

repla espaceSOLOTHURN / Kanton Solothurn

Agglomerationsprogramm Solothurn, 4. Generation



Bericht zur Behördenvernehmlassung
und Mitwirkung

12. März 2021

1. EINLEITUNG	3
2. ZUSAMMENFASSUNG.....	3
3. AUSWERTUNG.....	6
3.1 Gesamteindruck.....	6
3.2 Zukunftsbild.....	7
3.3 Handlungsbedarf.....	12
3.4 Strategien	17
3.5 Massnahmen	19
3.6 Weiteres	30
4. VERZEICHNIS DER EINGABEN	35

1. Einleitung

Das Agglomerationsprogramm Solothurn (AP) 4. Generation wurde im Herbst 2020 zur Behördenvernehmlassung und Mitwirkung aufgelegt. Die Behördenvernehmlassung unter den Gemeinden der Agglomeration und die öffentliche Mitwirkung dauerte vom 7. September bis 15. November 2020.

Zur Behördenvernehmlassung und Mitwirkung lagen folgende Dokumente auf:

- Kurzfassung zum Agglomerationsprogramm
- Bericht Agglomerationsprogramm
- Massnahmenband
- Tabellarische Massnahmenübersicht
- Kartenband
- Fragebogen

Der vorliegende Bericht fasst die Eingaben aus der Behördenvernehmlassung und der Mitwirkung zusammen. Die Zusammenfassung orientiert sich grundsätzlich am Fragebogen. Die Antworten zu den Massnahmen sind zur besseren Orientierung teilweise zusammengefasst worden.

Die Eingaben und Stellungnahmen sind tabellarisch gegliedert:

- Die Absender werden in der ersten Spalte ganz links aufgeführt. Eine Übersicht der Absender befindet sich am Ende des Berichts.
- Die Anträge sind der zweiten Spalte zu entnehmen. Ähnliche Anliegen wurden jeweils zusammengefasst.
- Die Stellungnahme des Ausschusses Agglomerationsprogramm ist der dritten Spalte zu entnehmen.
- Wo aufgrund der Eingabe eine Anpassung am Dossier AP4 vorgenommen wird, ist dies in der Spalte ganz rechts festgehalten.

2. Zusammenfassung

Im Rahmen der Mitwirkung und Behördenvernehmlassung gingen 15 Eingaben ein. 13 Eingaben stammen von Gemeinden, je eine Eingabe von einer Transportunternehmung respektive eines Verbands.

Die Beurteilung des AP4 unter den Mitwirkenden ist sehr positiv. Sämtliche Mitwirkende sind mit dem AP4 grundsätzlich einverstanden.

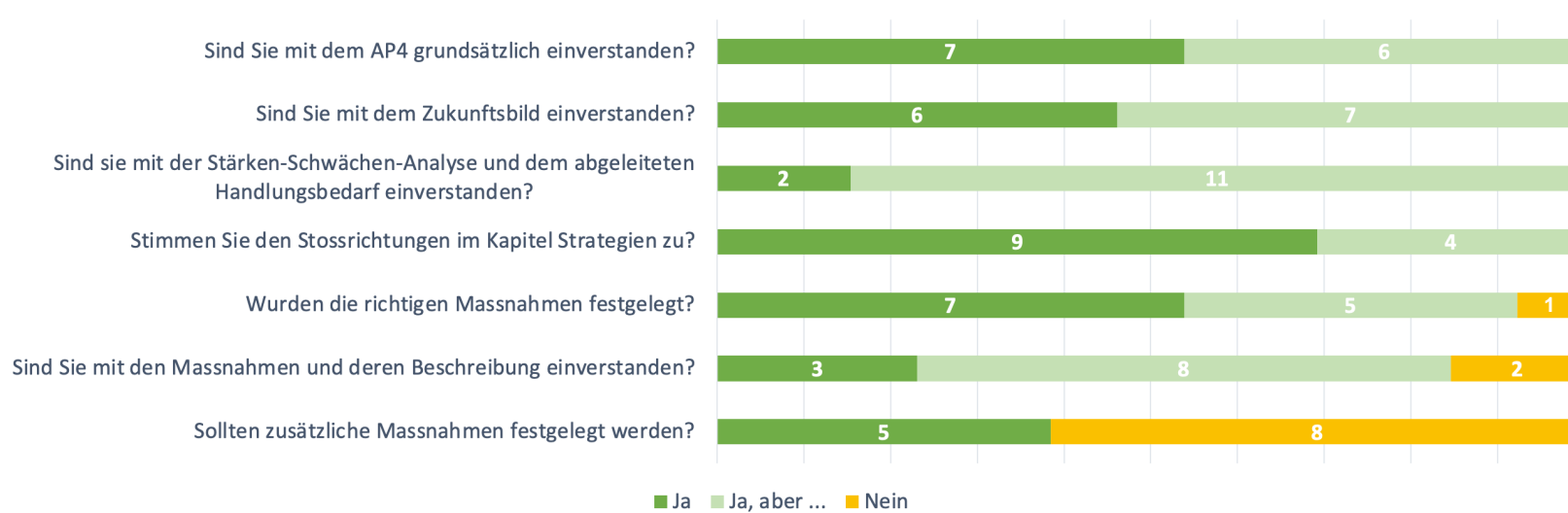


Abbildung: Auswertung der Antworten der 13 Gemeinden (aufgrund abweichender Fragen ohne Antworten aus der Mitwirkung)

Bericht Agglomerationsprogramm

Die Mitwirkenden sind mit dem Bericht zum AP4 grossmehrheitlich einverstanden. Mehrere Mitwirkende stellten Anpassungsvorschläge für das Zukunftsbild und die Zuteilung von Siedlungsteilen zu den einzelnen Raumtypen. Die Vorschläge sind grossmehrheitlich nachvollziehbar. Die Änderungsanträge am Zukunftsbild, dem festgestellten Handlungsbedarf und an den Strategien können in der Regel übernommen und die Raumtypen entsprechend angepasst werden.

Massnahmenpaket

Die Mehrheit der Mitwirkenden ist mit den vorgeschlagenen Massnahmen des AP4 einverstanden. Die meisten Eingaben zu Massnahmen betreffen Anpassungs- oder Ergänzungsvorschläge am Massnahmenbeschrieb oder an Massnahmeninhalten im Detail. Diese Anregungen können in der Regel aufgenommen werden.

Zu gewissen Schlüsselmassnahmen des AP4 gingen jeweils mehrere Anregungen ein. Auf sie wird folgendermassen reagiert:

- *Wunsch, die Massnahmen zur geplanten Austauschplattform zu konkretisieren:*
Das Anliegen wird unterstützt. Die Austauschplattform wird durchgeführt. Die Art und Ausgestaltung (Häufigkeit, Beteiligte, Themen) wird im nächsten Jahr gemeinsam mit der repla erarbeitet.
- *Schwerverkehrsthematik im Wasseramt lösen:*
Im Rahmen des AP wurde kein Fokus auf den Schwerverkehr gelegt. Der Handlungsbedarf zur Betrachtung der Verkehrsströme wurde aber erkannt. In Teilräumen der Agglomeration ist das Thema Schwerverkehr hoch aktuell, so auch in Gerlafingen: Das geplante Logistikzentrum in der ehemaligen Papierfabrik Utzenstorf wird ein wesentliches Verkehrsaufkommen generieren. Im AP4 ist eine Massnahme im Raum des geplanten Logistikzentrums im AP4, welche die Verkehrsströme Logistik berücksichtigt, aufgenommen (Mobilitätsquintett). Ein entsprechender Hinweis wird im Massnahmenblatt zum Mobilitätsquintett Wasseramt aufgenommen. Im Weiteren

ist im Entwurf der Mobilitätsstrategie Region Solothurn aufgeführt, dass die Logistik und der Güterverkehr verstärkt in der Verkehrsplanung mitberücksichtigt werden sollen. Eine Anpassung des ausgewiesenen Betrachtungsperimeters im Rahmen des AP5 wird geprüft.

- *Mehrere Mitwirkende weisen auf den grossen Handlungsbedarf im Bereich der H5 (Rückstauproblematik, Verkehrsmanagement Westtangente Solothurn) hin:*
Im Bereich der Westtangente stehen unterschiedliche Fragestellungen im Raum und ergeben sich unterschiedliche Anforderungen an die Ausgestaltung der Massnahmen zur Verbesserung der Situation. Die Massnahmen Verkehrsmanagement Westtangente (4. Generation) sowie die Busspur Weissensteinstrasse (3. Generation) tragen zur Entschärfung der Rückstauproblematik bei, da die Regulierung der Zufahrtsdossier neu justiert werden kann. Der gewählte Lösungsansatz ist ein gemischter Ansatz zwischen angebots- und nachfrageorientierten Massnahmen. Nachfrageseitig soll eine Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖV sowie FVV bewirkt werden. Beim Veloverkehr stehen Massnahmen wie die Verbesserung des Veloverkehrs im Korridor Grenchen-Solothurn im Vordergrund. Das Massnahmenpaket wurde/wird so zusammengestellt, dass die Wirkung die besten Ergebnisse erzielen kann. Die Kapazität zwischen Obach und Autobahnanschluss kann damit um 20% erhöht werden. Das Massnahmenblatt «Verkehrsmanagement Westtangente» wird gestützt auf die neusten Erkenntnisse überarbeitet.

Zu verschiedenen Massnahmen beantragen Mitwirkende eine Anpassung der Priorität. Im Rahmen der Mitwirkung wurden lediglich fünf Anträge für neue (Teil-)Massnahmen gestellt. Dies zeigt, dass die Anliegen der Gemeinden bereits in der Erarbeitungsphase gut aufgenommen werden konnten. Es wurden folgende grösseren neuen Massnahmen beantragt. Mit den Anträgen wird folgendermassen umgegangen:

- *Gemeinde Halten: Buslinie 16, Kriegstetten - Halten - 3 Höfe, Fahrplan weiter ausbauen.*
Das ÖV-Angebot im Kanton Solothurn wird über die Angebotsplanung des AVT sichergestellt, siehe Stn zur Eingabe 2 unter Gesamteindruck (1.1) betreffend Kriterien für-Ausbau.
- *Gemeinde Riedholz: Aufwertung der Veloverbindungsroute Solothurn, St. Niklaus, Riedholz, Flumenthal: Veloweg sollte gesamtheitlich (ab Vögelisholz) südlich der Baselstrasse gelöst werden.*
Aufgrund der engen Platzverhältnisse (Trennung von Schiene und Strasse) ist eine südliche Führung sehr schwierig zu realisieren. Der Eingriff in Wald und Böschung wäre sehr aufwändig und kostspielig. Deshalb wird die einfachere und günstigere Lösung einer nördlichen Linienführung favorisiert (Siehe auch V-MIV 401.1).
- *Gemeinde Bellach: Unter V-MIV 401 ist zusätzlich die Aufwertung der Ortsdurchfahrt Bellach (Zentrumsachse Dorf-, Tell-, Gärischstrasse) aufzunehmen. Der Handlungsbedarf bezüglich Siedlungs- und Aufenthaltsqualität wird im Bericht zum AP festgestellt. Ein entsprechendes BGK ist in Arbeit und wird bis Frühling 2021 vorliegen.*
Diese Gemeindemassnahme wird auf ihre Eignung als A-Massnahme für das Agglomerationsprogramm geprüft und in das Massnahmenpaket «Aufwertung / Sicherheit Strassenraum» aufgenommen.

3. Auswertung

3.1 Gesamteindruck

Nr	Absen-der Nr	Absender	Eingabe	Stellungnahme PL	Anpassung AP
1	G-01	Gemeinde Gerlafingen	Der Betrachtungsperimeter sollte weiter nach Süden erweitert, und zwar die Verkehrsströme vom geplanten Logistikzentrum Utzenstorf miteinbezogen werden.	Der Betrachtungsperimeter für das AP4 wurde zu Beginn der Arbeiten Anfang 2019 festgelegt. Der Handlungsbedarf betreffend Betrachtung der Verkehrsströme in Sachen Logistikzentrum Utzenstorf wurde erkannt. Im AP4 ist eine Massnahme im Raum Wasseramt (Fokusraum Biberist/Gerlafingen) aufgenommen.	
2	G-02	Gemeinde Halten	Der öffentliche Verkehr in der Gemeinde Halten ist viel zu wenig präsent. Das Angebot der Buslinie 16 sollte dringend erweitert werden. Das äussere Wasseramt ist tangential nicht erschlossen. Es sind Umwege über den Bahnhof zwingend nötig, um z.B. Deitingen mit dem ÖV erreichen zu können.	Das AVT hat ein Augenmerk auf das Busangebot im äusseren Wasseramt. Es bleibt ein Thema für die 2. Etappe des Buskonzepts Region Solothurn. Eine Angebotsverbesserung auf der Linie 16 wurde Mitte Dez 2020 eingeführt und ist zu evaluieren. Über die von Halten erwähnte äussere Tangente tauscht sich das AVT mit den Gemeinden aus. Bisher wurde keine tragfähige Lösung gefunden, die den rechtlichen Kriterien entspricht. Nachfrage und Kostendeckungsgrad werden im vorliegenden Konzept als zu gering beurteilt.	
3	G-05	Gemeinde Bellach	Guter Gesamteindruck, aber die Erwähnung von Bellach als Arbeitsschwerpunkt fehlt. Der Industrie- und Gewerbegürtel entlang der T5 in Bellach ist zwar in seinem räumlichen Entwicklungspotential eingeschränkt, ist aber ein ebenso bedeutender Arbeitsschwerpunkt wie andere im AP4 erwähnte und als solche bezeichnete. Das Gebiet ist in den Karten entsprechend zu kennzeichnen (Karte «Raumtypen AP4»).	Das Anliegen wird aufgenommen: Der Industrie- und Gewerbegürtel entlang der T5 wird im Zukunftsbild und den weiteren Karten in Punkto «Raumtyp» als Arbeitsschwerpunkt der Agglomeration eingetragen.	Anpassung der Karten und des Berichts.
4	G-06	Gemeinde Feldbrunnen	Wir begrüssen die Erarbeitung des AP 4 unter Einbezug der Gemeinden. Es wurden aus unserer Sicht die richtigen Siedlungs-, Natur- und Entwicklungsgebiete definiert.	Wird dankend zur Kenntnis genommen.	
5	G-10	Gemeinde Selzach	Das AP ist sehr verkehrslastig (374 Nennungen im Bericht, Landschaft 75x und Natur 59x) Selzach (nur 5x genannt) ist nur mit dem Velokorridor nach Grenchen dabei. Dieser würde extreme Kosten und sehr wenig Nutzen für Selzach bedeuten.	Das AP dient der kohärenten Abstimmung von Siedlung, Landschaft und Verkehr. Im Vordergrund stehen die Siedlungsentwicklung nach innen und die Stärkung eines effizienten Gesamtverkehrssystems. Eines der Ziele des AP ist die Mitfinanzierung von wichtigen Verkehrsinfrastrukturen durch den Bund, weshalb ein spezieller Fokus auf den Bereich Verkehr gelegt werden muss. Der Velokorridor soll im Sinn der Strategie «Ver-	

Nr	Absen-der Nr	Absender	Eingabe	Stellungnahme PL	Anpassung AP
				kehr verlagern» ein alternatives Angebot von hoher Qualität und Attraktivität schaffen, welches die Strasseninfrastruktur entlasten soll. Die Trägerschaft ist der Meinung, dass der Korridor ein sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist.	
6	G-13	Gemeinde Langendorf	Sehr umfangreich und vielfältig. Wichtig scheint, dass trotz oder gerade wegen der 4. Generation konsequent auf den aktuellen Stand der Umsetzung der bisherigen Programme eingegangen wird. Insbesondere auf die getroffenen und realisierten Massnahmen. Die umgesetzten und fehlenden Massnahmen sind separat in einem Anhang aktuell zu halten.	Wird zur Kenntnis genommen.	

3.2 Zukunftsbild

Nr	Absen-der Nr	Absender	Eingabe	Stellungnahme PL	Anpassung AP
1	G-01	Gemeinde Gerlafingen	Sollte nicht die Wasserqualität (bspw. Betr. Schutzzonen), welche mit allen Zielen in Zusammenhang steht, ebenfalls als Thematik aufgenommen werden?	Die Bedeutung der Wasserqualität wird anerkannt. Das AP fokussiert allerdings auf die Abstimmung Siedlung-Landschaft-Verkehr. Die Schutzzonen werden bei der Landschaftsentwicklung mit berücksichtigt. Eine Vertiefung des Themas Wasserqualität in diesem Instrument wird nicht als zweckmässig erachtet.	
2	G-03	Gemeinde Luterbach	Das Siedlungsgebiet von Luterbach ist dem Siedlungsraum «Gebiet ausserhalb der Kernräume» zugeteilt. Es ist zu prüfen, ob zumindest der Bereich rund um den Bahnhof Luterbach-Attisholz als Siedlungsraum «Äusserer Kernraum» definiert werden sollte. Aufgrund der vorgesehenen Entwicklung im Attisholz Süd und der Bahnhofsentwicklung ist es konsequent dieses Gebiet ebenfalls weiterzuentwickeln und in einem gewissen Masse zu verdichten.	Der Antrag und die Begründung sind nachvollziehbar.	Zukunftsbild wird angepasst. Das bahnhofnahe Gebiet Luterbach wird dem «äusseren Kernraum» zugeteilt.
3	G-03	Gemeinde Luterbach	Der Arbeitsschwerpunkt «Attisholz Süd» wurde in dieser Karte (sowie in allen anderen Karten im Kartenband) nicht vollständig dargestellt. Der Arbeitsschwerpunkt umfasst auch das Dreieck bis an die Jurastrasse.	Die Darstellung des Arbeitsschwerpunkts «Attisholz Süd» wird in allen Karten des AP4 angepasst.	Aktualisierung der Karten in Bericht, Kurzfassung, Karten- und Massnahmenband
4	G-03	Gemeinde Luterbach	Es ist nicht ersichtlich, weshalb im Zukunftsbild zwischen Veloschnellroute und Veloroute unterschieden werden sollte. Allen in der Karte eingezeichneten Verbindungen zwischen den verschiedenen Gemeinden soll/muss die Funktion einer Schnellroute im Veloalltagsnetz zukommen. Die Routen müssen entsprechend ausgebaut werden.	Die Velokorridore resp. Veloschnellrouten sollen das Stadtzentrum Solothurn mit arbeitsplatz- und einwohnerstarken Agglomerationsgemeinden auf den Hauptachsen möglichst direkt, sicher und schnell miteinander verbinden. Ziel ist die Förderung des Velos auf kurzen und mittleren Pendeldistanzen unabhängig vom gewählten Begriff.	

Nr	Absen-der Nr	Absender	Eingabe	Stellungnahme PL	Anpassung AP
				Veloschnellrouten weisen einen höheren Ausbaustandard auf, der auf der erwähnten Verbindung innerhalb des aktuellen Horizonts der A- und B-Massnahmen nicht erreicht werden kann. Eine «Aufklassierung» der Verbindung zu einer Veloschnellroute kann im Rahmen einer nächsten AP-Generation geprüft werden. Das AVT ist daran, den Netzplan Velo um die Velorouten von kantonaler Bedeutung zu ergänzen und in Kraft zu setzen. In diesem Zusammenhang soll auch aufgezeigt werden, wo der Kanton Veloschnellrouten respektive Velovorrangrouten sieht.	
5	G-05	Gemeinde Bellach	Im 1. Leitprinzip sollte auch die Förderung der Grünräume und der Biodiversität im Siedlungsraum als Ziel formuliert werden.	Die Sicherung der Grünräume ist implizit in der Beschreibung zum Leitprinzip 1 enthalten. Von einer weitergehenden Beschreibung wird abgesehen, um das Kapitel auf die Kerninhalte zu beschränken.	
6	G-05	Gemeinde Bellach	Im 5. Leitprinzip sollte im Satz «Dort wo erforderlich wird der ÖV...» sollte «erforderlich» durch «möglich» oder «sinnvoll» ersetzt werden.	Das Anliegen wird aufgenommen.	Im Bericht wird «erforderlich» mit «sinnvoll» ersetzt.
7	G-05	Gemeinde Bellach	Im Kapitel Verkehr wird zwar die Überlastung der H5 in Bellach und der Westtangente zu Hauptverkehrszeiten erkannt und in den Karten bezeichnet, jedoch ist der bereits heute bestehende Handlungsbedarf zur Lösung des Problems im Zukunftsbild zu wenig verankert.	Das Zukunftsbild erläutert die Zielvorstellungen in den Bereichen «sichere und direkte Hauptverkehrsachsen» und «Hochleistungsstrassen mit guten Anschlüssen und ausreichend Kapazität». Darin wird allgemeingültig die funktionierende, flüssige Verkehrsabwicklung bei den Schnittstellen zwischen dem übergeordneten und nachgelagerten Netz gefordert. Der Handlungsbedarf zur Erreichung der im Zukunftsbild genannten Ziele wird im gleichnamigen Kapitel beschrieben und dargestellt.	
8	G-06	Gemeinde Feldbrunnen	Es ist wichtig, sowohl den Siedlungsräumen wie auch den Natur- und Naherholungsgebieten Beachtung zu schenken, beides macht Lebensqualität aus. Auch das ÖV-Angebot, dessen Elektrifizierung wie die richtigen Umsteigeorte für die kombinierte Mobilität wird als wichtig erachtet. Die Mitwirkende begrüsst die Integration der Mobilitätsstrategie.	Diese Einschätzung wird geteilt.	
9	G-10	Gemeinde Selzach	Agglo bedeutet per se, «mehrere Gemeinden». Die, «Austauschplattform» (S 402) und die «Aufwertung Strassenraum» (V-MIV 401) sind, obwohl sehr wichtig für eine Identifikation der Agglo, wenig konkret gehalten. Hier wäre dringend und dauernd ein Konsens unter den Gemeinden über die Bedeutung der Begriffe, « qualitätsvoller Siedlungsraum» und, «lebendiges Zentrum», aber auch, «Aufwertung Erholungsräume im Gegensatz zu Natur und Landschaft» vonnöten.	Die Einschätzung wird geteilt. Ziel der genannten Massnahme ist das Prüfen und Institutionalisieren solcher Austausche. Die Massnahme wird neu Austauschplattform Siedlung und Verkehr genannt und soll seitens der Arbeitsgruppe AP Solothurn begleitet werden. Die Federführung liegt bei der repla. Die Art und Ausgestaltung (Häufigkeit,	Massnahme wird umbenannt.

Nr	Absen-der Nr	Absender	Eingabe	Stellungnahme PL	Anpassung AP
				Beteiligte, Themen) wird im nächsten Jahr mit der repla und Kanton gemeinsam erarbeitet.	
10	G-10	Gemeinde Selzach	Fokusgebiet Attisholz nimmt richtigerweise sehr grossen Raum ein. Dies führt aber zu einer Unterbewertung der anderen peripheren Regionen. Der Aufwertung der (kleinen) Grünflächen in den Zentren wird zu wenig Beachtung geschenkt. Die Leute werden zur, «Naherholung» aus der Stadt in die umgebende Landschaft gelockt und belasten diese! Die Zentren dürfen nicht «veröden».	Wir teilen die Einschätzung, dass den Freiräumen im Siedlungsinne eine hohe Bedeutung zukommt. Alle Landschaftsmassnahmen des AP4 unterstützen den Erhalt und die Aufwertung dieser Freiräume.	
11	G-11	Gemeinde Zuchwil	Siedlungsraumtypen: Das Areal Riverside und das Dorfzentrum sind (auch in Abstimmung auf die definierten Fokusräume) dem «Inneren Kernraum» zuzuteilen.	Der Antrag und die Begründung sind nachvollziehbar.	Zukunftsbild wird angepasst. Das Areal Riverside und das Dorfzentrum werden dem «inneren Kernraum» zugeteilt.
12	G-11	Gemeinde Zuchwil	Siedlungsraumtypen: Die Quartiere Blumenfeld und Unterfeld sind dem «äusseren Kernraum» zuzuteilen.	Der Antrag und die Begründung sind nachvollziehbar.	Die Quartiere Blumenfeld und Unterfeld werden dem «äusseren Kernraum» zugeteilt.
13	G-11	Gemeinde Zuchwil	Das Zuchwiler Ortszentrum hat im Zukunftsbild eine «lokale bis regionale Bedeutung» und soll gestärkt werden. Zuchwil begrüsst dies.	Wird zur Kenntnis genommen.	
14	G-11	Gemeinde Zuchwil	Das Gebiet Emmenholz wird als «Grüne Zäsur» interpretiert. Zuchwil begrüsst dies.	Die Einschätzung wird geteilt und im Rahmen der neuen Landschaftsmassnahme «Natur und Erholung im Herzen der Agglomeration» in Wert gesetzt.	
15	G-11	Gemeinde Zuchwil	Neue ÖV-Drehscheibe (S-Bahnhaltestelle «Zuchwil»): Eine Realisierung einer S-Bahnhaltestelle in Zuchwil wäre insbesondere für die weitere Entwicklung des Blumenfeldes sehr interessant.	Wird zur Kenntnis genommen. Bahnhaltestellen sind aber nicht Gegenstand der AP, sondern der Bahnausbauprogramme STEP, wo Zuchwil bisher nicht berücksichtigt wurde.	
16	G-11	Gemeinde Zuchwil	Wir sehen nicht ein, weshalb im Zukunftsbild zwischen Veloschnellroute und Veloroute unterschieden werden sollte. Allen in der Karte eingezeichneten Verbindungen zwischen den verschiedenen Gemeinden soll/muss die Funktion einer Schnellroute im Veloalltagsnetz zukommen. Die Routen müssen entsprechend ausgebaut werden.	Velokorridore sind im Unterschied zu Velorouten gemäss den Präzisierungen in Kapitel 4 Zukunftsbild tendenziell eigentrasseiert und lineare/direkte Verbindung von Zentren und grösseren Siedlungsräumen, resp. Arbeitsplatzgebieten. Die Etablierung dieser Standards ist allerdings nicht auf allen Verbindungen im A- und B-Horizont des AP4 umsetzbar. Das AP4 fokussiert daher auf eine erste Schnellverbindung zwischen Solothurn und Grenchen.	
17	G-12	Gemeinde Recherswil	Die Siedlungsqualität sollte auch ausserhalb der Zentrumsregion angeschaut werden. Lärmbelastung durch Autobahn als Beispiel.	Einschätzung wird geteilt.	
18	G-13	Gemeinde Langendorf	Der Bericht legt ein sehr grosses Gewicht auf die HotSpots. Bestehende Infrastrukturen und Naherholungsgebiete sind weiterhin im Fokus zu behalten. Die Umsetzungen der Verkehrsmassnahmen sind dahingehend abzustimmen.	Wird zur Kenntnis genommen.	

Nr	Absen-der Nr	Absender	Eingabe	Stellungnahme PL	Anpassung AP
19	V-01	INVESO	Kap. 4.1 Punkt 1: Ausdrücklich positiv vermerkt hat der INVESO die nachfolgende Aussage «Die Arbeitsschwerpunkte tragen massgeblich zur wirtschaftlichen Entwicklung bei.»	Wird dankend zur Kenntnis genommen.	
20	V-01	INVESO	Kap. 4.1 Punkt 2: Das Attisholz-Areal bildet nicht das wirtschaftliche Zentrum der Agglomeration, weder 2020 noch 2040. Die Agglomeration Solothurn verfügt bereits heute über zahlreiche bedeutende wirtschaftliche Zentren. Das Attisholz-Areal bietet noch Wachstumsmöglichkeiten und es ist sicher richtig, hierzu frühzeitig für gute Rahmenbedingungen zu sorgen. Es darf aber keinesfalls dazu führen, dass vorhandene wirtschaftliche Zentren der Agglomeration zweitrangig behandelt werden und weiterhin auf die Lösung ihrer seit langem bekannten Probleme warten müssen.	Es ist keineswegs das Ziel des AP, das Areal gegenüber anderen wirtschaftlichen Schwerpunkten mit höherer Priorität zu behandeln. Im Zukunftsbild wird insbesondere das grosse Potenzial dargestellt.	
21	V-01	INVESO	Kap. 4.1 Punkt 6: «Attraktive Umsteigeorte mit einer funktionierenden Infrastruktur (z.B. Car- und BikeSharing, Taxi) und einer guten Abstimmung der Fahrpläne unterstützen diese Entwicklung.» Der Aufzählung müsste noch angefügt werden «gedeckte und barrierefreie Bushaltestellen». Die Aufenthaltsqualität an den Bushaltestellen ist in der Agglomeration meist ungenügend und fördert die Nutzung des ÖV nicht.	Attraktive Haltestellen sind mit ein Ziel des AP. Die Ausgestaltung der Haltestellen wird einzelfallweise betrachtet, wobei die Möblierung Sache der Standortgemeinden ist. Die Barrierefreiheit ist ein wichtiges Anliegen und wird mit übergeordneten gesetzlichen Bestimmungen bereits verlangt.	
22	V-01	INVESO	Kap. 4.2.1: Innerer Raum: zu ergänzen mit Industrie, z.B. Ypsomed, Glutz, Infotech, Roth Decolletage, Chrono, etc. mit weit über 1000 Arbeitsplätzen	Im Kap. 4.2.1 geht um die Beschreibung der Ziele, daher werden einzelne grosse Betriebe nicht namentlich erwähnt.	
23	V-01	INVESO	Kap. 4.2.1: Äussere Kernräume: zu ergänzen mit Industrie, z.B. Bellach, Langendorf, Zuchwil, etc.	Das Anliegen ist mit dem Hinweis, dass die äusseren Kernräume ein breites Arbeitsplatzspektrum umfassen, abgedeckt. Grössere industrielle Gebiete werden als Arbeitsschwerpunkte geführt.	Das Industrie- und Gewerbegebiet Bellach wird als Arbeitsschwerpunkt im Zukunftsbild abgebildet
24	V-01	INVESO	Kap. 4.2.1: Arbeitsschwerpunkte: zu ergänzen ist das Industrie- und Gewerbegebiet von Bellach mit überregionaler Bedeutung (AGATHON, FRAISA, HESS, ALMETA, KISAG, MARTI, STERKI, TYP AG, etc.). Dieses Gebiet ist bis heute vom ÖV nicht erschlossen. Hinzu kommt in unmittelbarer Umgebung die MFK mit kantonaler Bedeutung und entsprechenden Frequenzen von Beschäftigten und Kunden.	Der Antrag und die Begründung sind nachvollziehbar.	Der Arbeitsschwerpunkt wird entsprechend ergänzt.
25	V-01	INVESO	Kap. 4.2.1: Ein Industrie- und Gewerbegebiet mit regionaler Bedeutung ist zudem in Langendorf südlich der Bahnlinie mit Truninger, Schneitter, etc. zu ergänzen.	Bedeutung des Arbeitsstandorts für die Region wird gewürdigt und das Gebiet als wichtiger Arbeitsstandort auch nicht hinterfragt. Im Zukunftsbild des AP wurden nur wenige Arbeitsgebiete von regionaler Bedeutung bezeichnet. Die entsprechenden Gebiete sind entweder deutlich grösser als das erwähnte Gebiet (ca. 2.2 ha) oder weisen ein grosses Potenzial für die An-	

Nr	Absen-der Nr	Absender	Eingabe	Stellungnahme PL	Anpassung AP
				siedlung zusätzlicher Arbeitsplätze auf. Das erwähnte Gebiet erreicht die Grösse oder das Potenzial für eine Ergänzung des Zukunftsbilds aus Sicht der Trägerschaft nicht ganz.	
26	V-01	INVESO	Kap. 4.2.2: «Kernstadt Solothurn, transformiertes Areal Attisholz sowie lebendige Ortszentren als dynamische Treiber der Agglomeration». Das Attisholz-Areal kann nicht als wirtschaftliches Zentrum der Region genannt werden. Die Realität heute, aber auch 2040, ist dass die vorhandenen Gebiete weiter bestehen und das Attisholz-Areal zusätzlich wächst. Es ist aber bei weitem zu klein, um alle vorhandenen Industrien aufzunehmen. Dies wäre auch nicht sinnvoll und finanzierbar. Entsprechend ist heute durch Investitionen die Aufenthalts- und Erschliessungsqualität in den effektiven, wirtschaftlichen Zentren sicherzustellen.	Es ist keineswegs das Ziel des AP, das Areal gegenüber anderen wirtschaftlichen Schwerpunkten mit höherer Priorität zu behandeln. Im Zukunftsbild wird insbesondere das grosse Potenzial dargestellt.	
27	V-01	INVESO	Kap. 4.2.3 5.: Hauptverbindungen Bus mit hoher Erschliessungsqualität ist zu ergänzen mit «Die Bushaltestellen fügen sich so ins Siedlungsgefüge ein, dass eine Willkommensatmosphäre entsteht und sichere Wege für Ein-, Um-, und Aussteigende geschaffen werden. Zudem entsprechen die Bushaltestellen dem Behindertengleichstellungsgesetz.»	Attraktive Haltestellen sind ein Ziel des AP. Die Ausgestaltung der Haltestellen wird einzelfallweise betrachtet, wobei die Möblierung Sache der Standortgemeinden ist. Die Barrierefreiheit ist ein wichtiges Anliegen und wird mit übergeordneten gesetzlichen Bestimmungen bereits verlangt.	
28	V-01	INVESO	Kap. 4.2.3 5.: Multimodale Verkehrsdrehscheiben. Auch andere Bahnhöfe bieten sich an – vor 2040 – in der Agglomeration Solothurn als Multimodale Verkehrsdrehscheiben auszubauen, z.B. Bellach (Siedlungsschwerpunkt Bellach, MFK, Industrie, Gewerbe, Turbensaal für 450 Personen).	Die Verkehrsdrehscheiben haben eine wichtige Bedeutung für die Agglomeration. Die Netzplanung sieht aber wegen der Nähe zum Hauptbahnhof Solothurn sowie der Lage im Siedlungsgebiet nicht vor, den Bahnhof Bellach im Sinn einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe oder als Bus-Hub auszubauen (analog HB Solothurn oder Luterbach-Attisholz).	
29	V-01	INVESO	Kap. 4.3.2.: Öffentlicher Verkehr. Für alle genannten Räume der Agglomeration Solothurn soll das Ziel sein, den ÖV durch klimafreundliche Elektrobusse sicherzustellen. Sie erhöhen zudem die Lebens- und Aufenthaltsqualität signifikant dank markant weniger Lärm. Zudem erzeugen sie lokal weder NOX noch CO ₂ .	Kenntnisnahme. Die Elektrifizierung der Busflotte ist als Strategie im Mobilitätskonzept Solothurn 2040 aufgeführt und Teil des vorliegenden AP. Die Umsetzung erfolgt in der Agglomeration mit Massnahme V-ÖV 404 «Elektrifizierung Buslinien BSU». Auf Stufe Kanton sieht der 2020 erheblich erklärte Auftrag Leu eine Gesetzesanpassung (i.R. der laufenden Revision ÖVG) und ein Förderkonzept zu Gunsten der alternativen Busantriebe vor.	
30	V-01	INVESO	Kap. 4.3.2.: MIV: Für alle genannten Räume soll das Ziel gelten, eine direkte Anbindung von Industriegebieten an Autobahnanschlüsse durch Kantonsstrassen mit Schonung von Wohngebieten zu erhalten.	Diese Einschätzung wird geteilt. Die bestehenden Unternehmen sind auf eine gute verkehrliche Erschliessung angewiesen. Ein weiteres wichtiges	

Nr	Absen-der Nr	Absender	Eingabe	Stellungnahme PL	Anpassung AP
				Ziel ist die verbesserte Anbindung der Industriegebiete an die ÖV- und Langsamverkehrsnetze.	
31	V-01	INVESO	Kap. 4.3.2: MIV: Nebst den Beschäftigten soll dies insbesondere auch für den effizienten Güterverkehr von / zu den Industriegebieten sichergestellt sein.	Eine effiziente Verkehrsabwicklung wird für alle Verkehrsteilnehmer angestrebt, ebenso für den Güterverkehr. Im Entwurf der Mobilitätsstrategie ist im Weiteren aufgeführt, dass die Logistik und der Güterverkehr verstärkt in der Verkehrsplanung mitberücksichtigt werden soll.	
32	V-01	INVESO	Kap. 4.3.2.: MIV: Hierzu sind auch Überbreiten und Überlängen für Sondertransporte für Maschinen und Produkte zu beachten.	Wird zur Kenntnis genommen.	
33	V-01	INVESO	Kap. 4.4: MOCA 4: Anteil Beschäftigte nach ÖV- Güteklassen. Ziel muss sein: «Die überbauten Bauzonen für die Industrie liegen vorwiegend in der Güteklassen A und B». Nur eine gute ÖV-Güteklasse bringt den Umstieg der Pendler. Bebaute industrielle Bauzonen verfügen über ein hohes, unmittelbares Nachfragepotenzial.	Gemäss den Empfehlungen auf Bundesebene soll in Entwicklungsschwerpunkten Arbeiten mindestens die ÖV-Güteklasse C angestrebt werden. Sofern eine höhere ÖV-Güteklasse angestrebt wird, begrüsst die Agglomeration dies.	

3.3 Handlungsbedarf

Nr	Absen-der Nr	Absender	Eingabe	Stellungnahme PL	Anpassung AP
1	G-01	Gemeinde Gerlafingen	Der Schwerverkehr sollte vom allgemeinen MIV getrennt betrachtet und als Schwerpunkt behandelt werden.	Eine effiziente Verkehrsabwicklung wird für alle Verkehrsträger angestrebt, ebenso für den Güterverkehr. Mit dem Start der Arbeiten im AP4 wurde kein Schwerpunkt bezgl. Schwerverkehr gelegt. Im Projektverlauf ist das Thema im Teilraum Wasseramt und Gerlafingen konkret mit dem Projekt Papierfabrik in Utzenstorf hoch aktuell geworden und wird im Rahmen des Prozesses Mobilitätsquintett aufgenommen. Des Weiteren ist im Entwurf der Mobilitätsstrategie aufgeführt, dass die Logistik und der Güterverkehr verstärkt in der Verkehrsplanung mitberücksichtigt werden soll.	
2	G-03	Gemeinde Luterbach	Schwachstellen Landschaft: Ungenügender Zugang Grün- und Freiraum/Naherholungspotenzial (Querung im Bereich Emmespitz).	Der Bund hat eine Massnahme zur Querung für den Fuss- und Veloverkehr im Bereich Emmespitz im Rahmen der Beurteilung des AP3 abgelehnt. Der Handlungsbedarf bleibt daher aus Sicht der Trägerschaft weiterhin bestehen. Im Rahmen des Projekts «Natur und Naherholung im Herzen der Agglomeration», Teilprojekt 2 wird ergebnisoffen	

Nr	Absen-der Nr	Absender	Eingabe	Stellungnahme PL	Anpassung AP
				nach einer Lösung gesucht.	
3	G-03	Gemeinde Luterbach	Schwachstellen MIV: Die Sanierung ist im Mehrjahresprogramm Strassenbau des AVT enthalten. Die Mitwirkende wünscht aber zusätzlich die Einführung einer T30-Strecke auf dem Abschnitt der Ortsdurchfahrt. Für die flächendeckende Verkehrsberuhigung ist die Einführung von T30 auf den Quartierstrassen vorgesehen.	Wird zur Kenntnis genommen.	
4	G-03	Gemeinde Luterbach	Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr/Langsamverkehr: Warum gibt es für Strecken mit Gestaltungsdefiziten Fuss / Velo kein Massnahmenblatt?	Es werden keine pauschalen MB erstellt. Liegen konkrete Massnahmen zur Aufwertung von Fuss- und Veloverkehr vor, so können diese berücksichtigt werden.	
5	G-03	Gemeinde Luterbach	Die Verbindung zwischen den Dorfzentren von Luterbach und Deitingen durch den Affolterwald (Alltagsnetz) weist auch erhebliche Gestaltungsdefizite auf und sollte deshalb auch als Schwachstelle «Gestaltungsdefizit Fuss/Velo» bezeichnet werden.	Die Schwachstelle wurde im Rahmen der Umfrage 2019 nicht erwähnt und war daher nicht enthalten. Eine Ergänzung wird geprüft.	
6	G-03	Gemeinde Luterbach	Die Verbindung über die Dr. Probststrasse vom Dorfzentrum Luterbach zum Oberstufenzentrum De Lu weist keine Gestaltungsdefizite mehr auf, da sie frisch saniert resp. kürzlich neu geteert worden ist und sollte deshalb als «Gestaltungsdefizit Fuss / Velo» aus der Karte entfernt werden.	Die Karte wird dementsprechend angepasst.	Korrektur der Schwachstellenkarte.
7	G-03	Gemeinde Luterbach	Die Massnahme beim Emmespitz soll nicht explizit aufgehoben werden. In der Karte «Schwachstellen Landschaft» wird nämlich festgestellt, dass der Zugang Grün- und Freiraum/Naherholungspotenzial in diesem Bereich ungenügend ist und sollte deshalb als «Massnahme aufgehoben» aus der Karte entfernt werden.	Der Bund hat eine Massnahme zur Querung für den Fuss- und Veloverkehr im Bereich Emmespitz im Rahmen der Beurteilung des AP3 abgelehnt. Der Handlungsbedarf bleibt daher aus Sicht der Trägerschaft weiterhin bestehen. Im Rahmen des Projekts «Natur und Naherholung im Herzen der Agglomeration», Teilprojekt 2 wird ergebnisoffen nach einer Lösung gesucht.	
8	G-04	Gemeinde Riedholz	Die Gemeinde Riedholz begrüsst den Handlungsbedarf betreffend überkommunale Abstimmung zwischen Naherholung und Naturschutz im Bereich Attisholz Nord und der Verbesserung der Erschliessung des Entwicklungsstandortes Attisholz Nord/Süd.	Wird dankend zur Kenntnis genommen.	
9	G-05	Gemeinde Bellach	Die Rückstapproblematik auf der H5, ab Pförtneranlage Wildbach, stellt für Bellach ein grosses Problem mit unerwünschten Nebenwirkungen (z.B. Fluchtverkehr) dar, wird aber im Kap. 5 nicht erwähnt. Das Industrie- und Gewerbegebiet von Bellach mit überregionaler Bedeutung hat massive Probleme mit der aktuellen Stausituation. Die dort angesiedelten Betriebe generieren einen nicht zu unterschätzenden Steuerertrag.	In Kapitel 5 wird der Kapazitätsengpass auf der Westtangente erwähnt. Die Auswirkungen davon sind allerdings textlich nicht aufgeführt und werden im Bericht ergänzt. Die Massnahmen Verkehrsmanagement Westtangente (4. Generation) sowie die Busspur Weissensteinstrasse (3. Generation) tragen zur Entschärfung der geschilderten Problematik bei.	Hinweis im Kapitel 5.3.2 Schwächen und Handlungsbedarf; MIV aufnehmen.

Nr	Absen-der Nr	Absender	Eingabe	Stellungnahme PL	Anpassung AP
10	G-06	Gemeinde Feldbrunnen	Die Analyse ist sicher treffend. Es soll trotzdem darauf hingewiesen werden, dass auch Verdichtung – gerade mit den Erfahrungen der Corona-Pandemie – massvoll geplant werden soll. Verdichtung ist nicht alles. Nutzungsdurchmischte Orts- und Quartierzentren mit siedlungsverträglichem Verkehr, attraktive Wohngebiete mit Ausrichtung auf den ÖV, Fuss und Veloverkehr sowie verkehrsberuhigte Wohngebiete mit Ausrichtung auf ÖV und FVV sind zielführend. Ein wichtiges Augenmerk muss dem ÖV, dem Langsamverkehr und den Naherholungsräumen zukommen.	Die Einschätzung wird geteilt.	
11	G-07	Stadt Solothurn	<p>Bereich Mobilität: Die 4V Strategie wird begrüsst. Zentrale Massnahmen zum Verlagern, Vernetzen und verträglich Gestalten des Verkehrs sind im AP 4G vorgesehen. Noch zu wenig deutlich sind die Äusserungen im Bericht und die vorgesehenen Massnahmen im Bereich 'Verkehr vermeiden'. Die Mitwirkende wünscht diesbezüglich eine aktivere Steuerung der Verkehrsproblematik über das gesamte Agglomerationsgebiet sowie klare Strategien und Handlungsansätze in der Mobilitätsstrategie des Kantons (siehe Kap. 3). Es bedarf zwingend einer aktiven Austauschplattform zwischen der Stadt Solothurn und den unmittelbaren Nachbargemeinden, unter dem Lead des Kantons, um:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die gemeinsamen Ziele und Massnahmen zur Bewältigung von Verkehrsproblemen in der Stadt Solothurn und im unmittelbar angrenzenden Verkehrsnetz festzulegen; - dem zentralen Thema Verlagerung des MIV bzw. der Attraktivierung des Langsamverkehrs; - und dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs (ÖV) in dieser zentralen, attraktiven Region des Kantons Solothurn deutlich mehr Aufmerksamkeit zu schenken. 	<p>Während der Behördenvernehmlassung wurde der Entwurf der Mobilitätsstrategie Solothurn weiterentwickelt und ausgebaut. Die Mobilitätsstrategie wird zudem anfangs 2021 in die Behördenvernehmlassung verabschiedet. Die vorläufigen Ergebnisse werden bis Beginn 2021 ins AP 4 überführt.</p> <p>Das Anliegen wird unterstützt. Die Austauschplattform wird installiert. Die Massnahme wird neu Austauschplattform Siedlung und Verkehr genannt und soll seitens der Arbeitsgruppe AP Solothurn begleitet werden. Die Federführung liegt bei der repla. Die Art und Ausgestaltung (Häufigkeit, Beteiligte, Themen) wird im nächsten Jahr mit der repla und Kanton gemeinsam erarbeitet.</p>	
12	G-07	Stadt Solothurn	Bereits im Rahmen des AP4 sollen der Stellenwert von Parkleitsystemen und eine nachhaltige Erstellung und Bewirtschaftung von Parkplätzen verdeutlicht und anhand von konkreten Massnahmenvorschlägen erhöht werden.	Es ist vorgesehen, das Thema Parkraummanagement weiter zu vertiefen, bevor konkrete Massnahmenvorschläge aufgenommen werden. Solche sollen im Rahmen des AP5 geprüft werden.	
13	G-08	Gemeinde Derendingen	7.5 Derendingen; festgestellte Schwächen: Wir können nur sehr wenige unternutzte Areale in Bahnhofsnähe ausmachen. Wir verfügen über keinen Bahnhof mehr. Verdichtungsmassnahmen sind wo möglich anlässlich der Ortsplanungsrevision vorgesehen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der entsprechende Abschnitt im Kap. 7 Fokusgebiete wird angepasst.
14	G-08	Gemeinde Derendingen	7.5 Derendingen; festgestellte Schwächen: Siedlungsdichte und -qualität wird in Zusammenhang mit der Ortsplanungsrevision verbessert.	Wird zur Kenntnis genommen.	
15	G-08	Gemeinde Derendingen	7.5 Derendingen; festgestellte Schwächen: Ungenügende ÖV-Verbindung Derendingen-Subingen stimmt aus unserer Sicht nicht. Die ÖV-Verbindungen sind ja gerade eine unserer Stärken.	Die Einschätzung der Gemeinde wird geteilt. Zwischen den Zentren von Derendingen und Subingen verkehren die Buslinien 5 und 7 Mo-Fr alle 15	

Nr	Absen-der Nr	Absender	Eingabe	Stellungnahme PL	Anpassung AP
				min in beiden Richtungen.	
16	G-09	Gemeinde Biberist	<p>Bereich der Mobilität: Nach unserer Auffassung sollte dem Thema Verkehrssteuerung vermehrt Beachtung geschenkt werden.</p> <p>Insbesondere ist es unserer Meinung nach zielführend, wenn eine aktive Steuerung der Verkehrs Problematik über die ganze Agglomeration erfolgt. Dies kann zum Beispiel erreicht werden mit einer Austauschplattform zwischen der Stadt Solothurn und ihren direkten Nachbargemeinden unter der Federführung des Kantons.</p> <p>Ziel dabei müsste es sein, die gemeinsamen Ziele und Massnahmen zur Verkehrsbewältigung abzustimmen und das wichtige Thema Verlagerung des Verkehrs bzw. Attraktivierung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs gemeinsam zu gestalten. Es geht nicht nur darum die Kapazitäten zu erweitern oder den Verkehr zu verlagern, es braucht auch eine Attraktivierung des ÖV sowie des Langsamverkehrs.</p>	<p>Die Meinungsäußerung wird geteilt; die verkehrlichen Aspekte sind regional anzugehen und es ist gemeinsam nach Lösungen zu suchen. Das AP bietet bereits eine solche Plattform. Der Hinweis wird dahingehend verstanden, dass der Fokus in Teilräumen vertiefter zu den verkehrlichen Themen ausgeleuchtet und behandelt wird. Die Installation einer Arbeitsplattform zwischen Stadt, Kanton und Gemeinden wird durchaus als ein interessanter Vorschlag verstanden und soll installiert werden. Die Massnahme wird Austauschplattform Siedlung und Verkehr genannt und soll seitens der Arbeitsgruppe AP Solothurn begleitet werden. Die Federführung liegt bei der repla. Die Art und Ausgestaltung (Häufigkeit, Beteiligte, Themen) wird im nächsten Jahr mit der repla und Kanton gemeinsam erarbeitet.</p> <p>Weiter wird dem Mobilitätsquintett Wasseramt ein solcher Austausch aktiv angegangen und kann als Pilot in der regionalen Verkehrsplanung verstanden werden.</p>	
17	G-10	Gemeinde Selzach	<p>Die Darstellung der Schwächen nimmt bedeutend mehr Platz ein als jene der Stärken. -> Stärken ausbauen bringt vielleicht mehr, als der Versuch Schwächen zu überwinden.</p>	<p>Der Fokus im Kapitel liegt auf der Feststellung des Handlungsbedarfs zur Erreichung des Zielzustands gemäss Zukunftsbild. Das kann auch bedeuten, bestehende Stärken auszubauen. Mit dem AP werden schlussendlich Massnahmen zu (weiteren) Verbesserung der Gesamtsituation definiert. Es liegt daher auf der Hand, im Rahmen der Analyse vorwiegend die Situationen mit Verbesserungspotenzial zu erkennen.</p>	
18	G-11	Gemeinde Zuchwil	<p>Karte Schwachstellen Siedlung: Das Symbol «Riverside» sollte etwas weiter (süd-)westlich platziert werden.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen und in der Karte angepasst.</p>	<p>Karte Schwachstellen Siedlung wird angepasst.</p>
19	G-11	Gemeinde Zuchwil	<p>Karte Schwachstellen Landschaft: Das Blattsymbol (Riverside Park) sollte etwas weiter (süd-)westlich platziert werden.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen und in der Karte angepasst.</p>	<p>Karte Schwachstellen Landschaft wird angepasst.</p>
20	G-11	Gemeinde Zuchwil	<p>Karte Schwachstellen MIV: Vom Kapazitätsengpass Hauptstrasse ist aber in der Fortsetzung auch die Nord-Süd-Strasse betroffen! Der Pfeil soll daher auf die Nord-Süd-Strasse ausgedehnt werden. Zuchwil wünscht zusätzlich die Prüfung einer Temporeduktion auf Teilabschnitten der Ortsdurchfahrt.</p>	<p>Karte wird angepasst.</p>	<p>Karte Schwachstellen MIV wird angepasst.</p>
21	G-11	Gemeinde Zuchwil	<p>Die Mitwirkende ist mit dem Kapazitätsengpass Bühlstrasse nicht</p>	<p>Der Hinweis ist richtig.</p>	<p>Karte wird angepasst.</p>

Nr	Absen-der Nr	Absender	Eingabe	Stellungnahme PL	Anpassung AP
			einverstanden. Auf der Bühlstrasse gibt es eine Fluchtverkehr-Problematik und keinen Kapazitätsengpass. D. h. es soll auch in keinem Fall zu einer Kapazitätserhöhung kommen. Prüfen und Pfeil entfernen.	Der Pfeil als «Kapazitätsengpass» ist in der Schwachstellenkarte MIV zu entfernen. Es ist zu prüfen, ob allenfalls Strecken mit überdurchschnittlich hohem Anteil an Fluchtverkehr neu dargestellt werden (vgl. auch Hinweis Bel-lach).	
22	G-11	Gemeinde Zuchwil	Die Mitwirkende erachtet den Begriff «Kapazitätsengpass» als problematisch. Er impliziert, dass die Verkehrssituation verbessert werden könnte, in dem die Kapazität erhöht bzw. die Strasse ausgebaut würde. Ein treffenderer Beschrieb wäre, dass es auf den entsprechenden Strassen zu Spitzenzeiten zu einer «Verkehrsüberlast» kommt. Diesem Problem kann mit der 4V-Strategie begegnet werden.	Kapazitätsengpass hat in der Raum- und Verkehrsplanung den Status eines stehenden Begriffs. Die Verwendung stehender Begriffe macht die Prüfung des AP durch den Bund einfacher.	
23	G-11	Gemeinde Zuchwil	A-Massnahmen MIV aus AP 1. – 3. Generation (Luzernstrasse/Kreuzplatz) muss überprüft werden. Gemäss Karte soll die Massnahme Kreuzplatz bereits umgesetzt und eine Realisierung der Massnahme Luzernstrasse noch ausstehend sein. Wir hätten dies eher umgekehrt gesehen.	Es sind beide Massnahmen als realisiert zu bezeichnen.	Massnahmenliste und Karten anpassen.
24	G-11	Gemeinde Zuchwil	Die Ausführung von A-Massnahmen MIV aus AP 1. – 3. Generation (Tropfenkreisel Luzernstrasse) wird von der Gemeinde dringend erwartet.	Die Ausführung des Tropfenkreisels wird voraussichtlich nicht vor 2024/25 möglich sein. Grund: es soll aus verkehrstechnischen Gründen nicht gleichzeitig an zwei bedeutenden Einfallsachsen zur Stadt Solothurn gebaut werden, was ansonsten die Verkehrsführung während den Bauphasen erschwert. In den kommenden Jahren erfolgt zunächst die Realisierung Solothurn, Baselstrasse.	
25	G-11	Gemeinde Zuchwil	Schwachstellen FVV: Die eingetragenen Velo-Netzlücken sind in Ordnung. Es ist aber zwingend dafür zu sorgen, dass der Veloverkehr entlang der Aare «Uferweg-verträglich» bleiben muss.	Die Einschätzung wird geteilt. Die Sicherstellung der Koexistenz von Fuss- und Veloverkehr auf den betreffenden Abschnitten ist ein Ziel der Massnahme. Die Behebung der Velo-Netzlücke entlang der Aare kann erst im AP 5 als Massnahme berücksichtigt werden, unter der Voraussetzung, dass die noch erforderlichen Machbarkeitsabklärungen positiv ausfallen.	
26	G-11	Gemeinde Zuchwil	Schwachstellen FVV: Die Massnahme beim Emmenspitz soll nicht explizit aufgehoben werden. In der Karte «Schwachstellen Landschaft» wird nämlich festgestellt, dass der Zugang Grün- und Freiraum/Naherholungspotenzial in diesem Bereich ungenügend ist. «Massnahme aufgehoben» aus der Karte entfernen.	Der Bund hat eine Massnahme zur Querung für den Fuss- und Veloverkehr im Bereich Emmenspitz im Rahmen der Beurteilung des AP3 abgelehnt. Der Handlungsbedarf bleibt daher aus Sicht der Trägerschaft weiterhin bestehen. Im Rahmen des Projekts «Natur und Naherholung im Herzen der	

Nr	Absen-der Nr	Absender	Eingabe	Stellungnahme PL	Anpassung AP
				Agglomeration», Teilprojekt 2 wird ergebnisoffen nach einer Lösung gesucht.	
27	G-12	Gemeinde Recherswil	In Karte vermerken: Schwachstellen Landschaft, die eingeschränkte ökologische Vernetzung Recherswil –Obergerlafingen (über die Autobahn), auch wenn auf Berner Boden ein Wildtierkorridor geplant ist. Somit wäre es auch auf der Karte der REPLA eingezeichnet und als Schwachstelle ausgewiesen.	Das Anliegen wird aufgenommen.	Eintrag wird in Karte «Schwachstellen Landschaft» ergänzt.
28	G-13	Gemeinde Langendorf	Das im Kapitel 5 festgestellte und beschriebene Defizit an Freizeit- und Sportinfrastrukturen ist von zentraler Bedeutung. Nicht zuletzt, da sich die Situation kombiniert mit der zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung innerhalb des Agglomerationsperimeters in absehbarer Zeit noch verschärfen wird. (Seite 139ff). Die Konzepte und Umsetzungsstrategien sind deshalb prioritär zu behandeln.	Wird zur Kenntnis genommen.	
29	G-13	Gemeinde Langendorf	Seiten 36/110: Eine hohe Siedlungs- und Aufenthaltsqualität bietet hohe Wohnqualität. Diese geht mit einem attraktiven Angebot von örtlichem Detailhandel und lokalem Gewerbe einher.	Einschätzung wird geteilt. Sinngemässe Zielsetzungen sind im Kap. 4.2 zum Zukunftsbild festgehalten.	
30	G-13	Gemeinde Langendorf	Seite 110: 5.4. Motorisierter Individualverkehr/Begegnungsfälle mit Unfallrisiko MIV/– Erhöhte Sicherheit auf Kantonsstrassen (z. B. in Langendorf entlang der Weissensteinstrasse: Die Umsetzung von Verkehrsmaßnahmen sollten in Absprache und im Einklang mit dem örtlichen Gewerbe und Detailhandel umgesetzt werden	Wird zur Kenntnis genommen.	

3.4 Strategien

Nr	Absen-der Nr	Absender	Eingabe	Stellungnahme PL	Anpassung AP
1	G-01	Gemeinde Gerlafingen	Es sind Widersprüche vorhanden: Einerseits will man den MIV auf die Hauptachsen lenken und andererseits die Dorfzentren entlasten. Sehr oft aber führt die Hauptachse durch das Dorfzentrum. Allenfalls könnte als Strategie ein dezentraler Ansatz verfolgt werden, so dass der Fokus mehr auf die Agglo-Ortskerne gerichtet und das Stadtzentrum entlastet wird.	Einschätzung wird geteilt, dass teilweise Zielkonflikte bestehen. Eine Entlastungswirkung kann beispielsweise auch durch eine Veränderung des Modalsplits (Reduktion MIV-Anteil) oder durch eine siedlungsverträglichere Gestaltung der Ortsdurchfahrten erreicht werden. Beide Ansätze sind wichtige Elemente des AP Solothurn. Das AP verfolgt durchaus einen dezentralen Ansatz mit dem Ziel, eben gerade nicht alle Funktionen auf das (Stadt)Zentrum zu konzentrieren. Mit dem Zukunftsbild wurde versucht, diesen Ansatz darzustellen und die wichtige Funktion der Orts-	

Nr	Absen-der Nr	Absender	Eingabe	Stellungnahme PL	Anpassung AP
				zentren von regionaler Bedeutung und der Ortskerne zu betonen.	
2	G-04	Gemeinde Riedholz	Riedholz begrüsst speziell im Bereich Verkehr die Strategien mit Priorität (vgl. S. 134 Bericht)	Wird dankend zur Kenntnis genommen.	
3	G-05	Gemeinde Bellach	Kap. 6.3.1, S. 128 ff, mit Abb. 38: «sichere und verträgliche Verbindungen» sind unabdingbar, aber eine Strategie zur Behebung bestehender Verkehrsprobleme in der Agglomeration kommt zu wenig differenziert zum Ausdruck. Alternative Mobilitätsformen sind notwendig und unbestritten, es müssen aber auch die logistische Versorgung und die Erreichbarkeit aller Arbeitsgebiete – auch bestehender – zu Hauptverkehrszeiten sichergestellt werden, um deren Attraktivität zu erhalten.	Das AP fasst die Mobilitätsstrategie für die Agglomeration Solothurn zusammen. Vertiefte und differenziertere Aussagen sind dem Bericht zur Mobilitätsstrategie zu entnehmen. Einschätzung betreffend Versorgung und Erreichbarkeit der Arbeitsgebiete wird geteilt. Im AP wird mit entsprechenden Massnahmen versucht, die Erreichbarkeit zu gewährleisten oder wo heute ungenügend zu erhöhen.	
4	G-10	Gemeinde Selzach	Auch hier ist der Schwerpunkt klar auf den Verkehr gelegt (7 Seiten). Siedlung (5 Seiten) und Landschaft (3.5 Seiten) kommen zu kurz. Es fehlt das Verbindende, das Erkennbare, das Einzigartige, das selbstbewusst Agglo-typische. (Ich erkenne, ich erfahre, ich sehe, den espace Solothurn, das savoir vivre, unabhängig woher ich in die Agglo komme.)	Das AP dient der kohärenten Abstimmung von Siedlung, Landschaft und Verkehr. Im Vordergrund stehen die Siedlungsentwicklung nach innen und die Stärkung eines effizienten Gesamtverkehrssystems. Eines der Ziele des AP ist die Mitfinanzierung von wichtigen Verkehrsinfrastrukturen durch den Bund, weshalb ein spezieller Fokus auf den Bereich Verkehr gelegt werden muss. Mit dem neu formulierten, konkretisierten Zukunftsbild und den sechs Leitprinzipien des «savoir vivre» wurde das AP4 aus Sicht der Trägerschaft gegenüber früheren Generationen im Bereich der Raum- und Verkehrsentwicklung deutlich stärker auf den Raum Solothurn «zugeschnitten». Die Stärkung der gemeinsamen Identität und des Wir-Gefühls ist ein erstrebenswertes Ziel, das aber insbesondere auch ausserhalb des AP gemeinsam weiterverfolgt werden sollte.	
5	G-12	Gemeinde Recherswil	Strategien Landschaft: Vernetzungsachsen in der Landschaft auch über die Autobahn A1 schaffen (Recherswil–Obergerlafingen und Grünzäsuren vernetzen).	Die Grünzäsur im Bereich Recherswil/Obergerlafingen/Gerlafingen/Kriegstetten wird als wichtig erachtet und ist in der Karte und als Wildtierkorridor (SO-3) im Richtplan bereits enthalten. Das Schaffen einer autobahnquerenden Vernetzungsachse in Ergänzung zur Massnahme auf Berner Boden ist derzeit nicht vorgesehen.	

3.5 Massnahmen

Wurden die richtigen Massnahmen aufgenommen?

Nr	Absen-der Nr	Absender	Eingabe	Stellungnahme PL	Anpassung AP
1	G-02	Gemeinde Halten	Das Angebot der Buslinie 16 in Halten sollte erweitert werden.	Das Angebot wurde Mitte Dez. 2020 erweitert, vgl Stn zur Eingabe 2 unter Gesamteindruck (1.1).	
2	G-06	Gemeinde Feldbrunnen	V-ÖV-Ü 404 Doppelspurinsel asm St. Katharinen: Wir sehen die Wichtigkeit einer starken ÖV-Anbindung, nicht zuletzt um den MIV in Grenzen zu halten und grössere Staus zu vermeiden. Allerdings stehen wir dem 15'-Takt der asm aus dem Grund skeptisch gegenüber, weil ein Einbiegen aus dem südlichen Teil des Dorfes in die Baselstrasse dann noch mehr eingeschränkt wird Die dadurch nötige Kreuzungsstelle westlich der Sandmattstrasse mit der Zweispurführung über die Sandmattkreuzung hinaus verkompliziert den Knoten Sandmatt und die Einbiegemöglichkeiten in die Baselstrasse zusätzlich. Wir hoffen hier auf eine Optimierung. Äusserst wichtig wird diesbezüglich die Lösung des Velowegs sein, dieser ist heute südlich der Baselstrasse viel zu eng und gefährlich (V-LV 404.2).	Eine wirklich gute Lösung für die Velofahrenden auf der Südseite ergibt sich nur mit dem Ausbau der Kreuzungsstelle. In diesem Sinne käme die Weiche östlich der Sandmattstrasse zu liegen und nicht – wie 11 verlangt – westlich. Die Abklärungen sind im Rahmen des Projektes zu machen.	
3	G-10	Gemeinde Selzach	Der wichtigsten Massnahme, nämlich der Identifikation aller Gemeinden mit der Agglo, ist sehr wenig Platz gegeben. Der entsprechende Text ist wenig konkret und recht unverbindlich. (S 402) PRÜFUNG! der Form des Austausches und INSTITUTIONALISIERUNG? des Austausches. Hier sollte ein ständiger Prozess angesprochen werden. Dieser muss von der Repla espace Solothurn geführt werden.	Das Anliegen wird unterstützt. Die Austauschplattform wird installiert. Die Massnahme wird neu Austauschplattform Siedlung und Verkehr genannt und soll seitens der Arbeitsgruppe AP Solothurn begleitet werden. Die Federführung liegt bei der repla. Die Art und Ausgestaltung (Häufigkeit, Beteiligte, Themen) wird im nächsten Jahr mit der repla und Kanton gemeinsam erarbeitet.	
4	G-10	Gemeinde Selzach	Der politische Prozess der «Findung und Identifikation» in den Leitprinzipien «savoir vivre» der Agglomeration ist schwierig, langwierig und anhaltend. Aber ohne stete Auseinandersetzung damit verkommt das Aggloprogramm zu einem koordinierten Verkehrs-Überbauungsplan.	Einschätzung wird geteilt, dass dem Thema eine hohe Beachtung geschenkt werden muss.	
5	G-13	Gemeinde Langendorf	Die Gemeinden sind in Bezug auf Erholungsräume im Siedlungsraum vermehrt in die Pflicht zu nehmen. Besonders in diesem Bereich sind Massnahmen, die im AP4 als Daueraufgaben definiert sind, in der Vergangenheit zu wenig umgesetzt worden.	Einschätzung wird geteilt, daher wurden explizit abgeleitet aus der Strategie die Daueraufgaben formuliert. Konkrete Vorhaben müssen auf kommunaler Ebene umgesetzt werden.	
6	V-01	INVESO	Wir würdigen und unterstützen ausdrücklich jene Massnahmen,	Wird zur Kenntnis genommen.	

Nr	Absen-der Nr	Absender	Eingabe	Stellungnahme PL	Anpassung AP
			welche der verbesserten Anbindung der Industriegebiete der Agglomeration Solothurn dienen. Es sind diese aber nicht abschliessend.		

Sind Sie mit den Massnahmen und deren Beschreibung einverstanden?

Nr	Absen-der Nr	Absender	Eingabe	Stellungnahme PL	Anpassung AP
1	G-10	Gemeinde Selzach	Die Einrichtung und der Unterhalt der, «savoir vivre Austauschplattform Siedlungsqualität», soll konkret aufgezeigt und gestartet werden (S 402) und nicht nur geprüft werden («Prüfung der Form des Austausches»).	Das Anliegen wird unterstützt. Die Austauschplattform wird installiert. Die Massnahme wird neu Austauschplattform Siedlung und Verkehr genannt und soll seitens der Arbeitsgruppe AP Solothurn begleitet werden. Die Federführung liegt bei der repla. Die Art und Ausgestaltung (Häufigkeit, Beteiligte, Themen) wird im nächsten Jahr mit der repla und Kanton gemeinsam erarbeitet.	
2	G-03	Gemeinde Luterbach	S 403.7: Die Gemeinde Luterbach begrüsst die angestrebte Entwicklung des Gebietes Attisholz Nord. Es bestehen enge Beziehungen und Abhängigkeiten zur Entwicklung Attisholz Süd, mit entsprechenden Chancen und Risiken. Zudem sind erhebliche Auswirkungen auf die Gemeinde Luterbach zu erwarten, bezüglich des Verkehrs und hinsichtlich des zukünftigen Wohn-, Arbeits- und Dienstleistungsangebotes. Die Gemeinde Luterbach verlangt daher von Kanton und Nachbargemeinde einen angemessenen institutionalisierten Einbezug in die kommenden Entwicklungsschritte.	Die Einschätzung wird geteilt. Es bestehen enge Beziehungen und Abhängigkeiten zwischen der Gemeinden Luterbach und Attisholz Nord. Der Kanton Solothurn bzw. das Amt von Raumplanung ist daher bestrebt einen regelmässigen Austausch zu organisieren, wie er bereits stattgefunden hat.	
3	G-11	Gemeinde Zuchwil	S 403.8 Solothurn, Hauptbahnhof: Da der Perimeter dieser wichtigen Umstrukturierungs- und Verdichtungsmassnahme auch Siedlungsgebiet von Zuchwil umfasst, muss die Entwicklung in enger Abstimmung der beiden Gemeinden erfolgen. Wir begrüssen es daher, dass unter «Federführung» die Gemeinden Solothurn und Zuchwil genannt werden. Hinweis: Die Plangrafik im Massnahmenblatt ist kopfüber und spiegelverkehrt...	Wird zur Kenntnis genommen und das Massnahmenblatt angepasst.	Im Massnahmenblatt S 403.8 wird die Abbildung korrigiert.
4	P-01	RBS, BSU	S 403.8, Solothurn Hauptbahnhof: Die Mantelnutzung über neuem RBS-Perron entfällt (stattdessen «Perrondachlandschaft»); die Illustration ist entsprechend anzupassen. Zudem kann erwähnt werden, dass seit Sept. 2020 das Vorprojekt gestartet wurde.	Das Massnahmenblatt S 403.8 wird mit den neusten Erkenntnissen aus dem Projekt überarbeitet.	Anpassung des Massnahmenblatts (u. a. Abbildung, Beschreibung, Entwicklungspotenzial, nächste Planungsschritte) mit den neusten Informationen.
5	G-11	Gemeinde Zuchwil	S 403.11 Zuchwil, Areal Riverside: Diese Umstrukturierungs- und Verdichtungsmassnahme ist zentral für die zukünftige Siedlungsentwicklung von Zuchwil. Die Umsetzung läuft und ist mit grossen Investitionen verbunden. Umso mehr unterstützen wir die Beibehal-	Wird zur Kenntnis genommen.	

Nr	Absen-der Nr	Absender	Eingabe	Stellungnahme PL	Anpassung AP
			tung als A-Massnahme im Agglomerationsprogramm und die Absicht des Kantons, das Gebiet mit einer neuen Buslinie direkter zu erschliessen.		
6	G-03	Gemeinde Luterbach	S 404.3: Die Mitwirkende begrüsst die Aufnahme von Luterbach Bachacker als Siedlungsschwerpunkt auf unbebauter Bauzone. Der Erlass eines Gestaltungsplanes ist für 2021 zu erwarten, baureife Projekte können ab 2022 vorliegen. Es stellt sich daher die Frage, wie zweckmässig eine Aufnahme als B/C-Massnahme überhaupt ist?	Richtig, der vorliegende Zeithorizont für die Entwicklung des Gebiets Bachacker spricht somit für eine Priorisierung und Aufnahme als A-Massnahme im AP.	Aktualisierung und Anpassung des Horizonts von B/C auf A. Korrektur des Massnahmenblatts, Massnahmenkarten und Berichts.
7	G-03	Gemeinde Luterbach	S 406.1: Gemäss Massnahmentext ist das Gebiet Attisholz Süd «... als Top-Entwicklungsstandort der Hauptstadtregion Schweiz bestimmt worden. Dieser Standort hat nicht nur auf kantonaler, sondern auch auf Ebene Hauptstadtregion eine strategische Bedeutung.» Die Mitwirkende teilt diese Auffassung, weist aber auch darauf hin, dass sie als Standortgemeinde und zuständige Planungsbehörde zwingend und frühzeitig in Ansiedlungsbestrebungen einzubeziehen ist.	Im Massnahmenblatt S 406.1 wurden einzelne Inhalte wie z. B. die Federführung und die weiteren Beteiligten noch nicht ausgefüllt. Im Rahmen der Aktualisierung und Finalisierung der Massnahmenblätter wird die Gemeinde Luterbach im Massnahmenblatt aufgeführt.	Aktualisierung und Ergänzung des Massnahmenblatts S 406.1.
8	G-03	Gemeinde Luterbach	L 403, L 403.1 und L 403.2: Luterbach ist als Anrainergemeinde der Aare und Emme von diesem Massnahmenpaket direkt betroffen. Die gemeinsame Erarbeitung von Nutzungskonzepten zur Abstimmung von Natur und Naherholung ist sehr zu begrüessen. Die Gemeinde Luterbach erwartet eine angemessene Form der Mitarbeit bei der Erstellung der Konzepte.	Die Auffassung wird geteilt. Die Projektleitung wird die Gemeinde Luterbach in geeigneter Weise in die Erarbeitung des Projekts einbezogen.	Aktualisierung und Ergänzung des Massnahmenblatts L 403.
9	G-11	Gemeinde Zuchwil	L 403 Projekt Natur und Naherholung im Herzen der Agglomeration Solothurn, L 403.1 Nutzungskonzept Raum Aare, L 403.2 Operationalisierung Besucherinformations- und Führungskonzept Emme: Zuchwil ist als Anrainergemeinde der Aare und Emme von diesem Massnahmenpaket direkt betroffen. Die gemeinsame Erarbeitung von Nutzungskonzepten zur Abstimmung von Natur und Naherholung ist sehr zu begrüessen. Die Gemeinde Zuchwil erwartet eine angemessene Form der Mitarbeit bei der Erstellung der Konzepte.	Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen. Auf dem Massnahmenblatt sind unter «weitere Beteiligte» auch die «Gemeinden» aufgeführt. Die Gemeinde wird in geeigneter Form in die Erarbeitung miteinbezogen.	
10	G-11	Gemeinde Zuchwil	L 404.1 Riverside(-Park): Diese Landschaftsmassnahme ist integraler Bestandteil der Arealentwicklung «Riverside» (vgl. Massnahme S 403.11). Für den Park existiert ein Gesamtkonzept, welches auch schon mit den kantonalen Behörden ausgetauscht wurde. Die Realisierung erfolgt in Etappen. Für den westlichen Teil (1. Wohnbauetappe Riverside und Aareplatz mit Bootsanlegestelle) ist ein Baugesuch in Arbeit.	Wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis auf das Gesamtkonzept wird in das Massnahmenblatt unter Planungsstand integriert.	Aktualisierung des Massnahmenblatts L 404.1 und Verweis auf Gesamtkonzept

Nr	Absen-der Nr	Absender	Eingabe	Stellungnahme PL	Anpassung AP
11	P-01	RBS, BSU	V-ÖV-Ü 401, Bahnhof Solothurn Süd: Hier ist eine begriffliche Abstimmung mit S 403.8 zweckmässig. Zudem werden zahlreiche eher siedlungsspezifische Aspekte aufgeführt. Das Vorhaben hat sich in den letzten Monaten entwickelt: Die Mantelnutzung über dem RBS-Perron entfällt; aus diesem Grund wird die städtebauliche Situation im Rahmen des laufenden Vorprojekts neu beurteilt. Die Aussagen, dass der Bahnhofplatz Süd-Ost als Freiraum genutzt werden soll, ist aufgrund der Neubeurteilung noch offen. In Koordination mit der Ortsplanrevision wird ein Gestaltungsplan über das Areal entwickelt.	Das Massnahmenblatt V-ÖV-Ü 401 wird in Abstimmung mit der Siedlungsmassnahme S 403.8 grundlegend überarbeitet und anhand der neuen Erkenntnisse aktualisiert.	Anpassung des Massnahmenblatts
12	P-01	RBS, BSU	V-ÖV-Ü 401, Als «Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Region» sollte die Stadtbuslinie 1 (geplant) und die Linie 6/9 Lohn-Solothurn HB-Riedholz (geplant) erwähnt werden.	Der Hinweis zu den Schnittstellen wird in das Massnahmenblatt ergänzt.	Aufzählung wird mit «Stadtbuslinie 1 (geplant)» und «Linie 6/9 Lohn – Solothurn HB – Riedholz (geplant)» ergänzt
13	G-06	Gemeinde Feldbrunnen	Der V-ÖV-Ü 404 stehen wir skeptisch gegenüber, eine Mitfinanzierung durch die Gemeinde ist unseres Wissens nicht vorgesehen und voraussichtlich kaum akzeptiert. Die Kreuzungsstelle und die Zusammenführung der Doppelspur auf ein Gleis muss dringend westlich der Sandmattstrasse geplant werden, ohne Doppelspur-Führung über den Sandmattknoten.	Es handelt sich um eine übergeordnete ÖV-Massnahme, welche über den BIF finanziert wird. Die Lage der Kreuzungsstelle wie auch der Bedarf, welche Streckenabschnitte zweispurig ausgestaltet werden sollen, sind im Projekt zu klären. Der Hinweis der Gemeinde wird zur Kenntnis genommen.	
14	G-11	Gemeinde Zuchwil	V-ÖV-Ü 401 Ausbau Hauptbahnhof Süd Solothurn / V-KM 401 Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof Süd mit FVV-Unterführung Da diese wichtige Verkehrsmassnahme auch Siedlungsgebiet und verkehrliche Anbindungen von Zuchwil umfasst, erwarten wir, dass die Anliegen unserer Gemeinde im Rahmen der weiteren Planungsschritte angemessen berücksichtigt werden.	Wird zur Kenntnis genommen.	
15	G-13	Gemeinde Langendorf	V-ÖV-Ü 403 Langendorf: Aufwertung Bahnhof BLS Langendorf: Diverse textliche und inhaltliche Ergänzungen/Korrekturen (Beilage zur Vernehmlassungseingabe)	Die Anpassungsvorschläge werden so übernommen.	Anpassung Massnahmenbeschrieb
16	G-05	Gemeinde Bellach	V-NA-Ü 405 Übergeordnetes Verkehrsmanagement Autobahnanschluss A5/Westtangente Solothurn: Die Behebung der Stauproblematik auf H5 und Westtangente muss priorisiert vorangetrieben werden.	Wird zur Kenntnis genommen.	
17	V-01	INVESO	V-NA-Ü 405 Übergeordnetes Verkehrsmanagement Autobahnanschluss A5/Westtangente Solothurn: Wir sind der Meinung, dass die Dringlichkeit die Einstufung A erfordert (insbesondere den neuen Anschluss Bärenstrasse!)	Die Herleitung und Priorisierung der Massnahmen erfolgt auf verschiedenen Kriterien wie Planungsstand, Kosten-Nutzen-Verhältnis und Bau- und Finanzreife. Was die Planung des neuen Anschlusses Bärenstrasse anbelangt, so sind weder Planungsarbeiten, die räumliche Abstimmung, die Zuständigkeiten in der Schnittstelle zum ASTRA-Perimeter	

Nr	Absen-der Nr	Absender	Eingabe	Stellungnahme PL	Anpassung AP
				sowie die Kostenschätzung auf einem erforderlichen Stand einer A-Massnahme. Auch wenn eine Realisierung früher wünschenswert ist, so braucht die Planung und Projektierung seine Zeit. Im Weiteren würde das Risiko bestehen, dass der Bund die Massnahme aufgrund der nicht gegebenen Projektreife negativ beurteilt.	
18	G-11	Gemeinde Zuchwil	V-PM 401 Mobilitätsquintett Wasseramt – Konkretisierte Mobilitätsstrategie: Die Gemeinde Zuchwil begrüsst diese Massnahme zur koordinierten Abstimmung von Siedlung und Verkehr in den strategischen «Fokusräumen» des Wasseramts. Sie ist bereit zur aktiven Mitarbeit im «Mobilitätsquintett» und wird bei der Konkretisierung der regionalen Mobilitätsstrategie ihre Anliegen, Ideen und Vorbehalte entsprechend einbringen.	Wird zur Kenntnis genommen.	
19	P-01	RBS, BSU	V-KM 401, MM-Drehscheibe Solothurn HB: Die Plandarstellung auf der zweiten Seite ist zu aktualisieren, die Texte passen teilweise nicht. Die Mantelnutzung A2 fällt weg, die LV-Unterführung West (D) ist als Option definiert und nach Rückzug der Gde Zuchwil aus dem Planungsprozess eher unwahrscheinlich.	Das Massnahmenblatt wird im Februar 2021 gemäss den neusten Erkenntnissen aktualisiert.	Das Massnahmenblatt V-KM 401 wird aufgrund der neusten Erkenntnisse aktualisiert.
20	G-03	Gemeinde Luterbach	V-KM 402: Die Gemeinde Luterbach unterstützt die weiteren Schritte zur Konkretisierung. Die Massnahme ist für Luterbach sehr bedeutsam.	Wird zur Kenntnis genommen.	
21	G-07	Stadt Solothurn	Die Stadt Solothurn ist bei der weiteren Konkretisierung der Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement (V-NA-401) mit einzubeziehen.	Das Anliegen wird unterstützt und die Stadt Solothurn wurde während und nach der Mitwirkung zur Klärung der Massnahmeninhalte eingeladen.	Die Beteiligung der Stadt wird im Massnahmenblatt vermerkt.
22	G-07	Stadt Solothurn	Verkehrsmanagement (V-NA-401): Die Massnahme M2 (Knoten Obach: Optimierung Knoten mit zwei Fahrstreifen Richtung Süden) ist kritisch zu überprüfen.	Die Analyse zeigt, dass die Verkehrsbelastung zwischen dem Knoten Obach und dem Anschluss der Autobahn heute am Anschlag ist und mit der Verkehrsentwicklung 2030 zu Überlastungszuständen führen wird, welche grossräumige Auswirkungen haben werden. Das Massnahmenpaket wurde aus einer umfassenden Wirksamkeits- und Wirkungsbeurteilung kritisch geprüft und so zusammengestellt, dass die Wirkung die besten Ergebnisse erzielen kann. Die Kapazität zwischen Obach und Autobahnananschluss kann damit um 20% erhöht werden.	

Nr	Absen-der Nr	Absender	Eingabe	Stellungnahme PL	Anpassung AP
				Die Massnahmen Verkehrsmanagement Westtangente (4. Generation) sowie die Busspur Weissensteinstrasse (3. Generation) tragen zur Entschärfung der Rückstauproblematik bei, da die Regulierung der Zufahrtsdossier neu justiert werden kann. Nachfrageseitig soll eine Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖV sowie FVV bewirkt werden. Beim Veloverkehr stehen Massnahmen wie die Verbesserung des Veloverkehrs im Korridor Grenchen-Solothurn im Vordergrund. Im weiteren Prozess der Massnahme wird die Stadt Solothurn miteinbezogen.	
23	G-07	Stadt Solothurn	Verkehrsmanagement (V-NA-401): Die Massnahme M4 (Neukonzeption Lackenhof - Rampe Bürenstrasse) wird abgelehnt.	Die Massnahme ist nicht explizit Teil des AP4. Sie ist als Massnahme aufgeführt, die es im Hinblick auf die 5. Generation zu prüfen gilt. Diese Prüfung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit repla espace Solothurn und der Stadt Solothurn.	
24	G-09	Gemeinde Biberist	Wir wünschen, dass die Gemeinde Biberist bei der weiteren Bearbeitung der Massnahme V-NA 401.1 und insbesondere bei der Massnahme V-NA 401 .2 einbezogen wird.	Ist so vorgesehen.	
25	V-01	INVESO	V-NA 401: Zusätzlicher Stauraum durch Ausbildung von zwei Fahrstreifen Richtung A5 (nicht Richtung Norden) insbesondere auch durch den genannten und in Realisierung begriffene Siedlungsschwerpunkt Bellach. Auf unbebauten Bauzonen ist mit einer weiteren starken Verschärfung der Verkehrssituation auf der Westtangente zu rechnen und diese Massnahmen mit Dringlichkeit voranzutreiben.	Wird zur Kenntnis genommen. Zur Präzisierung: Auf der Aarebrücke sollen zukünftig 2 Fahrspuren in Richtung Norden und eine in Fahrtrichtung A5 zur Verfügung stehen.	Das Massnahmenblatt wurde ergänzt und überarbeitet.
26	G-06	Gemeinde Feldbrunnen	Die Massnahme V-MIV 401.1 begrüssen wir und sind auf die Umsetzung gespannt.	Wird zur Kenntnis genommen.	
27	G-05	Gemeinde Bellach	Auf Massnahmenblatt V-MIV 402 ist die Nummerierung der Teilmassnahmen falsch	Der Hinweis wird aufgenommen.	Die Nummerierung wird in den entsprechenden Teilmassnahmenblättern des Massnahmenpakets V-MIV 402 korrigiert.
28	G-07	Stadt Solothurn	Die Massnahmenblätter zu den Teilmassnahmen BGK Dornacherstrasse und Werkhofstrasse (V-MIV 402.2 und 402.3) enthalten wenig Informationen. Die Massnahme ist in die Kategorie A umzuteilen.	Das MB zum BGK Dornacherstrasse wurde ergänzt und wird der Stadt Solothurn als Entwurf zugestellt. Die Verschiebung der Massnahme BGK Werkhofstrasse in den A-Horizont ist sowohl aufgrund der fehlenden Projektreife wie auch aus Gründen	MB Dornacherstrasse wurde ergänzt. Punktueller Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr anstelle von BGK Werkhofstrasse prüfen.

Nr	Absen-der Nr	Absender	Eingabe	Stellungnahme PL	Anpassung AP
				der Projektkoordination (Realisierung der Baselstrasse mit umfangreichen Umleitungsführungen) nicht möglich. Allenfalls könnten lokale Massnahme zur Verbesserung der Querungssituation für Fuss- und Veloverkehr zeitlich vorgezogen werden. Hierzu soll ein Gespräch im Januar 2021 zwischen Stadt und Kanton stattfinden.	
29	G-11	Gemeinde Zuchwil	V-ÖV 401 Verstärkung ÖV-Achse Solothurn-Subingen: Die Gemeinde Zuchwil begrüsst die Absicht, den ÖV-Korridor Solothurn – Subingen mit einer Angebotsstudie für den Planungshorizont 2040 genauer zu untersuchen. Beide im Massnahmenblatt aufgeführten Stossrichtungen (Bus & Bahn) sind zu verfolgen. Bei einer allfälligen (Wieder-)Einführung des schienengebundenen Regionalverkehrs ist auch ein Bahnhalt (ÖV-Drehscheibe) auf Zuchwiler Siedlungsgebiet in Betracht zu ziehen (vgl. auch «Zukunftsbild 2040»). Er könnte für die langfristige Siedlungsentwicklung bedeutsam sein.	Es ist keine S-Bahnhaltestelle in Zuchwil geplant, Bahnhaltestellen sind nicht Gegenstand der AP, sondern der Bahnausbauprogramme STEP, wo Zuchwil bisher nicht berücksichtigt wurde. Das Anliegen, im Rahmen einer Angebotsstudie für den ÖV-Korridor Solothurn – Subingen beide Stossrichtungen Bus & Bahn zu behandeln, wird jedoch aufgenommen.	
30	G-08	Gemeinde Derendingen	V-ÖV 401: Ein Ausbau des ÖV zwischen Solothurn und Subingen mit einer schienengebundenen Variante wäre zur Entlastung des Knotens Kreuzplatz zu begrüssen.	Es ist Inhalt der weiteren Planungen, das geeignete Verkehrsmittel zur Stärkung des ÖV-Korridors zu evaluieren.	
31	G-04	Gemeinde Riedholz	V-ÖV 402: Die ÖV-Anbindung Attisholz Nord – Riedholz ist essentiell für die Gemeinde. Ist V-ÖV 405-Planung nicht eine Basis für V-ÖV 402?	Das AVT teilt die Meinung, dass diese zwei Planungen im Zusammenhang stehen. Sie werden in Kombination beurteilt und abgestimmt realisiert.	
32	G-03	Gemeinde Luterbach	V-ÖV 402: Die Gemeinde Luterbach erachtet diese Massnahme und deren stufenweisen Ausbau in der Zukunft als zwingend für eine verträgliche Entwicklung der Gebiete Attisholz Nord und Süd. Die Finanzierung der nötigen Ausbauschritte ist jeweils rechtzeitig sicherzustellen.	Die Aspekte werden im AP und im Rahmen der Umsetzung berücksichtigt.	
33	V-01	INVESO	V-ÖV 402 Luterbach, Riedholz: Neue Businfrastruktur Entwicklungsgebiet Attisholz: Hier ist insbesondere auch der Erschliessung der bereits vorhandenen Arbeitsplätze im Gebiet Vigier, AEK, BKW, Arnold und Wylhof gerecht zu werden.	Wird zur Kenntnis genommen.	
34	G-07	Stadt Solothurn	Die beantragte Finanzierung bei der Massnahme (V-ÖV 403) Solothurn Westbahnhof ist gemäss den Erwägungen im Kapitel 4 in Rücksprache mit dem Stadtbauamt festzulegen.	Der Hinweis wird berücksichtigt.	
35	G-11	Gemeinde Zuchwil	V-ÖV 404 Elektrifizierung Buslinien BSU Die Massnahme wird begrüsst. Die damit verbundenen Investitionen in die Ladeinfrastruktur sind ein weiteres Argument dafür, dass der regional bedeutsame Standort des Busdepots Zuchwil langfristig gesichert werden muss, inkl. Option zur Arealvergrösserung. Weil Standortsicherung sowie Ausbaumöglichkeiten von zentraler	Das Anliegen wird aufgenommen.	Angaben werden ergänzt.

Nr	Absen-der Nr	Absender	Eingabe	Stellungnahme PL	Anpassung AP
			Bedeutung sind, würde eine Angabe zum zusätzlichen Flächenbedarf sowie eine entsprechende Verortung der Massnahme in der Karte begrüsst.		
36	G-06	Gemeinde Feldbrunnen	V-ÖV 404: Der Elektrifizierung des ÖV kommt in den nächsten Jahren eine grosse Bedeutung zu. Hier müsste der Kanton ein Zeichen setzen und Mittel für die entsprechenden Investitionen oder höheren Abgeltungen aufgrund der Mehrkosten zur Verfügung stellen. Es wäre ein wichtiger Beitrag zur Erreichung der Klimaziele.	Die Elektrifizierung des ÖV ist im AP mit der Massnahme V-ÖV 404 enthalten. Die anfallenden Mehrkosten für die geplante Flottenelektrifizierung können jedoch nicht allein vom Kanton getragen werden. Gemäss RPAV spricht der Bund Beiträge für Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, u. a. auch für die Umrüstung auf E-Busse inklusive der nötigen Anpassungen an den Haltestellen und andere nötige elektrischen Installationen.	
37	V-01	INVESO	V-ÖV 404 Solothurn: Die Elektrifizierung Buslinien BSU wird begrüsst, da sie die Aufenthaltsqualität für Beschäftigte und Bewohner erhöht, insbesondere durch weniger Lärm.	Wird zur Kenntnis genommen.	
38	G-04	Gemeinde Riedholz	V-ÖV 405: Reduktion auf eine Haltestelle: damit ist die Gemeinde Riedholz nicht einverstanden. Die aktuelle OPR beruht auf zwei Haltestellen. Sind zwei Haltestellen nicht mehr möglich, so fordert die Gemeinde die Finanzierung der Anbindung der neuen Wege ans Dorf. Bei den aufgeführten 5.2 Mio. werden die Kosten für die Gemeinde nicht berücksichtigt.	Das AVT steht diesbezüglich mit der Gemeinde und der asm im Gespräch. Das Massnahmenblatt bildet die Bestvariante aus dem Variantenstudium von 2018 ab.	Das Massnahmenblatt wird nach Rücksprache mit asm und der Gemeinde redigiert..
39	G-04	Gemeinde Riedholz	V-ÖV 405: Der ÖV-Knoten Riedholz bringt tendenziell auch für andere Gemeinden des Unterleberberg einen Nutzen. Wichtig ist hier jedoch die Abstimmung mit den Bedürfnissen der anderen Unterleberberger Gemeinden.	Kenntnisnahme. AVT hat zu diesem Zweck einen Austausch mit den Unterleberberger Gemeinden	
40	G-03	Gemeinde Luterbach	V-ÖV 406.1: Luterbach begrüsst die Einführung der neuen Tangentiallinie 17 und ist an attraktiven Haltestellen auf Gemeindegebiet interessiert. Im Entwurfstext des Massnahmenblattes gibt es allerdings noch Unstimmigkeiten bei der Bezeichnung der neuen Haltestellen in Luterbach. Bitte prüfen.	Die Bezeichnung der Haltestellen wird überprüft und wo nötig angepasst.	Überprüfung und Korrektur der Haltestellennamen im Massnahmenblattes V-ÖV 406.1.
41	G-10	Gemeinde Selzach	V-LV 401 Velokorridor Grenchen – Solothurn muss gesamtheitlich betrachtet werden und von den beiden Agglomerationen Grenchen und Solothurn getragen werden. Selzach ist hier zwischen Stuhl und Bank. Vorgesehenen sehr hohe Lasten stehen äusserst geringe Nutzen gegenüber. Selzach bietet hier „Gastrecht“ für ein „fremdes“ Vorhaben.	Wie der Gemeinde Selzach bekannt ist, anerkennen sowohl die Agglomeration Solothurn als auch die Agglomeration Grenchen die Gemeinde Selzach als wichtiges Bindeglied zwischen den beiden Agglomerationen. Sie sind darum bemüht, die Gemeinden in den AP-Perimeter aufzunehmen. Massnahmen im Velokorridor Grenchen-Solothurn sind ein regionales Verkehrsprojekt, wovon auch die EinwohnerInnen von Selzach profitieren	

Nr	Absender Nr	Absender	Eingabe	Stellungnahme PL	Anpassung AP
42	G-13	Gemeinde Langendorf	V-LV 402 Langendorf: LV-Verbindung Delta-Areal –Bahnhof BLS – Migros: Diverse textliche und inhaltliche Ergänzungen/Korrekturen (Beilage zur Vernehmlassungseingabe)	Die Anpassungsvorschläge werden so übernommen.	Anpassung Massnahmenbeschrieb
43	G-12	Gemeinde Recherswil	V-LV 403.3 Veloweg Recherswil-Koppigen: Massnahme B, nicht A. Dieser Veloweg wird nach Ansicht der Gemeinde nicht so oft genutzt.	Aufgrund der neusten Ergebnisse der Machbarkeitsstudie mit einer schlechten Kosten-/Nutzenbilanz haben der Kanton BE und SO beschlossen vorläufig auf die Massnahme zu verzichten. Die Strassenverbreiterung im Bereich des Wildtierkorridors wird aber vorgenommen, so dass die LV-Massnahme allenfalls in einem späteren Zeitpunkt realisiert werden könnte. Zudem wird die Aufwertung einer alternativen LV-Verbindungen abseits der Kantonsstrasse geprüft.	Weglassen des Massnahmenblattes V-LV 403.3
44	G-06	Gemeinde Feldbrunnen	Die Massnahme V-LV 404 begrüßen wir und sind auf die Umsetzung gespannt.	Wird zur Kenntnis genommen.	
45	G-11	Gemeinde Zuchwil	V-LV 404.1 Derendingen, Zuchwil: Alternative Veloführung Knoten Kreuzplatz, Querung Emme: Die Gemeinde Zuchwil unterstützt die Bestrebungen, den Fuss- und Veloverkehr aus den Siedlungsgebieten nördlich der Luzernstrasse mittels eines Stegs über die Emme direkter und sicherer miteinander zu verbinden.	Wird zur Kenntnis genommen.	
46	G-03	Gemeinde Luterbach	V-LV 404.1: Diese Massnahme befindet sich zu einem grossen Teil auf Gemeindegebiet von Luterbach. Bitte das Massnahmenblatt entsprechend korrigieren/ergänzen! Die Gemeinde Luterbach unterstützt die Bestrebungen, den Fuss- und Veloverkehr aus den Siedlungsgebieten nördlich der Luzernstrasse mittels eines Stegs über die Emme direkter an Zuchwil/Solothurn anzubinden.	Im Massnahmenblatt V-LV 404.1 wird neben den Gemeinden Derendingen und Zuchwil neu die Gemeinde Luterbach ergänzt.	Korrektur des Massnahmenblatts V-LV 404.1 und der entsprechenden Stellen im Bericht mit der Gemeinde «Luterbach».
47	G-08	Gemeinde Derendingen	V-LV 404.1: Eine Erhöhung der Priorität von B nach A wäre aus Sicht des Langsamverkehrs wünschenswert.	Ein Vorziehen der Massnahme wäre sicher wünschenswert. Der aktuelle Projektstand weist allerdings noch keine erforderliche Reife für eine Eingabe als A-Massnahme zu. Offen sind diverse Abklärungen wie beispielsweise die Abstimmung mit den SBB oder der Linieneinführung seitens Zuchwil durch Waldgebiet. Fazit: es sind umfangreiche Vorleistungen notwendig, was die Priorität in B bestätigt.	
48	G-06	Gemeinde Feldbrunnen	Die Massnahme V-LV 404.2 hat für uns erste Priorität und das schon seit Jahren. Wir bitten um baldmögliche Umsetzung, unabhängig vom weiteren Ausbau der asm-Linie.	Die neue Veloführung entlang der Kantonsstrasse ist als B-Massnahme (Umsetzungshorizont 2028-2032) aufgeführt. Vorerst gilt, die Machbarkeit abzuklären. Eine frühere Sanierung der Veloführung als gemeinsam mit der Realisierung der Doppelspurinsel (V-ÖV-Ü 404) ist nicht zweckmässig.	

Nr	Absen-der Nr	Absender	Eingabe	Stellungnahme PL	Anpassung AP
49	G-12	Gemeinde Recherswil	V-LV 404.3 (Recherswil: Gerlafingenstrasse, Autobahnbrücke) Massnahme A, nicht B: Betrifft Oberstufen-Schulweg.	Die Wirkung der Massnahme wurde vom AVT nochmals überprüft. Aufgrund der neuen fachlichen Einschätzung kann dem Antrag der Gemeinde zur Verschiebung der Massnahme vom B- in den A-Horizont entsprochen werden.	Das Massnahmenblatt V-LV 404.3 wird insofern angepasst, dass neu ein A-Horizont gewählt wird.
50	G-12	Gemeinde Recherswil	V-LV 404.4 Veloweg Recherswil-Kriegstetten. Massnahme A, nicht B: Zur Zeit ist zu wenig bekannt, wie ein Radweg Richtung Kriegstetten gelöst werden soll. Die Gemeinde behält sich bei einer konkreteren Planung eine Mitwirkung vor.	Anfangs Jan. 21 wird das BGK Kriegstetten-Recherswil-Oekingen ausgeschrieben. Bestandteil ist auch die Kantonsstrasse Kriegstetten-Recherswil. Vorgesehen sind – nebst der Buswendeschleife – Radmassnahmen (z.B. beidseitig Radstreifen), eine allfällige Gestaltung der Dorfeinfahrt Süd von Kriegstetten und eine Überprüfung (Ausbau oder Aufheben) der Haltestelle «Recherswil, Schreine-rei». Eine Umsetzung im Rahmen des Projekts «Kriegstetten, Gerlafingen-/Hauptstrasse» - im MJP vorgesehen im Jahr 2026 – wird geprüft.	Massnahmenblatt wird angepasst.

Sind weitere Bemerkungen und Kommentare zu den Massnahmen und deren Priorisierung, auch ausserhalb der eigenen Gemeinde vorhanden?

–

Sollten zusätzliche Massnahmen festgelegt werden?

Nr	Absen-der Nr	Absender	Eingabe	Stellungnahme PL	Anpassung AP
1	G-07	Stadt Solothurn	Die Langsamverkehrs-Anbindung Solothurn-Attisholz soll attraktiviert werden. Es ist zu prüfen, wie die Stadt mit Attisholz verbunden werden kann. Ob die Verbindung links- oder rechtsufrig erfolgt, soll vorerst offen gelassen werden.	Mit dem Projekt Natur und Naherholung im Herzen der Agglomeration Solothurn sollen auch die Langsamverkehrs-Anbindungen Solothurn-Attisholz geprüft und definiert werden.	
2	G-12	Gemeinde Recherswil	L 401 Aufwertung Flussräume: Zur Agglo Solothurn gehört das Wasseramt, mit seinem grossen Grundwasservorkommen. Wie es der Name sagt ist das Wasser hier sehr bedeutend, sozusagen der 3. Fluss (unterirdisch) nebst Aare und Emme der Region. Deshalb sollten auch diese Gewässer in der Zukunftsplanung berücksichtigt werden. Somit sollten die Bachräume der wichtigsten, aus dieser Region	Die Einschätzung wird geteilt. Die Grundwasservorkommen und kleinen bis mittelgrossen Gewässern haben im ganzen Mittelland eine grosse Bedeutung und sind nach Ansicht der Trägerschaft damit kein spezielles Merkmal der Agglomeration Solothurn, das im Zukunftsbild dargestellt werden sollte.	

Nr	Absen-der Nr	Absender	Eingabe	Stellungnahme PL	Anpassung AP
			stammenden Bäche (Oesch und Grütbach) in der Zukunft ebenfalls aufgewertet werden. Das Wasser soll nicht nur unterirdisch abgeführt, sondern auch präsentiert werden, was der Naherholung der Bewohner zugutekommt. Im Zusammenhang mit dem Hochwasserschutz sollen Renaturierungen von Bachräumen angestrebt werden.	Die Massnahme L401 fokussiert auf die grossen, die gesamte Region prägenden Flussräume. Dem Anliegen wird jedoch mit der Massnahme L402 (Vernetzung, Erhöhung Erreichbarkeit Freiräume) Rechnung getragen.	
3	G-05	Gemeinde Bellach	Es müssen unbedingt Massnahmen gegen den Rückstau auf der H5 definiert und umgesetzt werden.	Die Massnahmen Verkehrsmanagement Westtangente (AP4) sowie die Busspur Weissensteinstrasse (AP3) tragen zur Entschärfung der Rückstauproblematik bei, da die Regulierung der Zufahrtsdossier neu justiert werden kann. Nachfrageseitig soll eine Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖV sowie FVV bewirkt werden. Beim Veloverkehr stehen Massnahmen wie die Verbesserung des Veloverkehrs im Korridor Grenchen-Solothurn im Vordergrund.	
4	G-05	Gemeinde Bellach	Unter V-MIV 401 ist zusätzlich die Aufwertung der Ortsdurchfahrt Bellach (Zentrumsachse Dorf-, Tell-, Gärischstrasse) aufzunehmen. Im Kapitel 5., Seite 96, wird dort Handlungsbedarf bezüglich Siedlungs- und Aufenthaltsqualität festgestellt. Ein entsprechendes BGK ist in Arbeit und wird bis Frühling 2021 vorliegen.	Diese Gemeindemassnahme wird auf ihre Eignung als A-Massnahme für das AP4 geprüft und ggf. in das Massnahmenpaket «Aufwertung / Sicherheit Strassenraum» aufgenommen.	Bei Eignung der Massnahme für das AP4 wird ein entsprechendes Massnahmenblatt erstellt.
5	G-02	Gemeinde Halten	Buslinie 16, Kriegstetten – Halten – 3 Höfe, Fahrplan weiter ausbauen. Der öffentliche Verkehr in der Gemeinde Halten ist viel zu wenig präsent. Das Angebot der Buslinie 16 sollte dringend erweitert werden. Das äussere Wasseramt ist tangential nicht erschlossen. Es sind Umwege über den Bahnhof zwingend nötig, um z.B. Deitingen mit dem ÖV erreichen zu können.	Das ÖV-Angebot im Kanton Solothurn wird über die Angebotsplanung des AVT sichergestellt. Das AVT hat ein Augenmerk auf das Busangebot im äusseren Wasseramt. Es bleibt ein Thema für die 2. Etappe des Buskonzepts Region Solothurn. Eine Angebotsverbesserung auf der Linie 16 wurde Mitte Dez 2020 eingeführt und ist zu evaluieren. Über die von Halten erwähnte äussere Tangente tauscht sich das AVT mit den Gemeinden aus. Bisher wurde keine tragfähige Lösung gefunden, die den rechtlichen Kriterien entspricht. Nachfrage und Kostendeckungsgrad werden im vorliegenden Konzept als zu gering beurteilt.	
6	G-02	Gemeinde Halten	Tangentallinie Deitingen – Kriegstetten – Gerlafingen, Linie 18 einführen	Das Konzept für diese ÖV-Verbindung erfüllt die rechtlichen Kriterien nicht, siehe obenstehende Stellungnahme.	
7	G-04	Gemeinde Riedholz	Aufwertung der Veloverbindungsroute Solothurn, St. Niklaus, Riedholz, Flumenthal: Veloweg sollte gesamtheitlich (ab Vögelschholz südlich der Baselstrasse gelöst werden.	Aufgrund der engen Platzverhältnisse (Trennung von Schiene und Strasse) ist eine südliche Führung sehr schwierig zu realisieren. Der Eingriff in Wald und Böschung wäre sehr aufwändig und kostspielig. Deshalb wird die einfachere und	

Nr	Absen-der Nr	Absender	Eingabe	Stellungnahme PL	Anpassung AP
				günstigere Lösung einer nördlichen Linienführung favorisiert (Siehe auch V-MIV 401.1)	

3.6 Weiteres

Haben Sie weitere Bemerkungen oder Hinweise zu Themen und Inhalten, die das AP Solothurn betreffen?

Nr	Absen-der Nr	Absender	Eingabe	Stellungnahme PL	Anpassung AP
1	G-01	Gemeinde Gerlafingen	S. 61: bei den Gemeinden mit Tempo 30 sollte Gerlafingen ergänzt werden (nur im Text).	Das Anliegen wird aufgenommen.	Die Gemeinde Gerlafingen wird im Bericht zum Agglomerationsprogramm im Abschnitt zur Verkehrsberuhigung ergänzt.
2	G-01	Gemeinde Gerlafingen	S. 158/159: Die Bevölkerungsentwicklung stimmt überhaupt nicht. Gerlafingen hat heute bereits 5550 Einwohner/innen.	Die Einschätzung wird geteilt. Die Zahlen basieren auf der kantonalen Bevölkerungsprognose 2015-2040 und sollen eine grundsätzliche Trendaussage zur Entwicklung für die Abstimmung Siedlung und Verkehr ermöglichen. Daher werden im Bericht (S.24) nur Aussagen zu den Raumtypen gemacht. Für die Gemeinde Gerlafingen zeigt sich ein offensichtlicher Unterschied in der Entwicklung.	Im Anhang wird bei der Zahl zu Gerlafingen eine Bemerkung ergänzt: *Die Bevölkerungsprognose 2015-2040 ist für Gerlafingen zu tief.
3	G-01	Gemeinde Gerlafingen	Falls beim prognostizierten Verkehrsaufkommen die Lastwagenfahrten des zuk. Logistikzentrums in Utzenstorf nicht bereits einberechnet wurden, könnte dies ergänzt werden.	Wird dankend zur Kenntnis genommen.	
4	G-01	Gemeinde Gerlafingen	Bei den Entwicklungstrends wird vor allem auf die Elektrifizierung der Busse fokussiert, es gäbe noch weitere vielversprechende Antriebe.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	
5	G-02; G-08; G-09	Gemeinde Halten; Derendingen;	Nein.	Wird dankend zur Kenntnis genommen.	
6	G-03	Gemeinde Luterbach	Es ist zu prüfen, ob in den Karten im Kartenband allenfalls die regionalen Schulstandorte ergänzt werden sollten. Diese Standorte haben auch Auswirkungen auf die Verkehrsbeziehungen. (z. B. Oberstufenzentrum Delu)	Die Einschätzung wird grundsätzlich geteilt. Von einer Ergänzung wird abgesehen, um den Kartenband nicht zu «überladen». Bei der Ausgestaltung der Verkehrsmassnahmen werden die wichtigen Ziel und Quellen des Verkehrs selbstverständlich berücksichtigt.	
7	G-03	Gemeinde Luterbach	Es ist zu prüfen, ob alle wichtigen, regionalen Sportanlagen erfasst wurden und diese sind ggf. ergänzen. Diese Standorte haben als	Gemäss Projektausschuss sind die wichtigsten regionalen Freizeit- und Infrastrukturanlagen im AP verortet worden. Die Abgrenzung zwischen	

Nr	Absender Nr	Absender	Eingabe	Stellungnahme PL	Anpassung AP
			beliebte Freizeitziele auch Auswirkungen auf die Verkehrsbeziehungen. (z. B. Sporting Derendingen)	regionaler und kommunaler Bedeutung ist allerdings teilweise unklar, so dass je nach Sichtweise zu wenige oder zu viele Einrichtungen erfasst wurden.	
8	G-03	Gemeinde Luterbach	Um den Aussagegehalt der Karte «Tempo 30 / Begegnungszonen Tempo 20» zu verdichten könnte die Karte ggf. damit ergänzt werden, ob in den Gemeinden bereits ein flächendeckendes Parkraummanagement eingeführt wurde.	Es ist vorgesehen, das Thema Parkraummanagement weiter zu vertiefen, bevor konkrete Massnahmenvorschläge aufgenommen werden. Solche sollen im Rahmen des AP5 geprüft werden. Die Gemeinden wurden im Rahmen einer Umfrage für das vorliegende AP bereits zum aktuellen Stand Parkraummanagement befragt. Dabei haben allerdings nicht alle Gemeinden entsprechende Angaben liefern können. Eine Erhebung des Ist-Zustands Parkraummanagement wird als Grundlage für die Arbeiten zum AP5 sicherlich erneut zu prüfen sein.	
9	G-03, G-11	Gemeinden Luterbach, Zuchwil	In den Unterlagen ist konsequent der Begriff «FVV» (Fuss- und Veloverkehr) und nicht (mehr) «Langsamverkehr» zu verwenden.	Da der Bund entsprechende Massnahmen weiterhin unter der Kategorie «Langsamverkehr» führt, bleibt die Bezeichnung der Massnahmenkategorien und auf Massnahmenblättern vorerst erhalten. Wo sinnvoll wird aber im Sinne des Antrags auch von «Fuss- und Veloverkehr» gesprochen.	Die Unterlagen werden überprüft wo sinnvoll auch der Begriff «Fuss- und Veloverkehr» verwendet. Bei der Bezeichnung der Massnahmen(kategorien) ist weiterhin «Langsamverkehr» zu verwenden.
10	G-04	Gemeinde Riedholz	Bericht S. 33: 1'200 Einwohner Attisholz Nord bis 2040 – Wurde diese Zahl überprüft?	Die Zahlen zum Entwicklungspotenzial der jeweiligen Entwicklungsschwerpunkte stammen aus einer Schätzung des Amts für Raumplanung gestützt auf die aktuell vorhandenen Projektangaben.	
11	G-04	Gemeinde Riedholz	Bericht S. 27: Plan unbebaute Bauzonen ist ungenau: GB 400 Riedholz fehlt.	Der Plan umfasst die grösseren unbebauten Bauzonen zum Zeitpunkt der Erhebung (2017). und umfasst grössere Bauzonenreserven. Der Plan wird auf allfällige Lücken überprüft und bei Bedarf ergänzt.	Plan wird überprüft und bei Bedarf ergänzt.
12	V-01	INVESO	Anhang 2, Hinweis: Ist die Beschäftigungszunahme von über 8000 Stellen in 20 Jahren allein für die Stadt Solothurn realistisch? Von Seiten der INVESO-Mitglieder wird dieser Zuwachs nicht kommen, bzw. kritisch hinterfragt.	Die Einschätzung wird geteilt. Für den Kanton Solothurn wurde eine Bevölkerungsprognose gemacht, eine Beschäftigtenprognose wird nicht gemacht. Es wird erwartet, dass die Beschäftigten sich im Gleichschritt zur Bevölkerung entwickeln. Diese Zahlen können aber auf Gemeindeebene stark von den realen Zahlen variieren. Für den Bericht (S. 24) wurde deshalb eine Aussage zu den Raumtypen und nicht zu den Gemeinden ge-	Im Anhang AP wird dazu eine Bemerkung ergänzt.

Nr	Absender Nr	Absender	Eingabe	Stellungnahme PL	Anpassung AP
				macht, um einen gewisse Trendtendenz zu ermitteln.	
13	G-06	Gemeinde Feldbrunnen	Besten Dank für das grosse Engagement zugunsten unserer Region.	Wird dankend zur Kenntnis genommen.	
14	G-07	Gemeinde Solothurn	Es wird darum gebeten, die Machbarkeitstudie für den Velokorridor Grenchen – Solothurn (Veloschnellverbindung) unter Einbezug der Stadt Solothurn vorzunehmen. Es ist diesbezüglich zu überprüfen, ob die Zuteilung zur Kategorie 'Langsamverkehr' korrekt ist, da dies im Widerspruch steht zu einer Veloschnellverbindung.	Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen. Da der Bund entsprechende Massnahmen weiterhin unter der Kategorie «Langsamverkehr» führt, bleibt die Bezeichnung der Massnahmenkategorien und auf Massnahmenblättern vorerst erhalten. Wo sinnvoll wird aber im Sinne des Antrags auch von «Fuss- und Veloverkehr» gesprochen.	Die Unterlagen werden überprüft wo sinnvoll auch der Begriff «Fuss- und Veloverkehr» verwendet. Bei der Bezeichnung der Massnahmen(kategorien) ist weiterhin «Langsamverkehr» zu verwenden.
15	G-10	Gemeinde Selzach	Die Sicht von Selzach kann nur eine äussere sein. Zwischen den beiden Agglomerationen Grenchen und Selzach erkennen wir die, «Tragik» der nicht vorhandenen Abstimmung. Die Naturräume verbinden beide Regionen längst (Witischutzzone und geschütztes Aareufer in der Ebene und Juraschutzzone und Naturschutzgebiete am Berg). Die Siedlungsgebiete entwickeln sich hingegen eigenständig und nicht abgestimmt. Hier wird eine Chance vergeben. Der Kanton, das ARP, muss hier seiner Aufgabe gerecht werden und die Ziele des Richtplanes in den und mit den Agglomerationen angehen und umsetzen.	Das Anliegen wird vom Amt für Raumplanung zur Kenntnis genommen.	
16	G-11	Gemeinde Zuchwil	Die Gemeinde Zuchwil hat seit längerem Tempo 30 flächendeckend eingeführt. Bitte die Karte «Tempo 30 / Begegnungszonen Tempo 20» entsprechend korrigieren.	Wird angepasst.	Wird angepasst.
17	G-11	Gemeinde Zuchwil	Es würde begrüsst, wenn statt einer flächendeckenden Aussage zu Tempo 30 eine quartier- oder strassenzugbezogene Darstellung gewählt würde. Dies wäre detaillierte und könnte den Aussagegehalt verbessern.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und kann im Hinblick auf die 5. Generation geprüft werden. Voraussetzung wäre, dass die Datengrundlagen von den Gemeinden zur Verfügung gestellt würden.	
18	G-11	Gemeinde Zuchwil	Um den Aussagegehalt der Karte «Tempo 30 / Begegnungszonen Tempo 20» zusätzlich zu verdichten, könnte die Karte ggf. damit ergänzt werden, ob in den Gemeinden bereits ein flächendeckendes Parkraummanagement eingeführt wurde.	Es ist vorgesehen, das Thema Parkraummanagement weiter zu vertiefen, bevor konkrete Massnahmenvorschläge aufgenommen werden. Solche sollen im Rahmen des AP5 geprüft werden. Die Gemeinden wurden im Rahmen einer Umfrage für das vorliegende AP bereits zum aktuellen Stand Parkraummanagement befragt. Dabei haben allerdings nicht alle Gemeinden entsprechende Angaben liefern können. Eine Erhebung des Ist-Zustands Parkraummanagement wird als	

Nr	Absen-der Nr	Absender	Eingabe	Stellungnahme PL	Anpassung AP
				Grundlage für die Arbeiten zum AP5 sicherlich erneut zu prüfen sein.	
19	G-11	Gemeinde Zuchwil	Es ist zu prüfen, ob in den Karten im Kartenband allenfalls die regionalen Schulstandorte ergänzt werden sollten. Diese Standorte haben auch Auswirkungen auf die Verkehrsbeziehungen.	Die Einschätzung wird grundsätzlich geteilt. Von einer Ergänzung wird abgesehen, um den Kartenband nicht zu «überladen». Bei der Ausgestaltung der Verkehrsmassnahmen werden die wichtigen Ziel und Quellen des Verkehrs selbstverständlich berücksichtigt.	
20	G-11	Gemeinde Zuchwil	Es ist zu prüfen, ob alle wichtigen, regionalen Sportanlagen erfasst wurden und diese sind ggf. ergänzen. Diese Standorte haben als beliebte Freizeitziele auch Auswirkungen auf die Verkehrsbeziehungen.	Gemäss Projektausschuss sind die wichtigsten regionalen Freizeit- und Infrastrukturanlagen im AP verortet worden. Die Abgrenzung zwischen regionaler und kommunaler Bedeutung ist allerdings teilweise unklar, so dass je nach Sichtweise zu wenige oder zu viele Einrichtungen erfasst wurden.	
21	V-01	INVESO	Im namhaften wirtschaftlichen Zentrum von Zuchwil mit den INVESO-Mitgliedern Bosch, Itema, Schaerer und Johnson & Johnson, wo ebenfalls die AKSO und die VEBO beheimatet sind, leiden täglich Beschäftigte und die Bevölkerung unter der Verkehrsüberlastung. Auch die Unternehmen selbst können Warenlieferungen nur mit zusätzlichem Aufwand rechtzeitig erhalten und /oder versenden. Der INVESO ist deshalb dezidiert der Meinung, dass dieses Problem einer raschen Lösung zugeführt wird und dies sofern erforderlich über das AP4.	Einschätzung betreffend Versorgung und Erreichbarkeit der Arbeitsgebiete wird geteilt. Im AP wird mit entsprechenden Strategien und Massnahmen versucht, die Erreichbarkeit zu gewährleisten oder wo heute ungenügend zu erhöhen.	
22	P-01	RBS / BSU	Bericht AP4, S.54: «Solothurn – Bern im Halbstundentakt, Verdichtungen zum Viertelstundentakt in den Spitzenstunden in Lastrichtung». In Lastrichtung kann gestrichen werden.	Der Hinweis zum Kapitel Ist- und Trendanalyse Verkehr wird berücksichtigt.	Im Bericht wird «in Lastrichtung» wird aus dem Text gestrichen.
23	P-01	RBS / BSU	Bericht AP4, S.55: Im Abschnitt «BSU (Busbetrieb Solothurn und Umgebung)» kann das Buskonzept 2018 ergänzt werden. Erste Elemente aus dem neuen Buskonzept wurden bereits per Dezember 2019 eingeführt.	Der Hinweis wird übernommen.	Das Buskonzept 2018 wird im Bericht gemäss Antrag ergänzt.
24	P-01	RBS / BSU	Bericht AP, S.104: Der Bahnhof Lohn sollte auch als bedeutenden Umsteigepunkt aufgenommen werden (3 Buslinien, 1 RE)	Der Hinweis wird übernommen.	Anpassung im Bericht auf Seite 104.
25	P-01	RBS / BSU	Bericht AP, S.105: Busbehinderung während HVZ: Das Zentrum Zuchwil (insbesondere Nord-Südstrasse) sollte auch erwähnt werden (Behinderung Buslinie 6).	Der Bericht wird mit der Information ergänzt.	Die Behinderung der Buslinie 6 im Zentrum von Zuchwil, insbesondere auf der Nord-Südstrasse, wird in den Text integriert.
26	P-01	RBS / BSU	Bericht AP, S. 106: Die Tangentiallinie Attisholzstrasse (nicht Riedholz!) -Luterbach-Derendingen-Biberist-Gerlafingen wurde auf den Dez. 2020 eingeführt. Der Satz «Dies alles soll zu einem dichteren Fahrplankontakt führen» ist unklar. Besser: «Dadurch soll die Vernetzung mit dem öffentlichen Verkehr gefördert werden»; Abschnitt	Die beiden Anliegen werden aufgenommen.	Zum einen wird die Schreibweise korrigiert (Attisholzstrasse und nicht Riedholzstrasse); zum anderen wird der Text entsprechend der Eingabe geschärft.

Nr	Absen- der Nr	Absender	Eingabe	Stellungnahme PL	Anpassung AP
			Verknüpfung Bahn-Bus: Der Bahnhof Lohn-Lüterkofen sollte auch als Bahnhof mit Verbesserungspotenzial genannt werden (Projekt in Planung).		
27	P-01	RBS / BSU	Im Bericht wird mehrfach auf die innere Verdichtung hingewiesen. In diesem Zusammenhang wird die zeitliche Abstimmung von Siedlungsentwicklung und der Kapazität der Verkehrsinfrastruktur noch einen zentraleren Stellenwert einnehmen. Im Grundsatz sollen die Voraussetzungen für die Verkehrsabwicklung (MIV, ÖV, FVV) bereits vor der Siedlungsverdichtung umgesetzt werden.	Einschätzung wird geteilt.	

4. Verzeichnis der Eingaben

Gemeinden

Nr	Name	Adresse	Datum
G-01	Gemeinde Gerlafingen	z.H. Philipp Heri, Kriegsstettenstrasse 3, 4563 Gerlafingen	02.11.2020
G-02	Gemeinde Halten	z.H. Beat Gattlen, Dorfstrasse 7, 4566 Halten	02.11.2020
G-03	Gemeinde Luterbach	Einwohnergemeinde Luterbach, Hauptstrasse 20, 4542 Luterbach	03.11.2020
G-04	Gemeinde Riedholz	z.H. Sandra Morstein, Wallierhofstrasse 5, 4533 Riedholz	05.11.2020
G-05	Gemeinde Bellach	z.H. Jürg Vifian, Dorfstrasse 3, 4512 Bellach	12.11.2020
G-06	Gemeinde Feldbrunnen	z.H. Anita Panzer, Baselstrasse 16, 4532 Feldbrunnen	12.11.2020
G-07	Gemeinde Solothurn	Einwohnergemeinde Solothurn, Postfach 460, 4502 Solothurn	23.11.2020/ 21.12.2020
G-08	Gemeinde Derendingen	z.H. Roger Spichiger, Hauptstrasse 43, 4552 Derendingen	27.11.2020
G-09	Gemeinde Biberist	z.H. Nicolas Adam, Bernstrasse 4, 4562 Biberist	01.12.2020
G-10	Gemeinde Selzach	z.H. Silvia Spycher, Thomas Leimer, Schänzlistrasse 2, 2545 Selzach	01.12.2020
G-11	Gemeinde Zuchwil	z.H. Peter Baumann, Hauptstrasse 65, 4528 Zuchwil	02.12.2020
G-12	Gemeinde Recherswil	z.H. Karin Horisberger, Hauptstrasse 65, 4565 Recherswil	13.11.2020
G-13	Gemeinde Langendorf	z.H. Hans-Peter Berger, Schulhausstrasse 2, 4513 Langendorf	10.12.2020

Weitere Mitwirkende

Nr	Name	Adresse	Datum
V-01	INVESO (Industrieverband Solothurn und Umgebung)	z.H. Alex Naef (Präsident), Bielstrasse 7, 4512 Bellach	02.11.2020
P-01	Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS, Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU	z.H. Roman Zürcher, Tiefenastrasse 2, Metrohaus, 3048 Worblaufen	05.11.2020