen, Überprüfung Zonierung und Vorschriften auf nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsabstimmung, Erarbeitung bzw. Einfordern von Mobilitätskonzepten bei grösseren Projekten

-
- Verkehr: Verkehrslenkung, Verbesserung der Anschlüsse bei Autobahnzufahrten, Knotenumgestaltungen, bessere, direkte und sichere Verbindungen für den Veloverkehr, Schnellbuslinien zur Ergänzung des bestehenden ÖV-Netzes, Massnahmen zur Bevorzugung des ÖV, bessere Verbindungen zwischen den Bahnhöfen und den Ortszentren, Umsteigebeziehungen ÖV verbessern und Wartezeiten reduzieren, bessere Parkierungsmöglichkeiten für den Veloverkehr, Park + Ride Angebote schaffen, Sharing Angebote fördern, Dialog und Partnerschaft in der Region fördern

1 Einleitung

1.1 Auslöser und Ziele

Auslöser

Die Frage, welche verkehrlichen Massnahmen notwendig sind, um im Wasseramt eine abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu ermöglichen, beschäftigt den Kanton, die Region und die Gemeinden im Wasseramt seit Jahren. Im Rahmen des übergeordneten Betriebskonzepts Wasseramt (BK) vom Oktober 2011 sowie des Raumentwicklungskonzepts Wasseramt 2025 (REK) vom Juli 2012 wurden verschiedene Elemente identifiziert, die hierzu einen Beitrag leisten könnten. Seither wurden einige dieser Elemente (Massnahmen) umgesetzt.

In der Zwischenzeit ist die regionale Zusammenarbeit in Bezug auf eine abgestimmte Raum- und Verkehrsplanung in der Region Solothurn intensiviert worden und mündeten u.a. in den Agglomerationsprogrammen Solothurn der 2. – 4. Generation. Seit der Erarbeitung des REK Wasseramt und des BK Wasseramt bestehen einerseits auf gesetzlicher und strategischer Ebene, andererseits aufgrund von raumrelevanten Entwicklungen, neue Rahmenbedingungen, welche die Frage der Perspektive zur Mobilität im Wasseramt neu aufwerfen.

Ziel und Zweck

Die fünf Gemeinden Biberist, Derendingen, Gerlafingen, Kriegstetten und Zuchwil haben zusammen mit der repla espaceSolothurn, dem kantonalen Amt für Verkehr und Tiefbau sowie dem kantonalen Amt für Raumplanung entschieden, im Projekt «Mobilitätsquintett Wasseramt», ein langfristig robustes Gesamtmobilitätskonzept zu erarbeiten. Die Ziele des vorliegenden Konzepts sind:

- Gemeinsame Vision / Zielvorstellung, wie der Verkehr im definierten Projektperimeter in Zukunft gestaltet und organisiert werden soll. Dabei sind auch Entwicklungen in angrenzenden Gemeinden / Regionen (z.B. Papierfabrik Utzenstorf) miteinzubeziehen.
- Ein Konzept, das klare Aussagen zu Funktion und Netzhierarchie für alle Verkehrsträger macht. Aus diesem Gesamtkonzept müssen auch Abhängigkeiten zwischen den Projekten deutlich werden.
- Aussagen, in welchem Zusammenhang die laufenden Projekte zum Gesamtverkehrssystem stehen und wie mit ihnen umgegangen werden soll.
- Massnahmen, mit denen Ziele und Gesamtkonzept umgesetzt werden können, um den Verkehr effizient und zukunftsfähig abwickeln zu können.

Das Konzept soll basierend auf den bestehenden Planungen die langfristige Abstimmung von Siedlung und Verkehr begünstigen. Beim Erarbeiten von Lösungsansätzen steht der Gesamtnutzen der Region im Vordergrund. Im Konzept sind unter anderem folgende Kernfragen zu untersuchen:

- Welche Wirkung konnte mit den umgesetzten Massnahmen aus dem Betriebskonzept Wasseramt erzielt werden?
- Sind Infrastrukturausbauten, wie beispielsweise die Umfahrung Gerlafingen, zweckmässig, um die Ziele einer abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung mit Schonung der Landschaftsräume zu erreichen?
- Welche Massnahmen sind erforderlich, um in den Umstrukturierungsarealen (insbesondere Papieri-Areal Biberist, Riverside-Areal Zuchwil) die mit der Mobilitätsstrategie verfolgten Ziele zu erreichen?
- Welche Flächen in den Gemeinden sind mögliche Gunsträume für (güter)verkehrsintensive Anlagen und wie soll damit umgegangen werden? Wo will man entsprechende Ansiedlungen vermeiden?

Massgebende Planungsgrundlagen

Für das Projekt massgebende Planungsgrundlagen auf kantonaler Ebene sind die Mobilitätsstrategie Region Solothurn und der Richtplan des Kantons Solothurns. Auf regionaler Ebene sind insbesondere das übergeordnete Betriebskonzept Wasseramt aus dem Jahr 2011, das Raumentwicklungskonzept (REK) 2025 aus dem Jahr 2012 sowie das Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation massgebend. Wobei Erstgenanntes quasi als Vorgängerplanung des nun vorliegenden Konzepts bezeichnet werden kann.

1.2 Organisation

Auftraggeber des Projekts «Mobilitätsquintett» sind das Bau- und Justizdepartement des Kantons Solothurn, die repla espaceSolothurn und die Regionsgemeinden.

In der Projektsteuerung ist der Geschäftsführer der repla espaceSolothurn und jeweils ein Delegierter der fünf Gemeinden Biberist, Derendingen, Gerlafingen, Kriegstetten und Zuchwil vertreten; von Seiten des Kantons der Leiter des Amtes für Verkehr und Tiefbau, der Leiter des Amtes für Raumplanung und die zuständige Kreisplanerin. Die Projektleitung wird durch das Amt für Verkehr und Tiefbau und das Amt für Raumplanung gemeinsam wahrgenommen.

BSB + Partner hat als beauftragte Auftragnehmerin die Projektbearbeitung in enger Zusammenarbeit mit der Projektleitung sowie mit der Projektsteuerung ausgeführt.



Abbildung 1 Projektorganisation Mobilitätsquintett.

1.3 Vorgehen

Methodische Herangehensweise und Arbeitsschritte

Der Erarbeitungsprozess des Mobilitätsquintetts erfolgt gemäss Abbildung 2.

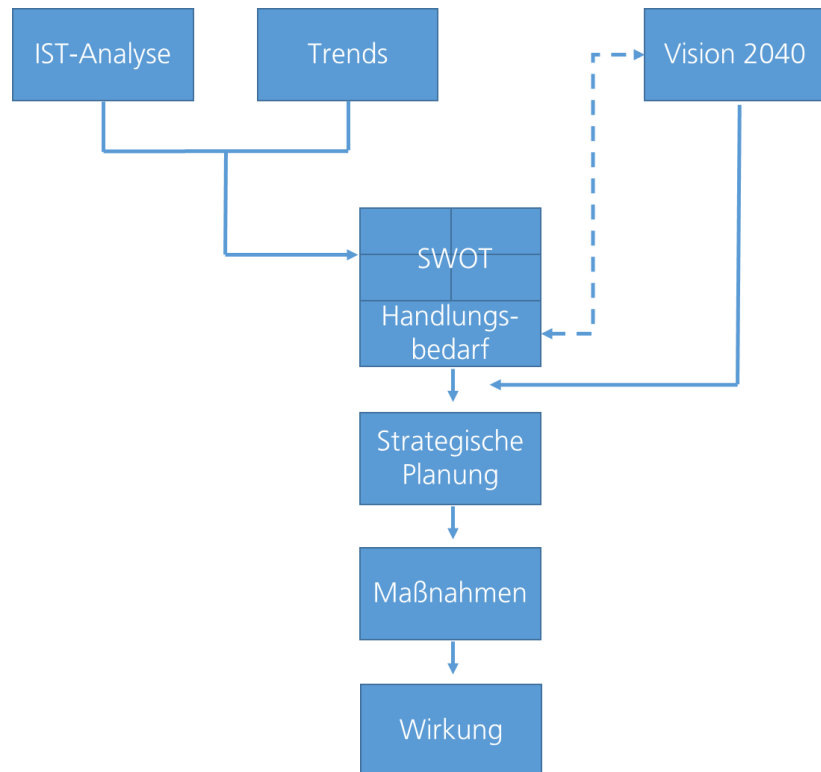


Abbildung 2 methodische Herangehensweise und Aufbau des Berichts (eigene Darstellung)

Nach Zusammenfassung der relevanten Grundlagen, wird der IST-Zustand der Siedlungsentwicklung und die aktuelle verkehrliche Situation Verkehr sowie gegenwärtigen Trends aufgezeigt. Daraus werden die Stärken, Schwächen, Chancen und Gefahren sowie der Handlungsbedarf abgeleitet. Die SWOT-Analyse bildet die Grundlage für die Visionsvorstellung für das Jahr 2040 und die anschliessende strategische Planung. Auf dieser Basis werden Massnahmen in einer Massnahmenliste erarbeitet. Mittels Gewichtung hinsichtlich Dringlichkeit und Wichtigkeit wird eine Priorisierung der Massnahmen vorgenommen und entsprechende Massnahmenblätter erarbeitet.

Erarbeitungsprozess

An regelmässigen Projektleitungssitzungen (AVT, ARP und BSB + Partner) wurde eine schrittweise Annäherung zur Beantwortung der Projektfragestellungen (siehe Kapitel 1.1) vollzogen. Die Projektsteuerung wurde an drei Workshops miteinbezogen.

Aufgrund der Diskussionen am 3. Workshop wurde klar, dass zur weiteren Erarbeitung entscheidend ist, ob die grösseren Infrastrukturen wie die Nordumfahrung Gerlafingen oder der Bleichenbergtunnel umgesetzt

werden oder nicht. Das AVT hat in einem Zwischenschritt einen Vertiefungsauftrag zur Zweckmässigkeitsbeurteilung der Infrastrukturmassnahme Nordumfahrung Gerlafingen ausgelöst (siehe Kapitel 5). Nach erfolgter Beurteilung konnte im Mobilitätsquintett eine Entscheidung zusammen mit den Gemeinden, dem Kanton sowie der repla espaceSoluturn getroffen werden und die Strategien und das Massnahmenset darauf aufbauend ausgearbeitet werden.

Tabelle 1

Terminplanung

Dezember 2020	Beginn der Arbeiten
Jan. bis März 2021	Grundlagenaufarbeitung, Analysen
9. März 2021	1. Workshop: IST-Analyse, Stärken und Schwächen, Inputs Vision und Zielbild
März bis Juni 2021	Erarbeitung Entwurf Vision und Strategie
8. Juni 2021	2. Workshop: Vision und Strategie
Juli bis Oktober 2021	Vernehmlassung Gemeinden, Repla und Kanton
Winter/Frühjahr 2021	Auswertung Vernehmlassung, Erarbeitung Entwurf Massnahmenliste
2. Februar 2022	3. Workshop: Besprechung Vernehmlassung, Massnahmen
Feb. - April 2022	Überarbeitung aufgrund Vernehmlassung, Weiterentwicklung / Vertiefung Massnahmen
Mai 2022 bis Jan. 2023	<i>Vertiefung «Zweckmässigkeitsbeurteilung Nordumfahrung Gerlafingen»</i>
Jan. / Feb. 2023	Überarbeitung / Finalisierung Massnahmen
März / April 2023	Vernehmlassung Gemeinden, Repla und Kanton
Mai 2023	Abschluss inkl. Infoveranstaltung

Zwei Vernehmlassungen bei den Gemeinden und beim Kanton

Die zuständigen Gemeindebehörden (Gemeinderat, Planungskommission) sowie die kantonalen Fachstellen wurden zweimal in den Prozess miteinbezogen. Einerseits fand zwischen dem 9. Juli und dem 31. Oktober 2021 eine erste Vernehmlassung zum ersten Teil des Berichts (Analyse bis und mit Strategie, Kapitel 1 bis 6 des Berichts) statt. Die eingetroffenen Begehren wurden ausgewertet, mit der Projektsteuerung besprochen und der Bericht ergänzt bzw. korrigiert. Die zweite Vernehmlassung (insbesondere die Massnahmenliste, die Massnahmenblätter

und der Massnahmenplan) fand vom 6. März bis 30. April 2023 statt. Der Projektabschluss zum Mobilitätsquintett fand mittels Informationsveranstaltung am 25. Mai 2023 statt.

2 Ausgangslage

2.1 Perimeter

Bearbeitungsperimeter und Betrachtungsperimeter

Der Bearbeitungsperimeter umfasst die Gemeinden Biberist, Derendingen, Gerlafingen, Kriegstetten und Zuchwil. In die Betrachtung miteinbezogen werden raum- und vor allem verkehrsrelevante Infrastrukturen und Entwicklungen in unmittelbarer Nähe (sog. Betrachtungsperimeter) mit Auswirkungen auf den Bearbeitungsperimeter. Zu diesen gehören beispielsweise die Umnutzungen bzw. die Neunutzung der heute brach gelegten Industrieareale um den Bearbeitungsperimeter. Zu nennen ist hierbei die ehemalige Papierfabrik Utzenstorf, die Entwicklungen im Attisholz-Areal Nord und Süd in den Gemeinden Riedholz und Luterbach, die Entwicklung am Hauptbahnhof Süd sowie die Entwicklung des Gebiets Weitblick in Solothurn. Die geplanten / teils realisierten Grossprojekte generieren Verkehr, welcher sich auf den Bearbeitungsperimeter auswirkt / auswirken wird.

Die prognostizierte Entwicklung der erwähnten Gebiete und die Umstrukturierungs- / Umnutzungsgebiete innerhalb des Bearbeitungsperimeters (z.B. Papierfabrik Biberist, Sulzer-Areal in Zuchwil oder der Emmenhof in Derendingen) deuten darauf hin, dass mit einer Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung in der Region Solothurn zu rechnen ist. Mit zunehmender Bevölkerung und mehr Beschäftigten geht vermehrter Verkehr einher.

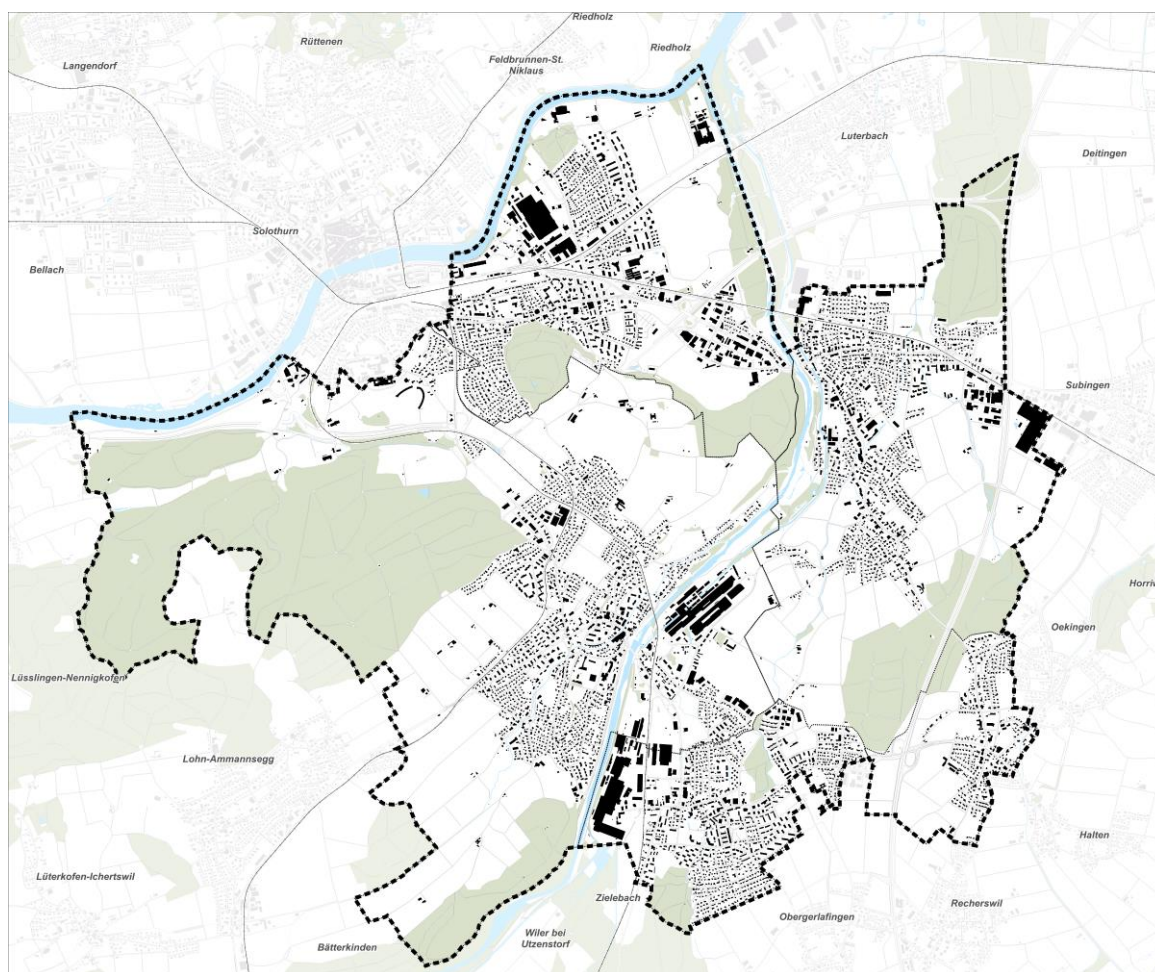


Abbildung 3 *Bearbeitungsperimeter Mobilitätsquintett
(Ausschnitt Situationsplan 1:10'000, BSB + Partner 2021)*

Datengrundlage: amtliche Vermessung

Raumstruktur

Die Gemeinden Biberist, Derendingen, Gerlafingen, Kriegstetten und Zuchwil gehören zur Agglomeration Solothurn. Diese zeichnet sich durch die wiederkehrende Abfolge von Siedlungsgebieten entlang der Hauptverkehrsachsen und Grünzäsuren aus. Das Zentrum der Agglomeration - die Stadt Solothurn - bildet den urbanen Pol.

Die fünf Gemeinden liegen südlich des Zentrums der Agglomeration und sind mittels zwei radial verlaufenden kantonalen Hauptverkehrsachsen an dieses angebunden (die Gemeinden Zuchwil und Derendingen via Luzernstrasse von Osten, die Gemeinden Biberist und Gerlafingen von Süden und die Gemeinde Kriegstetten von Osten und Süden). Untergeordnet bestehen weitere, eher tangential verlaufende Ortsverbindungen. Diese Raum- und Strassennetzstruktur ist den naturräumlichen Gegebenheiten, wie auch den übergeordneten Verkehrsinfrastrukturen geschuldet, welche den Projektperimeter trennen bzw. zerschneiden. Mit dem bisherigen Siedlungswachstum und dem stark radial ausgerichteten

Verkehrsnetz haben sich verkehrliche Fragen / Probleme insbesondere in den Ortskernen dieser Gemeinden akzentuiert.

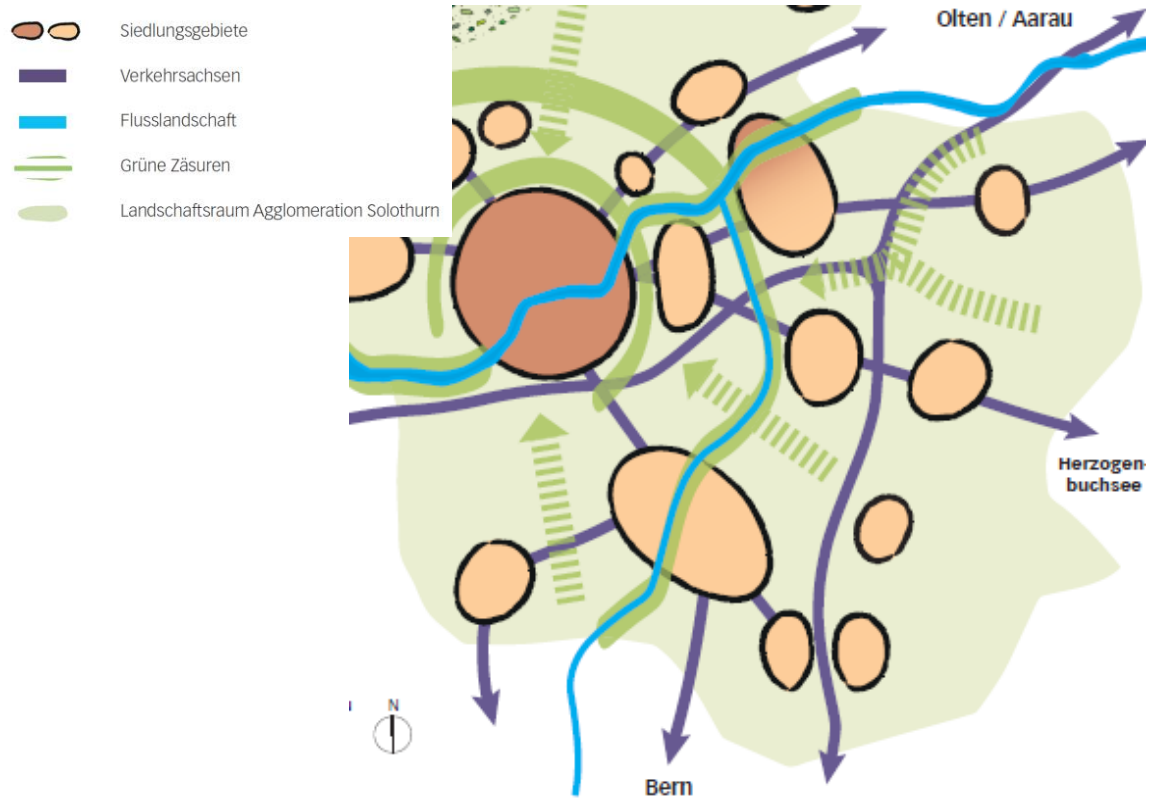


Abbildung 4 Schematische Übersicht der räumlichen Struktur der Agglomeration Solothurn

Quelle; Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation

2.2 Kantonale Ausgangslage

Kantonaler Richtplan

Das Raumkonzept Kanton Solothurn zeigt eine Gesamtschau der künftigen Raumordnung des Kantons und funktioniert als langfristige strategische Leitlinie zur Umsetzung einer nachhaltigen Raumentwicklungspolitik. Der kantonale Richtplan zielt darauf ab, die Zersiedlung zu bremsen und Gebiete zu verdichten sowie effizient zu bewirtschaften.

Leitsätze	Die Verkehrsentwicklung ist auf die im Kapitel B-3 Raumkonzept Kanton Solothurn festgelegten Leitsätze und Grundsätze auszurichten. Für die Umsetzung sind dabei die folgenden Handlungsstrategien wegleitend: - Handlungsstrategie 2 «Siedlungsqualität erhöhen» - Handlungsstrategie 3 «Siedlung und Verkehr konsequent aufeinander abstimmen» - Handlungsstrategie 5 «Verkehrsinfrastrukturen optimal nutzen» Besonders hervorzuheben ist die Handlungsstrategie 3, welche die Wichtigkeit einer konsequent aufeinander abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung betont.
Raumkonzept: Handlungsräume und ihre Entwicklungsziele	Zur Umsetzung der Handlungsstrategien und Grundsätze werden drei Handlungsräume gebildet. Die Einteilung der Gemeinden in Handlungsräume ermöglicht eine Perspektive, die Gemeinde- und Bezirksgrenzen überwindet, den heute bestehenden Realitäten Rechnung trägt, die angestrebte Raumordnung aufzeigt und den Umgang mit künftigen Veränderungen erleichtert. Die Gemeinden Biberist, Derendingen, Gerlafingen und Zuchwil sind dem Handlungsraum «urban» zugeteilt, welcher von attraktiven Zentrumsfunktionen, gut erschlossenen Arbeitsplatzgebieten und Wohnstandorten geprägt ist. Im urbanen Raum soll die Hauptentwicklung des Kantons erfolgen. Die Gemeinde Kriegstetten ist agglomerationsgeprägt. Die Nutzungen sind grundsätzlich durchmischt, der Fokus liegt aber stärker beim Wohnen als beim Arbeiten. In diesem Raum ist die Entwicklung vermehrt an die Standorte mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr zu lenken.
Gesamtverkehr Zielsetzung	Die Zielsetzung des Gesamtverkehrs des Kantons Solothurn (V-1) basierte bis anhin auf der 3V-Strategie wird jedoch aktuell zur 4V-Strategie fortgeschrieben. Die 4V-Strategie wird künftig im Richtplan des Kantons Solothurn verankert sein und lautet wie folgt: - Verkehr vermeiden und Mobilitätswachstum begrenzen mit einer angebotsorientierten Verkehrsplanung und nachfragebeeinflussenden Massnahmen. - Verkehr auf umwelt- und ressourcenschonende Verkehrsmittel verlagern: im urbanen und agglomerationsgeprägten Raum den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr gezielt fördern; beim Güterverkehr den Bahnanteil erhöhen. - Verkehr verträglich und sicher abwickeln. - Verkehr vernetzen

Hinzu kommen folgende Zielsetzungen des Gesamtverkehrs:

- Bestehende Infrastruktur optimieren und bewirtschaften. Strassen-netz nur zur Behebung von gravierenden Umweltbelastungen oder Engpässen erweitern.
- Grenzüberschreitende Projekte und Vorhaben werden mit den Nachbarkantonen koordiniert.

Vorhaben Verkehr

Der kantonale Richtplan beinhaltet für den Projektperimeter diverse Vorhaben (siehe Anhang I) mit unterschiedlichen Abstimmungskategorien (Festsetzung, Zwischenergebnis, Vororientierung). In Bezug auf das Mobilitätsquintett Wasseramt sind insbesondere folgende verkehrliche Vorhaben zu nennen (siehe auch Anhang I):

- Umfahrung Gerlafingen Nord (1. Teil der neuen Nord-Süd-Achse Wasseramt) (*Festsetzung*)
- Tunnel Bleichenberg (2. Teil der neuen Nord-Süd-Achse Wasseramt) (*Zwischenergebnis*)
- Ausbau Fernverkehrsstrecke Solothurn – Wanzwil (*Vororientierung*)
- neue S-Bahnlinie Solothurn – Subingen mit Zwischenhalten in Zuchwil, Derendingen, Derendingen Ost, Subingen Wissensteinfeld und Subingen (*Zwischenergebnis*)
- Neue Bahnstation Fällimoos (BLS) in Biberist (*Vororientierung*)
- Umbau / Ausbau / Neugestaltung Bahnhöfe Biberist RBS und BLS, Hauptbahnhof Solothurn Südseite (*Festsetzung*)
- Doppelspurausbau RBS, diverse Abschnitte (*Zwischenergebnis*)

Die neue Nord-Süd-Achse mit zwei Elementen hat sich aus dem Regionalen Raumentwicklungskonzept (REK) Wasseramt und dem übergeordneten Betriebskonzept (BK) Wasseramt als langfristige strassenseitige Ausbauoption ergeben. Diese beiden Massnahmen sind, insbesondere aus fachlicher Sicht, umstritten. Zur Klärung der fachlichen und politischen Haltung zum Thema Nordumfahrung Gerlafingen wurde daher vor der Fertigstellung des Mobilitätsquintetts Wasseramt durch den Kanton ein Zwischenschritt in Form einer Zweckmässigkeitsbeurteilung ausgelöst (siehe Kapitel 5).

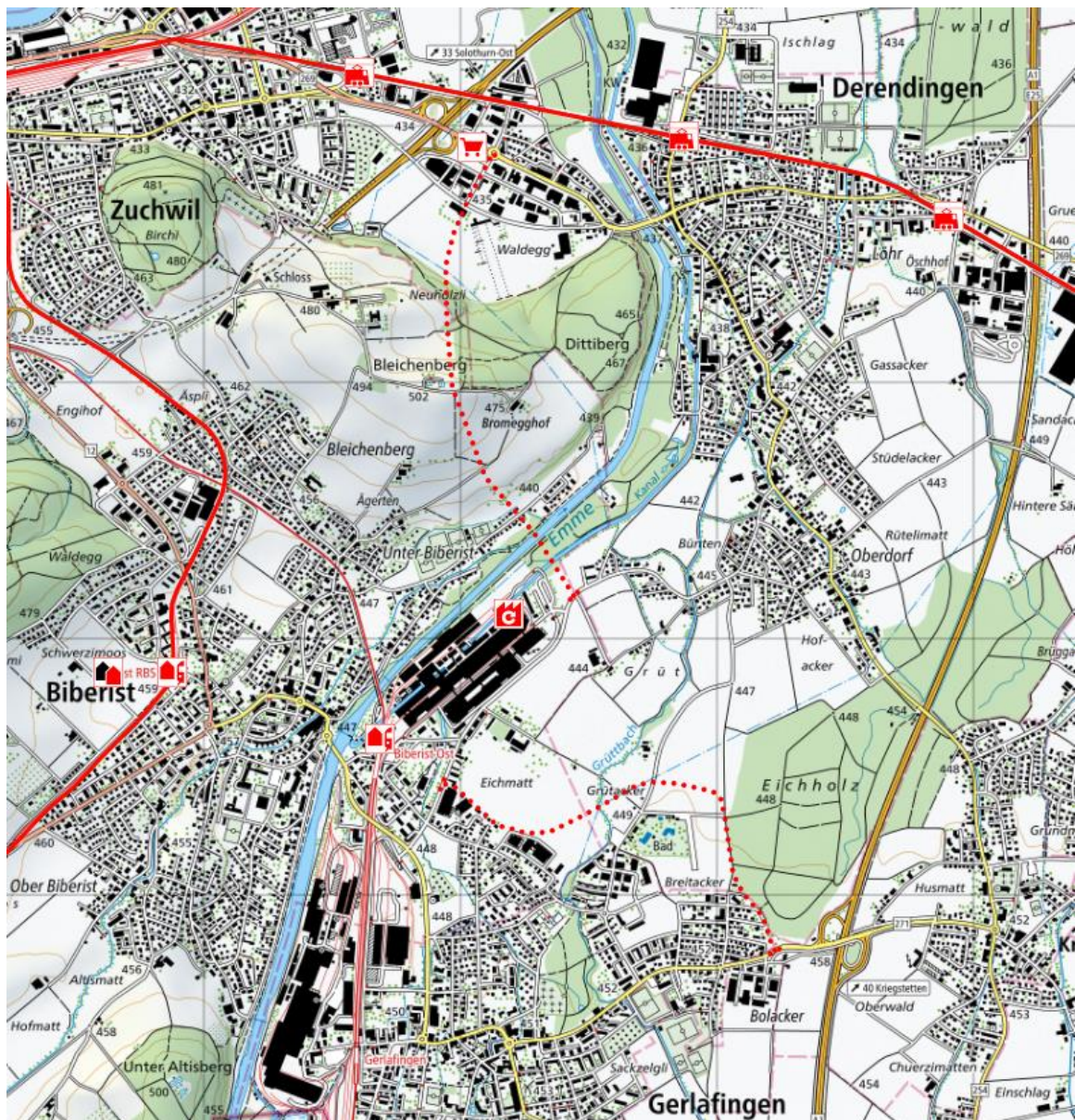


Abbildung 5 Ausschnitt aus dem kantonalen Richtplan. rot gepunktet Linie: Verlauf der Nord-Süd-Achse-Wasseramt bestehend aus 2 Elementen /Abschnitten

Quelle: Geoportal Kanton Solothurn

Vorhaben Siedlung

Die Gemeinden verfügen über eine grosse Vielfalt an potenziellen Entwicklungsgebieten. Der Kanton Solothurn bezeichnet in seinem Richtplan Entwicklungsgebiete Arbeiten von kantonaler oder regionaler Bedeutung und differenziert diese in verschiedene Typen. Wohnschwerpunkte sind im kantonalen Richtplan nicht aufgeführt, jedoch zahlreiche Umstrukturierungsgebiete sowie im Projektperimeter ein Erweiterungsgebiet Wohnen (nicht innerhalb der Bauzone).

- Erweiterungsgebiet Wohnen: Schwerzimoos, Biberist (*Festsetzung*)
- Entwicklungsgebiet Arbeiten: Papierfabrik Biberist, Eisenwerk Gerlafingen / Biberist, Wissensteinfeld / Fadacker, Derendingen / Subingen, Aarmatt / Nidmatt (Sultex / Riverside) Zuchwil (*alle Festsetzungen*)
- Umstrukturierungsgebiete: Papierfabrik Biberist, Aarmatt / Nidmatt (Sultex / Riverside) Zuchwil (*alle Festsetzungen*)
- Einkaufs- und Dienstleistungszentren von regionaler Bedeutung: Ausserfeld Zuchwil (*Festsetzung*)

Mobilitätsstrategie Region Solothurn

Sowohl auf kantonaler wie auf regionaler Ebene bestand bisher keine zusammenfassende und behördenverbindliche Strategie zur zukünftigen Mobilitätsentwicklung. Dies erschwerte eine kohärente Haltung seitens des Kantons zu vertreten. Mit der Mobilitätsstrategie Region Solothurn (im Entwurf vorliegend) wird dieses Defizit behoben. Die verkehrsübergreifende Strategie soll es erlauben, eine stringente Haltung in Bezug auf Fragen der Innenentwicklung in Kombination mit Verkehrslenkung und -beruhigung einzunehmen.

Gestützt auf die im Kapitel «Mobilität der Zukunft» (Kapitel 4.1) erwähnten Veränderungen u.a. neuer Technologien, wie die Elektromobilität oder die Digitalisierung, werden Informationen über die Qualität der vorhandenen Verkehrsmittelangebote an einem Standort den Nutzern rascher und effizienter zur Verfügung gestellt. Dies verändert unser Mobilitätsverhalten und unsere Akzeptanz, eine Wegstrecke durch die Nutzung von Verkehrsketten zurückzulegen, wird deutlich höher. Im Sinne der kombinierten Mobilität und Multimodalität hat der Kanton die 3V-Strategie um das vierte V, «Verkehr vernetzen» ergänzt.

4V-Strategie

Die 4V-Strategie basiert auf dem angebotsorientierten Ansatz, der besagt, möglichst die bestehende Strassen- und Schieneninfrastruktur optimal zu nutzen und nur punktuell im Ausnahmefall auszubauen. Damit das gelingen kann, sind Strategien und Massnahmen erforderlich, die auf der Seite der Nachfrage sowie der Siedlungsentwicklung (Verkehrserzeugung) ansetzen, was zum Thema der Abstimmung von Verkehr und Siedlung führt. Wichtige Leitschnur für die Entwicklung der Massnahmen sind die Teilstrategien und Handlungsansätze, welche sich aus der 4V-Strategie der Mobilitätsstrategie entwickelt haben.

2.3 Regionale Ausgangslage

Regionale Planungen und umgesetzte Massnahmen

Mit dem Agglomerationsprogramm 1. Generation Solothurn wurde ab dem Jahr 2007 erstmals eine regionale Raum- und Verkehrsplanung für die Region Solothurn erarbeitet. Das im Jahr 2011 entstandene übergeordnete Betriebskonzept (BK) für den Bezirk Wasseramt hat sich anschliessend vertieft mit der regionalen Gesamtverkehrssituation auseinandergesetzt und das im Jahr 2012 erarbeitete Raumentwicklungskonzept Wasseramt (REK) hat diese verkehrliche Betrachtung in den Kontext der regionalen Raumentwicklung gestellt und dabei auch die Landschaftsplanung mitberücksichtigt.

Übergeordnetes Betriebskonzept Wasseramt

Insbesondere das übergeordnete Betriebskonzept Wasseramt beinhaltet etliche Verkehrsmassnahmen, welche Eingang in den kantonalen Richtplan, in die kommunale Nutzungsplanung und in die Agglomerationsprogramme der 2. – 4. Generation gefunden haben. Der überwiegende Teil der Massnahmen aus dem übergeordneten Betriebskonzept (BK), das sich auf verkehrsoptimierende und nicht-infrastrukturelle Massnahmen fokussierte, wurde unterdessen umgesetzt. Dabei wurden etliche Massnahmen zur Verbesserung des betrieblichen Verkehrsablaufs realisiert (z.B. Derendingen, Verkehrsdosierungen auf Bernstrasse in Richtung Biberist, Umgestaltung Kreuzplatz). Es wurden aber auch einige Massnahmen angebotsseitig umgesetzt (z. B. neue tangentielle Bus-Linie Gerlafingen - Luterbach, neue Busspuren Luzernstrasse West Derendingen/Zuchwil, Bernstrasse in Biberist, neue Veloroute Wasseramt). Der gegenwärtige Umsetzungsstand der Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen ist den jeweiligen Programmen zu entnehmen.

Agglomerationsprogramm 2 - 4. Generation

Fehlend im übergeordneten Betriebskonzept und im Raumentwicklungskonzept ist jedoch eine Vision einer gesamtheitlichen verkehrlichen Entwicklung, welche raumrelevante Themen mitberücksichtigt. Ein Zukunftsbild wurde in der Folge für den Gesamttraum der Agglomeration Solothurn im Agglomerationsprogramm der 2. Generation erarbeitet und in der 3. Generation an die neuen Rahmenbedingungen des kantonalen Richtplans angepasst. Die Agglomeration Solothurn hat nun im Rahmen der 4. Generation (2021) einen Schwerpunkt auf die grundlegende Überarbeitung des Zukunftsbildes gesetzt. Das Zukunftsbild zeigt die zukünftige Abstimmung der Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung auf. Das Zukunftsbild stellt den anzustrebenden Zielzustand 2040 in der Agglomeration dar und zeigt die Zielsetzungen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr. Es konkretisiert die Inhalte und Zielsetzungen des kantonalen Richtplans auf Stufe Agglomeration.

Erläuterungen zum Zukunftsbild der Agglomeration Solothurn

Im Zukunftsbild sind die Raumtypen, welche im kantonalen Richtplan verankert sind, verfeinert, indem die Siedlungsgebiete stärker differenziert werden. Damit wird der heutigen und angestrebten Siedlungsstruktur Rechnung getragen und auf die regionalen und kommunalen Besonderheiten reagiert.

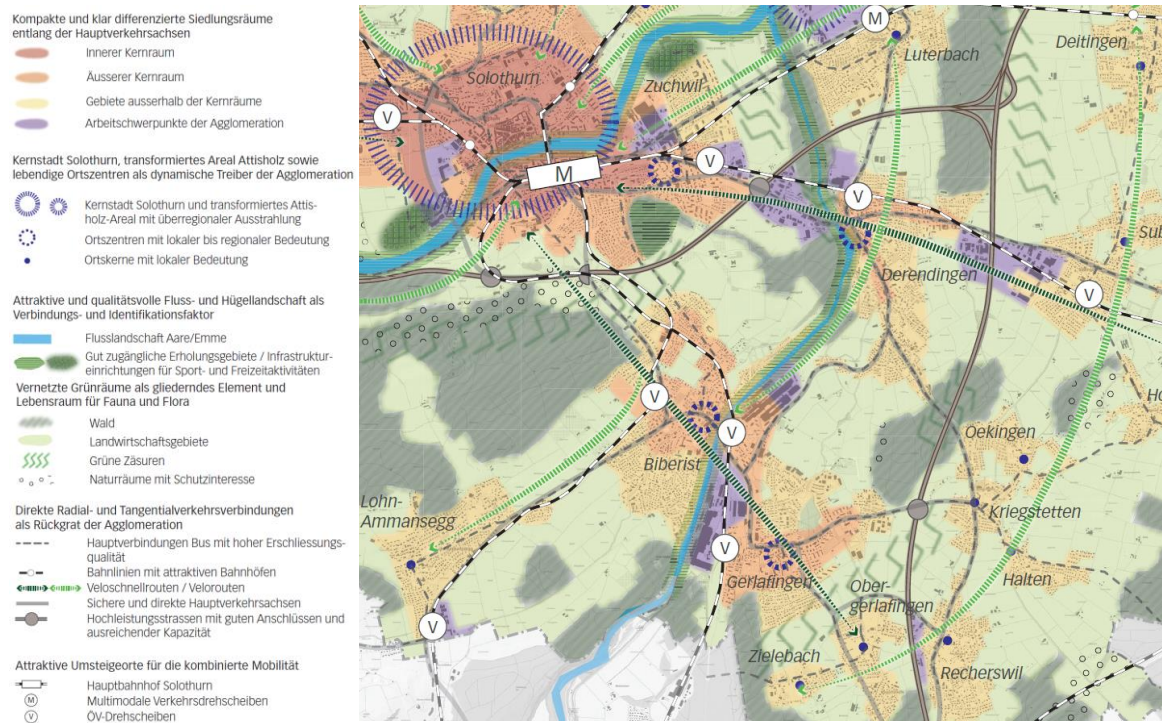


Abbildung 6 Zukunftsbild der Agglomeration Solothurn

Quelle; Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation

2.4 Kommunale Ausgangslage

Räumliche Leitbild

Die zukünftige räumliche Entwicklung einer Gemeinde wird im Kanton Solothurn mit dem räumlichen Leitbild festgelegt. Im räumlichen Leitbild entscheidet die Gemeinde, wo sie in Zukunft den Boden wie nutzen will und setzt die Grenzen des Wachstums fest. Das Leitbild bildet eine Grundlage für die anschliessende Ortsplanungsrevision und die weiteren Nutzungsplanungen. Dabei steht die strategisch-konzeptionelle Umsetzung der Siedlungsentwicklung nach innen im Vordergrund. Die Erhaltung und Gestaltung der Frei- und Grünräume spielen dabei eine wichtige Rolle.

Alle fünf im Projektperimeter liegenden Gemeinden weisen ein vom Souverän verabschiedetes räumliches Leitbild auf und befinden sich gegenwärtig in der Revision der Ortsplanung. In der Ortsplanungsrevision geht es u.a. um die Umsetzung der Stossrichtungen aus dem RPG und dem

kantonalen Richtplan sowie um die Umsetzung des räumlichen Leitbildes.

Rechtsgültige Nutzungspläne

Die rechtsgültigen Nutzungspläne der fünf Gemeinden stammen aus den Jahren zwischen 1997 (Kriegstetten) und 2022 (Gerlafingen).

Biberist 2000 (RRB Nr. 1406)

Derendingen 2000 (RRB Nr. 689)

Gerlafingen 2022 (RRB Nr. 1939)

Kriegstetten 1997 (RRB Nr. 2735)

Zuchwil 2003 (RRB Nr. 478)

3 Siedlungsentwicklung morgen / heute

3.1 Trends in der Raumplanung

Trends und Entwicklungen

Dem kantonalen Richtplan Solothurn und dem Bericht des ROR (2019) zufolge sind folgende Trends in Bezug auf Siedlung und Bevölkerung erkennbar: Die Megatrends wie Globalisierung, Klimawandel, Individualisierung und das Bevölkerungswachstum sind heute bereits spürbar und werden sich im Laufe der Zeit noch verstärken.

- Es findet ein Bevölkerungswachstum statt. Das Wachstum ist vor allem auf die Zuwanderung zurückzuführen. Es wird erwartet, dass die Bevölkerung in der Schweiz bis im Jahr 2040 je nach Szenario auf bis zu 10 Millionen ansteigt.
- Die Raumplanung wird durch das Altern der Gesellschaft vor neue Herausforderungen gestellt. Es werden neue Mobilitäts- und Freizeitverhalten erwartet und neue Versorgungsinfrastrukturen benötigt.
- Es erfolgt ein Wachstum der Siedlungsfläche aufgrund des Mehrbedarfs an Wohnfläche und der tendenziell abnehmenden Haushaltsgrössen. Es wird prognostiziert, dass innerhalb von zehn Jahren der Bedarf an Wohnfläche von heute durchschnittlichen 46 m² pro Person weiter steigen wird.

Abstimmung von Verkehr und Siedlung

Um dem Wachstum der Siedlungsfläche entgegenzuwirken, ist die Abstimmung von Siedlung und Verkehr zentral. Die Entwicklung von Wohn- und Arbeitsgebieten wird prioritär an zentralen und gut erschlossenen Lagen gefördert sowie an Standorten, in denen eine effiziente Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr gewährleistet werden kann. Die Siedlungsentwicklung nach innen (SEin) ist ein wichtiges Ziel der Raumplanung. SEin meint die Verdichtung (eine höhere Dichte an Einwohnenden und Arbeitsplätzen) von Siedlungsgebieten. Ein wichtiger Aspekt der SEin ist die gemischte Nutzung des Raumes, wodurch Quartiere belebt und Wege zwischen Wohnort, Freizeit und Einkaufsmöglichkeiten verkürzt werden, wodurch die Attraktivität des Lebensraums gesteigert wird.

Auf gesetzlicher Stufe ist die Abstimmung von Verkehr und Siedlung verankert. So verlangt das eidgenössische Raumplanungsgesetz (RPG) in Artikel 3 Absatz 3, dass Wohn- und Arbeitsgebiete einander zweckmässig zugeordnet sind und schwergewichtig an Orten geplant werden, die auch mit dem öffentlichen Verkehr angemessen erschlossen sind. Der Kanton hat seinerseits im kantonalen Richtplan (siehe Kapitel 2.1) mit

Auswirkungen

verschiedenen behördenverbindlichen Planungsgrundsätzen beschlossen, wie er diese Abstimmung umzusetzen gedenkt. Dabei kommt dem Ansatz der erwähnten Siedlungsentwicklung nach innen allerhöchste Bedeutung zu.

Dem Bericht «Megatrends und Raumentwicklung Schweiz» des Rats für Raumplanung (ROR, 2019) zufolge haben die Megatrends folgende Auswirkungen auf die Raumplanung in der Schweiz:

- Die zunehmende Bevölkerung hat zur Folge, dass das Wohnen in der Schweiz immer dichter wird. Das Wachstum von Wirtschaft und Bevölkerung birgt Herausforderungen für die Raumplanung.
- Die Tendenz zur günstigeren, ressourcenschonenderen Mobilität verändert die Nachfrage an Infrastruktur. Es wird prognostiziert, dass aufgrund der effizienteren Auslastung der Infrastrukturen das Strassennetz ab 2025 kaum mehr erweitert werden muss.
- Die Güterlogistik ist vom steigenden Transportaufkommen geprägt. Durch den Anstieg an E-Commerce, die Entwicklung des Wirtschaftsstandorts Schweiz, der Industrie und des Gewerbes nimmt das Transportvolumen zu. Die letzte Transportmeile im dichten, städtischen Raum ist ein wichtiges Thema für die Raumplanung.

3.2 Einwohner und Beschäftigte

Bevölkerungsentwicklung und -prognose

Im Zeitraum von 2005 bis 2021 hat im Projektperimeter ein Bevölkerungswachstum von 28'475 auf 32'091 EinwohnerInnen (+12.6 %) stattgefunden (Kanton; +10.5 %), was einer jährlichen Wachstumsrate von +0.74 % entspricht. Gemäss Bevölkerungsszenario mittel¹ (= relevante Prognose für Planungen) wird bis 2040 mit 34'189 EinwohnerInnen (+6.5 %) in den 5 Gemeinden gerechnet (+0.36 % pro Jahr). Mit Ausnahme von Gerlafingen werden für alle Gemeinden Bevölkerungszunahmen prognostiziert. Biberist soll gem. Szenario mittel bis 2040 Zuchwil schon in Kürze als bevölkerungsreichste Gemeinde im Wasseramt ablösen.

Generell: Die Bevölkerungsentwicklung der einzelnen Gemeinden ist stark von einzelnen Ereignissen (z.B. Überbauungen) bzw. die Bevölkerungsprognose von einzelnen Komponenten in der Modellrechnung abhängig (Tendenz; je kleiner die Gemeinde, desto sensibler).

¹ Gemäss RRB Nr. 2017/518.

Hinweis: Die aktuell gültige Bevölkerungsprognose (RRB Nr. 2017/518) wird aktualisiert. Nach gegenwärtigen Erkenntnissen wird für den Projektperimeter die revidierte Bevölkerungsprognose höher ausfallen als die aktuell gültige aus dem Jahr 2017.

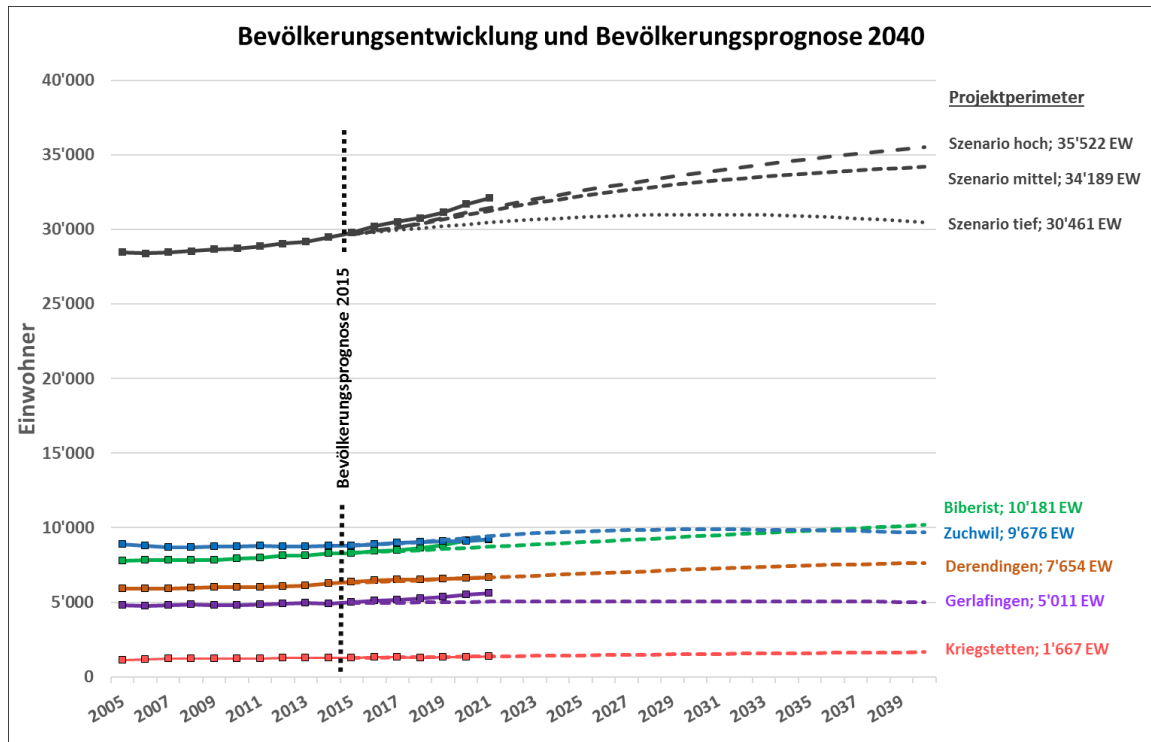


Abbildung 7

Bevölkerungsentwicklung seit 2005 und Bevölkerungsprognose bis 2040 für den Projektperimeter sowie je Gemeinde.

Quelle: (Bevölkerungsentwicklung 2005 – 2021 gemäss Amt für Finanzen, Statistikdienst (Stand 31.12.2021), Kantonale Bevölkerungsprognose 2015-2040 mit RRB Nr. 2017/518 gemäss Amt für Finanzen, Statistikdienst)

Beschäftigtenentwicklung und -prognose

Die Beschäftigtenzahl im Projektperimeter hat im Zeitraum 2011 bis 2020 von 11'674 auf 12'994 zugenommen (+ 11.3 %). Vor 2011 liegen aufgrund unterschiedlicher Erhebungsmethoden keine vergleichbaren Daten vor.

Nach Prognosen des Kantons Solothurn wird sich die Beschäftigtenzahl im Gleichschritt zur Bevölkerung entwickeln. Das bedeutet für den Perimeter des Mobilitätsquintetts eine Zunahme um 9.3 % respektive rund 1'209 Beschäftigte bis ins Jahr 2040. Aus räumlicher Perspektive wird das Wachstum hauptsächlich in Biberist und Derendingen stattfinden, da dort das Potenzial von inneren Reserven (Umstrukturierungsgebiete) sowie von unbebauten Parzellen an guten Lagen am grössten ist.

3.3 Bauzone und deren Potential

Bauzonen

Die Gemeinden innerhalb des Projektperimeters weisen im Jahr 2020 rund 888 ha Bauzone auf, wovon 509.5 ha auf die Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) und 157 ha auf die Arbeitszonen (AZ, Gewerbe- und Industriezonen) entfallen. Rund 25.5 ha der WMZ und 10.3 ha der Arbeitszonen gelten als unbebaut, was 5 % bzw. 6.5 % der jeweiligen Bauzonenkategorie entspricht.

Verteilung

Die Gemeinde Zuchwil weist in Sachen unbebaute WMZ absolut (11.6 ha) als auch relativ (11.1 %) die grössten Flächen bzw. den höchsten Anteil aus. Die Gemeinde mit der grössten Fläche und dem höchsten Anteil an unbebauten Arbeitszone ist Gerlafingen (5.1 ha / 16.6 %).

Tabelle 2

Räumliche Verteilung der Bauzone sowie der Bauzonenkategorie der Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) sowie der Arbeitszonen (AZ) inkl. dem jeweiligen unbebauten Anteil.

Quelle: Amt für Raumplanung Kanton Solothurn 2020

Gemeinde	Bauzone	WMZ	AZ	Unbebaute WMZ		Unbebaute AZ	
	ha	ha	ha	ha	%	ha	%
Biberist	273.5	175.5	53.3	3.9	2.2	3.5	6.6
Derendingen	187.3	113.4	27.4	4.5	4.0	0.3	1.1
Gerlafingen	145.1	82.9	30.6	4.2	5.1	5.1	16.6
Kriegstetten	41.7	33.9	1.2	1.4	4.0	0.0	0.0
Zuchwil	241.0	103.9	44.6	11.6	11.1	1.4	3.1
Total	888.6	509.6	157.0	25.5	5.0	10.3	6.5

Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr

Die Baulandreserven der WMZ sind grundsätzlich gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Einzelne Parzellen befinden sich ausserhalb der, für den urbanen Raum als genügend bezeichneten, ÖV-Gütekategorie D1. Auch die unbebauten Parzellen der Arbeitszonen sind grundsätzlich gut an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden (ÖV-Gütekategorie D1 oder besser). Einzelne Gebiete weisen eine mangelnde oder gar keine Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr auf. Es gilt in diesem Zusammenhang jedoch zu beachten, dass einige Gewerbe- / Industriegebiete einen hohen Anteil an MIV-orientiertem Gewerbe aufweisen und ein guter ÖV-Anschluss in Relation zu potentielltem Nutzen (Personen und Güter) zu stehen hat.

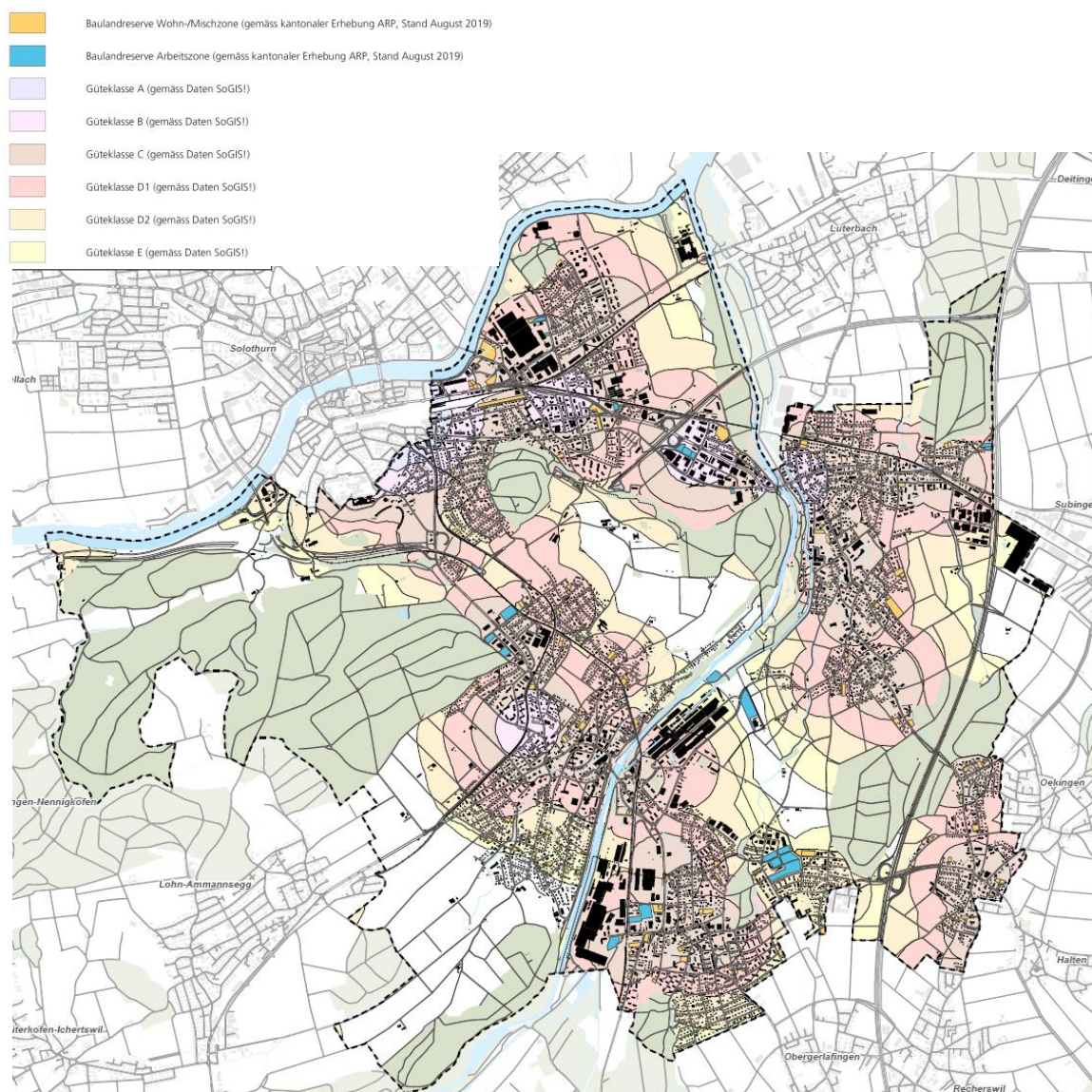


Abbildung 8 unbebaute Baulandreserven unterschieden in WMZ (orange) und Arbeitszonen (blau) und Darstellung der ÖV-Güteklasse

Quelle: kantonale Erhebung Kanton Solothurn 2020

Einwohnerpotential

Die Einwohnerdichte gilt als Mass der Dichte und wird in Einwohner je Hektare angegeben. Stand 2020 lag im Projektperimeter die Einwohnerdichte in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen bei 60 Einwohner je Hektare (EW/ha). Die geringste Einwohnerdichte weist Kriegstetten (38 EW/ha) gefolgt von Biberist (49 EW/ha) auf. Die höchste Dichte wird in Zuchwil mit 87 EW/ha in der WMZ erreicht.

Unter Ausblendung der Gemeindegrenze ist ersichtlich, dass insbesondere die Gebiete im Zentrum und entlang der Hauptachsen eine weitaus

höhere Dichte aufweisen als Gebiete ausserhalb, wo die klassischen Einfamilienhausstrukturen vorzufinden sind. Auch hier weist Zuchwil die höchsten Werte auf. Bereits wesentlich weniger dicht sind die Ortszentren und Räume entlang der Verkehrsachsen in Biberist, Derendingen und Gerlafingen genutzt.

Ein grosses Potential zur Verdichtung liegt im Bestand, also in den bereits überbauten Bauzonen. Hierzu gehören unternutzte Gebiete als auch die die grösseren Umnutzungs- und Entwicklungsgebiete (z. B. Papierfabrik, Riverside, siehe Kapitel 3.5). Dieses Potential ist in erster Priorität zu aktivieren. In zweiter Priorität sind die Baulandreserven zu verflüssigen. Unter Annahme einer gleichbleibenden Einwohnerdichte je Gemeinde (IST-Dichte) würden insgesamt rund 1'250 Einwohner auf den unbebauten WMZ Wohnraum finden. Wird der Dichtewert für die unbebauten Parzellen der WMZ zum Beispiel auf einen Zielwert von 70 EW/ha (gem. Richtplan S-1.1.9) abgestellt (SOLL-Dichte), weisen die WMZ im Projektperimeter theoretisch Platz für weitere rund 2'000 Einwohner auf.

3.4 Entwicklungsvorstellungen gemäss räumlichen Leitbildern

Nachfolgend die wichtigsten Aussagen aus den Leitbildern mit Relevanz für das Mobilitätsquintett Wasseramt. An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass das räumliche Leitbild grundsätzlich nicht behördenverbindlich ist. Jedoch können Gemeinden bestimmte Teile als behördenverbindlich bezeichnen. Folglich darf in der Nutzungsplanung zum Beispiel aufgrund revidierter Gesetzesgrundlagen oder neueren Erkenntnissen davon abgewichen werden. Es muss jedoch als Ganzes bei der Ortsplanung berücksichtigt werden (§ 9 Abs. 4 lit. a PBG). Ob in den aktuellen Ortsplanungsrevisionen von einzelnen Zielsetzungen und Massnahmen abgewichen wird, wird nachfolgend nicht beleuchtet.

Biberist (2010)

- Arbeitsschwerpunkt Solothurnstrasse
- Wohnschwerpunkte Fällimoos, Schwerzimoos und Schöngrün
- Dorfkern (zw. St. Urs-Kreisel und Coop-Kreisel) Aufenthaltsqualität erhöhen

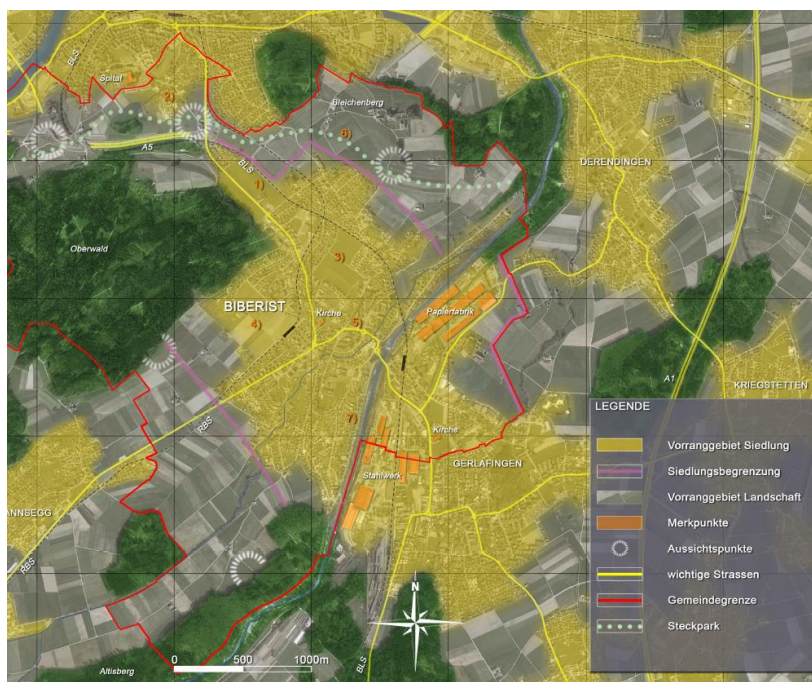


Abbildung 9 Räumliches Leitbild Biberist

REK Biberist (2020)

Zum Zeitpunkt der Verabschiedung des räumlichen Leitbildes im Jahr 2010 war weder die Revision des Raumplanungsgesetzes, noch die Überarbeitung des kantonalen Richtplans ein Thema. Um die seither erarbeiteten Grundlagen und Masterpläne sowie die Aussagen des Leitbildes für die angelaufene Ortsplanungsrevision zusammenzutragen, hat die Gemeinde Biberist ein sog. räumliches Entwicklungskonzept Biberist (REK) (Stand: Entwurf vom 2. November 2020) erarbeitet. Die wichtigsten Inhalte mit Bezug auf den Verkehr sind folgende:

- zwischen den beiden Kreisläufen Coop und St. Urs; Steigerung Aufenthaltsqualität sowie der Verträglichkeit der einzelnen Verkehrsträger. Entstehung eines verbindenden, innerörtlichen Strassenraums
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten der Hauptstrassen
- Zentrale Parkieranlage anstreben
- Schliessung von Netzlücken, Fuss- und Veloverkehr zum Kernbereich sowie zu den beiden Bahnhöfen sternförmig anzulegen
- Umfahrung Gerlafingen Nord mit Nachbargemeinden unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die gesamte Region prüfen. Alternative Lösungsoptionen können bei Verbesserung der Verkehrssituation in Betracht gezogen werden.
- Entwicklung Biberist-Ost mit Emmenblick und Papieri-Areal



Abbildung 10 Raumentwicklungskonzept Biberist - Zielbild Verkehr und Mobilität (Stand 2020; vom Gemeinderat verabschiedet)

Derendingen (2014)

- Der Verkehr soll sicher und verträglich durch Derendingen geleitet werden.
- Durchfahrtsbereich im Zentrum so umgestalten, dass die Fahrgeschwindigkeit der Motorfahrzeuge reduziert wird.
- Mischverkehrsflächen auf Erschliessungsstrassen soll weiterhin festgehalten werden. Trottoirs sollen nur entlang von verkehrsorientierten Sammelstrassen ausgebaut werden.
- Auf direkten Autobahnanschluss im Bereich der Arbeitsplatzzonen Ost zwischen Derendingen und Subingen hinwirken.
- Attraktiver Ortskern mit funktionierendem Zentrum (urbaner Lebensraum)
- Fokus auf Entwicklungsgebiet Emmenhof-Areal
- Erweiterung Arbeitszonen entlang Autobahn südlich an heutige Industriezone

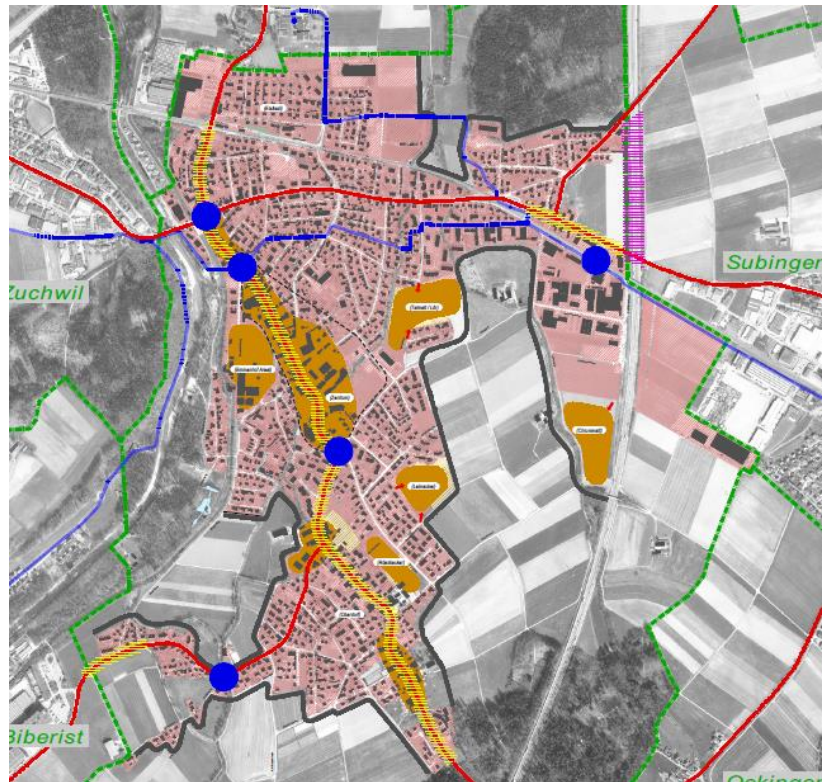


Abbildung 11 Räumliches Leitbild Derendingen – Übersichtsplan Verkehr

Gerlafingen (2017)

- Aufwertung der Ortsmitte (zw. Bahnhof in Richtung Kriegstetten) hinsichtlich Strassenraum, Nutzung, Zugänglichkeit sowie bauliche Massnahmen ist wichtig. Umfahrung Nord würde dieses Ziel unterstützen, es ist aber ein langfristiges Projekt. Verbesserungen daher auf Grundlage des bestehenden Netzes.
- Erhöhung Durchfahrtswiderstand
- Etablierung ÖV-Knoten
- Industriezone als Transformationszone
- Rund um den Bahnhof Gerlafingen besteht ein Potential für Entwicklung nach innen.
- Bessere Anbindung des Bahnhofes ans Dorfzentrum



Abbildung 12 Räumliches Leitbild Gerlafingen – Plan Strategie Mobilität und Verkehr

Kriegstetten (2014)

- Problematik mit Fremdverkehr soll gelöst werden
- Bessere ÖV-Anbindung in Richtung Bern
- Umgestaltung von Strassenräumen damit eine sicherere Führung des Fahrradverkehrs gewährleistet wird
- Entwicklungsschwerpunkt Wohnen Längmatt und neue Nutzung für Gärtnerei definieren
- Durchmischung von Wohnen und Gewerbebetriebe im Dorfkern

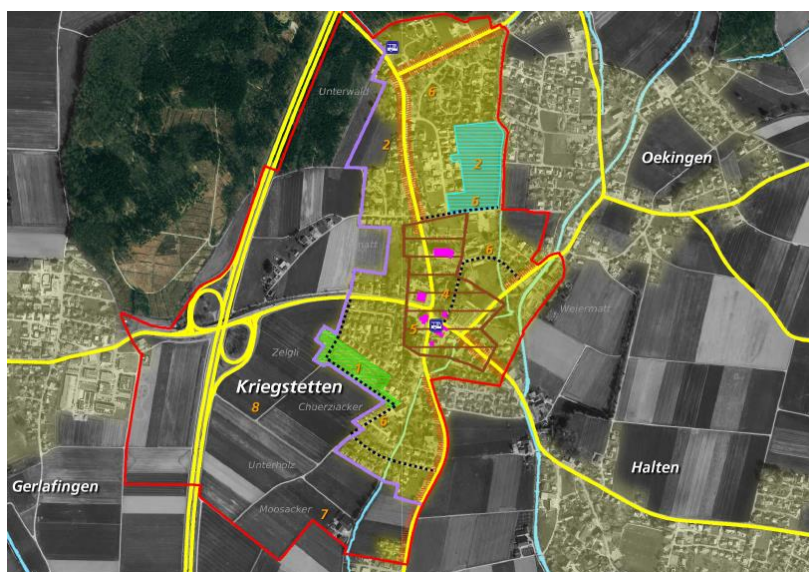


Abbildung 13 Räumliches Leitbild Kriegstetten

Zuchwil (2020)

- Funktionalität des Zentrums aufrechterhalten (gesteigerte Aufenthalts- und Aussenraumqualität, Erhöhung Verträglichkeit der einzelnen Verkehrsträger)
- Schwerpunktmassige Entwicklung im Gebiet Riverside
- Weiterverfolgung / Optimierung Ortsdurchfahrt projektabhängig
- Forderung Vollanschluss A5 im Gebiet Enge
- Machbarkeitsprüfung Ostspange Zuchwil
- Unterstützung Tropfenkreisel Aarmatt
- Ablehnung Tunnel Bleichenberg
- Unterstützung Anbindung an Hauptbahnhof Solothurn Süd

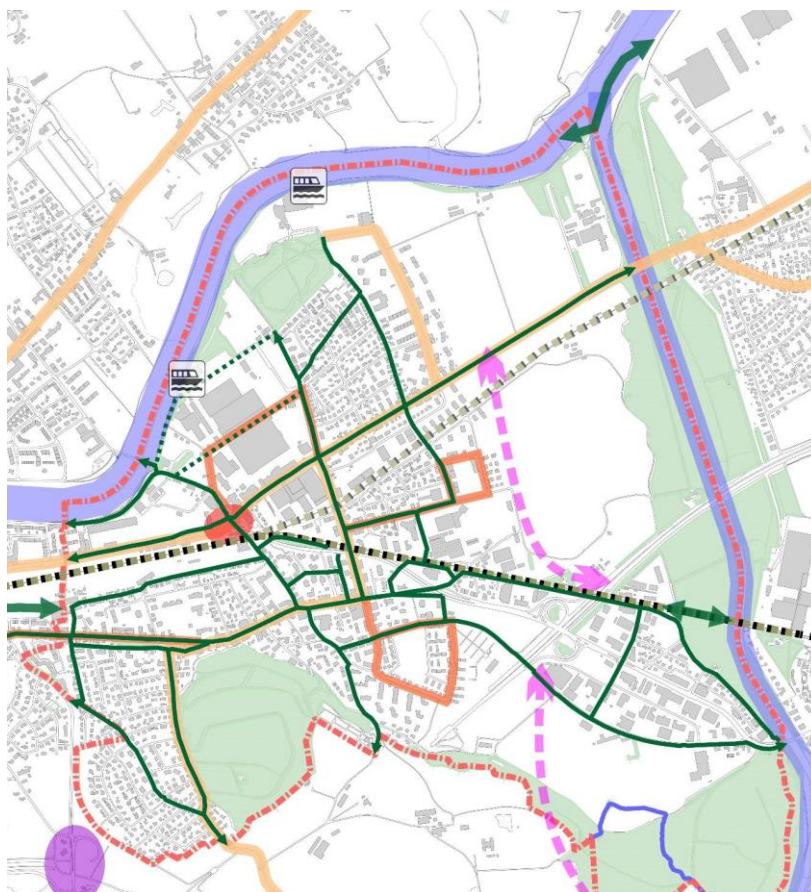


Abbildung 14 Räumliches Leitbild Zuchwil – Leitbildkarte Teil Mobilität

3.5 Entwicklungsschwerpunkte

Umstrukturierungs- / Verdichtungsgebiete

Im Projektperimeter befinden sich einige grössere Entwicklungsgebiete (Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete), welche teilweise aufgrund des stattgefundenen Strukturwandels für Neuentwicklungen frei werden. Unter Umstrukturierungs- / Verdichtungsgebieten werden unternutzte sowie nicht mehr genutzte Areale und Gebäudekomplexe innerhalb des Siedlungsgebiets verstanden.

Zielsetzungen

Mit der aktiven und prioritären Förderung der Umnutzung von Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten soll eine ressourcenschonende Raum- und Siedlungsstruktur geschaffen, gezielt der Wohnungsbau an mit dem ÖV gut erschlossenen Orten gefördert, Unternehmen an verkehrsgünstigen Standorten angesiedelt sowie die Siedlungs- und Wohnqualität erhöht werden. Zusammengefasst wird mit der Entwicklung dieser Gebiete ein wesentlicher Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen geleistet.

Unterschiedliche Entwicklungsperspektive und -horizont

Die Entwicklungsvorstellungen und –perspektiven sind sehr unterschiedlich. Auch bestehen grosse Unterschiede bezüglich Umnutzungszeitpunkt. Nachfolgende Angaben zu geplanter Entwicklung sowie erwarteten Einwohnern / Beschäftigten beziehen sich auf den Endzustand (nach 2031) bei maximaler Belegung. In unmittelbarer Nähe zum Projektperimeter befinden sich weitere Umstrukturierungsgebiete, welche Einfluss auf die räumliche und verkehrliche Entwicklung der fünf Gemeinden haben werden (in Tabelle mit * markiert).

Tabelle 3

Einwohner- und Beschäftigtenpotential in den Entwicklungsschwerpunkten

Quelle; Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation

Gebiet	Gemeinde	Anzahl Einwohner	Anzahl Beschäftigte
Biberena / Bahnhof BLS	Biberist	200	50
Papierfabrik	Biberist	400	1'300
Emmenhof	Derendingen	500	120
Wissensteinfeld	Derendingen / Subingen	-	200
Bahnhofsgebiet BLS	Gerlafingen	k.A.	k.A.
Riverside	Zuchwil	1'100	300
Attisholz Nord*	Riedholz	1'200	780
Attisholz Süd*	Luterbach	-	1'200
Weitblick*	Solothurn	1'950	1'500
Solothurn Hauptbahnhof*	Solothurn	435	485
Papierfabrik*	Utzenstorf	-	450
Total Bearbeitungsperimeter		2'200	1'970
Total Betrachtungsperimeter		5'785	6'385

**Entwicklungsschwerpunkte
Wohnen / Mischnutzung**

Die Zusammenstellung zeigt, dass die Entwicklungsschwerpunkte in den fünf Gemeinden nach vollständiger Realisierung rund 2'200 Einwohner und damit das erwartete Bevölkerungswachstum (+ 2'099) für das Jahr 2040 fast vollständig übernehmen können. Mit Ausnahme des Gebiets Emmenhof befinden sich alle Entwicklungsschwerpunkte mit Nutzung 'Wohnen / Mischnutzung' im inneren Kernraum (gem. Typologie Zukunftsbild Aggloprogramm) und sind somit an zentraler, grundsätzlich gut erschlossener Lage. Rund 80 % des oben aufgeführten Einwohnerpotenzials befinden sich im Minimum in der ÖV-Gütekategorie C.

**Entwicklungsschwerpunkte
Arbeiten**

Bei den Beschäftigten übersteigt die Angabe der maximalen Arbeitsplätze (+ 1'970) in den Entwicklungsgebieten die prognostizierte Beschäftigtenentwicklung (+ 1'209) für das Jahr 2040. Die Entwicklungsschwerpunkte mit Ausrichtung in Richtung Arbeiten sind teilweise ungenügend mit dem ÖV bzw. gar nicht mit dem ÖV erschlossen (Wissensteinfeld). Die Erschliessungsgunst für den motorisierten Individualverkehr ist grundsätzlich gut, allerdings hat der Verkehr mit Ziel Autobahn

	aus praktischen allen Entwicklungsschwerpunkten die Siedlungsgebiete der Gemeinden zu durchfahren, was die Aufenthalts- und Wohnqualität merklich beeinträchtigt.
Verkehrliche Auswirkungen	Durch die Entwicklung dieser Gebiete werden teilweise lebendige, gemischt genutzte und gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossene Gebiete entstehen. Die Auswirkungen sind vielfältig und können die Strukturen einer Gemeinde sowie im weiteren Umfeld verändern. Aufgrund von Emissionen (Lärm, Staub, Geruch) oder Standortgebundenheit (z.B. Wasser) der ursprünglich gewerblich / industriellen Nutzung befinden sich etliche dieser Gebiete am Siedlungsrand. Entsprechend ist die ÖV-Erschliessung der Wohn-Schwerpunkte zwar gut, jedoch noch nicht im Bereich eines urbanen Entwicklungsschwerpunktes. Einzelne Ausbauten der ÖV-Infrastrukturen sind bereits geplant. Aufgrund dessen sowie der allgemein günstigen topografischen Lage, dürfte ein erheblicher Anteil des zusätzlichen Verkehrs die Strassen unterproportional belasten. Zudem werden von Seiten der Behörden oftmals Mobilitätskonzepte gefordert, um den Mehrverkehr so verträglich wie möglich zu gestalten und die Emissionen so gering als möglich zu halten. Nicht alle Arbeitsschwerpunkte weisen eine adäquate Erschliessungsqualität auf. Dank geplanter und teilweise bereits realisierter Massnahmen zur Verdichtung und Erweiterung des ÖV- und LV-Netzes wird die Erschliessung in einigen Arbeitsschwerpunkten jedoch sukzessiv verbessert. Zu beachten ist jedoch, dass einige Arbeitsschwerpunkte einen hohen Anteil an MIV-orientiertem Gewerbe aufweisen bzw. aufweisen werden und eine ÖV-LV-Verbesserung wegen des schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses an seine Grenzen stösst. Der durch die Entwicklung in diesen Gebieten induzierte Zusatzverkehr ist aufgrund der noch offenen Nutzer(-struktur) nicht im Detail abschätzbar. Modellberechnungen gehen davon aus, dass dieser Mehrverkehr grundsätzlich von den bestehenden Strassenkapazitäten aufgenommen werden kann. Tageszeitlich bedingte Spitzenbelastungen können die Kapazitätsengpässe an neuralgischen Orten / Bereichen jedoch punktuell verschärfen.
Entwicklungsgebiete ausserhalb des Bearbeitungsperimeters	Die Entwicklungsgebiete in angrenzenden Gemeinden, insbesondere die Gebiete Attisholz (Riedholz, Luterbach), Weitblick (Solothurn) und Papi-eri Utzenstorf, beeinflussen den Verkehr im Bearbeitungsperimeter. Der durch die Gebiete verursachte zusätzliche Verkehr wird die Strassen in den Gemeinden des Mobilitätsquintetts zusätzlich belasten. Das Gebiet Attisholz wird über die Luterbachstrasse Mehrverkehr nach Zuchwil bringen. Das Gebiet Weitblick in Solothurn führt zu zusätzlichem Verkehr auf der Autobahn A5 und einer Verkehrszunahme beim Halbanschluss

Enge. Das ausserkantonale Gebiet Papiert in Utzenstorf führt insbesondere in Gerlafingen zu einer Zunahme des Schwerverkehrs.

Es ist wichtig, dass die Planungsprozesse dieser Areale durch den Kanton Solothurn und die Gemeinden des Mobilitätsquintetts begleitet werden, damit allenfalls Massnahmen zur Vermeidung negativer Auswirkungen rechtzeitig ergriffen werden können.

3.6 Fazit Siedlungsentwicklung

Die nachfolgenden Stärken und Schwächen zur vergangenen und zur zukünftigen Siedlungsentwicklung wurden aus der Analyse sowie aus den Ergebnissen des Workshops mit Gemeinde- und Kantonsvertretern eruiert. Aus erfolgter Betrachtung zeigt sich, dass die Siedlungsentwicklung prioritär entlang der Dorfzentrumsachsen sowie in den Entwicklungsschwerpunkten zu erwarten ist. Was raumplanerisch grundsätzlich sinnvoll erscheint, birgt jedoch auch Risiken.

Stärken

- «Starke» Gemeinden mit vielfältigen Siedlungs- und Nutzungsstrukturen
- Gute Voraussetzung für Siedlungsentwicklung nach innen. Flächige Ausdehnung hat ihre Grenze erreicht.
- Transformation von ehemaligen Industriearealen (Umstrukturierungsgebiete) mit hoher Umnutzungs- und Verdichtungsdynamik
- Entwicklungsgebiete und beträchtliche Flächen der unbebauten Bauzone sind gut mit dem ÖV erschlossen.

Schwächen

- Naturräumliche Landschaftsstruktur mit Engstellen (bspw. Flüsse) führt zu etlichen verkehrlichen Umwegen
- Durch Verkehrsemissionen geprägte Dorfzentren mit entsprechend reduzierter Aufenthalts- und Wohnqualität
- Relativ geringe Raumnutzerdichten ausserhalb der Kerngebiete und Hauptstrassenachsen.
- Entwicklung der Umstrukturierungsgebiete teilweise mit hohem Ressourcenaufwand verbunden
- Unbebaute Gewerbe- und Industriegebiete und / oder Umstrukturierungsgebiete liegen teilweise dispers oder am Siedlungsrand

Chancen

- Entwicklungsgebiete und Dorfzentren zu hochwertigem Wohn-, Arbeits- und Erholungsraum unter Wahrung der klaren Identität weiterentwickeln.
- Entwicklungen in den Dorfzentren nutzen, um gleichzeitig den öffentlichen Strassenraum aufzuwerten und die Emissionen zu reduzieren, wodurch sich die Standortattraktivität und die Lebensqualität erhöht.
- In den Entwicklungsgebieten herrscht eine hohe Dynamik. Das erzeugt eine neue Verkehrsnachfrage auf neuen Relationen. Die gesamtheitliche Planung und Umsetzung von Mobilitätsmassnahmen optimiert die Verteilung der Verkehrsnachfrage.
- Die Senkung der Luft- und Lärmimmissionen erhöht die Lebensqualität vor allem entlang der stark belasteten Verkehrsachsen.
- Digitalisierung und Automatisierung nutzen, um das zusätzliche Verkehrsaufkommen effizient und siedlungs- / umweltverträglich abzuwickeln. Die Entwicklungsgebiete können sich dabei als Pionierräume profilieren.
- Die diversen Arealentwicklungen können von Beginn an konsequent auf ein nachhaltiges Mobilitätsverständnis ausgerichtet werden.

Risiken

- Zu hoher Widerstand für motorisierten Individualverkehr kann Erreichbarkeit und somit die Attraktivität der Dorfzentren und der Entwicklungsgebiete mindern.
- Ohne Lenkung und gemeindeübergreifende Massnahmen können unerwünschte Entwicklungen und verkehrliche Auswirkungen eintreffen.
- Teilweise «Überhitzungsgefahr» bzgl. Baudynamik (v.a. durch Umstrukturierungsgebiete).
- Keine Sicherheit, ob Gesellschaft, Politik und Wirtschaft die neuen Technologien und Trends annehmen.

Handlungsbedarf

- Verbesserung der Erschliessungsgüte der Entwicklungsschwerpunkte Wohnen / Mischnutzung mit dem öffentlichen Verkehr sowie mit dem Fuss- und Veloverkehr. Bedarfsgerechte und ressourceneffiziente Erschliessung der Entwicklungsgebiete Arbeiten.
- Überprüfung des Nutzungsprofils der Entwicklungsschwerpunkte und der Lage der unbebauten Bauzonen (allenfalls Verschiebung / Zusammenführen von grösseren verkehrsintensiven Gebieten).

-
- Es ist eine polyzentrale Siedlungsstruktur zu fördern. Verschiedene Gebiete nehmen wichtige Funktionen für den Gesamtraum wahr.
 - Die Umsetzung der Siedlungsentwicklung nach innen führt zu mehr Mobilität auf engerem Raum, wodurch der Verkehr effizienter und verträglicher werden muss.
 - Die Siedlungs- und Aufenthaltsqualität entlang der Dorfzentrumsachsen und an anderen wichtigen Orten (z. B. Bahnhöfe, Umsteigeknoten) wird wichtiger. Der Strassenraum und die Platzgestaltung müssen als wichtige Elemente des öffentlichen Raumes entsprechend sorgfältig gestaltet werden.
 - «Gendergerechte Mobilität» - es sollen die Bedürfnisse aller Alters- und Gesellschaftsschichten in der Planung berücksichtigt werden.

4 Mobilität morgen / heute

4.1 Mobilität der Zukunft

Beigezogene Studien / Literatur

Das vorliegende Unterkapitel zeigt einige Trends der Mobilität in der Schweiz bis 2050 auf. Das Kapitel stützt sich auf den vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) publizierten Bericht vom 15.08.2021 «Zukunft Mobilität Schweiz UVEK-Orientierungsrahmen 2040», die von der ETH Zürich (ETHZ) und Universität St. Gallen (HSG) veröffentlichte Studie «Vision Mobilität Schweiz 2050» vom Oktober 2015 und die Studie «Gesellschaftliche Trends und technologische Entwicklungen im Personen- und Güterverkehr bis 2040» der Prognose (2016).

Prognostizierte Verkehrszunahme bis 2050

Gemäss dem Bericht des ARE (2021) ist in der Schweiz aufgrund des prognostizierten Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum bis 2040 ein grosser Anstieg an Verkehr zu erwarten. Das Referenzszenario (Entwicklung 2010 zu 2040) ergibt, dass im Personenverkehr die Einkaufs- und Freizeitwege mit 38% und 32% am stärksten zunehmen. Für die Arbeitswege wird mit der geringsten Erhöhung (16%) gerechnet. Gesamthaft steigt die Verkehrsleistung im Personenverkehr von 2010 auf 2040 um 25%. Im Güterverkehr nimmt die Verkehrsleistung sogar um 37% zu.

Gesamtverkehrssystem Schweiz stösst an Grenze

Der Studie der ETHZ und HSG (2015) zufolge birgt der stetige Anstieg in Mobilität und Verkehr Herausforderungen für das Gesamtverkehrssystem der Schweiz. Bereits heute stösst die Strasse zur Hauptverkehrszeit an ihre Kapazitätsgrenzen.

Individualisierung der Gesellschaft führt zu Mehrverkehr

Dem Bericht «Megatrends und Raumentwicklung Schweiz» des Rates für Raumordnung (ROR 2019) ist zu entnehmen, dass sich die Individualisierung der Gesellschaft seit den 1980-er Jahren laufend verstärkt. Individualisierung ist von ökonomischen und demographischen Veränderungen abhängig und geht mit individualisierten Nachfragebedürfnissen im Bereich der multilokalen Wohnformen, neuen Arbeitsmodellen, wie Homeoffice und schnell verändernder Freizeitgestaltung einher. Gleichzeitig führt Individualisierung und der gestiegene Wohlstand beim Wohnen zu mehr Raumverbrauch und hat so einen direkten Einfluss auf die Raum- und Verkehrsplanung. Es wird davon ausgegangen, dass diese Trends teilweise anhalten werden. Insbesondere wird die vergangene Entwicklung zu hoher Mobilität wohl weiter anhalten und das, durch Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum belastete, Gesamtverkehrssystem zukünftig noch zusätzlich belasten.

Erwartete Trends und Entwicklungen

Bike- und Carsharing sind schon längere Zeit ein fester Bestandteil in der Welt der geteilten Mobilität (siehe ZHAW 2019: Shared Mobility). Durch die Entwicklung von neuen Shared-Mobility-Arten, wie beispielsweise Roller-Sharing oder E-Trottinett-Sharing gewannen die Mobility-Sharings in den letzten Jahren insbesondere in urbanen Räumen weiter an Bedeutung. Eine Prognose für den Sharing-Markt ist aufgrund seiner hohen Dynamik sehr schwierig. Einerseits wird es spannend zu sehen sein, ob die Anbieter der etablierten Shared-Mobility-Arten weiterhin auf eine Optimierung der Services setzen, oder ob auch sie ihre Flottenzahlen erhöhen (oder allenfalls senken) müssen. Des Weiteren darf die Entwicklung des E-Trottinett-Sharings gespannt beobachtet werden. Es wird sich zeigen, ob sich auch hierbei ein stabiles Angebot einpendelt. Die Studie der Prognose (2016) geht noch einen Schritt weiter untersucht die Thematik «Technologie und gesellschaftliche Entwicklungen im Personen- und Güterverkehr: Autonome Fahrzeuge und Sharing-Modelle». Die Studie findet, dass aus technologischer Sicht bis 2040 teilautonome und vollautonome Fahrzeuge im Personenverkehr denkbar sind. Es wird davon ausgegangen, dass die Verkehrsmittel im Privatbesitz sein werden oder im Rahmen der Mobilitätsdienstleistung Car-Sharing genutzt werden. Diese neuen Technologien verändern Verkehr und Mobilität. Zum einen ermöglichen autonome Fahrzeuge die Nutzung für Personen, welche rechtlich gesehen zurzeit keine Berechtigung für Personenwagen besitzen (Minderjährige, Menschen ohne Führerausweis) oder Personen, welche aus gesundheitlichen Gründen ausgeschlossen sind (beeinträchtigte und alte Menschen). Zum anderen ermöglichen autonome Fahrzeuge Car-Sharing in einer bisher unbekannten Form, wodurch auf individuelle Anforderungen und Mobilitätsbedürfnisse eingegangen werden kann. Gemäss der Studie der ETHZ und HSG (2015) steigern die neuen Mobilitätsformen die Attraktivität des Mobilitätsangebots durch diskriminierungsfreie Verfügung im motorisierten Individualverkehr (MIV) und öffentlichen Verkehr (ÖV). Dies schafft individualisierte Mobilitätsangebote ohne das kollektive Konzept des öffentlichen Verkehrs aufzugeben. Es findet ein Wechsel vom Individualverkehr und öffentlichen Verkehr zum öffentlichen Individualverkehr statt: Individuen fordern nach modularen und individuell konfigurierten Mobilitätslösungen, die in Echtzeit / «on demand» zur Verfügung stehen. Neue Technologien versprechen sicherere und effizientere Verkehrssysteme.

Mobility as a Service (MaaS)

Die Mobilität verändert sich Richtung personalisierte Dienstleistung. Durch die Digitalisierung und die ständige Verfügbarkeit ändert sich auch das Mobilitätsverhalten und die Erwartungen der NutzerInnen. Im Moment sind die verschiedenen Angebote traditioneller Transportunter-

nehmen und der neuen Mobilitätsanbieter wenig aufeinander abgestimmt. Der Bericht «Literaturrecherche Handlungsempfehlungen Mobility as a Service (MaaS)» (2018) der AWK Group AG im Auftrag des Bundesamts für Verkehr geht davon aus, dass die Angebote aller Mobilitätsanbieter künftig besser aufeinander abgestimmt sind und auf Abruf, nach den persönlichen Bedürfnissen, praktisch jederzeit zur Verfügung stehen werden.

4.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Strassennetz

Das Strassennetz im Wasseramt ist grösstenteils historisch gewachsen und verbindet die Siedlungsgebiete im Perimeter über die Hauptverkehrsstrassen, Hauptverkehrsstrassen reduziert und die regionalen Verbindungstrassen.

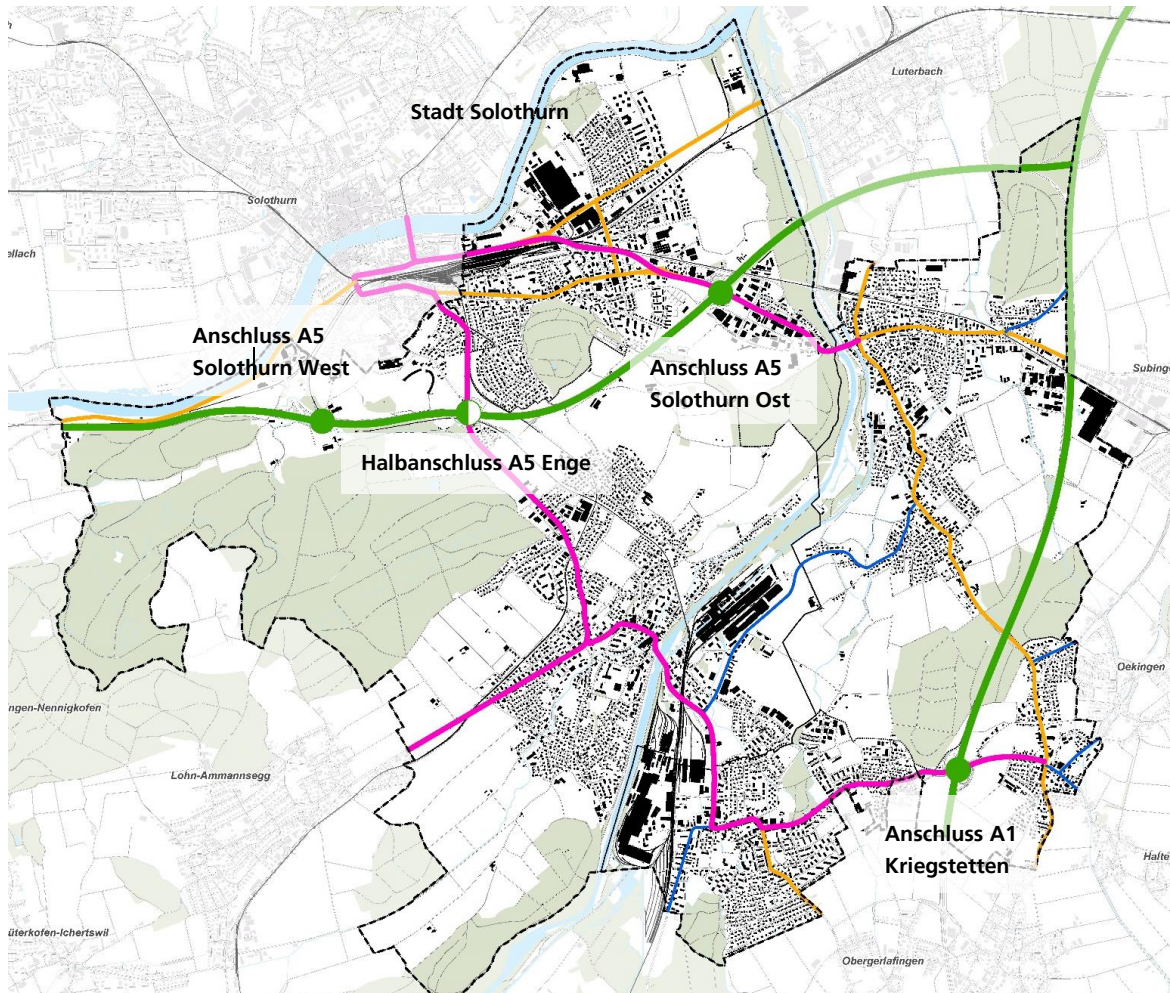


Abbildung 15

Strassennetz im Wasseramt mit Beschriftung der «Hauptanziehungspunkte». Violett: Hauptverkehrsstrassen (HVS), gelb: Hauptverkehrsstrassen reduziert (HVS red), blau: regionale Verbindungsstrassen (RVS), grün: Autobahn

Im betrachtenden Perimeter bestehen drei Autobahn-Anschlüsse und ein Halbanschluss (Biberist Enge), welche das Wasseramt an das Nationalstrassennetz anbinden.

Die Hauptverkehrsstrassen sind alle verkehrsorientiert gestaltet. Das Wasseramt wird zerschnitten durch zwei Flussläufe, die Autobahn (A1 und A5), sowie die Eisenbahnlinien. Dadurch konzentriert sich der Verkehr auf die einzelnen hindernisquerenden Bauwerke (Brücken, Unterführungen).

Die beiden Hauptverkehrsbeziehungen verlaufen radial und sind auf die Stadt Solothurn als Zentrum ausgerichtet. Die eine Hauptachse verläuft von Solothurn über Biberist – Gerlafingen nach Kriegstetten. Diese Achse ist die Hauptverbindung vom oder zum Autobahnanschluss A1 Kriegstetten. Die zweite Hauptachse verläuft von Solothurn über Zuchwil nach Derendingen. Diese Hauptverbindung erschliesst den Autobahnanschluss A5 Solothurn Ost.

Dies Hauptachsen erfüllen zwei sich überlagernde Hauptbedürfnisse des MIV. Einerseits dienen sie als Verbindung aus den Gemeinden nach Solothurn, andererseits als Zubringer zu den Autobahnanschlüssen. Vor allem in den Spitzenstunden führt diese Überlagerung zu einem grossen Durchgangsverkehr auf den radial verlaufenden Hauptachsen. Davon sind vor allem die Gemeinden Biberist und Gerlafingen, aber auch Derendingen betroffen.

Die beiden Hauptverkehrsachsen werden ergänzt durch tangential angeordnete Verbindungen zwischen den Ortschaften.

Innerhalb der fünf Gemeinden im Perimeter liegen die Quartierstrassen grösstenteils in verkehrsberuhigten Tempo 30 Zonen.

Bei Ereignissen wie Unfällen oder Stau auf dem Nationalstrassennetz werden die Strassen im Wasseramt als Ausweichrouten genutzt. Davon ist vor allem Kriegstetten und die Achse Gerlafingen-Biberist betroffen. Es besteht die Vermutung, dass das Kantonsstrassennetz auf der Achse Biberist-Gerlafingen als Abkürzung zwischen den Autobahnen A1 und A5 genutzt wird. Bei Normalbetrieb auf dem Nationalstrassennetz ist kein Bedarf zur Nutzung dieser vermeintlichen Abkürzung ersichtlich, da kein Zeitgewinn erzielt werden kann und die Gefahr von Zeitverlusten auf dem Kantonsstrassennetz höher ist als auf der Autobahn.

Verkehrsentwicklung

Der Kanton Solothurn führt alle fünf Jahre auf den Hauptverkehrsstrassen (HVS) Verkehrszählungen durch. Die ausgewerteten Daten stammen aus dem Jahr 2015. Die Ergebnisse zeigen, dass die HVS in den Spitzenstunden stark belastet sind. Die Leistungsfähigkeit stösst in den Abend- und Morgenspitzenstunden an ihre Grenze. Die am stärksten belasteten Strassen, befinden sich in der Nähe der Autobahnanschlüsse A1 und A5 (Zählstellen Nr. 621 und Nr. 160).

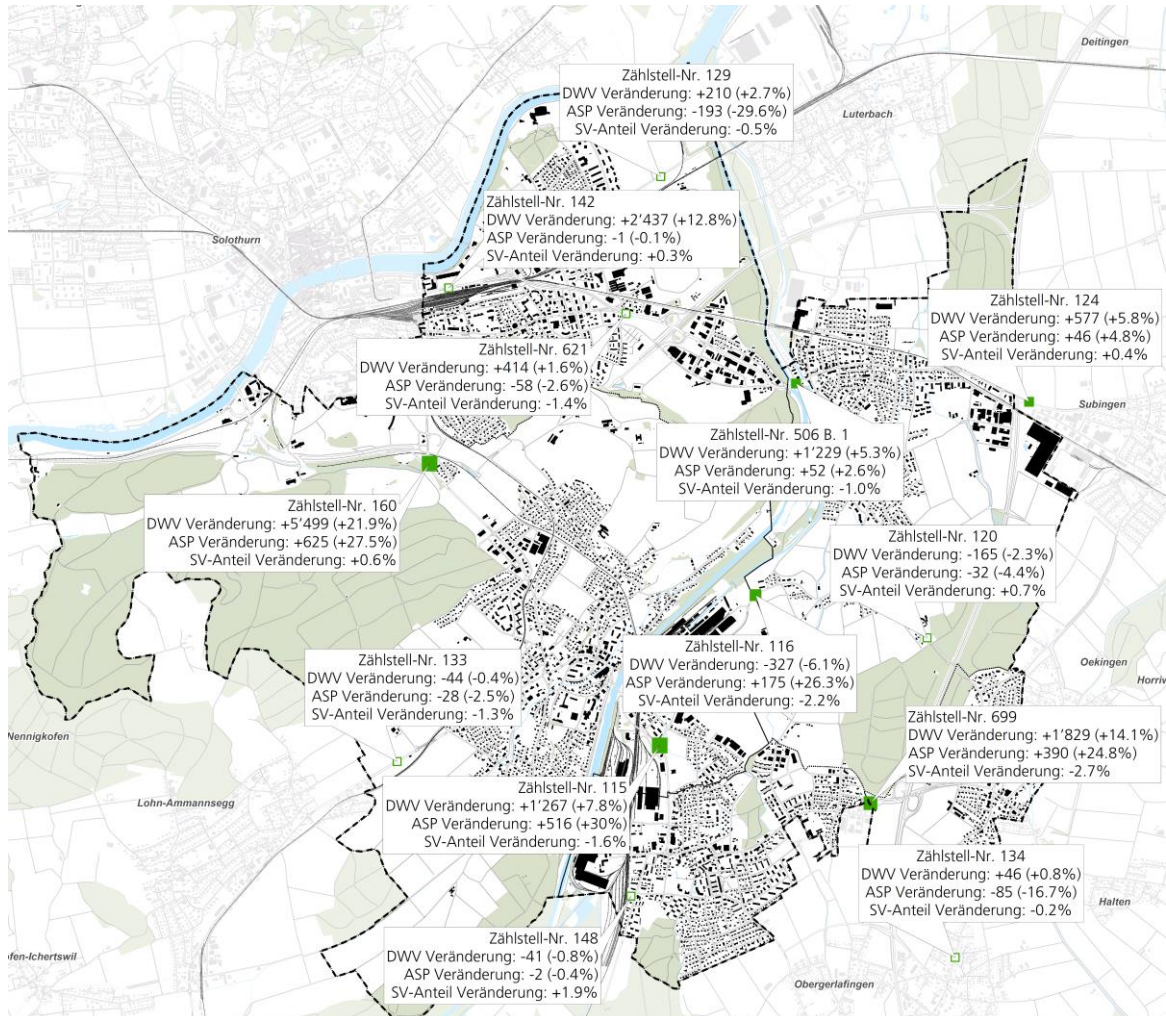


Abbildung 16 Zählstellen Verkehr mit Darstellung der Veränderungen der Verkehrsmengen DWV und ASP zwischen 2010 und 2015

Aufgrund der Verkehrszählungen sind die vorgängig erwähnten Hauptverkehrsrueten im Wasseramt gut ersichtlich.

Der Vergleich der Verkehrszählungen von 2010 mit den Daten von 2015 zeigt, dass der Verkehr auf der Achse Autobahnanschluss A1 Kriegstetten – Gerlafingen – Biberist und zwischen dem Halbanschluss Biberist A5 Enge – Biberist, sowie zwischen Derendingen – Biberist stark zugenommen hat. Die Steigerung in der Abendspitzenstunde beträgt rund 25 – 30%.

Auf der Achse Subingen – Derendingen – Autobahnanschluss A5 Zuchwil ist die Verkehrszunahme über fünf Jahre nur gering (2 - 5%).

Auf dem Abschnitt zwischen dem Autobahnanschluss A5 Zuchwil und Solothurn Bahnhof hat das Verkehrsaufkommen sogar leicht abgenommen. Rückläufig sind die Verkehrszahlen auch zwischen Derendingen und Kriegstetten (geringe Abnahme), sowie Zuchwil und Luterbach (starke Abnahme).

Der Schwerverkehr – Anteil bei den meisten Zählstellen liegt bei ca. 5%. Nur in Gerlafingen, liegt dieser bei ca. 11%. Dadurch wird vor allem die Ortsdurchfahrt Gerlafingen überdurchschnittlich belastet.

Durchgangsverkehr

Der Durchgangsverkehr im betrachtenden Perimeter konzentriert sich auf den beiden Hauptachsen:

- Solothurn - Biberist – Gerlafingen – Kriegstetten (Autobahnanschluss A1)
- Solothurn - Zuchwil – Derendingen (Autobahnanschluss Solothurn Ost)

Der Durchgangsverkehr auf diesen beiden Achsen liegt bei ca. 35%. Der Quell- und Zielverkehr in den betrachteten Gemeinden liegt bei ca. 60% und der Binnenverkehr bei ca. 5%.

Am meisten Durchgangsverkehr verzeichnet die Gerlafingenstrasse (Verbindung zur Autobahn A1).

Auf den untergeordneten Haupt- und Verbindungsstrassen ist der Anteil des Durchgangverkehrs gering.

Zeitverlust Abendspitzenstunde (ASP)

Auf den oben beschriebenen Hauptachsen im Wasseramt ist in der ASP mit Stau zu rechnen.

Die meisten Staupunkte oder Stauabschnitte befinden sich in unmittelbarer Nähe der Knoten in den Dorfzentren. Diese Knoten limitieren die Leistungsfähigkeit der Hauptachsen.

Die Strecke mit dem grössten Zeitverlust in der Abendspitzenstunde ist der Abschnitt zwischen dem Autobahnanschluss A1 Kriegstetten und dem Halbanchluss Biberist A5 Enge (Solothurn Süd). Auf diesem Abschnitt ist in der Abendspitzenstunde mit einem durchschnittlichen Zeitverlust von rund 2 bis 3 Minuten im Vergleich mit dem staufreien «Normalzustand» zu rechnen.

Verkehrserhebungen 2020

Im Jahr 2020 wurden durch den Kanton Solothurn ebenfalls wieder Verkehrserhebungen durchgeführt. Aufgrund der Corona-Pandemie sind die erhobenen Daten nicht aussagekräftig genug. Daher wurden diese Verkehrszählungen für den Bericht nicht berücksichtigt. Die Pandemie kann durchaus zu einer Veränderung im Mobilitätsverhalten der Gesellschaft führen. Die Auswirkungen sind über die nächsten Jahre zu analysieren. Anschliessend können Rückschlüsse auf das Mobilitätsverhalten gezogen werden.

Kordonzählungen 2022 ZMB Nordumfahrung Gerlafingen

Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung Nordumfahrung Gerlafingen wurden im Mai 2022 zusätzliche Verkehrsdaten mittels einer Kordonzählung erhoben. Die Daten, welche im Raum Biberist und Gerlafingen erhoben wurden, zeigen, dass die Verkehrsmengen im betrachteten Kordon gegenüber dem Jahr 2015 eher zugenommen haben. Der Anteil Schwerverkehr am Gesamtverkehr in Gerlafingen beträgt 7.1% und liegt somit leicht tiefer als der Durchschnittswert von 7.9% im Kanton Solothurn. Die Kordonzählungen lassen aber auch Rückschlüsse auf die Verkehrsströme zu. So ist ersichtlich, wie hoch in Gerlafingen der Durchgangsverkehr ist (ca. 35%) und wie hoch der Anteil Durchgangs-Schwerverkehr am Gesamtverkehrsvolumen ist (2.7%).

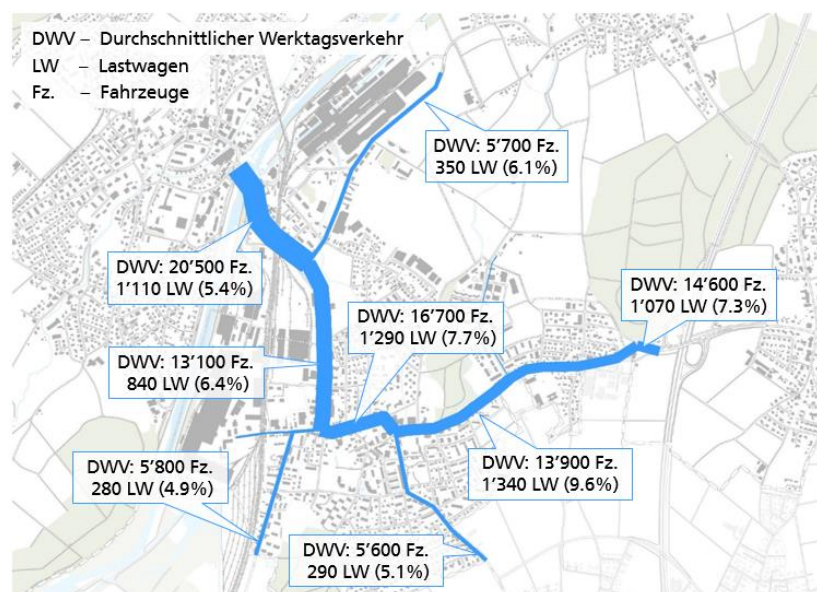


Abbildung 17 Durchschnittlicher Werktagsverkehr in Gerlafingen gemäss Kordonzählung (Mai 2022)

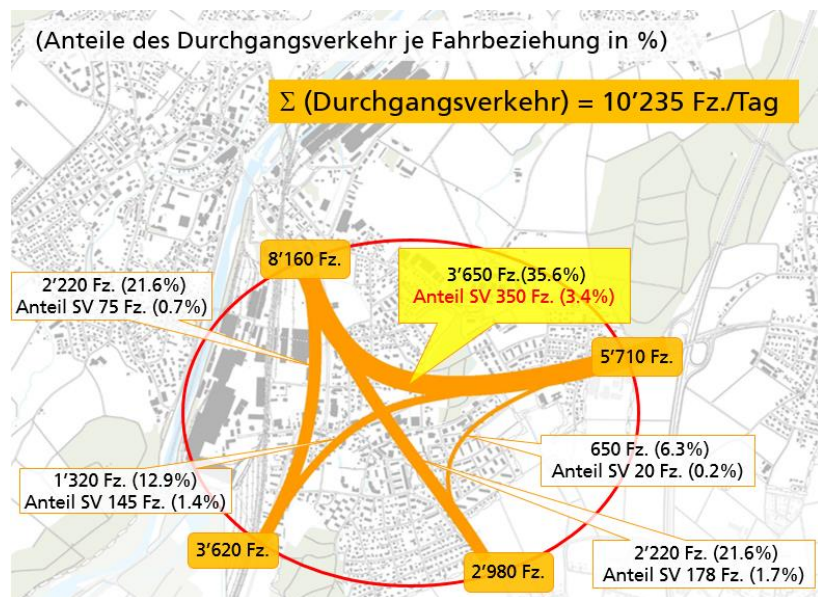


Abbildung 18 Durchgangsverkehr motorisierter Verkehr und Schwerverkehr aufgeteilt auf die verschiedenen Verkehrsbeziehungen in Gerlafingen gemäss Kordonzählung (Mai 2022)

Verkehrsprognose

Wie bereits in vorangegangenen Kapiteln erwähnt, wird die Mobilität in der Schweiz bis 2040 weiter zunehmen. Der Verkehr im Perimeter des Mobilitätsquintetts Wasseramt bildet hier keine Ausnahme. Gemäss dem Gesamtverkehrsmodell Kanton Solothurn wird von einer Verkehrszunahme von rund 24% bis 2040 ausgegangen. Überdurchschnittlich stark wird mit 39.6% der PW-Freizeitverkehr zunehmen. Die Stausituation auf den Hauptachsen im Projektperimeter und die Belastung der Ortszentren werden weiter zunehmen.

Fazit MIV

Die Analysen des MIV zeigen, dass die Hauptachsen, vor allem in den Spitzenstunden, stark belastet sind. In den Ortszentren von Derendingen und Biberist kommt es regelmässig zu Staubildungen während der ASP. Auch in Gerlafingen und Zuchwil führen die hohen Verkehrsbelastungen in den Spitzenstunden regelmässig zu Verkehrsbehinderungen im Zentrum. Die hohen Verkehrsbelastungen in den Spitzenstunden sind auch der beschriebenen Überlagerung verschiedener Verkehrsziele im Projektperimeter geschuldet. Einerseits dienen die Hauptverkehrsachsen als Zubringer zur Stadt Solothurn als Zentrum, andererseits erschliessen die Hauptverkehrsstrassen drei Autobahnanschlüsse. Dies führt dazu, dass in den Spitzenstunden die Verkehrsspitzen nicht nur in einer Fahrtrichtung stark ausgeprägt sind. Durch die beschriebene Situation mit den sich überlagernden Zielen im Perimeter wird vor allem in Biberist und Gerlafingen ein hoher Durchgangsverkehr erzeugt. In Gerlafingen ist der Durchgangsverkehr jedoch nicht primär der Achse von der Autobahn nach Biberist zuzuordnen, sondern betrifft alle Fahrbeziehungen durch das Dorf. Ein Teil des Durchgangsverkehrs in Gerlafingen wird auch

durch das Stahlwerk (Schwerverkehr) und die angrenzenden Berner Gemeinden (Wiler, Utzenstorf) verursacht. Für Gerlafingen ist jedoch zu beachten, dass der Ziel-/Quellverkehr mit einem Anteil von rund 60% am Gesamtverkehr deutlich grösser ist als der Durchgangsverkehr. Durch geplante Grossprojekte (ehemaliges Areal der Papierfabrik Utzenstorf) dürfte der Durchgangsverkehr auf dieser Achse steigen.

Die Hauptverkehrsstrassen in allen fünf Gemeinden des Projektperimeters sind im heutigen Zustand vom MIV dominiert. In den Ortszentren liegt dies auch an der Gestaltung des Strassenraums, welche den MIV aktuell stark bevorzugt und die Sicherheit der übrigen Verkehrsteilnehmer ungenügend berücksichtigt.

Bereits im übergeordneten Betriebskonzept Wasseramt (2011) und im Raumentwicklungskonzept (REK) Wasseramt 2025 (2012) wurden die aufgezeigten Schwachpunkte erkannt und Massnahmen zur Behebung dieser Schwachpunkte formuliert. Die Massnahmen flossen in die Agglomerationsprogramme der 2. und 3. Generation ein. Konkret umgesetzt wurden bis jetzt die Verkehrsmanagement-Massnahmen auf der Solothurnstrasse in Biberist (V-NA 1.1) und die Knotensanierung Kreuzplatz in Derendingen (V-NA 2.2). Die Umsetzung weiterer Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Verträglichkeit und zur Verbesserung des Verkehrsablaufs sind in Planung. Die Umsetzung dieser geplanten Massnahmen decken sich wiederum mit den Zielen des REK und des Betriebskonzepts Wasseramt.

Was die rund zehn Jahre alten Planungsinstrumente wenig oder gar nicht berücksichtigen sind die neuen Trends in der Mobilität und der Wandel in der Bevölkerung. So waren Ausbauten oder Neubauten von Verkehrsträgern für den MIV damals durchaus noch denkbar. Wohingegen heute die Erstellung neuer Strassen umstritten ist. Zudem besteht das Risiko, das durch neue Strassen auch zusätzlicher Verkehr «angezogen» wird, da die Kapazitäten steigen.

4.3 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs im Wasseramt bzw. in der Region Solothurn wurde anhand der Bedarfsplanungen der letzten Jahre festgelegt (siehe dazu «Überprüfung Busangebot Region Solothurn – Bericht für die Mitwirkung», 14. September 2018, 3B AG).

Der Bericht zeigt, dass die unternommenen Anstrengungen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in der Region Solothurn noch nicht zu

einer Verschiebung des Modal Splits zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs geführt hat. Daher sind weitere Verbesserungen geplant und in den Agglomerationsprogrammen erfasst.

Der öffentliche Verkehr im Wasseramt ist grundsätzlich gut organisiert und vernetzt. Innerhalb des betrachteten Perimeters sind 3 Bahnhaltstellen vorhanden, welche gute Verbindungen mit den wichtigsten Städten auf überregionaler Ebene bieten. Der Hauptbahnhof Solothurn, als wichtigster Umsteigepunkt in der Region, verbindet das Wasseramt mit der ganzen Schweiz. Durch die Gemeinden des Betrachtungsperimeters verlaufen zwei Bahnlinien (RBS und BLS). Die Buslinien verlaufen mehrheitlich entlang der Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen und teilen sich die Fahrspur grösstenteils mit dem MIV.

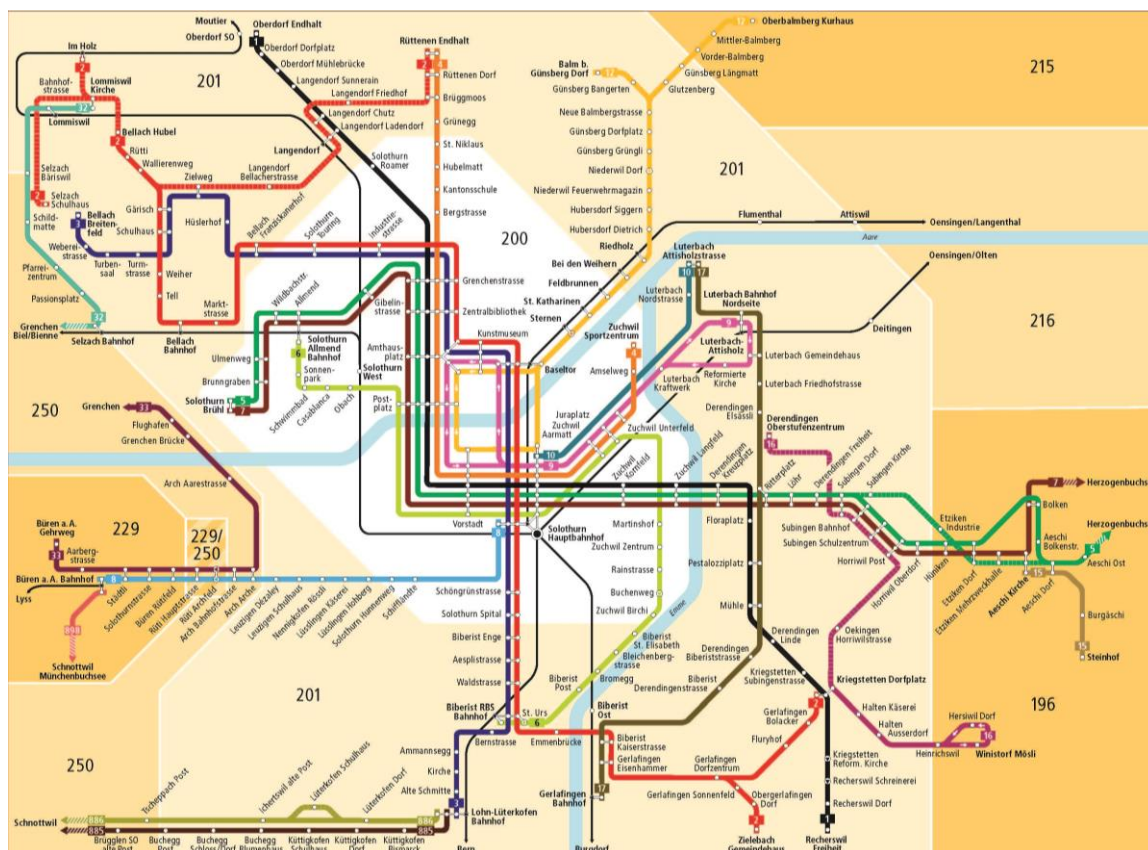


Abbildung 19 Liniennetz Solothurn und Umgebung (Quelle www.bsu.ch)

Im Wasseramt verkehren folgende Buslinien:

Gemeinde Biberist			
	Von	Via	nach
Buslinie 2	Selzach Schulhaus Lommiswil Im Holz Rüttenen Endhalt	Hauptbahnhof Solothurn	Zielebach Gemeindehaus Kriegstetten Dorfplatz
Buslinie 3	Bellach Breitenfeld	Hauptbahnhof Solothurn	Lohn-Lüterkofen Bahnhof
Buslinie 6	Solothurn Allmend Bahnhof	Hauptbahnhof Solothurn	Bahnhof Biberist RBS
Buslinie 17	Luterbach Attisholzstrasse		Gerlafingen Bahnhof
Gemeinde Gerlafingen			
	Von	Via	Nach
Buslinie 2	Selzach Schulhaus Lommiswil Im Holz Rüttenen Endhalt	Hauptbahnhof Solothurn	Zielebach Gemeindehaus Kriegstetten Dorfplatz
Buslinie 17	Luterbach Attisholz- strasse		Gerlafingen Bahnhof
Gemeinde Kriegstetten			
	Von	Via	Nach
Buslinie 1	Oberdorf	Hauptbahnhof Solothurn	Rechterswil
Buslinie 2	Selzach Schulhaus Lommiswil Im Holz Rüttenen Endhalt	Hauptbahnhof Solothurn	Zielebach Gemeindehaus Kriegstetten Dorfplatz
Buslinie 16	Derendingen Oberstufenzentrum		Winistorf Mösl
Gemeinde Derendingen			
	Von	Via	Nach
Buslinie 1	Oberdorf	Hauptbahnhof Solothurn	Rechterswil
Buslinie 5	Solothurn Brühl	Hauptbahnhof Solothurn	Herzogenbuchsee
Buslinie 7	Solothurn Brühl	Hauptbahnhof Solothurn	Herzogenbuchsee
Buslinie 16	Derendingen Oberstufenzentrum		Winistorf Mösl
Buslinie 17	Luterbach Attisholz- strasse		Gerlafingen Bahnhof

Gemeinde Zuchwil			
	Von	Via	Nach
Buslinie 1	Oberdorf	Hauptbahnhof Solothurn	Recherswil
Buslinie 4	Rüttenen, Endhalt	Hauptbahnhof Solothurn	Zuchwil Sportzentrum
Buslinie 5	Solothurn Brühl	Hauptbahnhof Solothurn	Herzogenbuchsee
Buslinie 6	Solothurn Allmend Bahnhof	Hauptbahnhof Solothurn	Bahnhof Biberist RBS
Buslinie 7	Solothurn Brühl	Hauptbahnhof Solothurn	Herzogenbuchsee
Buslinie 9	Solothurn	Hauptbahnhof Solothurn	Luterbach

Fazit ÖV

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs (Liniennetz und Anschlusspunkte) ist nicht im gesamten Perimeter gleich gut entwickelt. Die Gemeinde Biberist, Zuchwil und Derendingen sind gut mit dem ÖV erschlossen. Wobei in Biberist durch die Bahnanschlüsse auch direkte Verbindungen nach Bern bestehen. Die Gemeinde Gerlafingen bietet eine gute ÖV-Anbindung per Bus nach Solothurn, allerdings ist der BLS Bahnhof in Gerlafingen schlecht erschlossen. Kriegstetten weist ebenfalls ordentliche Verbindungen mit dem Bus nach Solothurn auf.

Um die Fahrplanstabilität der Busverbindungen von und nach Solothurn, insbesondere in den Hauptverkehrszeiten, zu verbessern, wird der ÖV mit den Verkehrsmanagement Massnahmen (siehe Kp. 4.2) bevorzugt. In Biberist (Solothurnstrasse) und in Derendingen / Zuchwil (Kreuzplatz, Luzernstrasse) sind diese Massnahmen bereits umgesetzt.

Ebenfalls wurde der Takt beim Orts- und Regionalverkehr-Bus in den letzten Jahren erhöht. Diese Massnahme wurde bereits mit dem Agglomerationsprogramm der ersten Generation formuliert. Die Taktverdichtung ist ein Ziel, dass auch in den nächsten Jahren weiterverfolgt wird und die Attraktivität des ÖV weiter erhöhen soll. Zudem, wurde mit der Linie 17 die «innere Tangentiallinie» aus dem Agglomerationsprogramm der 4. Generation umgesetzt.

Ein Defizit besteht weiterhin bei den BLS Bahnhöfen in Biberist und Gerlafingen. Diese sind schlecht ins Gesamtsystem eingebunden und bieten eine zu wenig attraktive Infrastruktur im Umfeld der Bahnhöfe. Auch der RBS Bahnhof in Biberist dürfte noch besser durch den Bus erschlossen sein.

Die beiden Bahnhöfe Gerlafingen und Biberist Ost werden umgebaut und modernisiert, sodass die Bahninfrastruktur attraktiver und kundenorientierter wird. Im Umfeld der Bahnhöfe fehlen aber weiterhin attraktive Angebote (z.B. Einkaufsmöglichkeiten, Fahrrad-Reparaturdienst, etc.) welche ergänzend zur guten Bahninfrastruktur geschaffen werden sollten.

Zum ÖV-Angebot im Wasseramt lässt sich festhalten, dass sowohl für den Bus, wie auch für die Bahn gute Liniennetze vorhanden sind. Das feingliedrige Haltestellennetz sorgt im ganzen Bearbeitungsgebiet für gute ÖV-Güteklassen. Allerdings sagt die ÖV-Güteklasse nichts über die Wegzeit zwischen der entsprechenden Haltestelle und dem Endziel bzw. dem Hauptbahnhof Solothurn, als massgebender Umsteigepunkt, aus. Daher gilt es sich zu überlegen, ob das dichte Haltestellennetz bei kleinen Nutzerzahlen einzelner Haltestellen, dem Ziel der Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs nicht widerspricht.

Bei den Umsteigepunkten und den Verknüpfungen der einzelnen Verkehrsformen (Multimodalität), besteht noch ein erhebliches Potential den öffentlichen Verkehr attraktiver zu gestalten und die Wegzeiten zu verkürzen.

Im Raumentwicklungskonzept (REK) ist ein direkter Bahnanschluss von Solothurn über die Bahn 2000 Strecke nach Bern angedacht. Dies würde die Reisezeit von Solothurn nach Bern massiv verkürzen und Solothurn besser an das S-Bahn-Netz von Bern anbinden. Unter diesem Aspekt sind auch zwei Haltestellen in Derendingen und Subingen angedacht (Reaktivierung der bestehenden Bahnhöfe). Eine Anbindung von Solothurn über die Bahn 2000 Strecke nach Bern erscheint uns im Moment als unrealistisch. Dennoch ist eine langfristige Realisierung in Prüfung, somit ist die Option offenzuhalten.

Es bestehen aber auch Bestrebungen die Linie Moutier – Solothurn nach Zuchwil – Derendingen zu verlängern. Um ein möglichst gutes und dichtes Angebot für den öffentlichen Verkehr im Raum Solothurn sicherzustellen, ist unter diesen Voraussetzungen die Wiederinbetriebnahme der Bahnhöfe Zuchwil und Derendingen durchaus zu prüfen.

Über das bestehende Busnetz sind die Gemeinden Zuchwil und Derendingen allerdings bereits gut mit Solothurn verbunden.

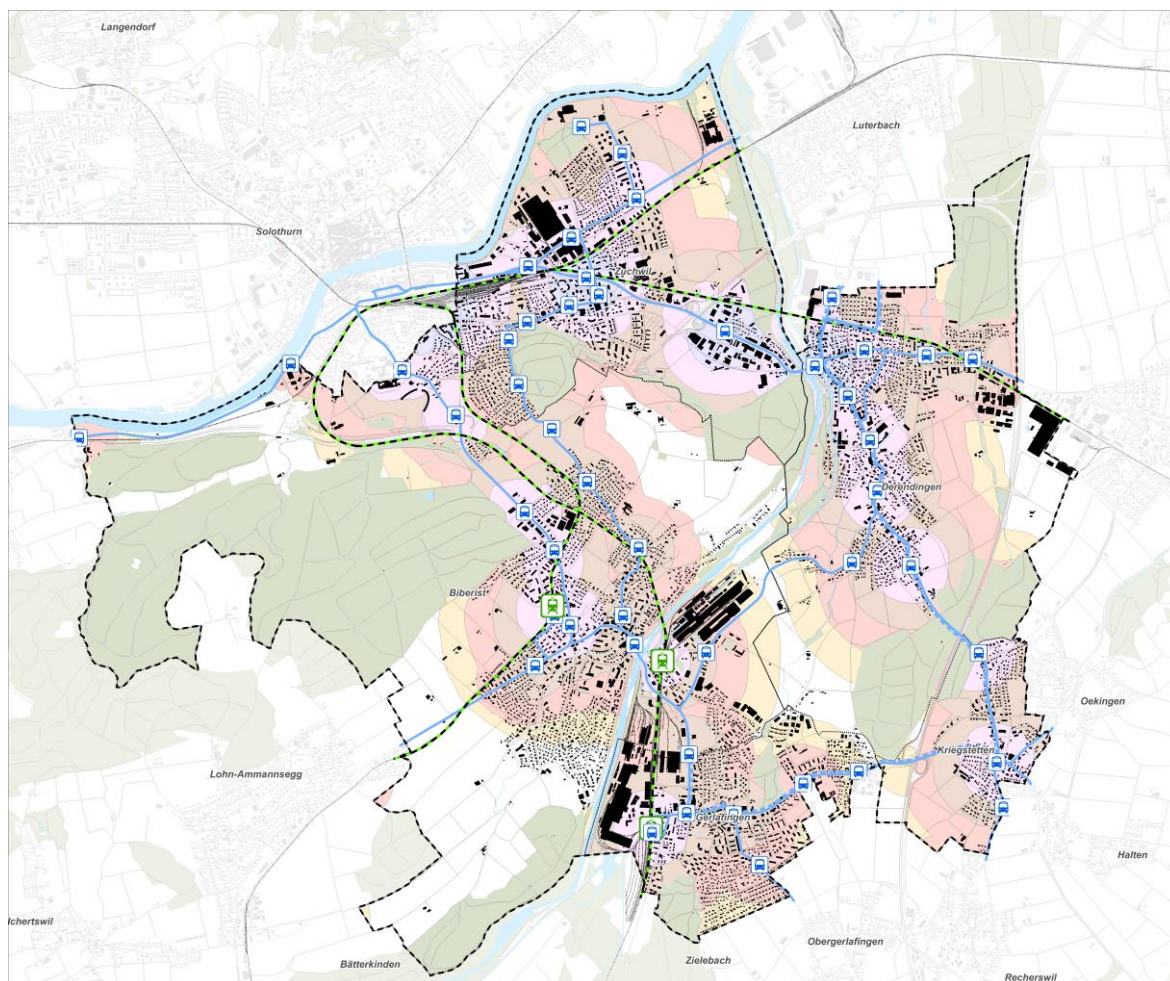


Abbildung 20 Linienetz des öffentlichen Verkehrs mit Haltestellen

Bus = blau / Bahn = grün/schwarz

4.4 Fuss- und Veloverkehr (FVV)

Veloverkehr

Gemäss den Daten des Online Portals «SchweizMobil» verlaufen im Perimeter (oder direkt angrenzend) folgende wichtige Velorouten:

- Nationale Veloroute Nr. 5 "Mittelland-Route"
Etappen 4 und 5: Aarau – Solothurn – Ins
- Nationale Veloroute Nr. 8 "Aare-Route"
Etappen 5 und 6: Biel – Solothurn – Aarau
- Regionale Route Nr. 44 "Le Jorat – Trois Lacs – Emme"
Etappe 3: Aarberg – Burgdorf
- Regionale Route Nr. 50 "Jurasüdfuss-Route"
Etappe 1: Olten – Grenchen

- Lokale Route Nr. 801 «Bucheggberg-Route»
Herzogenbuchsee – Büren a. A.
- Lokale Route Nr. 802 "Wasseramt Route"
Solothurn – Herzogenbuchsee

Mehrheitlich stehen den Radfahrenden auf den Velorouten separate Flächen in Form von Radstreifen oder Radwegen zur Verfügung. Für den Veloverkehr stellen grundsätzlich die Querungen von Hauptverkehrsstrassen bzw. das Abbiegen auf Hauptverkehrsstrassen das grösste Risiko in Bezug auf die Sicherheit dar. Zudem sind praktisch alle wichtigen Knoten der Hauptverkehrsstrassen im betrachteten Perimeter als Kreisel ausgebildet, was für den Veloverkehr ein Sicherheitsdefizit darstellt. Die Querung der Flüsse, der Autobahnen und der Eisenbahnlinien ist für die Radfahrenden praktisch nur bei denselben Querungsstellen wie für den MIV möglich. In einigen Gemeinden verlaufen die Velo-Freizeitroutes bzw. Freizeitergänzungsrouten durch das Siedlungsgebiet, teilweise in einer unattraktiven Linienführung. Die Gemeinden innerhalb des Wasseramts sind nicht alle direkt an das Freizeitnetz angeschlossen.

Für den Alltagsverkehr verlaufen die Routen grösstenteils entlang der Hauptverkehrsstrassen. Die Routen für den Alltags- sowie für den Freizeitverkehr unterscheiden sich in einigen Abschnitten nicht.

Mit den Agglomerationsprogrammen der 1. bis 3. Generation wurden eine Vielzahl von Massnahmen zu Gunsten des Veloverkehrs definiert und etliche bereits umgesetzt. Auch bei allen kantonalen Verkehrsprojekten soll die Sicherheit für den Veloverkehr verbessert werden. In den Gemeinden des Perimeters wird der Veloverkehr auf dem untergeordneten Strassennetz geführt. Spezielle Massnahmen, nebst den kantonalen Planungen bzw. den vorhandenen Routen, sind kaum vorgesehen, ausser es bestehen konkrete Sicherheitsmängel.

Eine neue Entwicklung im Veloverkehr stellen seit einigen Jahren die E-Bikes dar. Durch diese haben viele Personen einen einfachen Zugang zum Velo gefunden, was zu einem immer noch anhaltenden Boom der E-Bikes geführt hat. Mit den E-Bikes sind ihre BenutzerInnen schneller unterwegs als mit normalen Fahrrädern, was zu neuen Konflikten im Strassenverkehr führt. Die E-Bikes führen aber auch zu einem grösseren Bewegungsradius der NutzerInnen und durch die elektrische Unterstützung ist das Radfahren weniger anstrengend. Dadurch vergrössert sich in Bezug auf die Distanz und den Komfort auch das Potential für den Veloverkehr.

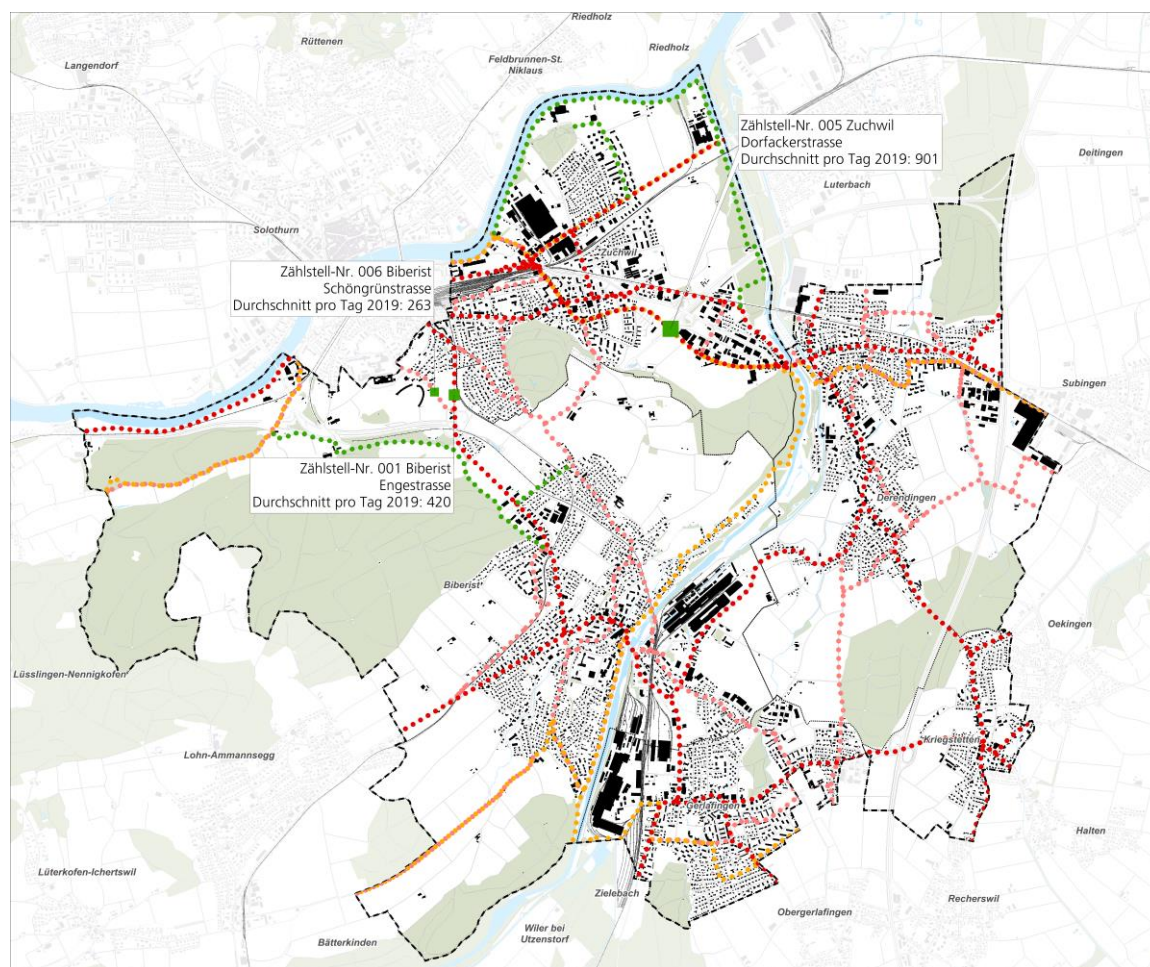


Abbildung 21 Veloruten im Wasseramt. rot: Alltagsnetz – Hauptroute, hellrot: Alltagsnetz – Ergänzungsrouten, gelb: Freizeitroutes, grün: Freizeitergänzungsrouten (Stand Sommer 2021)

Fazit Veloverkehr

VelopendlerInnen im Alltag und Freizeitvelofahrende haben unterschiedliche Ansprüche an das Velowegnetz. Für PendlerInnen sind vor allem direkte, schnelle Routen interessant, wohingegen in der Freizeit die Routen landschaftlich attraktiv, erholsam und idyllisch sein dürfen. Für beide Nutzergruppen gilt jedoch, dass die Velowege sicher sein müssen. Dies gilt insbesondere bei Querungsstellen mit dem MIV.

Das touristische Velonetz ist mit den Veloruten vom SchweizMobil im Projektperimeter gut ausgebaut und bietet ein attraktives Angebot.

Das Alltagsnetz, welches oft entlang oder Nahe der Hauptverkehrsachsen verläuft, wurde und wird mit den Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen, aber auch bei allen anderen Projekten des Kantons, laufend verbessert. Allerdings ist bei den vorhandenen Strassenquerschnitten der Platz für eine angemessene Berücksichtigung des Veloverkehrs oftmals nicht vorhanden. Dies führt dazu, dass für das Velo Alternativ- oder Ergänzungsrouten auf untergeordneten Strassen mit einem geringen Anteil an motorisiertem Individualverkehr geschaffen werden

(siehe dazu Agglomerationsmassnahmen). Solche Alternativrouten bedeuten aber oftmals einen weniger direkten Weg zum Ziel. Durch die E-Bikes können jedoch auch die sicheren Alternativrouten einfach und vor allem schnell bewältigt werden, was die Attraktivität auf das Velo (oder eben das E-Bike) umzustiegen erhöht. Durch die hohen Geschwindigkeiten der E-Bikes entstehen zusätzliche Konflikte, insbesondere auf gemischten Rad-/Gehwegen.

Für das Velo sind direkte und attraktive Alltagsrouten entlang der Hauptverkehrsachsen und durch die Ortszentren gefragt. Gut ausgebaute, sichere und direkte Velohaupt- und Vorrangrouten mit guten Anbindungen an die Ortszentren sind ebenfalls denkbar. Das Verlagern des Velos auf das untergeordnete Strassennetz aus Platzmangel auf den Hauptverkehrsstrassen führt nicht zu einer Attraktivierung des Veloverkehrs. Hier wird oftmals auch mit der Sicherheit für «schwächere» oder «unsichere» Verkehrsteilnehmer argumentiert. Die Sicherheit für diese Benutzergruppen muss auch auf den Hauptverkehrsstrassen gewährleistet werden können. Nur wenn die Velofahrenden bei ihrer Routenwahl dieselben Möglichkeiten haben ihre Bedürfnisse abzudecken (Freizeit und Einkauf) wie die übrigen VerkehrsteilnehmerInnen, wird das Radfahren als Alternative zum MIV attraktiver.

Die stetige Zunahme der E-Bikes und anderer Fortbewegungsmittel (z.B. E-Trottinett) schafft neue Herausforderungen, bietet aber auch Chancen. Im Moment ist sowohl rechtlich wie auch verkehrsplanerisch der Umgang mit diesen «neuen» Fahrzeugen noch nicht eindeutig klar. In den nächsten Jahren sind hierzu Lösungen durch den Bund zu erarbeiten, welche in die Projekte des Kantons und der Gemeinden einfließen sollen.

Gleichzeitig bieten die neuen Fortbewegungsmittel einer breiten Bevölkerungsschicht eine attraktive Alternative um sich auf kurzen und mittleren Distanzen schnell und komfortabel fort zu bewegen.

Fussverkehr

Gemäss den Daten des Online Portals «SchweizMobil» verlaufen im Projektperimeter folgende wichtige Fusswege:

- Regionale Route Nr. 76 «Seeland – Solothurn – Weg»
Etappe 4: Bätterkinden - Solothurn
- Hindernisfreie Wege Nr. 486 «Solothurner Uferweg»
Solothurn – Zuchwil

Der Alltagsfussverkehr verläuft entlang der verkehrsorientierten Kantons- und Gemeindestrassen auf separaten Gehwegflächen. Für den All-

tagsfussverkehr bestehen keine ausgewiesenen, von den Strassen abgetrennte, Gehwege. Querungsstellen über die verkehrsorientierten Strassen für den Fussverkehr sind punktuell vorhanden. Der MIV dominiert den Fussverkehr im Siedlungsraum. Das Wanderwegnetz ist auf die Naherholungsgebiete (Wälder und Flüsse) ausgerichtet. Hier stehen nicht direkte, schnelle Wege im Vordergrund. In mehreren Abschnitten überlagern sich die Wanderwege gemäss SchweizMobil, die Freizeitwanderwege gemäss Kanton sowie das Wegnetz des Radverkehrs. Das Wanderwegnetz weist Lücken auf. In Biberist und Gerlafingen verlaufen die Wege grösstenteils durch das Siedlungsgebiet. Die Querung der Flüsse, Autobahnen und Eisenbahnen ist für die zu Fuss gehenden praktisch nur bei den Querungsstellen für den MIV möglich. Grundsätzlich stehen den zu Fuss Gehenden viele Möglichkeiten offen, weitere (Fuss-) Wege zu benützen. Die Durchwegung im ländlichen Raum (Feldwege) ist gut.

In den Agglomerationsprogrammen sind punktuelle Massnahmen zur Verbesserung der Fusswegverbindungen vorgesehen. Meist sind dies Verbesserungen (Erhöhung der Sicherheit) bei Querungsstellen von Hauptverkehrsstrassen. In Bezug auf die Sicherheit sind die Querungsstellen der Hauptverkehrsstrassen das zentrale Element. Die Erfahrung zeigt, dass der Kanton Solothurn bei allen Verkehrsprojekten Lösungen zur Erhöhung der Sicherheit für den Fussverkehr sucht. Die Gemeinden versuchen das Wegnetz durch punktuelle Massnahmen ebenfalls weiter zu verbessern (Fusswege für direkte Verbindungen). Bei Sicherheitsdefiziten im Fusswegnetz werden durch die Gemeinden nach Bedarf Lösungen gesucht. Ein zentrales Thema in allen Gemeinden ist jedoch die Sicherheit auf Schulwegen und hier wiederum die Querungsstellen bei den Hauptverkehrsstrassen.

Um entlang der Dorfzentrumsachsen attraktive Fusswegverbindungen zu schaffen ist auch die Aufenthaltsqualität in den Zentren zu erhöhen. Aktuell sind die Gehwegbereiche in den Siedlungszentren wenig attraktiv und, wie bereits erwähnt, MIV dominiert. Durch geeignete Betriebs- und Gestaltungskonzepte kann hier die Situation für den Fussverkehr so verbessert werden, dass die Zentren zum Flanieren und Verweilen entlang der Hauptachsen einladen.

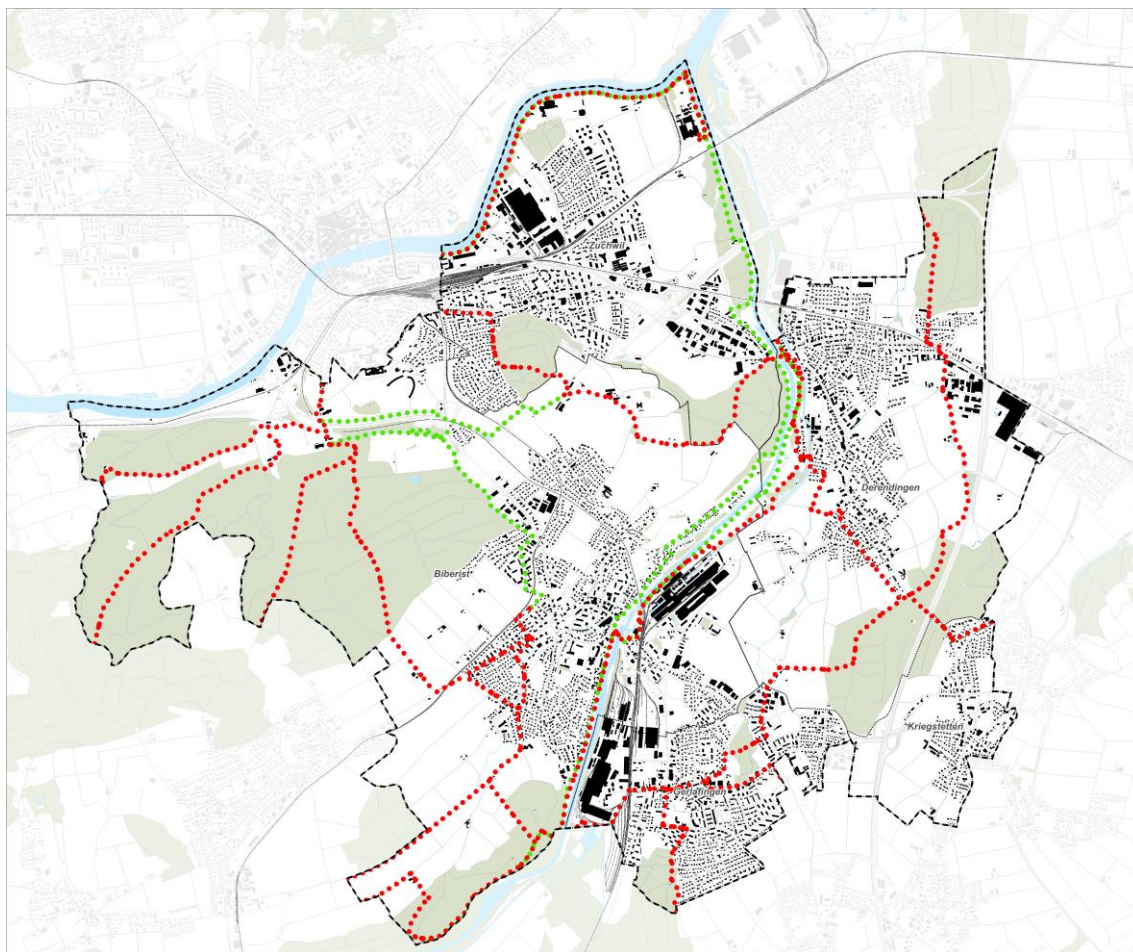


Abbildung 22 Wanderwegnetz im Wasseramt

Fazit Fussverkehr

Sowohl das Freizeit- wie auch das Alltagsnetz für den Fussverkehr sind ausreichend ausgebaut und die Durchwegung im Projektperimeter ist gut. Einzig durch die trennenden Elemente (Flüsse, Autobahnen und Bahnnetze) werden direkte Wege für die zu Fuss Gehenden teilweise unterbunden. Entlang der Hauptverkehrsstrassen sind durchgängig Gehwege vorhanden. Allerdings sind für den Alltagsverkehr wohl nicht die Verbindungen zwischen den Ortschaften das zentrale Element, sondern die Gehwege in den Ortszentren. Durch die Dominanz des MIV auf den Hauptverkehrsstrassen in den Ortszentren sind die Gehwege entlang der Strassen wenig attraktiv. In den Ortszentren sind daher Lösungen zu suchen um den unterschiedlichen Bedürfnissen der zu Fuss Gehenden gerecht zu werden. Einerseits sind attraktive Verbindungen zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, zu den Einkaufsmöglichkeiten und zu öffentlichen Gebäuden (Schulhäuser) zu schaffen, andererseits soll durch eine angemessene Gestaltung die Aufenthaltsqualität verbessert werden. Durch die Gemeinden ist ergänzend ein attraktives, sicheres

Fusswegnetz auf den untergeordneten Strassen, mit direkten Verbindungen ins Zentrum bzw. zu den wichtigen Punkten (Haltestellen, Schulhäuser) sicherzustellen.

4.5 Multimodaler Verkehr

Park + Ride und / oder Bike + Ride Angebote sind nur bei den drei Bahnhaltstellen (Biberist Ost, Biberist RBS und Gerlafingen) vorhanden. In der Gemeinde Biberist bestehen weiter Bike + Ride-Standorte bei zwei Bushaltstellen. Bei den übrigen Bushaltstellen im Perimeter des Mobilitätsquintetts sind keine offiziell ausgewiesenen Veloabstellplätze vorhanden. Als weiteres Angebot zum multimodalen Verkehr sind drei Mobility-Standorte ausgewiesen. Zwei der drei Standorte weisen einen schlechten Bezug zum ÖV-Netz, aber auch zum übergeordneten Strassennetz auf.

In den Gemeinden Kriegstetten und Derendingen sind keine Angebote für den multimodalen Verkehr vorhanden.

Im Agglomerationsprogramm der ersten Generation wurden einige wenige Massnahmen zur Verbesserung des multimodalen Verkehrs definiert. Diese beziehen sich hauptsächlich auf Verbesserungen im ÖV-Angebot (Ausdehnung des Angebots) und im Veloverkehr. Die Hauptmassnahme, nämlich die Förderung von Park + Ride-, Bike + Ride- und Park + Pool-Anlagen, konnte bis jetzt nicht umgesetzt werden.

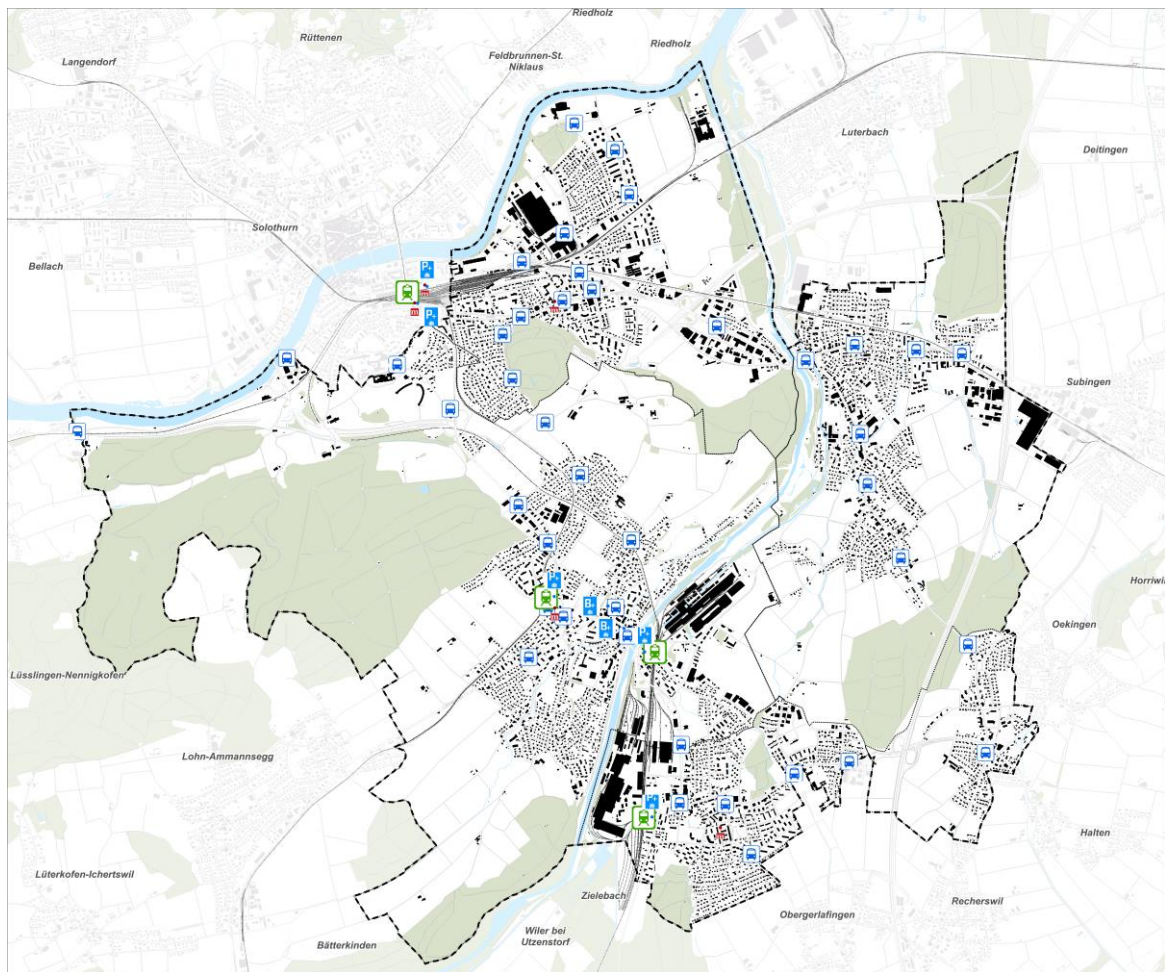


Abbildung 23 P+R, B+R, sowie Sharing Angebote im Projektperimeter (Stand 2021)

Umsteigezeiten

Im Perimeter Wasseramt betragen die Umsteigezeiten zwischen den Buslinien und den Bahnlinien grundsätzlich weniger als 15 Minuten. Beim Hauptbahnhof in Solothurn (ausserhalb des betrachteten Perimeters) betragen die Umsteigezeiten der Buslinien 1 und 2 mit dem IC5 (Jurasüd-fuss-Linie) ca. 5 – 10 min.

Auch bei den Bahnhaltstellen Biberist RBS, Biberist Ost und Gerlafingen genügen die Umsteigezeiten, sofern der Fahrplan eingehalten werden kann.

Aus dem Wasseramt ist das Nutzen von mehreren Verkehrsmitteln vor allem für längere Strecken (z.B. nach Zürich) interessant. Sie sind in den Spitzenstunden in Bezug auf die benötigte Wegzeit praktisch gleichwertig. Bei mittleren Distanzen z.B. nach Bern ist der MIV aufgrund der zum Teil deutlich kürzeren Fahrzeit klar im Vorteil.

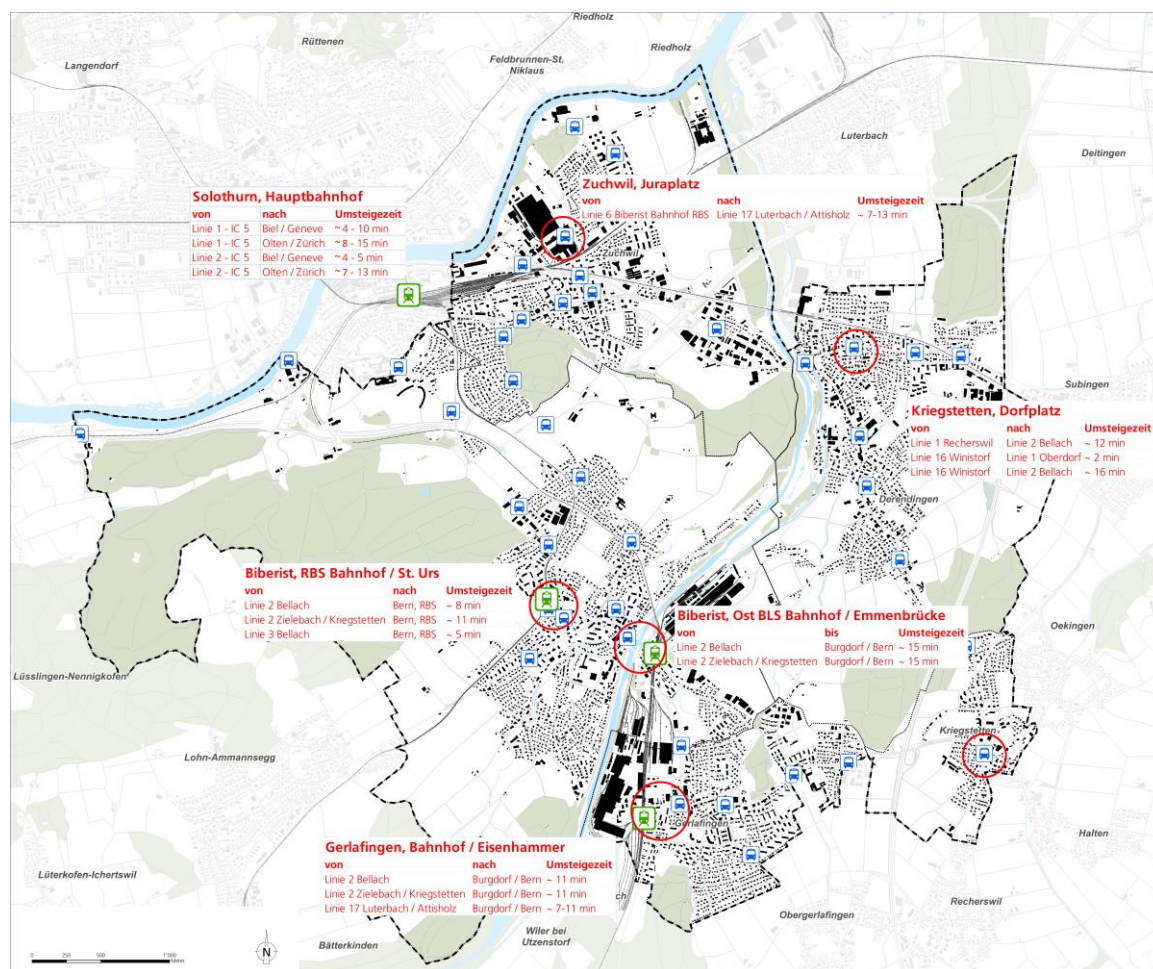


Abbildung 24 Umsteigezeiten bei den wichtigen Umsteigepunkten im Perimeter (Stand 2021)

Fazit Multimodaler Verkehr

Das Angebot für den multimodalen Verkehr im Wasseramt ist momentan ungenügend entwickelt. Es fehlen die nötigen Angebote.

Bis jetzt wurden in den Agglomerationsprogrammen die Ziele zur Multimodalität im Verkehr nur sehr vage formuliert. Wie und wo Massnahmen umgesetzt werden sollen, ist nicht ersichtlich. Dazu braucht es eine klare Strategie für das Wasseramt inkl. der Stadt Solothurn und weiterer angrenzender Gemeinden.

Die Angebote des Öffentlichen Verkehrs werden bereits stetig verbessert und auch die Fuss- und Velowegnetze gewinnen laufend an Attraktivität. Dadurch wird das Reisen oder Pendeln auch ohne MIV immer schneller und einfacher. Was jedoch noch nicht genügend ausgebaut ist sind attraktive Umsteigepunkte zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln. Die Infrastruktur bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, bedarf weitere Anpassungen bzw. Ergänzungen. So sind im Umfeld der Bahnhöfe ergänzende Angebote zu schaffen um sie attraktiver zu machen. Die beiden Bahnhöfe Biberist Ost und Gerlafingen werden modernisiert, sodass

diese in Bezug auf die Bahninfrastruktur besser auf die Wünsche der Kunden ausgelegt sind. Zudem ist die Erreichbarkeit der Umsteigepunkte bzw. die Vernetzung zwischen den Verkehrsmitteln nicht optimal gelöst.

Bei den Umstrukturierungsgebieten müssen von Beginn an der Planung, Angebote zur besseren Vernetzung der Verkehrsmittel und Sharing-Angebote mitberücksichtigt werden. Die Gemeinden sollen auch bei Entwicklungen bzw. privaten Bauvorhaben in den Ortszentren und in den Quartieren eine gemeinsame Strategie festlegen, wie und mit welchen Angeboten der multimodale Verkehr gefördert werden kann. Dazu ist eine Beratung / Begleitung der privaten Investoren sinnvoll.

4.6 Fazit Verkehr

Die nachfolgenden Stärken und Schwächen zur Verkehrssituation im Perimeter des Mobilitätsquintetts wurden aus der Analyse sowie aus den Ergebnissen des Workshops mit Gemeinde- und Kantonsvertretern eruiert. Vor allem aus dem Workshop zeigt sich, dass einige Punkte sowohl Stärken, wie auch Schwächen sein können.

Stärken

- Gute Anschlüsse zu den Autobahnen (Autobahn A1 und A5) für den MIV.
- Die Gemeinden im Wasseramt verfügen über gute und regelmässige ÖV-Verbindungen zum Hauptbahnhof Solothurn. Vom Hauptbahnhof Solothurn sind direkte ÖV-Verbindungen in fast alle wichtigen Städte der Schweiz gewährleistet.
- Gute Verbindungen und geringe Umsteigezeiten zwischen den Bussen und dem Bahnverkehr.
- Die umgesetzten Massnahmen aus dem Raumentwicklungskonzept und den Agglomerationsprogrammen zeigen eine Verbesserung der Verkehrssituation.
- Anschluss aus dem Wasseramt an die ÖV-Drehscheibe Bahnhof Solothurn.
- Teilweise sind bereits gut ausgebaute Veloverkehrsverbindungen vorhanden (Wasseramtroute).

Schwächen

- Stark belastete Hauptverkehrsstrassen in der ASP und MSP. Bei Hauptverbindungen im Wasseramt ist in der ASP und MSP mit Stau zu rechnen.
- Hoher Schwerverkehrsanteil im Ortszentrum von Gerlafingen
- Teilweise unattraktive, lückenhafte Linienführung durch die Siedlungsgebiete für den Fuss- und Veloverkehr (FVV).
- Fehlende direkte und schnelle Wege für den Fuss- und Veloverkehr (FVV).
- Die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr ist teilweise ungenügend.
- Der ÖV ist im gesamten Perimeter nicht gleich gut entwickelt. Die Gemeinden Biberist, Derendingen und Zuchwil verfügen über gute Bus- und Bahnverbindungen. Gerlafingen hat insbesondere beim Bahnanschluss ein Defizit, da der Bahnhof am Rand des Dorfes liegt und schlecht mit dem Zentrum verbunden ist.
- Fehlende direkte ÖV-Verbindungen im Bus-, aber auch im Bahnnetz.
- Ungenügende / kaum existierende Angebote für den multimodalen / kombinierten Verkehr.
- Fehlende / ungenügende Abstimmung bzw. Vernetzung der einzelnen Verkehrsmittel.
- Ungenügender Zugang aus dem Wasseramt zum Bahnhof Solothurn auf der Südseite → fehlendes Angebot.
- Keine / wenige Angebote für neue Mobilitätsformen (z.B. E-Mobilität).
- Das Automobil als Statussymbol hat in der Bevölkerung einen hohen Stellenwert. Es wird auch für kurze Wege eingesetzt.
- Die Autobahnanschlüsse ziehen Verkehr an und führen zu einem erhöhten Durchgangsverkehr aus dem Wasseramt, dem Bucheggberg, teilweise aus dem Bezirk Lebern, der Stadt Solothurn und dem angrenzenden Bernbiet (Oberaargau, Emmental).

Chancen

- Planung und Realisierung der Massnahmen der Agglomerationsprogramme Solothurn und des Regionalen Entwicklungskonzepts.
- Entwickeln einer gemeinsamen Vision «Verkehr 2040» und handeln nach einer gemeinsamen Verkehrsstrategie.

- Die Umstrukturierungsgebiete bieten die Möglichkeit die Verkehrsentwicklung nachhaltig zu gestalten und können als Vorzeigeobjekte für eine «moderne» Mobilität dienen.
- Direkte / schnelle ÖV-Verbindungen zu den wichtigen Umsteigepunkten und eine zusätzliche Reduktion der Umsteigezeiten
- Verbesserung des öffentlichen und des multimodalen Verkehrs.
- Stärken des Fuss- und Veloverkehrs.
- Erweiterung der Bahnverbindungen vom Bahnhof Gerlafingen und Bahnhof Biberist Ost (Taktverdichtung, attraktivere Anbindungen)
- Siedlungsorientierte Gestaltung in den Ortszentren schafft Räume zum Leben, verweilen und für andere Verkehrsformen.
- Neue Arbeitsformen und die Entwicklungen in der Gesellschaft eröffnen neue Möglichkeiten in der Verkehrsplanung.
- Mobilitätsmanagement (Parkraumbewirtschaftung, Mobility Pricing, etc.)
- Neue Verkehrsmittel / Mobilitätsformen verändern das Verhalten der Bevölkerung.
- Die fünf Gemeinden des Mobilitätsquintetts liegen nahe beieinander und bieten gute Voraussetzungen um den ÖV und den FVV weiterzuentwickeln.

Risiken

- Zu hoher Widerstand für den motorisierten Individualverkehr kann die Erreichbarkeit und somit die Attraktivität der Dorfzentren und der Entwicklungsgebiete mindern.
- Keine Sicherheit, ob Gesellschaft, Politik und Wirtschaft die neuen Technologien und Trends annehmen.
- Die neuen Angebote werden nicht genutzt und entsprechen somit nicht den Bedürfnissen der Bevölkerung.
- Die mittel- bis langfristig geplanten Verkehrsmassnahmen werden durch die Entwicklungen und Trends in der Gesellschaft überholt und werden ganz oder teilweise nutzlos.
- Starke Verkehrszunahme aufgrund von ungenügenden Planungsmassnahmen bei der Siedlungsentwicklung insbesondere bei den Entwicklungsschwerpunkten.
- Die Zunahme der Mobilität kann zur Überlastung der Ortszentren führen.
- Neue Verkehrsformen führen zu neuen Sicherheitsdefiziten.

Handlungsbedarf

- Siedlung und Verkehr müssen zukünftig noch besser aufeinander abgestimmt sein. Mit Ausnahme der Entwicklungsgebiete Arbeiten, ist die Siedlungsentwicklung auf den öffentlichen und multimodalen Verkehr auszurichten.
- Auf den Hauptverkehrsrouten im Wasseramt muss in den Spitzenzeiten Stau vermieden und der Verkehr verträglich gestaltet werden. Dazu ist der Verkehr ausserhalb der Zentren zu dosieren und der Verkehrsablauf in den Ortszentren ist zu optimieren.
- Die Verbindungen für den Veloverkehr zwischen den Ortschaften des Mobilitätsquintetts sind weiter auszubauen. Sie müssen direkt, attraktiv, sicher und schnell sein.
- In den Siedlungsräumen sind die Fussverkehrsverbindungen besser auf die Zentren bzw. auf die wichtigen Anlagen (Öffentliche Gebäude, Schulen, Freizeitanlagen) auszurichten. Die Verbindungen müssen sicher, attraktiv und direkt sein.
- Die Ortszentren sollen Lebenswert sein und der Freiraum allen zur Verfügung stehen. Die Gestaltung muss siedlungsorientiert und attraktiv sein. Der Verkehr soll trotz den Massnahmen weiterhin angemessen durch die Ortszentren fahren.
- Die Bevölkerung ist über die Verkehrsmassnahmen im Wasseramt zu informieren. Es ist ein Verständnis für die Massnahmen zu entwickeln und es soll eine Diskussion zum Verkehr und dem Verkehrsverhalten ausgelöst werden.
- Dem öffentlichen Verkehr fehlen direkte, schnelle Verbindungen zu den Umsteigepunkten und nach Solothurn. Das ÖV-Netz ist mit geeigneten Massnahmen zu ergänzen.
- Aufwertung der Bahnhöfe Gerlafingen und Biberist Ost sowie RBS in Bezug auf Aufenthaltsqualität, Anbindung an weitere Mobilitätsformen, Anbindung ans Dorfzentrum und Qualität der Verbindungen sowie Zugänglichkeit (Biberist Ost)
- In den fünf Gemeinden des Mobilitätsquintetts fehlen Angebote zur besseren Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel fast gänzlich. Es sind neue, attraktive Angebote an den Umsteigepunkten für den multimodalen Verkehr zu schaffen.

5 Zweckmässigkeitsbeurteilung Nordumfahrung Gerlafingen

Aufgrund der Resultate aus den Workshops des Mobilitätsquintetts Wasseramt hat das AVT, Kanton Solothurn einen Zusatzauftrag in Form einer Zweckmässigkeitsbeurteilung der Nordumfahrung Gerlafingen ausgelöst. Die Ansichten der Workshopteilnehmenden zu diesem Thema unterschieden sich stark. Auch stimmte die Meinung der Fachspezialisten nicht mit der Haltung gewisser politischer Vertreter und Vertreterinnen überein. In der Zweckmässigkeitsbeurteilung sollte geklärt werden, wie im Mobilitätsquintett mit der Nordumfahrung, aber auch dem Bleichenbergtunnel umgegangen werden soll.

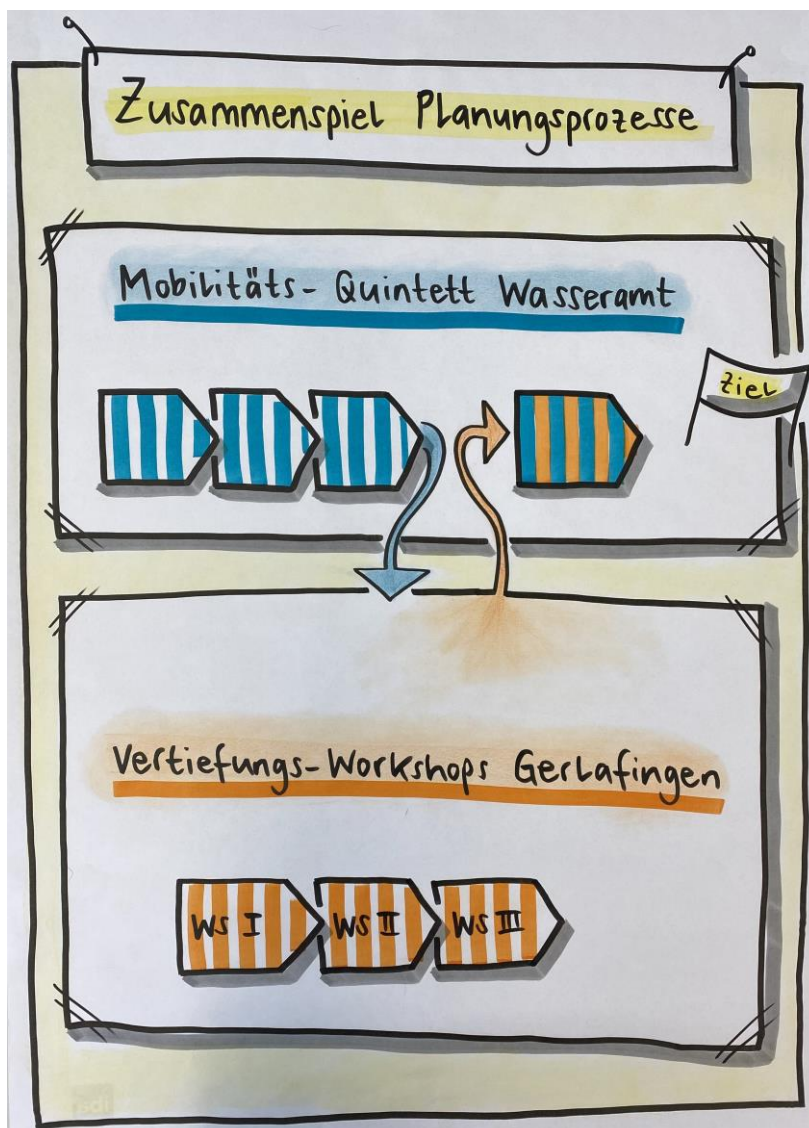


Abbildung 25

Ablauf Zweckmässigkeitsbeurteilung und Zusammenspiel mit Mobilitätsquintett.

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung wurde durch den Kanton (AVT und ARP) wiederum gemeinsam mit den Gemeinden des Mobilitätsquintetts und der Repla espaceSolothurn an weiteren drei Workshops beurteilt. Das Resultat des Zwischenschritts ZMB Nordumfahrung Gerlafingen ist eine konsolidierte, durch alle Beteiligten getragene Haltung zum Umgang mit den beiden Richtplaneinträgen.

Als Grundlage für die Beurteilung der beiden Elemente aus dem Richtplan wurde am 17.05. und 18.05.2022 eine Kordonzählung im Raum Gerlafingen und Biberist durchgeführt. Auf der Grundlage der Kordonzählung können die Verkehrsströme in und um Gerlafingen besser verstanden werden und die Wirkung von Verkehrsmassnahmen besser überprüft werden.

Die Analyse auf Basis der Verkehrserhebung hat ergeben, dass die Erstellung einer Umfahrung für den hauptbelasteten Abschnitt keine massgebende Entlastung bringen würde. Demgegenüber stehen grosse Auswirkungen auf Landschaft und Umwelt (Flächenverbrauch u.a.) und es besteht das Risiko, das durch neue Strassen auch zusätzlicher Verkehr «angezogen» wird, da die Kapazitäten steigen.

Es wird deutlich, dass eine Weiterverfolgung von Infrastruktur-Ausbaumassnahmen aus übergeordneter und gesamtregionaler Sicht nicht sinnvoll ist.

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung hat gezeigt, dass die Zielsetzung Verkehr zu vermeiden, verträglich und sicher abzuwickeln sowie der übergeordnete Gesamtnutzen für die Region mit einer Umfahrung / zusätzlicher MIV-Infrastruktur nicht erreicht werden kann. Stattdessen scheint die Stärkung der ÖV-Angebote, des Fuss- und Veloverkehrs und der Multimodalität der Verkehrsteilnehmer deutlich vielversprechender.

Entsprechend können die Massnahmen für die neuen, baulichen MIV-Infrastrukturanlagen (Nordumfahrung, Bleichenbergtunnel) aus dem kantonalen Richtplan langfristig gestrichen werden. Diese Massnahmen sollen nicht ins Mobilitätsquintett einfließen. Stattdessen sollen die Massnahmen, welche im Rahmen des Mobilitätsquintetts entwickelt werden, verbindlich umgesetzt werden, da weitere Anstrengungen zur Verbesserung der Mobilität in der Region erforderlich sind.

Der Bericht zur Zweckmässigkeitsbeurteilung Nordumfahrung Gerlafingen ist als Beilage V enthalten.

6 Vision «Mobilität 2040»

Vorgehensweise

Die Vision 2040 zeigt in groben Zügen auf, wie die fünf Gemeinden im Wasseramt aufeinander abgestimmt, das Gesamtverkehrssystem weiterentwickeln wollen mit dem Ziel, eine möglichst langfristig, funktionierende, bedürfnisgerechte und umweltverträgliche Balance zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu erreichen. Die Vision «Mobilität 2040» beschreibt vereinfacht den zukünftig erstrebenswerten Zustand für das Jahr 2040.

- Vision: Anhand eines durchgeführten Workshops wurden 7 richtungsweisende Visionsleitsätze erarbeitet.
- Zukunftsbild: Das Zukunftsbild konkretisiert die Visionsleitsätze für den Projektperimeter in Verbindung mit den Inhalten des Zukunftsbildes des Agglomerationsprogramms und der Mobilitätsstrategie Region Solothurn.

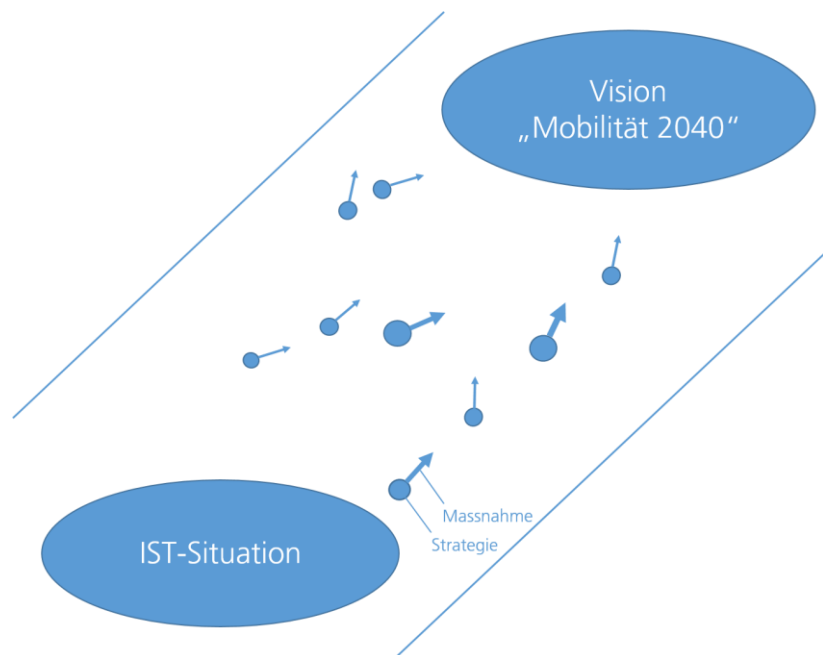


Abbildung 26 Von der IST-Situation zur Vision (Quelle: BSB + Partner)

6.1 Leitsätze

Für die Erarbeitung der Vision wurde ein Workshop mit den Gemeinden, der Repla sowie dem Kanton (ARP, AVT) durchgeführt. Dabei wurden von den Teilnehmenden Visionsvorstellungen in Bezug auf den Verkehr im Wasseramt für das Jahr 2040 formuliert. Die Nennungen wurden im Anschluss an den Workshop gruppiert und daraus langfristige Visionsleitsätze sowie Stossrichtungen abgeleitet.

Leitsatz 1**«Das heutige Gesamtverkehrssystem wird optimiert und zum Nutzen der Gesamtregion gemeinsam nachhaltig weiter entwickelt.»**

- Das Angebot wird nur dort erhöht, wo mit dem Angebotsausbau der Verkehr verlagert und verträglicher gestaltet wird.
- Das heutige Strassennetz wird neu organisiert. Die Aufteilung ist besser, gerechter auf die einzelnen Transportsysteme verteilt.
- Auf die im kantonalen Richtplan enthaltenen Strassenausbauten, Umfahrung Gerlafingen Nord und Tunnel Bleichenberg, wird aufgrund des fehlenden Gesamtnutzens verzichtet. Dies gilt auch für den Ausbau zum Vollanschluss Enge.
- Unter der Beachtung eines regionalen Gesamtnutzens sowie der Plafonierung der Gesamtverkehrskapazität, sind Infrastrukturausbauten möglich.

Durch einen optimierten Angebotsmix wird eine Nachfrageentwicklung gefördert, die den Belastungsgrenzen hinsichtlich Stau, Lärm- und Luftbelastung sowie Kosten Rechnung trägt. Der Zuwachs an Verkehr soll möglichst auf die ressourceneffizienten Verkehrsarten ÖV sowie FVV gelenkt werden. Dabei sollen die Belastungsspitzen im MIV gezielt abgebaut bzw. begrenzt und die Mobilität und das Verkehrssystem im Projektperimeter gesamthaft und aufeinander abgestimmt entwickelt werden.

Leitsatz 2**«Die Wahl des Verkehrsmittels erfolgt situationsspezifisch und das Velo, der Fussverkehr sowie der öffentliche Verkehr gewinnen an Bedeutung.»**

- Der Stellenwert des Velos und des öffentlichen Verkehrs sind gleichwertig zum Status des Autos.
- Der Modal Split verschiebt sich zugunsten des FVV und des ÖV, damit beim MIV eine Plafonierung der Verkehrsmenge auf dem heutigen Niveau erreicht wird.
- Die gesamte Reisekette wird vermehrt als Dienstleistung verstanden, unabhängig vom Verkehrsmittel – sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitverkehr.
- Für Alltagsstrecken innerhalb der Agglomeration nimmt der Anteil der zurückgelegten Etappen zu Fuss, mit dem Velo und dem öffentlichen Verkehr gegenüber heute wesentlich zu.
- Die Verkehrsträger sind räumlich und zeitlich besser aufeinander abgestimmt.

Das Selbstverständnis in der Bevölkerung wächst, dass man sich für eine Reise zukünftig nicht mehr von vornherein für ein spezifisches Verkehrsmittel entscheiden, sondern in seine Entscheidung der Verkehrsmittelwahl mitunter Kriterien wie schnell, bequem, günstig usw. miteinbezieht. Effizienzsteigerungen durch die technologische Entwicklung, Optimierungen des Verkehrssystems sowie die bessere Vernetzung von Verkehrsmitteln und Mobilitätsketten tragen zu diesem Wandel bei. Im Jahr 2040 wird ein beachtlicher Anteil des Ziel- und Quellverkehr innerhalb des Betrachtungsperimeters inkl. der Stadt Solothurn, welcher heute mit Auto ausgeführt wird, zu Fuss, mit dem Velo oder dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt. Innerhalb der Dörfer werden im Alltag kurze Wege mit dem Velo oder zu Fuss unternommen. Für Strecken unter 5 km wird vermehrt das Velo genutzt. Strecken bis zu einem Kilometer werden zu Fuss begangen. Für längere Strecken (> 5 km) innerhalb der Agglomeration soll in der Regel der öffentliche Verkehr anstatt das Auto als Verkehrsmittel benutzt werden. Die idealen topographischen Voraussetzungen, die Raumstruktur und die konsequente Lenkung der Siedlungsentwicklung auf Gebiete mit guter ÖV- und Veloerschliessung ermöglichen in diesem Sinne eine effizientere und umweltfreundlichere Abwicklung des Verkehrs als heute.

Leitsatz 3**«Die Verkehrsträger sind in der Region Wasseramt stärker vernetzt und aufeinander abgestimmt.»**

- Die wichtigen Umsteigeorte entwickeln sich zu regionalen Mobilitätsdrehscheiben.
- Umsteigepunkte sind räumlich und zeitlich aufeinander abgestimmt.

Für Effizienzsteigerungen und Optimierungen des Verkehrssystems sind Infrastrukturen, Verkehrsmittel und Mobilitätsketten physisch besser vernetzt. Die digitale Vernetzung des Verkehrs trägt zusätzlich dazu bei, dass das Gesamtverkehrssystem effizienter gestaltet und der Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen erleichtert ist. Ausgewählte Verkehrsumsteigeorte sind zu Verkehrsdrehscheiben ausgebaut, wo der Wechsel zwischen Verkehrsträger optimal und die Infrastruktur sowie weitere Nutzungen attraktiv ist.

Leitsatz 4**«Die Gesellschaft und die Wirtschaft setzt im Jahr 2040 auf nachhaltige Mobilitätskonzepte und -formen.»**

- Die Mobilität wird im Jahr 2040 möglichst umwelt- und ressourcenschonend bewältigt, so dass die Auswirkungen auf die Umwelt und die Gesellschaft minimiert sind.
- Es bestehen Anreize und Rahmenbedingungen für einen verantwortungsvollen und produktiveren Umgang mit den vorhandenen Ressourcen und entsprechend eine effiziente Mobilität.
- Im Wasseramt besteht ein entsprechend attraktives Angebot an nachhaltigen Mobilitätsformen und –trägern, das allen zugänglich ist.
- Entwicklungsschwerpunkte sind Katalysatoren für gesamtheitliche nachhaltige Mobilität.

«Nachhaltig» bedeutet im vorliegenden Kontext, die erforderliche Mobilität möglichst umwelt- und ressourcenschonend zu bewältigen (ökologische Nachhaltigkeit), die Mobilitätsbedürfnisse volkswirtschaftlich möglichst effizient zu befriedigen (ökonomische Nachhaltigkeit) und allen Bevölkerungsgruppen Zugang zur Mobilität zu ermöglichen (soziale Nachhaltigkeit). Durch technologische Entwicklungen (z. B. Digitalisierung, Automatisierung und neue Antriebssysteme), Anreizmassnahmen sowie allenfalls flankierende Massnahmen entwickelt sich direkt oder indirekt ein Bewusstsein über den raschen und tiefgreifenden Wandel in der Mobilität. Der Verkehr wird insgesamt ressourcenschonender und die Auswirkungen auf die Umwelt und die Gesellschaft geringer. Dabei sollen künftige Entwicklungen Veränderungen und Effizienzsteigerungen in der Mobilität zulassen, welche der Gesellschaft hilft die Ziele (z.B. Belastungsgrenzen) zur nachhaltigen Mobilität zu erreichen. Die Entwicklungsschwerpunkte gelten dabei als Pioniere für gesamtheitliche nachhaltige Mobilitätskonzepte und –formen und wirken als Katalysatoren für die restlichen Gebiete.

Leitsatz 5

«Die Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung bis ins Jahr 2040 schafft die Voraussetzungen damit «kurze Wege» entstehen.»

- Die Siedlungsentwicklung ist primär auf Räume, welche gut mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr erschlossen sind, ausgerichtet.
- Es findet eine erhöhte Nutzungsdurchmischung in näherem Umfeld statt (Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Erholung).
- Entwicklungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten sind Vorbilder für eine abgestimmte Verkehrs- und Raumplanung.
- Die Freizeiteinrichtungen und Naherholungsgebiete sind zu Fuss, mit dem Velo und dem öffentlichen Verkehr gut erreichbar. Klar definierte Funktionen lenken den Besucherverkehr.

Eine Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsplanung sowie gut durchmischte Siedlungsstrukturen ermöglichen ein Mobilitätsverhalten, welches sich durch kurze Wege und flächensparende Mobilitätslösungen auszeichnet. Im Jahr 2040 ist an den Brennpunkten der Siedlungsentwicklung eine hohe Personendichte bei hoher Siedlungsqualität vorzufinden, welche von der Erschliessungsqualität profitiert. Der zukünftige Fokus der Siedlungsentwicklung im Wasseramt liegt in der Schaffung von kleinräumigen Strukturen, im Sinne einer dezentralen Konzentration der Nutzungen, die es erlauben, Arbeit, Bildung, Freizeit- und Erholung im näheren Wohnumfeld durchzuführen. Nutzungen oder Infrastrukturen mit regionaler Bedeutung oder Auswirkung werden im Verbund geplant und dort realisiert, wo die entsprechenden Gunsträume ausgetrennt werden. Darunter zählt auch die vermehrte Abstimmung und Lenkung der bis im Jahr 2040 zunehmenden Freizeit- und Erholungsnutzung. Freizeiteinrichtungen für infrastrukturintensive Aktivitäten sowie Naherholungsgebiete für naturbezogene Aktivitäten sind zu Fuss, mit dem Velo und dem öffentlichen Verkehr gut erreichbar. Es bestehen klar definierte Funktionen für die entsprechenden Gebiete (Erholung/Freizeit/Naturschutz) und eine entsprechende Besucher- und Verkehrslenkung.

Leitsatz 6**«Im Jahr 2040 fliesst der Verkehr stetig und sicher in und durch die lebenswerten Dorfzentrumsachsen.»**

- Wohnen und arbeiten im Zentrum und entlang von Verkehrsachsen ist wieder attraktiv.
- Die verkehrliche Erschliessung und die Mischnutzung der Dorfzentrumsachsen erhöhen die Standortgunst.
- Die Koexistenz der Verkehrsträger entlang der Dorfzentrumsachsen erhöht die Attraktivität, den Verkehrsablauf sowie die Verkehrssicherheit.
- Die Dorfzentrumsachsen bieten eine hohe Nutzungsvielfalt.

Die Nähe zu den öffentlichen Verkehrsmitteln, den Versorgungseinrichtungen und den gesellschaftlichen Einrichtungen machen Dorfzentrumsachsen im Projektperimeter im Jahr 2040 sowohl für das Arbeiten als auch für das Wohnen wieder attraktiv. Die Dorfzentren sind für alle Verkehrsträger zugänglich (Koexistenz der Verkehrsträger). Situative Anpassungen am Verkehrsregime sowie der Gestaltung des Strassenraums inkl. angrenzender Flächen unterstreichen, dass die Aufenthalts- und Lebensqualität gesteigert wird.

6.2 Zukunftsbild

Das Visionsbild baut auf den Visionsleitsätzen für den Projektperimeter auf und konkretisiert diese in Verbindung mit den Inhalten des Zukunftsbildes des Agglomerationsprogramms und der Mobilitätsstrategie Region Solothurn.

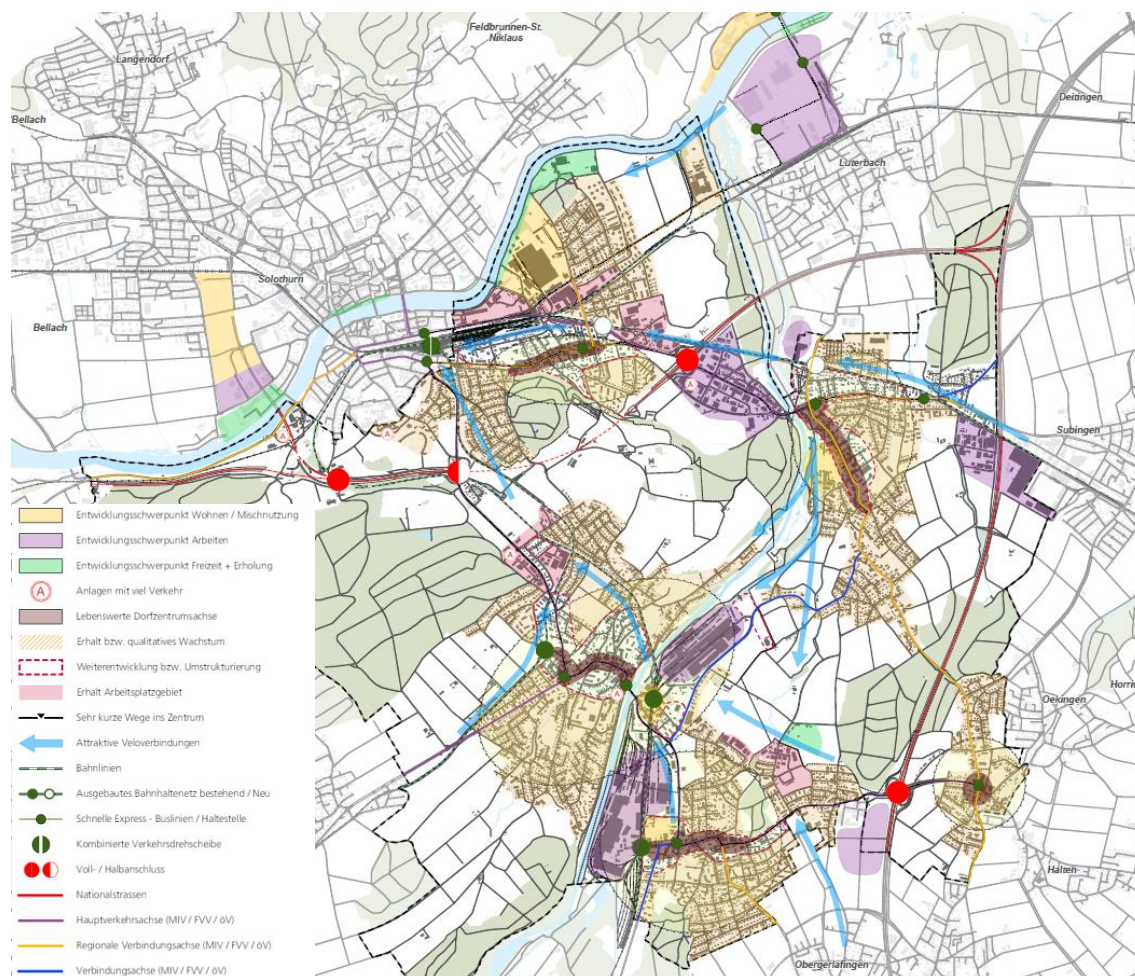


Abbildung 27 Zukunftsbild Mobilitätsquintett Wasseramt (vgl. Beilage IV)

Differenzierte Siedlungsstruktur

Mit der «richtigen Nutzung am langfristig richtigen Ort» wird eine differenzierte Entwicklung verfolgt, die einerseits im unmittelbaren Wohnumfeld die Bedürfnisse der täglichen Nutzungen abzudecken vermag, und andererseits auch im regionalen Kontext für spezifische Nutzungen an raumplanerisch und verkehrsplanerisch sinnvollen Orten gilt. Dabei gilt es die Qualität und die Identität eines Ortes, der ortsbaulich-architektonische Ausdruck und die Erscheinung sowie die öffentlichen nutzbaren Sozial- und Freiräume zu berücksichtigen. Mit einer aktiven Steuerung werden die Voraussetzungen für eine differenzierte Siedlungsentwicklung je nach Standortgunst und Entwicklungsvorstellung geschaffen.

Dorfzentrumsachsen	Die Dorfzentrumsachsen erfüllen ihre Funktion als vielfältigen Wohn-, Arbeitsplatz-, Dienstleistungs- und Versorgungsstandort. Sie sollen als Zielvorstellung qualitätsvolle und urbane Siedlungen mit hoher Aussenraumqualität, hoher Dichte mit sehr guten ÖV-, Fuss- und Veloverbindungen aufweisen. Die Koexistenz von Siedlung und Verkehr steht im Fokus.
Entwicklungsschwerpunkt Wohnen / Mischnutzung	Die Entwicklungsschwerpunkte / Umstrukturierungsgebiete entwickeln sich in Richtung lebendige Quartiere / Gebiete mit Wohnen und / oder Mischnutzung. Ihre Struktur mit eigener Identität fügt sich in die umgebende Raumstruktur ein. Das Wohn- / Arbeitsumfeld ist dicht, urbane bis teilweise städtische Siedlungen ermöglichen kurze Wege. Die Gebiete sind der gelenkten Verkehrserzeugung entsprechend angebunden.
Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten	Die grösseren Arbeitsplatzgebiete (sog. Entwicklungsschwerpunkte) entlang der Verkehrsachsen sind mit direkten MIV- und ÖV-Verbindungen erschlossen. Das MIV-orientierte Gewerbe ist primär in Gebieten vorzufinden, welche an das übergeordnete Strassennetz angebunden ist.
Entwicklungsschwerpunkt Freizeit und Erholung	Im Projektperimeter sowie in unmittelbarer Umgebung bestehen für die Region bedeutende Freizeitinfrastrukturen und Naherholungsgebiete, welche entsprechend ihrer Nutzung gut zu Fuss, mit dem Velo und dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind und entsprechend ihrer Nutzung und ihren Auswirkungen räumlich ideal liegen.
Erhalt bzw. qualitatives Wachstum	Die wenig dichten Bebauungsstrukturen können zeitgemäss in gleicher Typologie und Dichte erneuert und punktuell ergänzt werden. Die vorherrschende Struktur der Bauten (Wohnbauten, Gewerbe-/Industriebauten, öffentliche Bauten) soll erhalten bleiben.
Weiterentwicklung bzw. Umstrukturierung	Aufgrund der zentralen Lage, der Bebauungsstruktur, der Bausubstanz und / oder des Alters der Gebäude wird eine erhebliche Verdichtung angestrebt. Bei einer Weiterentwicklung hat diese in jedem Fall unter Berücksichtigung der bestehenden Typologie zu erfolgen (Gebäudevolumetrie und -höhen, Aussenräume). Bei Umstrukturierungen mit Sanierungen und / oder Ersatzneubauten werden erhebliche Veränderungen der bestehenden Strukturen angestrebt.
Erhalt Arbeitsplatzgebiet	Grössere zusammenhängende Arbeitsplatzgebiete, welche teilweise durch eine kleinstrukturierte Eigentümerschaft und Flächeneinheiten geprägt sind. Die nutzungsdurchmischten Arbeitsplatzgebiete mit Ausrichtung auf produktions-, dienstleistungs- und verkaufsorientierte Betriebe sollen erhalten bleiben bzw. sich weiterentwickeln dürfen. Je nach Lage

	ist eine Weiterentwicklung der Gebiete ohne erhöhtes Verkehrsaufkommen erwünscht.
Anlagen mit viel Verkehr	Im Wasseramt befinden sich einige für die Region bedeutende Anlagen / Nutzungen, welche viel Verkehr induzieren (z. B. grössere Einkaufsläden).
Übriges Siedlungsgebiet	Ausserhalb dieser Räume findet eine moderate Entwicklung in Abstimmung und Aufrechterhaltung der bestehenden Strukturen und Nutzungen statt.

Sichere und direkte Verkehrsverbindungen

In Bezug auf den gesamten Verkehr steht das Zukunftsbild unter dem Motto: «Sicher und direkt unterwegs im Wasseramt». In der heutigen Zeit sind natürlich auch «schnelle» Verbindungen gefragt. Durch die sicheren und vor allem direkten Verkehrsverbindungen ergeben sich diese «schnellen» Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr von selbst. Der motorisierte Individualverkehr dominiert heute den Verkehr im Wasseramt und wird in Zukunft, zu Gunsten der übrigen Verkehrsteilnehmer, toleranter sein müssen.

Änderung Modal Split	Durch Verbesserungen im Verkehrssystem auf der einen Seite und einer Schwächung der Dominanz des MIV auf der anderen Seite, wird eine Änderung des Modal Splits angestrebt. Um den Verkehr in Zukunft verträglicher zu gestalten, braucht es eine Verschiebung im Modal Split zu Gunsten des ÖV und des FVV.
Neuorganisation der Strassen	Dafür werden die bestehenden Strassen, wo immer möglich und sinnvoll, neu organisiert und alle Verkehrsteilnehmenden werden gleichberechtigt behandelt. Die Neuorganisation soll nicht zu einem Kapazitäts- oder Qualitätsverlust für einzelne Nutzergruppen führen. Ein Ausbau der Strasseninfrastruktur ist grundsätzlich kritisch zu betrachten. Um Netzlücken für den Fuss- und Veloverkehr zu schliessen oder den ÖV zu bevorzugen können Ausbauten möglich sein. Für den MIV sollen nur ausnahmsweise, aus Gründen der Verkehrssicherheit und/oder zur Optimierung überlasteter Verkehrsknoten, punktuell, neue Infrastrukturen geschaffen werden.
Hauptverkehrsachsen	Die Hauptverkehrsachsen im Wasseramt sind künftig weniger vom MIV dominiert. Insbesondere werden Ortszentren angebotsorientiert geplant und umgestaltet. Durch geeignete Massnahmen wird auf den übrigen Abschnitten der Hauptverkehrsachsen die Verkehrssicherheit erhöht und die direkten Verbindungen zwischen den Ortschaften und nach Solo-

thurn auch dem Veloverkehr besser zugänglich gemacht. Damit durchgehend ein gut funktionierendes Strassennetz gewährleistet ist, wird der Verkehr verstetigt und die Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmenden besser aufeinander abgestimmt. In den Spitzenstunden helfen Dosierungsanlagen den Verkehr in den Ortszentren flüssig und sicher zu führen. Die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs garantiert die Einhaltung der Fahrpläne.

Express-Buslinien

Das Liniennetz des öffentlichen Verkehrs im Wasseramt ist gut ausgebaut. Die Attraktivität des ÖV soll durch schnelle Express-Busverbindungen zwischen den Umsteigepunkten und den Ortszentren in den Spitzenstunden weiter verbessert werden. Die Lage und die Anzahl der Haltestellen ist genau zu prüfen. Die wichtigen Haltestellen des Busnetzes sind gut erreichbar und komfortabel ausgebaut.

Verbinden /Vernetzen

Die Netzlücken im gesamten Projektperimeter für den Fuss- und Veloverkehr werden behoben. Dies geschieht innerhalb der Gemeinden durch ein dichtes und attraktives Wegnetz zu den Zentren, zu den Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs und zwischen wichtigen Nutzungen (Schule, öffentliche Gebäude, Freizeit).

Ebenso werden die Netzlücken zwischen den Ortschaften (radial wie auch tangential verlaufend) geschlossen. Für den Fuss- und Veloverkehr werden, wenn sinnvoll, neue direkte Emme-, Eisenbahn- oder Autobahn-Querungen angestrebt. Diese sollen sowohl dem Alltagsverkehr, wie auch dem Freizeitverkehr dienen.

Um das Wasseramt noch besser an das Bahnnetz anbinden zu können, werden die bestehenden Bahnhöfe (Biberist RBS, Biberist BLS und Gerlafingen) sowie ausgewählte Bushaltestellen zu attraktiven Umsteigeorten. Die Infrastruktur, welche eine multimodale Mobilität ermöglicht, muss entsprechend aus- bzw. aufgebaut werden.

Die Umsteigeorte bieten den Pendelnden und Reisenden ein vielfältiges Angebot an Waren und Dienstleistungen auf ihrem Weg, welches sich an ihren Bedürfnissen orientiert.

Multimodaler Verkehr

Bei den Umsteigepunkten sollen die P+R und B+R Angebote, welche das Umsteigen einfach und bequem machen, weiter ausgebaut werden. Sharing Angebote sind sowohl bei den Umsteigepunkten wie auch an gut erreichbaren Stellen in den Dörfern des Mobilitätsquintetts neu anzubieten. Bei den Autobahnanschlüssen werden Pooling Angebote (Parkplätze) realisiert.

7 Strategie «Mobilität 2040»

7.1 Konzeptionelle Überlegungen

Zukünftige Zusammenarbeit Gemeinden / repla / Kanton

Abgeleitet aus dem vorangehenden Kapitel 5 und den Analysen im Kapitel 4 sind als Eckpfeiler der Strategie die konzeptionellen Überlegungen zum Verkehr formuliert.

Die Gemeinden Biberist, Derendingen, Gerlafingen, Kriegstetten und Zuchwil, die repla espaceSolothurn sowie der Kanton Solothurn vertreten eine gemeinsame Haltung im Umgang mit der Mobilität innerhalb des Projektperimeters. Die Zusammenarbeit in Mobilitätsfragen wird in den kommenden Jahren in geeigneter Form weitergeführt und stetig weiterentwickelt. Die gemeinsamen Haltungen und einheitliche Kommunikation sollen langfristig beibehalten werden. Themen mit Querbezug zur Mobilität (z. B. Abstimmung Siedlung und Verkehr) werden verstärkt in diese Zusammenarbeit miteinbezogen.

Die Eckpfeiler der künftigen Strategie sind nachfolgend aufgeführt.

1. Der motorisierte Individualverkehr wird auf dem bestehenden Strassennetz geführt. Damit auf dem Strassennetz die Leistungsfähigkeit nicht überschritten wird, ist ein übergeordnetes Betriebskonzept «Wasseramt» umzusetzen. Die Umsetzung basiert auf dem Betriebskonzept Wasseramt von 2011. Die Massnahmen aus dem Betriebskonzept sind Teil der Agglomerationsprogramme und wurden bzw. werden laufend umgesetzt. Mit dem vorliegenden Projekt werden ergänzende Massnahmen zum BK Wasseramt formuliert. Das BK Wasseramt muss auch zukünftig überprüft und bei Bedarf weiterentwickelt werden.
2. In den Spitzenstunden soll der Verkehr auf den Hauptverkehrsstrassen flüssig und sicher funktionieren. Das unter Pt. 1 erwähnte Betriebskonzept soll dies gewährleisten. Dazu wird vor allem in den Ortszentren der Verkehrsablauf optimiert und durch eine Dosierung auf den Zufahrtsachsen (ausserhalb/am Rand der Siedlungsgebiete) ist ein flüssiger Verkehrsablauf gewährleistet. Durch flankierende Massnahmen auf den Gemeindestrassen in den Quartieren werden Ausweichfahrten (Schleichverkehr) verhindert.
3. Der motorisierte Verkehr wird mit allen anderen Verkehrsteilnehmenden auf den bestehenden Strassen verträglich abgewickelt. Auf den Dorfzentrumsachsen wird eine gleichberechtigte Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden angestrebt.

4. Die Dorfzentrumsachsen werden zu lebenswerten Begegnungs- und Aufenthaltsräumen aufgewertet. Der verstetigte Verkehr, die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden, sowie gezielte betriebliche und planerische Massnahmen im Strassenraum und in dessen unmittelbarer Nähe schaffen die notwendigen Voraussetzungen.
5. Netzlücken im übergeordneten Velowegnetz und Netzlücken im Fuss- und Velowegnetz durch die Ortschaften werden geschlossen. Die Anbindungen aus den Ortskernen an das übergeordnete FVV-Netz werden verbessert.
6. Die Fuss- und Veloverkehrsverbindungen sind sicher, schnell und direkt. Ihre Realisierung wird prioritär angegangen.
7. Der ÖV ist weiter zu stärken. Schnelle Busverbindungen über die beiden Hauptverkehrssachsen mit Anbindung an die wichtigen Halte-/Umsteigepunkte verkürzen die Fahrzeiten der Nutzenden. Der ÖV wird durch Priorisierung und separate Busspuren bevorzugt.
8. Die Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger, insbesondere zwischen ÖV, FVV und neuen Mobilitätsformen wird verbessert. Bei den wichtigen Halte- und Umsteigepunkten des öffentlichen Verkehrs und bei wichtigen Gebäuden in den Gemeinden sind Angebote (z.B. Parkierungsmöglichkeiten) vorhanden, welche eine optimale Verknüpfung ermöglichen.
9. Die Siedlungsentwicklung orientiert sich an den Prämissen der nachhaltigen, ressourcenschonenden Innenentwicklung und in Abstimmung auf die verkehrlichen Ausgangslagen.
10. Entlang der einzelnen Dorfzentrumsachsen sowie an weiteren, strategisch wichtigen Lagen wird bei grösseren Neu- oder Umbauten konsequent ein Mobilitätskonzept eingefordert.
11. Die grossen Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete werden, auf Grundlage von Mobilitätskonzepten, der gelenkten Verkehrserzeugung entsprechend entwickelt.

7.2 Strategische Handlungsansätze

Basierend auf dem 4V-Ansatz (Verkehr vermeiden, verlagern, vertraglich gestalten und vernetzen) wurde für jeden der einzelnen Strategieansätze mit den Werkzeugen des «Fachberichts für Mobilitätsfragen der Region Solothurn» (z. B. V-1.1 Massvolle Verkehrserzeugung zulassen) Handlungsansätze formuliert. Diese Handlungsansätze können grundsätzlich einem oder mehreren Verkehrsträgern und –strategien zugewiesen werden. Die Summe dieser Handlungsansätze über alle vier «V's» hinweg bildet die Strategie «Mobilität 2040» für den Projektperimeter im Wasseramt.

7.3 Verkehr vermeiden

Strategie V-1.1 Massvolle Verkehrs- erzeugung zulassen

1. Siedlungsentwicklung entlang Dorfzentrumsachsen sowie in Entwicklungsschwerpunkten fördern. Keine schwerpunktmässige Entwicklung ausserhalb dieser Räume.
2. Im Rahmen der Arbeitszonenbewirtschaftung Umlagerung von unbebauten Gebieten prüfen.
3. Entwicklungsschwerpunkte insbesondere Wohnen / Mischnutzungen sehr gut an ÖV und FVV anbinden.
4. Verkehrsintensive Betriebe vorsehen, wo optimale Anbindungen sind und bestehende Verkehrsinfrastrukturen nicht bereits stark überlastet sind.
5. 'Dichte' Nutzungen an mit dem ÖV und Velo / zu Fuss gut erreichbaren Orten planen (Bahnhofgebiet und Zentrumsachsen mit lokalem Gewerbe (regionale Produkte, lokal verkaufen, Diversität des und Dezentralisierung des Gewerbes))
6. Entwicklungen / Nutzungen mit reduzierter Anzahl Autoabstellplätze vorschreiben (zwingend bei ESP und in Zentren, wenn immer möglich bei grösseren Überbauungen)
7. Neuorganisation und Reglementierung von privaten und öffentlichen Parkplätzen in Dorfzentren / -zentrumsachsen zur Mobilitätssteuerung
8. Carpooling und Carsharing Angebote an strategisch günstigen Standorten (Bahnhöfe, ESP, Autobahnanschlüsse und Quartiere) prüfen und fördern.

**Strategie V-1.2
Siedlungsentwicklung nach
Innen anstreben**

1. Siedlungsentwicklung entlang Dorfzentrumsachsen sowie in Entwicklungsschwerpunkten fördern. Keine schwerpunktmässige Entwicklung ausserhalb dieser Räume.
2. Im Rahmen der Arbeitszonenbewirtschaftung Umlagerung von unbebauten Gebieten prüfen.
3. 'Dichte' Nutzungen an mit dem ÖV und Velo / zu Fuss gut erreichbaren Orten planen (Bahnhofgebiet und Zentrumsachsen mit lokalem Gewerbe (regionale Produkte, lokal verkaufen, Diversität des und Dezentralisierung des Gewerbes))
4. Auf den Zentrumsachsen und bei den Entwicklungsschwerpunkten ein attraktives Haltestellenangebot mit guter Infrastruktur (Veloabstellplätze, Dienstleistungsangebote) schaffen.

**Strategie V-1.3
Ort(e) der kurzen Wege schaffen**

1. Dorfzentrumsachsen und Entwicklungsschwerpunkte mit vielfältigem Nutzungsangebot (Nutzungsdurchmischung, Angebote mit regionaler und lokaler Bedeutung)
2. Auf den Dorfzentrumsachsen und bei den Entwicklungsschwerpunkten sichere Velo-Abstellplätze (inkl. E-Infrastruktur) in naher Distanz zu Haltestellen, öffentlichen Gebäuden (Schulen, Turnhallen) und Gütern des täglichen Bedarfs anbieten.
3. Auf den Zentrumsachsen und bei den Entwicklungsschwerpunkten ein attraktives Haltestellenangebot mit guter Infrastruktur (Veloabstellplätze, Dienstleistungsangebote) schaffen.
4. Die Querungsmöglichkeiten von natürlichen Hindernissen und Infrastrukturbauten für Fuss- und Veloverkehr verdichten, sowie attraktiver und sicherer gestalten
5. Verbinden und verdichten des Wegnetzes für den Fuss- und Veloverkehr in den Siedlungsgebieten des Wasseramts

**Strategie V-1.4
Regional abgestimmte Park-
raumpolitik anstreben**

1. Neuorganisation und Reglementierung von privaten und öffentlichen Parkplätzen in Dorfzentren / -zentrumsachsen zur Mobilitätssteuerung
2. Einheitliche bzw. regionale Parkraumpolitik als Instrument des Mobilitätsmanagements einsetzen
3. Entwicklungen / Nutzungen mit reduzierter Anzahl Autoabstellplätze vorschreiben (zwingend bei ESP und in Zentren, wenn immer möglich bei grösseren Überbauungen)

**Strategie V-1.5
Belegungsgrad im Individual-
verkehr erhöhen**

1. Bevorzugung von Fahrzeugen mit erhöhtem Belegungsgrad im Strassenverkehr (z.B. Benutzung Busspur)
2. Carpooling und Carsharing Angebote an strategisch günstigen Standorten (Bahnhöfe, ESP, Autobahnanschlüsse und Quartiere) prüfen und fördern.
3. Digitalisierung / Digitale Angebote zur Erhöhung der Fahrzeugbelegung fördern und einsetzen.

**Strategie V-1.6
Ortsunabhängiges Arbeiten
fördern**

1. Co-Working Spaces (Gemeinschaftsräume) in Entwicklungsschwerpunkten und / oder an zentralen Orten in den Gemeinden anbieten
2. Entwicklungen / Nutzungen mit reduzierter Anzahl Autoabstellplätze vorschreiben (zwingend bei ESP und in Zentren, wenn immer möglich bei grösseren Überbauungen)
3. Betriebe bzgl. Home-Office sensibilisieren und Home-Office langfristig etablieren
4. Flexible Arbeits-, Schul- und Studienmodelle in Bezug auf die Zeit und den Ort fördern um die Mobilitätsspitzen morgens und abends zu glätten.

**Strategie V-1.7
Smarte Logistik thematisieren**

1. Publikums- und verkehrsintensive Einrichtungen dort planen und entwickeln, wo optimale Anbindungen vorhanden sind.
2. Verstärkte Feinverteilung für Güter aus unmittelbarem Umfeld mittels umweltverträglichem Verkehrsmittel sowie Planung von Verteilzentren (Mini-Hubs) für die Bündelung von Warenströmen und die Feinverteilung (letzte Meile)

7.4 Verkehr verlagern

**Strategie V-2.1
Konkurrenzfähiges und
schnelles ÖV-System schaffen**

1. Dichtes und effizientes ÖV-Netz schaffen bzw. ausbauen
2. Takterhöhung bei ausgewählten Linien
3. Einführung neuer direkter Netzverbindungen in Richtung Solothurn Hauptbahnhof (Reduktion Fahrzeiten)
4. Aufrechterhaltung von 'Bummler'-Verbindungen als Grundangebot
5. Stärken der 'wichtigen' Haltestellen mittels unterstützender Infrastruktur (B+R, P+R, Dienstleistungsangebote)

Strategie V-2.2
Planbarkeit und Zuverlässigkeit im ÖV sicherstellen

1. Zuverlässigkeit und Fahrplanstabilität des ÖV durch Bevorzugung / Priorisierung im Verkehrsnetz sichern (z.B. Busspuren)
2. Verstetigung des Verkehrs auf den Dorfzentrumsachsen zur Erhöhung der Stabilität und Zuverlässigkeit des ÖV
3. Stärken der strategisch wichtigen Haltestellen/Orte mittels unterstützender Infrastruktur (B+R, P+R, Cargo-Velos gedeckt, ebenerdig mit Ladestationen, Dienstleistungsangebote)

Strategie V-2.3
Zugang zum ÖV erleichtern und attraktiv gestalten

1. In naher Distanz zu Bahnhöfen / Haltestellen sichere Velo-Abstellplätze (inkl. E-Infrastruktur) anbieten.
2. Freizeitangebote und Naherholungsgebiete an öffentlichen Verkehr anbinden und mittels Fuss- und Veloverkehr attraktiv erschliessen
3. Auf den Zentrumsachsen und bei den Entwicklungsschwerpunkten ein attraktives Haltestellenangebot mit guter Infrastruktur (Veloabstellplätze, Dienstleistungsangebote) schaffen.
4. Stärken der 'wichtigen' Haltestellen mittels unterstützender Infrastruktur (B+R, P+R, Umsteigepunkt, Dienstleistungsangebot)
5. Aufenthaltsqualität an den Bahnhöfen und Haltestellen aufwerten, vor allem bezüglich Freiraumgestaltung.

Strategie V-2.4
Preisstruktur in der Mobilität nivellieren

1. Neuorganisation und Reglementierung von privaten und öffentlichen Parkplätzen in Dorfzentren / -zentrumsachsen zur Mobilitätssteuerung
2. Einheitliche bzw. regionale Parkraumpolitik als Instrument des Mobilitätsmanagements einsetzen
3. P+R Angebote vereinheitlichen und bewirtschaften
4. Gemeinsamer Einsatz des Kantons und der Gemeinden für einen preiswerten ÖV auf politischer Ebene

Strategie V-2.5
Attraktive und sichere Fussweg- und Veloverbindungen schaffen

1. Die Querungsmöglichkeiten von natürlichen Hindernissen und Infrastrukturbauten für Fuss- und Veloverkehr verdichten, sowie attraktiver und sicherer gestalten
2. Verbinden und verdichten des Wegnetzes für den Fuss- und Veloverkehr in den Siedlungsgebieten des Wasseramts
3. Sichere und direkte Wegführung inkl. Querungs- und Kreuzungsstellen bei Hauptverkehrsstrassen für Fuss- und Velowegverbindungen

Strategie V-2.6
Dem Fuss- und Veloverkehr
Raum und Platz geben

4. Priorisierung des Veloverkehrs und der zu Fuss Gehenden an gewissen Punkten / auf gewissen Achsen im Verkehrsnetz
5. Mehr Grundlagen / Wissen über Verkehrsverhalten des Fuss- und Veloverkehrs erheben, z.B. mit temporären Massnahmen Veränderungen des FVV testen, Verhalten unterschiedlicher Gruppen (jüngerer vs. älterer Personen / Frauen vs. Männer etc.).
1. Verbinden und verdichten des Wegnetzes für den Fuss- und Veloverkehr in den Siedlungsgebieten des Wasseramts
2. Auf den Dorfzentrumsachsen und bei den Entwicklungsschwerpunkten sichere Velo-Abstellplätze (inkl. E-Infrastruktur) in naher Distanz zu Haltestellen, öffentlichen Gebäuden (Schulen, Turnhallen) und Gütern des täglichen Bedarfs anbieten.
3. Die Querungsmöglichkeiten von natürlichen Hindernissen und Infrastrukturbauten für Fuss- und Veloverkehr verdichten, sowie attraktiver und sicherer gestalten

Strategie V-2.7
Trend der E-Bikes nutzen

1. Ausbau / Priorisierung von Velorouten für den Alltagsverkehr (Haupttrouten)
2. Die Koexistenz von Velo und E-Bike fördern und die Veloinfrastruktur dementsprechend ausbauen
3. Priorisierung des Veloverkehrs und der zu Fuss gehenden an gewissen Punkten / auf gewissen Achsen im Verkehrsnetz

7.5 Verkehr verträglich gestalten

Strategie V-3.1
Verkehr bewusst lenken

1. Die Strasseninfrastruktur inkl. deren Gestaltung anhand der Netzfunktion weiterentwickeln und stärker zwischen verkehrs- und siedlungsorientierten Nutzungen unterscheiden
2. Flüssigen und sicheren Verkehrsfluss durch Dorfzentren sicherstellen, mittels lokalen Betriebs- und Gestaltungskonzepten
3. Ein regional abgestimmtes Verkehrsmanagement einsetzen (Betriebskonzept Wasseramt bzw. Region Solothurn)

Strategie V-3.2
Kapazitäten auf den Hauptachsen sicherstellen

1. Verkehr auf Hauptachsen kanalisieren, Attraktivität von Ausweichrouten reduzieren
2. Kapazitäten auf Hauptachsen steuern (Betriebskonzept) und in Zentren angebotsorientiert beschränken. Ausserhalb der Siedlungsräume zurückhalten und den nötigen Stauraum schaffen.
3. Ein regional abgestimmtes Verkehrsmanagement einsetzen (Betriebskonzept Wasseramt bzw. Region Solothurn)

Strategie V-3.3
Zur Verfügung stehender
Strassenraum fair zwischen
den Verkehrsmitteln aufteilen

1. Strassenraum entlang der Dorfzentrumsachsen attraktiv und ortspassend gestalten
2. Trennwirkung von Strassen reduzieren und attraktive und sichere Querungsmöglichkeiten für den FVV anbieten
3. Koexistenz der Verkehrsträger insbesondere auf den Dorfzentrumsachsen fördern. Die vorhandenen Strassenräume sind neu zu organisieren (Aufteilung zwischen den Verkehrsteilnehmern verbessern).

Strategie V-3.4
Erreichbarkeit der Orte für
alle Verkehrsteilnehmende

1. Verbinden und verdichten des Wegnetzes für den Fuss- und Veloverkehr in und zwischen den Siedlungsgebieten des Wasseramts
2. Die Querungsmöglichkeiten von natürlichen Hindernissen und Infrastrukturbauten für Fuss- und Veloverkehr verdichten, sowie attraktiver und sicherer gestalten
3. Ausbau / Priorisierung von Velorouten für den Alltagsverkehr (Haupttrouten)
4. Gute Erschliessung über das Hauptverkehrsnetz für das Gewerbe sicherstellen
5. Dichtes und effizientes ÖV-Netz schaffen bzw. ausbauen

Strategie V-3.5
Attraktive und sichere Strassen
in den Wohnquartieren

1. Auf siedlungsorientierten Strassen reduzierte Fahrgeschwindigkeit einführen
2. Schulwegsicherheit durch attraktive und direkte FVV-Verbindungen gewährleisten
3. Verkehr auf Hauptachsen kanalisieren, Attraktivität von Ausweichrouten reduzieren

Strategie V-3.6
Luft- und Lärmemissionen des
Strassenverkehrs mindern

1. Massnahmen für Lärmreduktion einsetzen / fordern
2. Alternative Antriebsformen fördern
3. Strassenraum entlang Dorfzentren /-achsen attraktiv und ortspassend gestalten

Strategie V-3.7
Verkehrssicherheit aller Ver-
kehrsteilnehmenden erhöhen

1. Verkehrssicherheit überprüfen, Unfallschwerpunkte beheben (z.B. mittels Road Safety Inspections und Road Safety Audits)
2. Temporeduktionen an belasteten Orten mit unterschiedlichen Nutzern, insbesondere auf siedlungsorientierten Strassen
3. Trennwirkung von Strassen reduzieren und attraktive und sichere Querungsmöglichkeiten für den FVV anbieten
4. Auf siedlungsorientierten Strassen reduzierte Fahrgeschwindigkeit einführen

Strategie V-3.8
Nachhaltige und umweltverträgliche Mobilität fördern

1. In Entwicklungsschwerpunkten nachhaltige und umweltverträgliche Gesamtmobilität fördern und einfordern
2. Die Koexistenz von Velo und E-Bike fördern und die Veloinfrastruktur dementsprechend ausbauen
3. Verbinden und verdichten des Wegnetzes für den Fuss- und Veloverkehr in und zwischen den Siedlungsgebieten des Wasseramts
4. Auf den Dorfzentrumsachsen und bei den Entwicklungsschwerpunkten sichere Velo-Abstellplätze (inkl. E-Infrastruktur) in naher Distanz zu Haltestellen, öffentlichen Gebäuden (Schulen, Turnhallen) und Gütern des täglichen Bedarfs anbieten.

7.6 Mobilitätsangebot vernetzen

Strategie V-4.1
Regional abgestimmte, attraktive Umsteigeorte fördern

1. Dichtes und effizientes ÖV-Netz schaffen bzw. ausbauen
2. Einführung neuer direkter Netzverbindungen in Richtung Solothurn Hauptbahnhof (Reduktion Fahrzeiten)
3. Aufrechterhaltung von 'Bummler'-Verbindungen als Grundangebot
4. Stärken der 'wichtigen' Haltestellen mittels unterstützender Infrastruktur (B+R, P+R, Dienstleistungsangebote)

Strategie V-4.2
Intelligente Gesamtverkehrssysteme entwickeln

1. Verstetigung des Verkehrs auf den Dorfzentrumsachsen zur Erhöhung der Stabilität und Zuverlässigkeit des ÖV
2. Priorisierung des Veloverkehrs an gewissen Punkten / auf gewissen Achsen
3. Mehrfachnutzung von Busspuren prüfen

Strategie V-4.3
Einfacher Zugang zur Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen schaffen

1. 'Mobility as a Service' verstehen
2. Behörden informieren, beraten und stellen Angebot zur Verfügung

Strategie V-4.4
Neue Mobilitätsformen fördern und zugänglich machen

1. Umweltbewusstes Mobilitätsverhalten fördern
2. Förderung des Sharing-Ansatzes

Strategie V-4.5
Informationstechnologien nutzen und gezielt einsetzen

1. Mobility as a Service verstehen
2. Echtzeitdaten führen
3. Technologiefortschritt mittragen

Strategie V-4.6
Bewusstsein über den Wandel der Mobilität schärfen

1. Behörden informieren, beraten und stellen Angebote zur Verfügung
2. Sichtbarmachen von Massnahmen und Veränderungen
3. Bevölkerung zu Beteiligten machen

8 Massnahmen

Die im Kapitel 7 aufgeführten Strategien können mit Massnahmen wirkungsvoll umgesetzt werden. Die Entwicklung der Massnahmen wurde in stetiger Abstimmung mit der Vision (Leitsätzen und Zukunftsbild) vorgenommen. Die Massnahmen (MQ) setzen sich aus Siedlungs- (MQ_S) und Verkehrsmassnahmen (MQ_V) zusammen.

8.1 Überblick über die Massnahmen

Massnahmen Siedlung

Im Zuge der Fokussierung auf die Siedlungsentwicklung nach Innen und auf die Bewältigung des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums in den Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten, stehen gesamtheitliche Planungen und Umsetzungen von Mobilitätsmassnahmen im Vordergrund des Mobilitätsquintetts. Je nach Nutzungsausrichtung und Lage der Entwicklungsschwerpunkte bedarf es eines unterschiedlichen Settings an Massnahmen.

Entwicklungsschwerpunkte Wohnen / Mischnutzung

Bezogen auf die Entwicklungsschwerpunkte Wohnen / Mischnutzung ist je Areal eine Gesamtmobilitätsplanung zu initiieren, welche auf die Erreichung eines zu definierenden Modal-Splits auszurichten ist. Verschiedene Massnahmen mit dem Ziel, einen möglichst hohen Anteil an Verkehrsetappen mit umweltfreundlichen und ressourcensparenden Verkehrsträgern zu realisieren, sind konsequent umzusetzen. Massnahmen können sowohl bereits geplante und neue Infrastrukturbauten als auch angebotsbezogene Massnahmen sein. Vermehrt sollen bei Arealplanungen aber auch Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement oder Massnahmen i.S. der Verkehrslenkung / -beschränkung in den Fokus gelangen. Die Entwicklungsschwerpunkte Wohnen sollen als eine Art Vorbilder einer nachhaltigen gesamtheitlichen Mobilität fungieren und als Katalysatoren wirken.

Arbeiten

Arbeitsschwerpunkte weisen üblicherweise einen höheren Anteil an MIV auf als Wohnschwerpunkte. Eine Gesamtmobilitätsplanung kann dazu beitragen, den Verkehr zeitlich und räumlich zu lenken, durch verschiedene Massnahmen teilweise zu reduzieren und zu verlagern. Auch hier müssen zukünftig vermehrt betriebliche Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements umgesetzt werden.

Bahnhof

Die drei Bahnhöfe im Projektperimeter, Biberist RBS, Biberist BLS und Gerlafingen BLS, werden aufgrund diverser Entwicklungen in unmittelbarer Umgebung an Bedeutung gewinnen. Die Bahnhöfe sind einerseits im Sinne einer multimodalen ÖV-Drehscheibe zu stärken. Dabei sind

	Massnahmen als attraktiver Umsteigeort sowie für den Wechsel auf andere Verkehrsmittel umzusetzen. Andererseits gilt es die Bahnhöfe inkl. Umgebung so umzugestalten, dass eine Willkommensatmosphäre entsteht und sichere und attraktive Wege für Ein-, Um- und Aussteigende geschaffen werden. Dabei ist auch auf eine optimale Verknüpfung mit den Dorfzentren zu achten.
Aufwertung Zentrumsachsen	Entlang der Dorfzentrumsachsen treffen eine Vielzahl an Nutzungsansprüche aufeinander. Im Zuge der geforderten Innenentwicklung werden sich bei gleichbleibender Entwicklung die Konflikte vermehrt zuspitzen (mit zunehmender Abnahme der Wohn- und Aufenthaltsqualität). Um die Koexistenz der unterschiedlichen Nutzungen zu gewährleisten und das Potenzial der räumlichen Qualitäten der Zentrumsachsen besser ausschöpfen zu können, ist eine umsichtige Planung anzustreben. Der Prozess ist von Gemeinde zu Gemeinde individuell zu gestalten, spezifisch angepasst auf die Gegebenheiten und die teilweise bereits lancierten oder umgesetzten Massnahmen.
Massnahmen Verkehr	Eine Vielzahl von Verkehrsmassnahmen, viele auf organisatorischer Ebene, entfalten ihre Wirkung bei der Umsetzung möglichst vieler der angedachten Massnahmen. Wichtig dabei ist auch die Koordination mit den Siedlungsmassnahmen. Dies gilt insbesondere bei der Aufwertung der Zentrumsachsen. Hier sind in Bezug auf den Verkehr Betriebs- und Gestaltungskonzepte zu entwickeln um den Verkehr sicher und flüssig durch die Zentren zu führen. Dabei sind die verschiedenen Planungen in den Gemeinden des Mobilitätsquintetts übergeordnet aufeinander abzustimmen.
Zusammenarbeit	Damit die Anstrengungen des Mobilitätsquintetts mit dem Abschluss des Berichts nicht enden, wird die Einsetzung einer ständigen Mobilitätskommission Wasseramt angestrebt. Diese soll die Umsetzung der Massnahmen koordinieren und überprüfen, sowie den Prozess des Mobilitätsquintetts durch ständige Weiterentwicklung bzw. Anpassung der Massnahmen weiterführen. Der Kommission sollen Vertretende der fünf Gemeinden des Mobilitätsquintetts, des Kantons und der Repla espace Solothurn angehören. Weitere Gemeinden des Wasseramts und oder der angrenzenden Regionen (Stadt Solothurn, Kanton Bern) sind bei Bedarf in die Kommission einzubinden. Die Mobilitätsentwicklung im Wasseramt soll so regional gesteuert und die Anliegen der Gemeinden abgestimmt werden.
Fussverkehr	In Bezug auf den Fussverkehr ist in den Gemeinden ein gutes, sicheres und attraktives Wegnetz zu schaffen. Eine hohe Durchwegung der Siedlungsgebiete ist anzustreben und insbesondere die Anschlüsse zu den

	Zentren und den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind zu stärken. Strecken zwischen den Ortschaften werden hauptsächlich nur in der Freizeit zu Fuss zurückgelegt (spazieren, wandern). Trotzdem sollen die Verbindungen für den Fussverkehr zwischen den Ortschaften verbessert werden, indem der Fussverkehr die Radverbindungen ebenfalls mitbenutzen kann.
Veloverkehr	Die vorgesehenen Massnahmen sollen primär die Velo-Alltagsverbindungen stärken. Aus dem Wasseramt nach Solothurn sowie auch zwischen den Wasseramtsgemeinden sind attraktive, sichere und direkte Radwegverbindungen zu realisieren, welche den Bedürfnissen der Velo- und der E-Bike- Nutzenden Rechnung trägt. Die Routen sind – wo möglich – nicht entlang der Hauptstrassen zu führen und müssen gute Anbindungen an die Zentren und die Bahnhöfe aufweisen. Wenn immer möglich sind bestehende Infrastrukturen zu nutzen und anzupassen. Ein Hauptaugenmerk gilt den Querungsstellen mit dem motorisierten Individualverkehr.
Öffentlicher Verkehr	Im Wasseramt ist das Bahn- und Busnetz bereits gut ausgebaut. Dennoch besteht Potential zur Effizienzsteigerung und zur Steigerung der Zuverlässigkeit. So sollen die Fahrzeiten auf den Buslinien verkürzt, die Umsteigezeiten reduziert und die Anschluss- bzw. Umsteigepunkte attraktiviert werden. Durch die bereits erwähnten Betriebs- und Gestaltungskonzepte in den Ortszentren und punktuellen Buspriorisierungsmassnahmen, kann zudem die Zuverlässigkeit erhöht werden.
Multimodaler Verkehr	Bei den meisten Massnahmen besteht immer auch das Ziel die einzelnen Verkehrsmittel besser miteinander zu verbinden und so die Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des FVV und des ÖV zu verändern (Änderung Modalsplit). Nebst einer guten Verknüpfung der Verkehrsmittel ist ebenso ein gutes, attraktives Angebot an Dienstleistungen bei den Umsteigepunkten (Bahnhöfe, Bushaltestellen) wichtig.
Motorisierter Individualverkehr	Die meisten der formulierten Massnahmen dienen ebenso dem MIV. Dies vor allem in Bezug auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Der MIV soll zukünftig sicher und flüssig durch das Wasseramt fahren. Die Massnahmen zielen auf eine Optimierung der vorhandenen Infrastruktur ab.
Massnahmenliste , Massnahmenblätter und Massnahmenpläne	In einer separaten Beilage werden die definierten Massnahmen in einer Gesamtliste mit entsprechenden Massnahmenblättern beschrieben. Massnahmenblätter werden für Massnahmen mit der Wichtigkeit «hoch» und der Dringlichkeit «hoch» oder «mittel» erstellt. In den Massnahmenplänen Verkehr und Siedlung werden die Massnahmen kartografisch verortet.

8.2 Massnahmenpriorisierung

Die Massnahmen sind in der Massnahmenliste (Beilage I) sowie ausgewählte in den Massnahmenblättern (Beilage II) zu entnehmen. Die Auswahl der Massnahmen für welche ein Massnahmenblatt erarbeitet wurde basierte auf einer Gewichtung hinsichtlich der Wichtigkeit «hoch» der Massnahme. Die Einstufung erfolgte in Abstimmung mit den kantonalen Planungen sowie dem Agglomerationsprogramm Solothurn. Insgesamt wurden 12 Massnahmenblätter erarbeitet. Für die bereits im Agglomerationsprogramm enthaltenen Massnahmen (MQ_S_1_1, MQ_S_1_2 und MQ_S_2_1) wurde trotz Einstufung «hoch» auf die separate Ausarbeitung eines Massnahmenblatts verzichtet.

Nachfolgend eine tabellarische Aufführung der Massnahmen inkl. Einstufung zur Wichtigkeit und Dringlichkeit.

Nr.	Bezeichnung	Priorität	
		Wichtigkeit	Dringlichkeit
MQ_S_1_1	Entwicklungsschwerpunkt Wohnen / Mischnutzung Biberena / Bahnhof BLS Gemeinde Biberist	hoch	mittel
MQ_S_1_2	Entwicklungsschwerpunkt Wohnen/ Mischnutzung Bahnhofsgebiet Gerlafingen Gemeinde Gerlafingen	hoch	mittel
MQ_S_1_3	Entwicklungsschwerpunkt Wohnen / Mischnutzung Emmenhof Gemeinde Derendingen	mittel	mittel
MQ_S_1_4	Entwicklungsschwerpunkt Wohnen / Mischnutzung Riverside Gemeinde Zuchwil	mittel	mittel
MQ_S_2_1	Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten – Papieri-Areal Gemeinde Biberist	hoch	mittel
MQ_S_2_2	Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten – Bolacker, Machbarkeitsabklärung Gemeinden Kriegstetten / Obergerlafingen / Rechterswil	hoch	hoch
MQ_S_2_3	Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten – Eisenwerk (von Roll-Areal) Gemeinden Gerlafingen / Biberist	niedrig	niedrig

MQ_S_2_4	Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten – Luzernstrasse Gemeinde Zuchwil	mittel	niedrig
MQ_S_2_5	Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten – Wissensteinfeld, Fadacker Gemeinden Derendingen / Subingen	mittel	niedrig
MQ_S_3_1	Aufwertung Zentrumsachsen Gemeinde Biberist Umgestaltung von Bahnhof RBS bis zum Bahnhof BLS (insbesondere im Bereich der Hauptstrasse) Gemeinde Derendingen Umgestaltung Hauptstrasse im Abschnitt zwischen Kreuzplatz und Benediktusplatz Gemeinde Gerlafingen Umgestaltung im Abschnitt Bahnhof Gerlafingen bis Sackmooswald Gemeinde Kriegstetten Dorfzentrum, Einfallsachsen Kreisel Rest. Kreuz Gemeinde Zuchwil Umgestaltung Hauptstrasse im Abschnitt zwischen Einmündung Rainstrasse und Martinshofplatz	hoch	mittel
MQ_S_4_1	Attraktivierung Bahnhof Biberist BLS Gemeinde Biberist	hoch	hoch
MQ_S_4_2	Attraktivierung Bahnhof Biberist RBS Gemeinde Biberist	mittel	mittel
MQ_S_4_3	Attraktivierung Bahnhof Gerlafingen BLS Gemeinde Gerlafingen	hoch	hoch
MQ_S_5_1	Monitoring und Controlling räumliche Entwicklung	mittel	mittel
MQ_S_5_2	Überprüfung Zonierung und Vorschriften auf nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsabstimmung	hoch	mittel
MQ_S_5_3	Mobilitätskonzepte Alle Gemeinden	hoch	hoch

MQ_V_1_1	Verkehrslenkung Gemeinde Zuchwil Verknüpfung Luzernstrasse - Nordsüdstrasse	niedrig	niedrig
MQ_V_1_2	Sichere Autobahnanschlüsse Gemeinde Biberist Verkehrsmanagement und Knotenumgestaltung Autobahn- ausfahrt A5 Gemeinde Kriegstetten / Gerlafingen Verkehrsmanagement und Knotenumgestaltung Autobahn- anschluss A1	mittel	niedrig
MQ_V_1_3	Knotenumgestaltung Gemeinde Biberist Verkehrsmanagement und Knotenumgestaltung Schöngrün- / Engestrasse	mittel	mittel
MQ_V_2_1	Veloverkehrssicherung Gemeinde Kriegstetten / Derendingen Verbesserung der Veloführung entlang der Hauptstrasse in den Gemeinden Kriegstetten und Derendingen.	mittel	mittel
MQ_V_2_2	Schnellbuslinie Wasseramt Nord Schnellbuslinie Derendingen – Kreuzplatz – Zuchwil – Solo- thurn Bahnhof Süd	hoch	mittel
MQ_V_2_3	Schnellbuslinie Wasseramt Süd Schnellbuslinie Kriegstetten – Gerlafingen – Biberist – Solo- thurn Bahnhof Süd	niedrig	niedrig
MQ_V_2_4	Ausbau Busspur Gemeinde Gerlafingen / Biberist Busspur Gerlafingen – Biberist (Gerlafingenstrasse)	mittel	mittel
MQ_V_2_5	Ausbau Busspur Gemeinde Lohn – Ammannsegg / Biberist Busspur Bernstrasse	niedrig	niedrig
MQ_V_3_1	Direkte Fuss- und Veloverbindung Gemeinden Gerlafingen / Biberist Direkte und attraktive Langsamverkehrsverbindung Gerlafin- gen – Biberist BLS – Stadt Solothurn inkl. Verbindung über die Autobahn A1 nach Kriegstetten.	hoch	hoch
MQ_V_3_2	Direkte Fuss- und Veloverbindung Gemeinde Biberist Direkte und attraktive Fuss- und Veloverkehrsverbindung als Fortsetzung der FVV Verbindung von Lohn nach Solothurn ab der Bahnhofstrasse (Bahnhof RBS) entlang der Bahntras- sen RBS und BLS.	mittel	mittel

MQ_V_3_3	Direkte Fuss- und Veloverbindung Gemeinde Derendingen Fuss- und Veloverkehrsbrücke über die Emme als direkte Verbindung von Kriegstetten nach Zuchwil.	mittel	mittel
MQ_V_3_4	Direkte Fuss- und Veloverbindung Gemeinde Subingen / Derendingen / Zuchwil Direkte und attraktive FVV-Verbindung entlang des Bahntrasses der SBB.	niedrig	niedrig
MQ_V_3_5	Bahnhöfe mit dem Zentrum besser verbinden Gemeinde Biberist Bahnhöfe mit dem Zentrum besser verbinden. Gemeinde Gerlafingen Bahnhof BLS mit dem Zentrum besser verbinden.	mittel	mittel
MQ_V_4_1	Abstellplätze Zweiradverkehr Ganzer Perimeter Mobilitätsquintett + BSU Veloabstellplätze bei Bushaltestellen und bei wichtigen Gebäuden in Ortszentren fördern.	hoch	hoch
MQ_V_4_2	Reduktion der Wartezeiten Gemeinde Biberist Reduktion der Wartezeiten zwischen den Buslinien (BHS St. Urs). Gemeinde Derendingen Reduktion der Wartezeiten zwischen den Buslinien beim Kreuzplatz	hoch	mittel
MQ_V_4_3	Bessere Anbindungen Gemeinde Gerlafingen Bessere Anbindung der Buslinie 2 (Haltestelle Gerlafingen Eisenhammer) an den Bahnhof Gerlafingen Gemeinde Biberist Bessere Verknüpfung Bahn / Bus beim Bahnhof RBS	mittel	mittel
MQ_V_4_4	Optimierung Tangentiallinie Ganzer Perimeter Mobilitätsquintett Anpassung des Anschlusspunktes der Tangentiallinie Nr. 17 von Derendingen nach Biberist Ost und Endhalt Biberist RBS	niedrig	niedrig
MQ_V_4_5	Park + Ride Angebote Integration Park + Ride Angebote in den ÖV Tarifverbund	niedrig	mittel
MQ_V_5_1	Sharing Angebote Gemeinde Biberist Car Sharing und Cargovelo Angebote südlich der Bernstrasse Car Sharing und Cargovelo Angebote im Bleichenberg Quartier Gemeinde Gerlafingen Car Sharing und Cargovelo Angebote im Quartier bei der Schulhausstrasse Gemeinde Kriegstetten Car Sharing und Cargovelo Angebote im Dorfzentrum	mittel	mittel

	Gemeinde Derendingen Car Sharing und Cargovelo Angebote entlang der Steinmattstrasse Car Sharing und Cargovelo Angebote Industrie Zone Gemeinde Zuchwil Car Sharing und Cargovelo Angebot Industrie Zone Car Sharing und Cargovelo Angebote Bleichenberg Quartier		
MQ_V_5_2	Bewirtschaftung der Parkplätze Reduktion und Bewirtschaftung der Parkplätze im gesamten Perimeter des Mobiquintetts Wasseramt	hoch	hoch
MQ_V_5_3	Mobilitätskommission Wasseramt	hoch	hoch

9 Würdigung und weiteres Vorgehen

Am 25. Mai 2023 hat mit der Behördeninformation zum «Gesamtmobilitätskonzept Mobilitätsquintett Wasseramt» die Abschlussveranstaltung zum vorliegenden Projekt stattgefunden. Am Anlass informierte Regierungsrätin Sandra Kolly (Vorsteherin Bau- und Justizdepartement) und die Mitglieder der Projektsteuerung als politische Vertreter über die Ergebnisse der Arbeiten zum Mobilitätsquintett. Unterstützt wird die Projektsteuerung durch die Projektleitung und BSB + Partner (Auftragnehmer). Ziel der Veranstaltung war es, die Teilnehmerinnen und Teilnehmer über das Projekt «Mobilitätsquintett Wasseramt» sowie die Vorstellungen bezüglich der künftigen Mobilität im Raum Wasseramt und die wichtigsten Wege (Massnahmen), die dazu beschritten werden müssen (Umsetzung), zu informieren.

Die wesentlichen Erkenntnisse aus den Arbeiten zum Mobilitätsquintett sind wie folgt:

- Die Arbeiten zum Mobilitätsquintett Wasseramt erfolgten gemeinsam in einem kooperativen Planungsprozess mit Vertretern von Gemeinde, Region und Kanton.
- Es bestehen verschiedene Ansprüche an den Raum bzw. den Verkehr: übergeordnete, regionale Ansprüche stehen dabei häufig Anliegen aus lokaler Sicht (Gemeinden) gegenüber. Für deren Vereinbarkeit ist eine gemeinsame Umsetzung aus der Gesamtperspektive (Gemeinden, Region, Kanton) anzustreben.
- Die erarbeitete, detaillierte Betrachtung des Themas (Gesamt-)Mobilität ist für eine langfristige und robuste Abstimmung von Siedlung und Verkehr zwingend notwendig.
- Mit dem Mobilitätsquintett wurde gemeinsam festgelegt, wohin sich die Mobilität im Wasseramt zukünftig entwickeln soll. Dazu wurde eine Vision 2040 (mit Leitsätzen und Zukunftsbild) erarbeitet und Massnahmen hergeleitet.
- Erste Schritte sind bereits getan; einige Massnahmen sind bereits in Planung bzw. in Umsetzung. Weitere Massnahmen sollen mit der Erarbeitung der kommenden Generationen im Agglomerationsprogramm Solothurn koordiniert werden.
- Eine Weiterverfolgung von grossen Infrastruktur-Ausbaumassnahmen ist aus übergeordneter und gesamtreionaler Sicht nicht sinnvoll und zweckmässig. Entsprechend sind grosse Infrastrukturanla-

gen wie die Nordumfahrung Gerlafingen und der Bleichenbergtunnel langfristig aus dem kantonalen Richtplan zu streichen. Auch auf weitere, grössere Ausbauten wie z.B. der Anschluss Enge ist zu verzichten. Stattdessen soll die Vision 2040 durch die Umsetzung der Massnahmen aus dem Mobilitätsquintett erreicht werden.

Erste konkrete Schritte für die Umsetzung sind:

- Bildung eines Gremiums zur koordinierten Umsetzung der Massnahmen (Mobilitätskommission Wasseramt, vgl. entsprechende Massnahme): «Die erarbeitete Strategie des Mobilitätsquintetts Wasseramt soll in einer geeigneten Form durch die Gemeinden, den Kanton und die Repla weiter begleitet und die Umsetzung gemeinsam vorangetrieben werden. Dabei soll die übergeordnete Verkehrsplanung laufend mit den kommunalen Planungen und Bedürfnissen abgeglichen werden können. Differenzen werden so rasch erkannt und geeignete Lösungen können gefunden werden.»
- Einspeisung von Massnahmen in die 5. Generation des Agglomerationsprogrammes.

BSB + Partner Ingenieure und Planer AG

Thomas Ledermann

Thomas Schneitter

Marc Hostettler

Oensingen, 25.05.2023

Anhang I Liste mit Vorhaben aus dem kantonalen Richtplan

Der kantonale Richtplan beinhaltet für den Projektperimeter diverse Vorhaben mit unterschiedlicher Abstimmungskategorie. In Bezug auf das Mobilitätsquintett sind folgende zu nennen:

Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
V-2.2.6	Umfahrung Gerlafingen Nord	Abstimmungskategorie: Festsetzung Aus dem Regionalen Raumentwicklungskonzept REK Wasseramt und dem übergeordneten Betriebskonzept Wasseramt hat sich als langfristige strassenseitige Ausbauoption eine neue Nord-Süd-Achse mit zwei Elementen ergeben (siehe auch Kapitel 0). Beim 1. Teil hat sich nach Prüfung verschiedener Linienführungsvarianten eine nördliche Umfahrung von Gerlafingen mit der Linienführung ab der Kriegstettenstrasse beim Autobahnanschluss Kriegstetten, nördlich Schwimmbad und Quartier Eichmatt und Einmündung in die Derendingenstrasse als am zweckmässigsten erwiesen. Um eine abschliessende Beurteilung des Projekts vornehmen zu können, führt der Kanton (Bau- und Justizdepartement) weitere Abklärungen durch.
V-2.2.7	Tunnel Bleichenberg (Trasseesicherung)	Abstimmungskategorie: Zwischenergebnis Beim 2. Teil handelt es sich um eine neue Verbindung vom Entwicklungsgebiet Arbeiten «Papierfabrik Biberist» (Derendingenstrasse) durch den Bleichenberg zur Luzernstrasse und Anschluss Solothurn Ost. Der Kanton (Amt für Verkehr und Tiefbau) untersucht die technische Machbarkeit und die Zweckmässigkeit.
V-3.1.4	Strecke Solothurn – Wanzwil	Abstimmungskategorie: Vororientierung Der Streckenausbau ist Teil eines Gesamtkonzepts zur Optimierung der Anbindungen im Städtenetz Schweiz.
V-3.2.4	Linie Solothurn – Bern	Abstimmungskategorie: Festsetzung Bahnhöfe Biberist und Lohn-Lüterkofen; Perron an Zugslänge 180 m anpassen.

Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
V-3.2.5	Linie Solothurn – Subingen	Abstimmungskategorie: Zwischenergebnis Halbstundentakt mit Zwischenhalten in Zuchwil, Derendingen, Derendingen Ost, Subingen Wissensteinfeld und Subingen und Durchbindung in Solothurn
V-3.2.6	Fällimoos, Biberist	Abstimmungskategorie: Vororientierung Neue Bahnhaltestelle auf der BLS-Linie
V-3.2.6	Solothurn – Bern	Abstimmungskategorie: Vororientierung RBS-Linie auf Doppelspur auf Streckenabschnitten im Kanton Solothurn ausbauen.
S-1.1.5	Erweiterungsgebiet Siedlung Schwerzimoos, Biberist	Abstimmungskategorie: Festsetzung Das Gebiet Schwerzimoos umfasst eine Gesamtfläche von 20 ha. Die Gemeinde hat eine Testplanung durchgeführt. Vorgesehen ist im Endausbau eine Wohnnutzung für ca. 700 bis 1600 Personen und eine noch zu bestimmende Anzahl Arbeitsplätze für Dienstleistungen. Das Gebiet ist sehr gut erschlossen (u.a. unmittelbar angrenzend an die RBS-Haltestelle Biberist). Die Planung und Realisierung erfolgt in Etappen und wird in der Ortsplanung umgesetzt.

Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
S-1.1.6	Erweiterungsgebiet Wohnen Muttendorf (Wasserstadt)	Abstimmungskategorie: Zwischenergebnis Die Projektidee Wasserstadt beansprucht insgesamt rund 41 ha Land. Sie steht in Zusammenhang mit der Entsorgung des «Stadtmists» im Westen von Solothurn. Vorgesehen ist das Anlegen einer neuen Aareschlaufe und einer naturbelassenen Insel. Dazu kommt neu eine Siedlungsfläche von rund 17 ha mit ca. 100'000 m² Bruttogeschossfläche. Davon sind ungefähr drei Viertel für hochwertiges Wohnen am Wasser und ein Viertel für öffentliche Nutzungen vorgesehen. Verschiedene Fragen sind in Abklärung bzw. nicht geklärt: u.a. Altlastensanierung, Finanzierung, Erweiterung des Siedlungsgebietes, Bauzonengrösse, Landwirtschafts- und Schutzzone Witi [Kantonsratsbeschluss (KRB) Nr. VA 145/2014 vom 2. September 2015], Berücksichtigung des ISOS. Ein Gutachten zeigt, dass aus heutiger Einschätzung die Hürden für eine gesetzeskonforme Einzonung nicht gegeben sind. Wesentliche Fragen zur raumplanerischen und baulichen Nutzung bleiben offen. Die Projektidee ist eine längerfristige Option einer künftigen Siedlungserweiterung.
S-3.1.10 S-3.5	Entwicklungsgebiet Arbeiten und Umstrukturierungsgebiet Papierfabrik, Biberist	Abstimmungskategorie: Festsetzung Schwerpunkt: Produktion / Dienstleistung Das «Papieri-Areal», das aktuell vollständig in der Industriezone liegt, soll von der bisherigen Mono- (Papierfabrik) einer Multinutzung zugeführt werden. Neben der weitgehend gewerblich-industriellen Nutzung sollen auf dem Areal Orte geschaffen werden, wo Arbeit, Kunst und Kultur sowie Freizeitnutzungen und untergeordnet Wohnen Platz finden können
S-3.1.10	Entwicklungsgebiet Arbeiten Eisenwerk, Biberist / Gerlafingen	Abstimmungskategorie: Festsetzung Schwerpunkt: Produktion / Dienstleistung

Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
S-3.1.10	Entwicklungsgebiet Arbeiten Wissensteinfeld / Fad- acker, Derendingen, Subingen	Abstimmungskategorie: Festsetzung Schwerpunkt: Produktion
S-3.1.10 S-3.5	Entwicklungsgebiet Arbeiten und Um- strukturierungsgebiet Aarmatt/Nidmatt (Sul- tex/Riverside), Zuchwil	Abstimmungskategorie: Festsetzung Schwerpunkt: Dienstleistung Die Gemeinde prüft Möglichkeiten, wie das Gebiet städte- baulich entwickelt werden kann. Dabei sollen hochwertige Arbeits- und Wohngebiete entstehen.
S-3.2.4	Bahnhofsgebiet von kantonalen Bedeutung Solothurn Hauptbahn- hof Süd	Abstimmungskategorie: Festsetzung Die Nutzungen auf der Südseite und die Umsteigesituation der Bahnhaltestelle RBS sind zu verbessern. Dabei sind die Schutzziele des ISOS zu berücksichtigen.
S-3.2.5	Bahnhofsgebiet von regionaler Bedeutung Biberist RBS	Abstimmungskategorie: Festsetzung Längerfristig ist die Siedlungsentwicklung im Gebiet Schwerzimoos (siehe S-1.1.5) vorgesehen.
S-3.2.5	Bahnhofsgebiet von regionaler Bedeutung Biberist Ost (BLS)	Abstimmungskategorie: Festsetzung Mit dem Umstrukturierungsgebiet «Papierfabrik» (siehe Beschluss S-3.5.5) ist die verkehrliche Anbindung des Per- sonen- und Güterverkehrs abzustimmen.
S-3.4.4	Einkaufs- und Dienst- leistungszentren von regionaler Bedeutung Ausserfeld, Zuchwil	Abstimmungskategorie: Festsetzung Die weitere Planung hat in Abstimmung mit der Umsetzung der Verkehrsmassnahmen aus dem Agglomerationspro- gramm Solothurn zu erfolgen.

Anhang II Übersicht Verkehrsmassnahmen aus den Agglomerationsprogrammen 1. – 4. Generation (Stand Sommer 2021)

In der Liste sind nur die noch nicht umgesetzten Massnahmen im Projektperimeter des Mobilitätsquintetts Wasseramt aufgeführt.

Nr.	Generation	Bezeichnung	Stand
M.5.02.06	1. Agglo.	Gemeinde Zuchwil Alternativroute auf Strassen mit geringem MIV – Neuanlage Weg Ende Veilchenweg bis Emmenüberquerung	grosse zeitliche Verzögerung
M.5.3.05	1. Agglo.	Gemeinde Derendingen Neuanlage eines Fussgängerstreifens Haltestelle Linde	grosse zeitliche Verzögerung
V-MIV 1.1	2. Agglo.	Gemeinde Biberist Betriebs- und Gestaltungskonzept auf Ortsdurchfahrten Hauptstrasse inkl. Kreisel St. Urs	grössere zeitliche Verzögerung
V-LV 1.1	2. Agglo.	Gemeinde Derendingen Erhöhung der Sicherheit auf Kantonsstrassen Knoten Hauptstr. / Wildigasse / Kirchgasse	grössere zeitliche Verzögerung
V-LV 2.2	2. Agglo.	Gemeinde Biberist Ausbau Ergänzungsrouten Solothurnstrasse (ab Waldstrasse zum Taubenmoosweg)	
V-LV 1.10	2. Agglo.	Gemeinde Zuchwil Erhöhung der Sicherheit auf Kantonsstrassen Verlegung Radroute Luzernstrasse	kurze zeitliche Verzögerung
L-LV 2.7	2. Agglo.	Gemeinde Zuchwil Ergänzungsrouten auf Strassen mit geringem motorisiertem Verkehr – Alternative zur Hauptstrasse	grosse zeitliche Verzögerung
V-NA 1.3	2. Agglo.	Gemeinde Biberist Verkehrsmanagement auf Kantonsstrassen – Knoten Gerlafingen- / Derendingenstrasse	grössere zeitliche Verzögerung
V-NA 1.5	2. Agglo.	Gemeinde Derendingen / Subingen Verkehrsmanagement Kantonstrassen – Luzernstrasse Ost	grössere zeitliche Verzögerung
V-LV 403.1	4. Agglo.	Gemeinde Biberist LV – Verbindung Jungfraustrasse / Solothurnstrasse	
V-LV 404.1	4. Agglo.	Gemeinde Zuchwil / Derendingen Alternative Veloführung Kreuzplatz, Querung Emme	
V-ÖV 404.1	4. Agglo.	Gemeinde Zuchwil Bus-/ÖV Infrastruktur Elektrifizierung Buslinie BSU (Ausbau Ladeinfrastruktur in der BSU-Garage in Zuchwil)	
V-ÖV 406.1	4. Agglo.	Riedholz, Luterbach, Derendingen, Gerlafingen Bushaltestellen innere Tangentiallinie	
V-ÖV 406.2	4. Agglo.	Gemeinde Kriegstetten Neue Buswendeschleife	