













Zukunftsbild

Verkehrsinfrastruktur und Entwicklungs-/
Umstrukturierungs- und Wohnschwerpunkte

-  Siedlungsgebiet
-  Wald
-  Perimeter Agglomeration Solothurn
-  Perimeter REK Wasseramt
-  Einzugsbereich Haltestellen (ÖV-Güteklasse A-C)
-  Nationalstrassen mit Anschlüssen
-  Eisenbahnlinien mit Haltestellen (SBB, RBS, BLS, ASm)
-  Buslinien (RBS/BSU, Postauto)
-  Wohnschwerpunkte (kurzfristig / mittel- bis langfristig)
-  Umstrukturierungs- und Entwicklungsschwerpunkte (kurzfristig / mittel- bis langfristig)
-  Bahnhofgebiete (kurzfristig)
-  Anlagen mit hohem Publikumsverkehr (kurzfristig)



Zukunftsbild Agglomerationsprogramm Solothurn 2012

Bereich Siedlung und Verkehr

(Verkehrsinfrastruktur, Entwicklungs-/Umstrukturierungs- und Wohnschwerpunkte)

ÖV- und Autobahn-Erschliessung, Wohnschwerpunkte, Umstrukturierungs- und Entwicklungsschwerpunkte, Bahnhofgebiete sowie Anlagen mit hohem Publikumsverkehr sind die Elemente, welche das Zukunftsbild der Agglomeration Solothurn im Bereich Siedlung und Verkehr prägen. Dieses Zukunftsbild zeigt ein komplexes System von Siedlung und Verkehr, in dem Entwicklungsschwerpunkte für Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit an gut erschlossenen sowie städtebaulich sinnvollen Standorten liegen. Die Entwicklung von Siedlung und Verkehr soll immer unter einer gesamtheitlich regionalen Perspektive betrachtet werden, die gemeinsame Zusammenhänge berücksichtigt. Die nachfolgenden Zielsetzungen und Beschreibungen des Zukunftsbildes Siedlung und Verkehr orientieren sich an der heutigen Ausgangslage und bilden die Grundlage, um zukünftige Handlungsstrategien abzuleiten.

Hauptzielsetzungen:

Haushälterische Bodennutzung sowie optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr

Was heisst das?

- Ausgestaltung von kompakten Siedlungen, die sich gut mit dem ÖV erschliessen lassen
 - in der Stadt
 - in der Agglomeration
 - im ländlichen Raum(Die Karte zeigt die ÖV-Güteklassen A-C)

- Ausscheiden von Wohnschwerpunkten an Orten mit guter Versorgung und guter ÖV-Erschliessung
(Die Karte zeigt die kurzfristigen Wohnschwerpunkte Solothurn Obere Mutten, Biberist Schöngrün, Biberist Schwerzimoos/Rumi, Bellach Grederhof und Langendorf Trittibach sowie die mittel- bis langfristigen Wohnschwerpunkte Solothurn Rosegg, Solothurn Wasserstadt und Biberist Fällimoos/Grünen)

- Einrichten von Arbeitsplatzschwerpunkten entweder an Standorten mit einer guten ÖV-Erschliessung für Büroarbeitsplätze oder an Autobahnstandorten für Industrie und Gewerbe
(Die Karte zeigt die kurzfristigen Arbeitsschwerpunkte Zuchwil Zeughausareal/Sultex, Luterbach/Riedholz Borregaard-Areal, Luterbach/Derendingen Schoeller-Areal und Solothurn Ober-/Unterhof sowie die mittel- bis langfristigen Arbeitsschwerpunkte Zuchwil Waldegg, Zuchwil Längmatt, Derendingen Wissensteinfeld und Biberist Enge/Solothurnstrasse)

- Von besonderer Bedeutung sind die Standorte für verkehrsintensive Nutzungen. Deren Lage muss so sein, dass bei der Anfahrt möglichst keine Wohnquartiere durchquert werden müssen.
(Die Karte zeigt den Standort Solothurn Kofmehl-Areal)

Damit der ÖV eine echte Alternative zum Auto wird, ist ein gutes ÖV-Angebot notwendig. 2010 konnte das Angebot des BSU nochmals stark verbessert werden. Der Angebotsausbau hat ebenfalls zu einer deutlichen Steigerung der Nachfrage geführt.

(Gemäss der Erfolgskontrolle BSU für das Fahrplanjahr 2008-2009 haben insgesamt über 6 Millionen Fahrgäste das damals neue Angebot genutzt. Dies entspricht einer Zunahme von 13% gegenüber der Vorjahresperiode. Die Zahlen der Erfolgskontrolle BSU für das Fahrplanjahr 2009-2010 wurden noch nicht publiziert. Seitens des RBS wird jedoch bestätigt, dass nochmals eine deutliche Steigerung der Nachfrage gegenüber dem Vorjahr erzielt wurde.)