

Mitwirkungsbericht zum Agglomerationsprogramm Solothurn 2. Generation

1. Öffentliche Mitwirkung

Die Mitwirkung zum Agglomerationsprogramm Solothurn der 2. Generation dauerte vom 14. Oktober bis am 23. Dezember 2011. Vorgängig wurden die Gemeinden der repla espaceSOLOTHURN am 4. Juli 2011 an einer Informationsveranstaltung zum REK Wasseramt und Betriebskonzept Wasseramt sowie an der ausserordentlichen Delegiertenversammlung der repla espaceSOLOTHURN vom 31. Oktober 2011 über die wichtigsten Inhalte des Agglomerationsprogrammes informiert. Des Weiteren wurden an der Gemeindepräsidentenkonferenz Wasseramt und im Gemeinderat Derendingen zusätzlich Referate gehalten.

2. Überblick Eingaben und Vorgehen Auswertung

Die Mitwirkung zum Agglomerationsprogramm Solothurn der 2. Generation, zum REK Wasseramt und zum Betriebskonzept Wasseramt wurde zusammen organisiert. Dazu wurden die Gemeinden der repla espaceSOLOTHURN, diverse kantonale Ämter, Verbände, Vereine, Behörden, Transportunternehmungen sowie verschiedene Vertreter der repla espaceSOLOTHURN eingeladen. Für die Mitwirkung wurde den ausgewählten Stellen der Bericht mit einem passenden Fragebogen zugestellt. Bis am 23. Dezember 2011 gingen beim kantonalen Amt für Raumplanung 30 Fragebogen ein. Zusätzlich zu den Fragebogen wurden weitere 17 Stellungnahmen – vorwiegend von Gemeinden – eingereicht.

Bei der öffentlichen Mitwirkung zum Agglomerationsprogramm 2. Generation gingen mehrheitlich positive Rückmeldungen und Stellungnahmen ein. Die Arbeitsgruppe Agglomerationspolitik will mit dem Mitwirkungsbericht auf die wenigen kritischen Stimmen eintreten. Der Bericht bezieht sich summarisch auf die Anregungen und Kommentare. Der Stand des Berichtes ist betreffend der Massnahmen nicht abschliessend; es ist möglich, dass weitere bestehende Massnahmen angepasst oder neue Massnahmen aufgenommen werden.

Die Auswertung besteht aus dem vorliegenden Bericht und einem Anhang. Letzterer enthält sämtliche Eingaben und zeigt, wie diese beantwortet wurden. Die Stellungnahme der Arbeitsgruppe Agglomerationspolitik findet sich entweder im Bericht oder im Anhang. Es wurden allgemeine und spezifische Stellungnahmen formuliert; konkrete Anträge an Teilstrategien und Massnahmen wurden individuell beantwortet.

Die vorliegende Auswertung bezieht sich lediglich auf das Agglomerationsprogramm 2. Generation. Zu den Eingaben zum REK Wasseramt und dem Betriebskonzept Wasseramt wird hier nicht Stellung genommen.

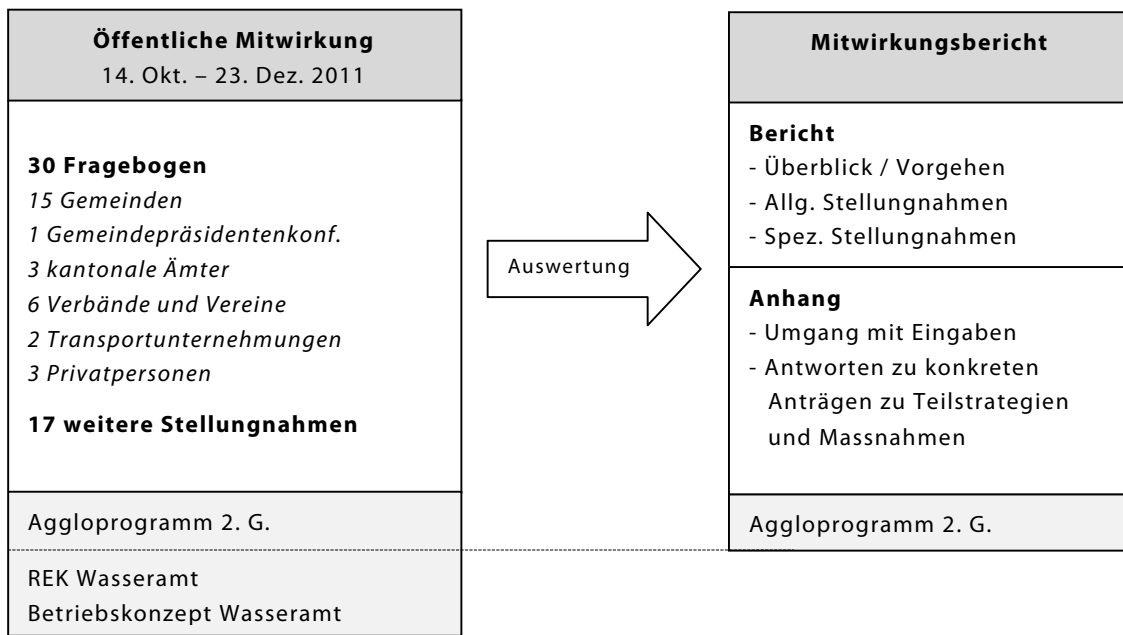
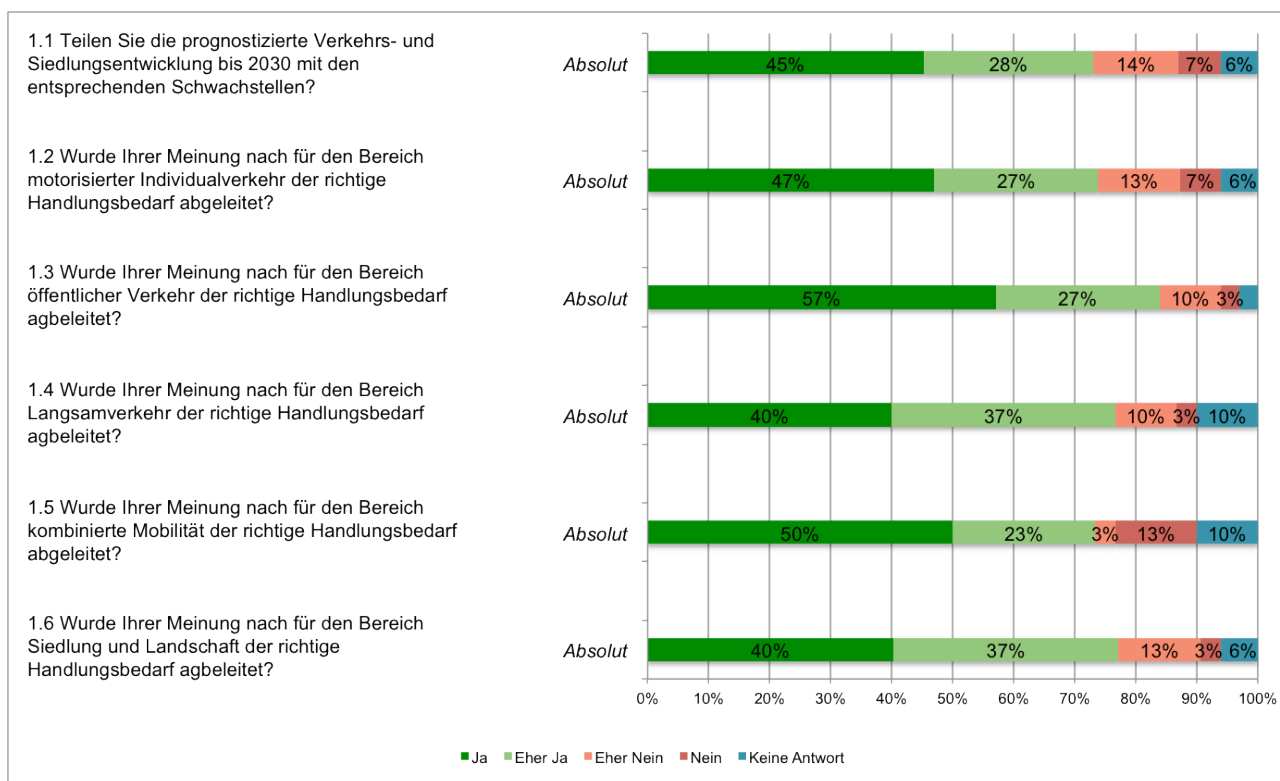


Abbildung: Übersicht öffentliche Mitwirkung und Mitwirkungsbericht

3. Auswertung der Fragebogen

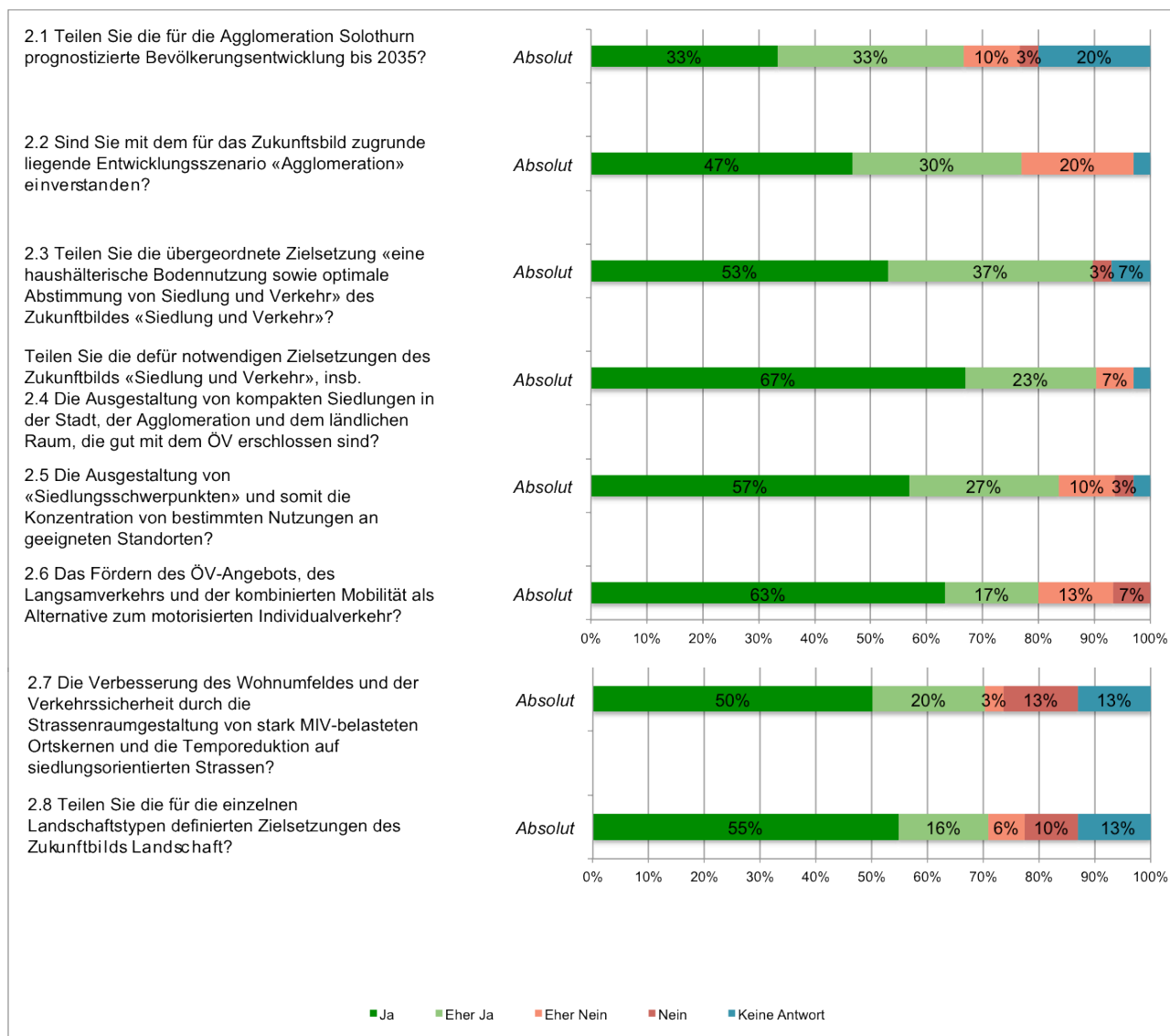
Die hohe Zustimmung zum Agglomerationsprogramm 2. Generation zeigt die Auswertung der Fragebogen. Von 40 Fragen wurden lediglich sechs Fragen mit weniger als 70 % mit den Prädikaten „positiv“ oder „eher positiv“ beantwortet. Nachfolgend ist die Auswertung der Fragebogen dargestellt. Da nebst den 30 Fragebogen noch 17 weitere Stellungnahmen eingereicht wurden, kann die Auswertung der Fragebogen nicht als Gesamtbild betrachtet werden.

1. Schwachstellen 2030 / Handlungsbedarf



Betrachtet man die Auswertung der Fragebogen zeigt sich, dass für die Agglomeration der richtige Handlungsbedarf hergeleitet wurde (siehe Diagramm 1). Mit 84% positiven Stimmen („ja“ und „eher ja“) findet sich sich insbesondere bezüglich des Handlungsbedarfs beim öffentlichen Verkehr ein hoher Konsens.

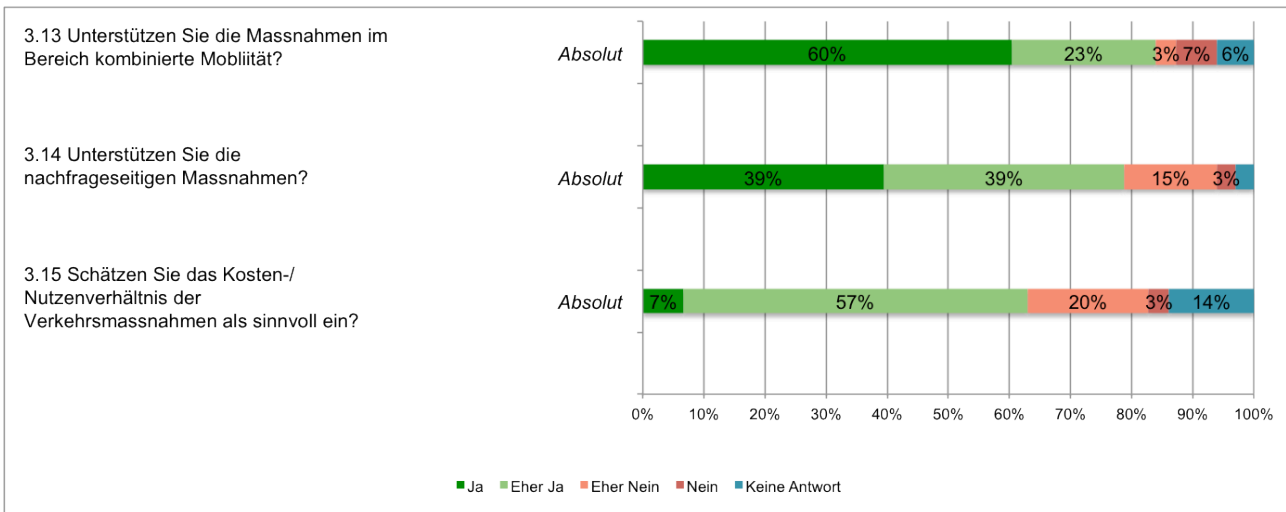
2. Zukünftige Entwicklung / Zukunftsbild



Der zukünftigen Entwicklung und den dafür notwendigen Zielsetzungen wird grundsätzlich zugestimmt. Zur Frage betreffend der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung 2035 haben 20% keine Antwort gegeben, 13% haben diese negativ beantwortet. Diese Thematik wurde auch mehrfach in den schriftlichen Stellungnahmen der Gemeinden angesprochen.

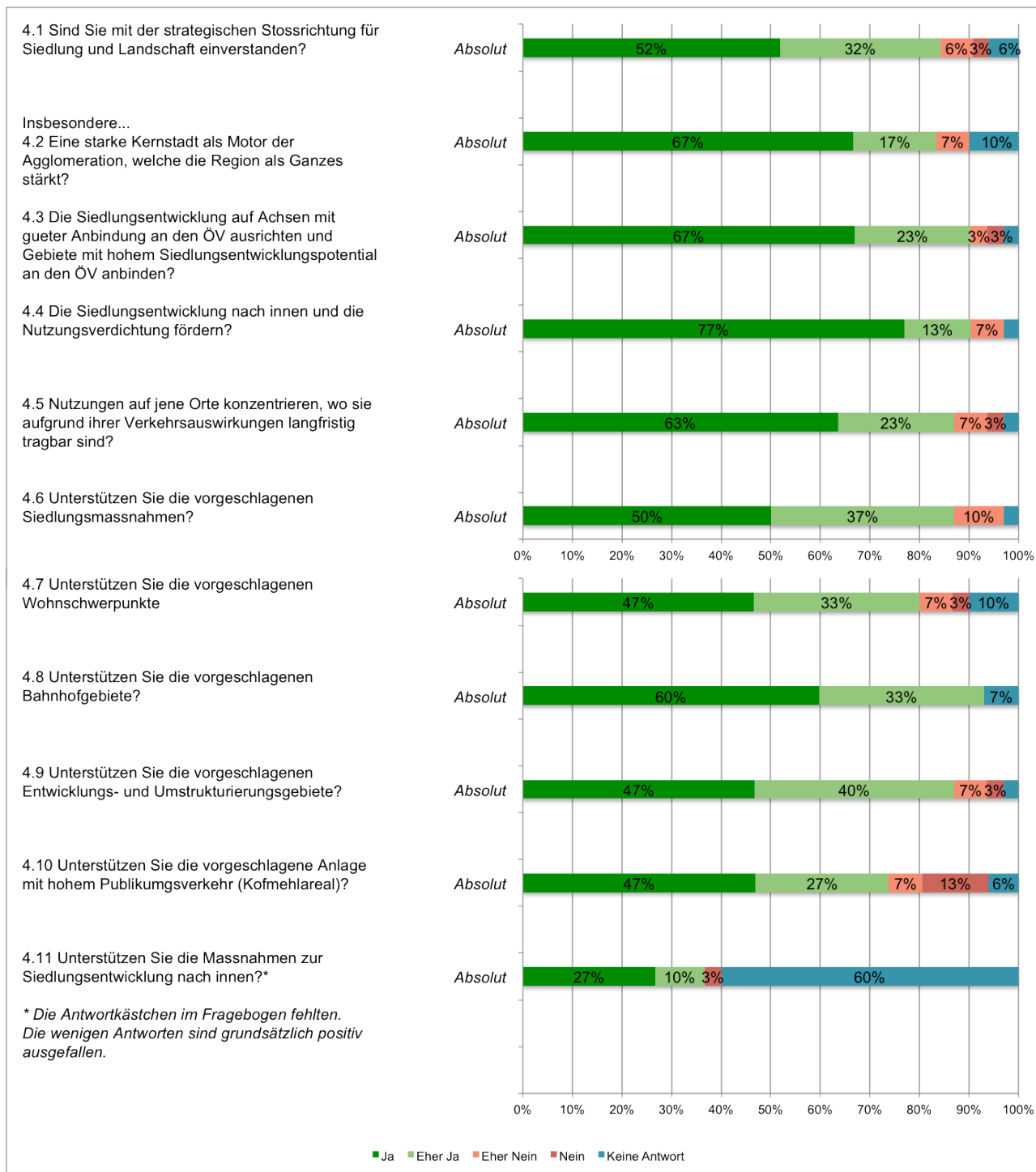
3. Verkehr





Die übergeordnete Strategie „vermeiden, verlagern, verträglich gestalten“ und deren Teilstrategien finden eine hohe Zustimmung. Einzig die Teilstrategie „Nachfrageseitige Ansätze“ mit dem Ziel Verkehrs- und Mobilitätsmanagement auszubauen, wird eher kritisch beurteilt. Weiter findet die Einführung von flächendeckenden Tempo-30-Zonen im Vergleich zu den weiteren Fragen mit 55% eine wesentlich tiefere Zustimmung. Das Kosten- / Nutzenverhältnis der Verkehrsmassnahmen wird eher kritisch beurteilt. Dieser Aspekt wurde in den separaten Eingaben ebenfalls thematisiert.

4. Siedlung und Landschaft



Die strategische Stossrichtung Siedlung und Landsschaft findet eine hohe Zustimmung in allen Punkten. Da im Fragebogen bei der Frage 4.11 „Siedlungsentwicklung nach innen“ die Antwortkästchen fehlten, kann das Resultat nicht interpretiert werden. Ausserdem wird in den Eingaben dieser Aspekt mehrfach in Frage gestellt.

4. Stellungnahmen Arbeitsgruppe Agglomerationspolitik

4.1 Allgemeine Stellungnahmen

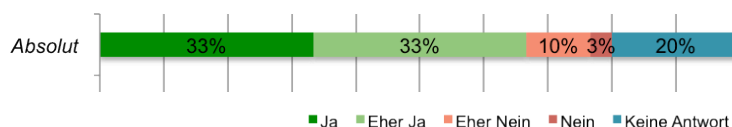
Nachfolgend wird zu Fragen Stellung genommen, welche weniger als 70% Zustimmung („ja“ und „eher ja“) erhielten (vgl. folgende Punkte 1 - 6). Bei diesen Fragen ist eine gewisse Unsicherheit („keine Antwort“) und / oder eine geringere Zustimmung als bei den übrigen Fragen feststellbar. Nebst der Fragebogenauswertung wird stichwortartig aufgeführt, welche zusätzlichen Eingaben zur betroffenen Frage geäussert wurden.

In den Punkten 7 und 8 wird zu zwei Themen Stellung genommen, die nicht Bestandteil des Fragebogens waren, jedoch mehrfach genannt wurden.

1. Bevölkerungsentwicklung bis 2030

Ergebnis Fragebogen

2.1 Teilen Sie die für die Agglomeration Solothurn prognostizierte Bevölkerungsentwicklung bis 2035?



Zusätzliche Eingaben

Die Eingaben der verschiedenen Stellen thematisierten insbesondere folgende Punkte:

- Verbindlichkeit der Bevölkerungsprognose
- Befürchtung einer stagnierenden Entwicklung in ländlichen Gebieten und damit Finanzprobleme (Verlust der Gemeindeautonomie)
- Zweifel an den statistischen Zahlen

Stellungnahme Arbeitsgruppe

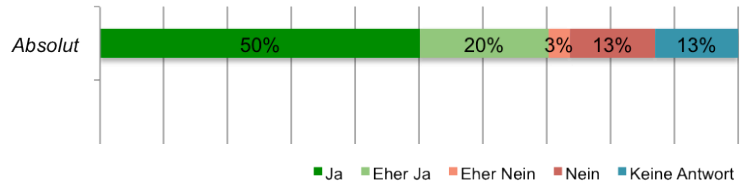
Für die Erstellung der aktuellen Bevölkerungsprognose (2009-2035) wurden die Ergebnisse der im Jahre 2005 durchgeführten Prognose mit der tatsächlichen Entwicklung der Jahre 2005 bis 2008 verglichen. Als Bandbreite für die erwartete Entwicklung wurde ein mittleres, ein hohes und ein tiefes Szenario bestimmt. Da das mittlere Szenario das plausibelste ist, hat der Regierungsrat am 29. Juni 2010 das mittlere Szenario der Bevölkerungsprognose 2009 bis 2035 als verbindliche Grundlage für alle Planungen im Kanton Solothurn festgelegt (RRB Nr. 1212 vom 29. Juni 2010). Der Regierungsrat hat das Amt für Raumplanung beauftragt, die Bevölkerungsprognose periodisch (in der Regel alle fünf Jahre) zu überprüfen und nötigenfalls zu aktualisieren. Ein laufender Vergleich hat gezeigt, dass die aktuelle Bevölkerungsprognose mit der aktuellen Entwicklung übereinstimmt. Es gibt zurzeit keine Hinweise, dass die Bevölkerungsprognose nicht mit der aktuellen Entwicklung übereinstimmt.

Die Befürchtung der Gemeinden, dass die autonome Entwicklung eingeschränkt wird beziehungsweise nicht mehr möglich ist, sind unbegründet. Die Bevölkerungsprognose zeigt das realistische Szenario auf. Die demografische Entwicklung (wir werden immer älter und der Anteil der über 65-jährigen nimmt zu) sowie der zunehmende Trend zum Wohnen in der Stadt sind allgemeine Trends. Die Bevölkerungsprognose ist nicht die Ursache dieser Trends, sondern widerspiegelt die Wirkung. Dabei ist nicht zu verschweigen, dass diese Entwicklungen die Gemeinden in der häuslicher Bodennutzung stark herausfordern.

2. Strassenraumgestaltung

Ergebnis Fragebogen

2.7 Die Verbesserung des Wohnumfeldes und der Verkehrssicherheit durch die Strassenraumgestaltung von stark MIV-belasteten Ortskernen und die Temporeduktion auf siedlungsorientierten Strassen?



Zusätzliche Eingaben

Zu dieser Thematik gab es keine spezifische Eingaben.

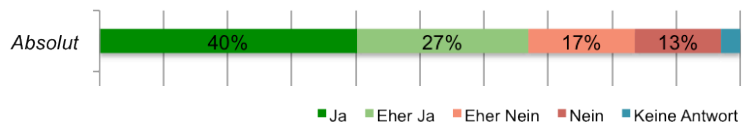
Stellungnahme Arbeitsgruppe

Im Grundsatz besteht eine breite Übereinstimmung. Die Herausforderung bei der Strassenraumgestaltung verkehrsorientierter Strassen besteht darin, einerseits leistungsstarke Strassenzüge (Funktion des "Durchleitens") anzubieten, andererseits Verbesserungen des Wohnumfeldes und der Verkehrssicherheit zu erreichen. Bezüglich der Strassenraumgestaltung sowie Temporeduktionen auf siedlungsorientierten Strassen bestehen seitens Gemeinden Vorbehalte bezüglich den Investitionskosten. Massnahmen auf siedlungsorientierten Strassen sind vorwiegend Gemeindemassnahmen und liegen deshalb in der Kompetenz der Gemeinden (vgl. auch Stellungnahme Nr. 5, Tempo 30).

3. Verkehrsmanagement

Ergebnis Fragebogen

3.7 Die Teilstrategie nachfrageseitige Ansätze: Verkehrs- und Mobilitätsmanagement ausbauen, Parkraum zurückhaltender bereitstellen?



Zusätzliche Eingaben

Die Eingaben der verschiedenen Stellen thematisierten insbesondere folgende Punkte:

- Stauproblematik
- Pförtneranlagen
- Kostenteiler
- ÖV-Priorisierung (ÖV fördern, 30-min-Takt)
- Verbesserung Sicherheit für LV
- Nachfrageseitiges Angebot wird verlangt im Gegensatz zum angebotsseitigen Ansatz

Stellungnahme Arbeitsgruppe

Eine 2/3-Mehrheit hat sich positiv zu den Verkehrsmanagement-Massnahmen geäussert. Die negativen Punkte wurden derweil sehr unterschiedlich ausgelegt. Für die einen stellt ein Verkehrsmanagement keine Lösung zur Beherrschung der wachsenden Verkehrsnachfrage und schliesslich zur Vermeidung der

Stauproblematik dar. Andere fordern ein Ausbau des Angebots, welches sich nach der Nachfrage (marktorientierte Regulierung) orientiert.

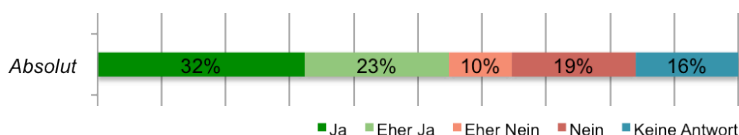
Wie auch immer; das Verkehrsmanagement bietet insbesondere bei stark ausgelasteten Strassenanlagen die Chance mittels betrieblicher Regulierung den Verkehr zu bewältigen bevor teure Infrastrukturausbauten (Angebotserweiterung) erforderlich werden. Letzteres wird bei positivem Kosten/Nutzen Verhältnis nicht ausgeschlossen.

Häufig wird mit Verkehrsmanagement-Massnahmen der öffentlichen Verkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr priorisiert. Die Standorte der erforderlichen Pflanzanlagen werden in den weiteren Planungen genau geprüft. Bei Bedarf werden flankierende Massnahmen zur Vermeidung von Fluchtverkehr in Betracht gezogen.

4. Tempo 30

Ergebnis Fragebogen

3.10 Unterstützen Sie die Ihnen von der Region für die Einführung von flächendeckenden Tempo-30-Zonen vorgeschlagene Priorisierung?



Zusätzliche Eingaben

Die Eingaben der verschiedenen Stellen thematisierten insbesondere folgende Punkte:

- Unverhältnismässigkeit - Kosten-Nutzen
- Verminderung ÖV-Attraktivität bei Tempo 30 auf ÖV-Achsen

Stellungnahme Arbeitsgruppe

Die Einführung von Tempo 30 in Quartieren verhilft die Verkehrssicherheit und die Lebensqualität zu erhöhen. Diese Empfehlung stützt sich auf das bfu-Modell 30/50, auf das sich der Bund in seiner Weisung zu den Agglomerationsprogrammen 2. Generation bezieht. Dieses empfiehlt die Unterscheidung in verkehrorientierte und siedlungsorientierte Strassen. Auf siedlungsorientierten Strassen (Quartiere) ist die flächendeckende Einführung von Tempo 30 anzustreben. Die Akzeptanz für Tempo 30 ist umso höher, je grössräumiger dieses Verkehrsregime eingeführt wird. Auf den verkehrorientierten Strassen mit Tempo 50 ist die Sicherheit mit Strassenraumgestaltung zu gewährleisten.

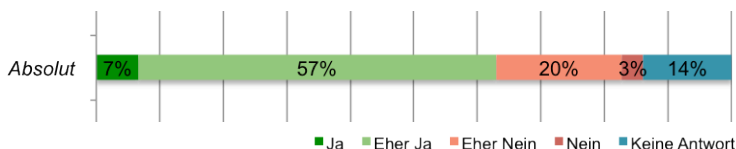
Die baulichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind notwendig, damit das Tempo 30-Regime akzeptiert wird. Um ein gutes Kosten-Nutzenverhältnis anzustreben, sind jedoch kostengünstige bauliche Lösungen zu bevorzugen.

Die Einführung von Tempo 30 in Quartieren liegt im Kompetenzbereich der Gemeinden. Diese entscheiden also schlussendlich, ob und in welchem Umfang sie im Rahmen des Agglomerationsprogramms 2. Generation Massnahmen umsetzen und einen Bundesbeitrag beantragen möchten.

5. Kosten- / Nutzenverhältnis der Verkehrsmassnahmen

Ergebnis Fragebogen

3.15 Schätzen Sie das Kosten-/ Nutzenverhältnis der Verkehrsmassnahmen als sinnvoll ein?



Zusätzliche Eingaben

Die Eingaben der verschiedenen Stellen thematisierten insbesondere folgende Punkte:

- Kostenteiler der Massnahmen, Kosten für Gemeinden
- Investitionskosten in kombinierte Mobilität und Mobilitätsmanagement fallen verhältnismässig tief aus.
- Priorisierung der Massnahmen, Gewichtung der Konzepte

Stellungnahme Arbeitsgruppe

Die Beteiligung der Gemeinden an den Investitionskosten für Massnahmen auf Kantonsstrassen entspricht auch im Agglomerationsprogramm den gängigen Beiträgen für Strassenanlagen gemäss Kantonsstrassen-Beitragsverordnung.

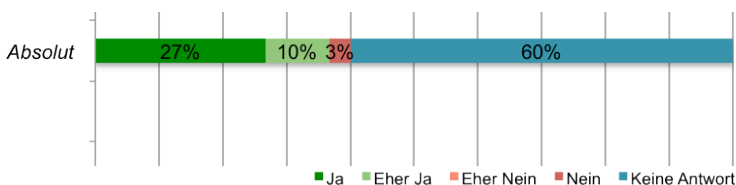
Die Priorisierung der kantonalen Massnahmen orientiert sich an der Mehrjahresplanung Strassenbau.

6. Siedlungsentwicklung nach innen

Ergebnis Fragebogen

4.11 Unterstützen Sie die Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen?*

* Die Antwortkästchen im Fragebogen fehlten. Die wenigen Antworten sind grundsätzlich positiv ausgefallen.



Zusätzliche Eingaben

Die Eingaben der verschiedenen Stellen thematisierten insbesondere folgende Punkte:

- Entwicklungsmöglichkeiten des ländlichen Raums (z.B. „Ballenbergisierung“)
- Befürchtung vor Stagnation, finanziellem Desaster und Autonomieverlust aufgrund der Siedlungsstrategie
- Forderung nach dezentraler Entwicklungsstrategie
- Thematisierung Finanzausgleich und Forderung nach Kompensationen für den ländlichen Raum
- Attraktivität des Wohnens auf dem Land bewahren
- Standortqualitäten des ländlichen Raums
- Siedlungsentwicklungspotential des ländlichen Raums («moderates Wachstum»)

Stellungnahme Arbeitsgruppe

Oberstes Ziel der Raumplanung ist ein haushälterischer Umgang mit dem Boden und eine geordnete Besiedlung des Landes (Bundesgesetz über die Raumplanung Art. 1). Insbesondere bei Arbeitsplatzgebieten und Räumen mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist die Siedlungsentwicklung zu fördern. Dies schliesst eine moderate Entwicklung im ländlichen Raum nicht aus.

Die Gemeinden als Planungsbehörden haben die Pflicht und Verantwortung, die übergeordneten Ziele der Raumplanung zu berücksichtigen. Autonomie bedeutet, dass sich die Gemeinden unter Einhalten der raumplanerischen Grundsätze weiterentwickeln dürfen. Jedoch bedeutet weiterentwickeln nicht zwingend ein Bevölkerungswachstum, sondern kann auch eine qualitative Entwicklung sein. Unter anderem geht aus der Mitwirkung hervor, dass die attraktiven Standortqualitäten der ländlichen Gemeinden erhalten bleiben sollen. Dazu sind die natürlichen Lebensgrundlagen (Boden, Luft, Wasser, Wald und Landschaft) zu schützen. Eine weitere Ausdehnung des Siedlungsgebietes bewahrt weder die erwünschte Attraktivität des Wohnens auf dem Land, noch die Standortqualitäten des ländlichen Raums.

Zudem muss eine Stagnation der Bevölkerungszahl nicht befürchtet werden, da einerseits genügend Bauland im bestehenden Siedlungsgebiet vorhanden ist und auch Entwicklungschancen in der Innenverdichtung zu nutzen sind.

Der Kanton ist bestrebt, die Gemeinden hinsichtlich innerer Verdichtung zu unterstützen und an Planungsanlässen über geeignete Instrumenten und Möglichkeiten zu informieren (Anreize schaffen für Quartiererneuerungen, Ausnützungsbonus, dichtere Bebauungsmuster).

Marktwirtschaftliche Instrumente in der Raumplanung sind in Diskussion. Bisher gibt es aber keine überzeugende praktikable Lösungen. Der Finanzausgleich ist nicht die Kernaufgabe der Raumplanung.

7. Verbindlichkeit Agglomerationsprogramm / Aufnahme in Richtplan / Entwicklungsschwerpunkte

Die Eingaben der verschiedenen Stellen thematisierten folgende Punkte:

- Festsetzung: Betriebs- und Gestaltungskonzept auf Ortsdurchfahrten, Trasse-Sicherung Umfahrung Gerlafingen Nord
- Zwischenergebnis: Trasse-Sicherung Umfahrung Bleichenberg
- Anzahl Wohnschwerpunkte wird in Frage gestellt / ESP-Standorte Biberist (Schöngrün, Fällimoos, Schwerzimoos)
- Bezeichnungen für Entwicklungsschwerpunkte gemäss Überarbeitung Richtplan
- Thema Ortsplanung / Verfahrensablauf

Stellungnahme Arbeitsgruppe

Die „Trasse-Sicherung Umfahrung Gerlafingen Nord“ wird im Richtplan festgesetzt. Ob die „Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf Ortsdurchfahrten“ im Richtplan festgesetzt werden sollen, ist noch offen. Die „Trasse-Sicherung Umfahrung Bleichenberg“ wird als Zwischenergebnis in der Richtplan aufgenommen.

Mit der Gesamtüberprüfung des Richtplans ist geplant, die bisherigen Arbeitsplatzgebiete von überörtlicher Bedeutung in Entwicklungsgebiete Arbeiten zu überführen. Dabei sollen für jedes Gebiet Schwerpunkte gesetzt werden (Produktion, Dienstleistung, Logistik+). Die Gemeinden können in der Ortsplanung die Zonenvorschriften für die Entwicklungsgebiete Arbeiten differenzieren.

Der Kanton plant nicht, im Richtplan kantonale Entwicklungsschwerpunkte Wohnen festzusetzen. Diese sind zwar regional abzustimmen, jedoch auf kommunaler Ebene im Rahmen der Ortsplanungsrevisionen zu definieren bzw. entwickeln.

Das Siedlungsgebiet wird grundsätzlich im Richtplan festgesetzt. Der jeweilige Umgang mit den bestehenden Reservezonen – die dem Siedlungsgebiet angehören – ist ebenfalls regional abzustimmen und auf kommunaler Ebene anzugehen.

8. Parkraumbewirtschaftung

Die Eingaben der verschiedenen Stellen thematisierten folgende Punkte:

- Forderung von mehr Parkplätzen an ÖV-Knoten
- P+R-Anlagen bedarfsgerecht und nur an geeigneten Standorten ausgebaut werden. Keine Konkurrenzierung des ÖV.

Stellungnahme Arbeitsgruppe

Die durchgeführten Bestandesaufnahme und Bedarfsermittlung neuer Abstellanlagen zeigte, dass an verschiedenen Bahnhöfen und Bushaltestellen der Bedarf nach zusätzlichen Bike+Ride-Abstellplätze besteht. Diese neuen Bike+Ride-Anlagen sollen in den kommenden Jahren realisiert werden. Neue Park+Ride-Anlagen sind bei der Bahnstation Bellach Grederhof vorgesehen. Ein Bedarf die bestehenden Park+Ride-Anlagen auszubauen, besteht jedoch zur Zeit nicht, d.h. es gibt noch genügend Reserven. Als wichtige Massnahme anerkannt und bereits zu einem grossen Teil umgesetzt ist die Harmonisierung der Parkplatztarife. Somit können Fremdnutzungen unterbunden werden.

Eine wichtige Voraussetzung für die Förderung von Park+Ride-Standorten ist, dass Park+Ride-Anlagen einem Bedürfnis entsprechen und ÖV-Zubringerlinien nicht konkurrenziert werden. Ein wichtiges Ziel ist es, die zum Teil vorhandene Fremdnutzung von P+R-Plätzen zu unterbinden.

4.2 Spezifische Stellungnahmen

Zu einzelnen Eingaben wird nachfolgend spezifisch Stellung genommen. Diese Eingaben sind unverändert wiedergegeben und zur Übersicht ebenfalls im Anhang aufgeführt.

9. Eingabe G-7, KA-2

Teilstrategie MIV 4: Diese TS kann langfristig kaum ohne direkte Autobahnanschlüsse und Umfahrungen auskommen. Im Rahmen des 6 Spurausbaus der A1 ist deshalb insbesondere auch im Hinblick auf die Arbeitsplatzzonen Riedholz/Luterbach und Wissensteinfeld Derendingen ein Direkt-Anschluss beim Verzweigungswerk Luterbach zu prüfen und nebst der Umfahrung Süd - Nord (Gerlafingen/Biberist) auch eine Umfahrung Ost – West bzw. Derendingen Nord sicher zu stellen.

Stellungnahme Arbeitsgruppe

Diese Projekte (neue Autobahnanschlüsse, Umfahrung Derendingen Nord) haben bei der Bewertung im Rahmen des Variantenstudiums nicht sonderlich gut abgeschnitten. Um eine definitive Beurteilung vornehmen zu können, werden jedoch noch zusätzliche Abklärungen durchgeführt, insbesondere wird die von der Gemeinde Derendingen eingebrachte Teilumfahrung ab Schoeller-Areal mit Anschluss an die A1 geprüft.

10. Eingabe G-6

In Derendingen wird es trotz grosser Anstrengung (> Fr. 1.5 Mio Investitionen für Langsamverkehr) nicht ohne Umfahrung-Nord (MV6 Nord, d.h. entlang A5) gehen.

Stellungnahme Arbeitsgruppe

Das Projekt MV6 „Umfahrung Nord“ wurde mittels geeigneter Bewertungskriterien eingehend geprüft. Das Ergebnis zeigt, dass einer mittelmässigen verkehrlichen Wirkung (Entlastung des Kreuzplatzes, nicht aber der Hauptstrasse im Zentrum), grosse Konflikte im Bereich Siedlung und Umwelt gegenüberstehen. Entsprechend ist das Kosten-/Nutzenverhältnis schlecht. Aus diesem Grund ist das Projekt nicht weiter zu verfolgen. Geprüft wird eine Teilumfahrung Nord mit einer direkten Anbindung des Schoeller-Areals an den Autobahnanschluss Solothurn Ost.

11. Eingabe KA-5

Der Anteil der MIV-Massnahmen in der A-Liste 2. Generation ist mit 40 Mio. Fr. von Total 69 Mio. Fr. hoch. Dabei ist das Massnahmenpaket V-MIV 1 Betriebs- und Gestaltungskonzept auf Ortsdurchfahrten keine ausschliessliche MIV-Massnahme sondern eine Gesamtverkehrsmassnahme, welche Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmenden (MIV, ÖV und LV) bewirkt. Dasselbe gilt für die Massnahmen V-MIV 3.2 und V-MIV 4. Dieser Sachverhalt sollte im Bericht besser zum Ausdruck kommen, da sonst der Eindruck entstehen könnte, dass vor allem der MIV gefördert wird. Es soll geprüft werden, ob die den Gesamtverkehr betreffenden Massnahmen nicht in einer eigenen Massnahmenkategorie „Optimierung/Verbesserung Gesamtverkehr“ behandelt werden können. Eine weitere Möglichkeit bestünde darin, dass beim öffentlichen Verkehr eine zusätzliche Massnahme „Taktverdichtung auf hoch belasteten Linien“ definiert würde.

Stellungnahme Arbeitsgruppe

Das Anliegen wird teilweise geteilt. Es ist richtig, dass die erwähnten Massnahmenpakete, welche unter „motorisierter Individualverkehr“ aufgelistet sind, nicht nur eine Wirkung betreffend dem MIV erzielen. Ebenfalls ist es richtig, dass im Rahmen des Agglomerationsprogramms 2. Generation nicht der Eindruck vermittelt werden soll, dass die Investitionskosten hauptsächlich zugunsten des MIV anfallen. Trotzdem wird die Einführung einer zusätzlichen Massnahmenkategorie „Optimierung/ Verbesserung Gesamtverkehr“ abgelehnt. Dass mit Verkehrsmassnahmen immer auch eine Verbesserung in Bezug auf andere Verkehrsträger erzielt wird, schliesst die erwähnte Massnahmenkategorie nicht aus, da die Kategorien nicht die Gesamtheit der Wirkung einer Massnahme implizieren sollen. Vielmehr bezeichnen die Kategorien den betroffenen Verkehrsträger einer Massnahme. Dies ist bei Massnahmen wie Ortsdurchfahrtsanierungen eindeutig der motorisierte Individualverkehr. Des Weiteren ist die Einteilung der erwähnten Massnahmen in die Kategorie MIV üblich und wird auch von anderen Agglomerationen oder seitens Bund so gehandhabt. Obwohl die Wirkungsanalyse Informationen über die genaue Wirkung der einzelnen Massnahmen (-pakete) enthält, schlägt der Ausschuss Agglomerationspolitik vor, bei der Bilanzierung der Investitionskosten explizit auf die hohen Kosten der Massnahmenkategorie MIV sowie den Umstand, dass die darunter aufgelisteten Massnahmen(-pakete) ebenfalls anderen Verkehrsträgern bzw. der Siedlungsqualität zugute kommen, deutlich hinzuweisen. Falls möglich, versucht das AVT die Investitionskosten von Ortsdurchfahrts- und Streckensanierungen pro Verkehrsträger separat aufzuschlüsseln.

12. Eingabe G-26

Der seit langem geplante Ausbau der Luzernstrasse (Kreisel, Kernfahrbahn) ist dringend notwendig und sollte mit 1. Priorität vorangetrieben werden.

Stellungnahme Arbeitsgruppe

Das Projekt V-MIV 1.6 Subingen, Luzernstrasse inkl. Ausbildung des Knotens Derendingen-/ Gewerbe-/Luzernstrasse als Kreisel ist als A-Massnahme im Agglomerationsprogramm enthalten.

13. Eingabe G-26

Bei Stau auf der N1 ist die Achse Kriegstetten – Subingen – Deitingen – Wangen massiv überlastet. Dieses Problem sollte dringend angegangen werden.

Stellungnahme Arbeitsgruppe

Die Verhinderung von Ausweichverkehr aufs Kantonsstrassennetz bei Stausituationen auf der N1 ist anspruchsvoll. Mit Verkehrsinformationen wird der Automobilist laufend über vorhandene Verkehrsstörungen informiert. Ziel ist es, durch Verkehrslenkung (Verkehrsleitsysteme) Staus zu verhindern.

14. Eingabe G-26

Mit einer Verkauf- und Werkabfahrt im Industriegebiet Subingen und Derendingen könnte die Verkehrsproblematik dort entschärft werden und daher wird gefordert, dass diese Option geprüft wird.

Stellungnahme Arbeitsgruppe

Ein zusätzlicher Autobahnanschluss Derendingen/Subingen hat bei der im Rahmen des Variantenstudiums durchgeführten Bewertung nicht sonderlich gut abgeschnitten. Als Grundlage für einen definitiven Entscheid werden dennoch weitere Detailabklärungen durchgeführt. Sollten diese positiv ausfallen, wird das AVT beim ASTRA vorsprechen. Da der Bund sehr zurückhaltend mit der Bewilligung von neuen Autobahnanschlüssen ist, müssen die Gründe für einen neuen Autobahnanschluss sehr stichhaltig sein.

15. Eingabe G-3

Als strategisches Ziel ist der Vollausbau des Autobahnanschluss Solothurn Süd/Biberist zu realisieren und die erforderlichen Landreserven bereits heute zu sichern.

Stellungnahme Arbeitsgruppe

Der Ausbau des Autobahnanschlusses Solothurn Süd/Biberist zu einem Vollanschluss hat gemäss den Ergebnissen des Variantenstudiums schlecht abgeschnitten. Zudem ist die technische Machbarkeit infolge der engen Platzverhältnissen fraglich.

16. Eingabe KA-5

Das Entwicklungsszenario „Agglomeration“ bedingt noch konkreter, einvernehmlicher Zielsetzungen.

Stellungnahme Arbeitsgruppe

Grundsätzlich begrüsst der Ausschuss Agglomerationspolitik dieses Anliegen. Eine Konkretisierung der Zielsetzungen würde die Festlegung von räumlichen Entwicklungsschwerpunkten zusätzlich schärfen. Im Zusammenhang mit der mehrfach geäusserten Forderung nach der Bewahrung der Gemeindeautonomie, erscheint die politische Machbarkeit des Anliegens aber als schwierig. Die weitergehende Konkretisierung muss Gegenstand der laufenden und künftigen Arbeit der Regionalplanung sein. Sie erfordert auch eine politische Konsolidierung. Der mit aufwändigen Workshops mit den Gemeinden erlangte Konsens zum Entwicklungsszenario „Agglomeration“ ist ein wichtiges Resultat der 2. Generation des Agglomerationsprogrammes.

17. Eingabe VV-3

Im Dokument wird eine Aussage zur Verbindlichkeit der Planung vermisst. Sind nur die Massnahmenblätter für die Behörden verbindlich und für die Verwaltung anweisend? Oder gehört das Kapitel Strategie, mit den Teilstrategien Verkehr und Siedlung, dazu?

Stellungnahme Arbeitsgruppe

Das Agglomerationsprogramm wird dadurch verbindlich, indem bestimmte Massnahmen im Richtplan festgesetzt oder als Zwischenergebnis aufgenommen werden (vgl. Antwort Nr. 7). Es ist zudem vorgesehen, dass im Richtplan Planungsgrundsätze zur Agglomerationspolitik behördenverbindlich aufgenommen werden

5. Überarbeitung aufgrund öffentlicher Mitwirkung

Aufgrund den Eingaben bei der öffentlichen Mitwirkung werden einige Massnahmen angepasst sowie neue Massnahmen geprüft. Es gilt zu beachten, dass untenstehende Ausführungen den Stand vom 12. März 2012 aufweisen. Es ist möglich, dass weitere Anpassungen erforderlich werden oder neue Massnahmen geprüft bzw. aufgenommen werden.

5.1 Anpassungen von bestehenden Massnahmen

V-MIV 1.1 Sanierung Ortsdurchfahrten

Die Kostenüberprüfung zeigt, dass für die Sanierung der Ortsdurchfahrten ein höherer Kostenbedarf erforderlich ist:

V-MIV 1.1 Biberist: 7.6 Mio. anstelle 3.0 Mio. Fr., V-MIV 1.3 Derendingen: 11.7 Mio. anstelle 10.0 Mio. Fr., V-MIV 1.4 Lohn-Ammannsegg: 4.4 Mio. anstelle 4.1 Mio. Fr., V-MIV 1.6 Subingen: 6 Mio. anstelle 2.75 Mio. Fr..

V-MIV 1.2. Ortsdurchfahrt Deitingen

Neu Priorität B (zuvor Priorität A), Realisierung ab 2019.

Das Projekt ist im Mehrjahresprogramm Strassenbau ab 2019 vorgesehen, Bundesbeiträge gibt es leider keine, da Deitingen nicht im Agglomerationsperimeter liegt.

V-MIV 2.3 Knotenoptimierung Biberist, Bürenstrasse / Westtangente

Neu Priorität A (zuvor Priorität B).

Die Dringlichkeit des Projekts muss aufgrund der politischen Vorstösse höher eingestuft werden.

V-MIV 3.1: Verkehrssicherheit, Zuchwil, Luzernstrasse

Kosten werden neu auf 6 Mio. Fr. geschätzt (zuvor 2.5 Mio. Fr.), da der Perimeter vergrössert werden muss und neu inkl. Autobahnanschluss ist.

V-MIV 3.2 Trennung Lichtraumprofil Schiene-Strasse, Feldbrunnen-Riedholz-Flumenthal

Das Projekt wird neu als ÖV-Massnahme aufgeführt, da der Auslöser für die Sanierung der öffentliche Verkehr ist (Beschleunigung „Bipperlisi“, Verbesserung Fahrplanstabilität).

V-MIV 4 Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen

Zum Teil werden die Kosten gemäss Inputs der Gemeinden angepasst.

V-LV 1.2 Luterbach/Deitingen, Lachen-Rütli-/Luterbachstrasse

Änderung der Linienführung neu entlang Aare (Verlegung nationale Veloroute).

5.2 Neue Massnahmen

Separater Übergang für Veloverkehr seitlich der Emmenbrücke

Die Prüfung dieser Massnahme erfolgt in Zusammenhang mit der Planung des Projekts „Sanierung Kreuzplatz Derendingen“ (A-Massnahme, V-MIV 2.2).

Neue Emmenquerung auf der Alternativroute Zuchwil-Luterbach entlang Aare

Bei der alternativen Veloroute Zuchwil-Luterbach (Massnahme M5.2.06 des Aggloprogramms 1. Generation) soll zusätzlich zu den geplanten Verbesserungsmassnahmen eine neue Emmenquerung geprüft werden, um die Umwegfahrt via Kantonsstrasse zu eliminieren.

Bahn- und Strassensanierung Baselstrasse Solothurn

Der Abschnitt Baselstrasse zwischen Kreisel Baseltor und der Stadtgrenze bei St. Katharinen wird saniert und die Verkehrssicherheit und Strassenraumgestaltung verbessert. Zur Zeit liegt ein Betriebs- und Gestaltungskonzept vor. Favorisiert wird eine Neuaufteilung des Strassen-raums und Führung der Bahn im Mischverkehr mit dem MIV. Das Projekt soll ab 2015 realisiert werden (A-Massnahme).