

ENTWURF FÜR DIE BEHÖRDENVERNEHMLASSUNG UND MITWIRKUNG

repla espaceSOLOTHURN/Kanton Solothurn

Agglomerationsprogramm Solothurn 3. Generation/2016



Massnahmenblätter

Das Agglomerationsprogramm besteht aus:

- Kurzfassung
- Bericht
- Massnahmenblätter

Am 3. Februar 2016 vom Vorstand der repla espaceSOLOTHURN zur Behördenvernehmlassung und Mitwirkung verabschiedet

Inhaltsverzeichnis

EINLEITUNG	3
ÜBERSICHT MASSNAHMEN AGGLOMERATIONSPROGRAMM SOLOTHURN 3. GENERATION	4
MASSNAHMEN MOTORISierter INDIVIDUALVERKEHR	7
V-MIV 1 Autobahnanschluss Derendingen ab A1/A5 an Luzernstrasse	8
Knotensanierungen.....	11
V-MIV 2.1 Umgestaltung Postplatz Solothurn	12
V-MIV 2.2 Anbindung Knoten Aarmatt, Zuchwil	14
V-MIV 2.3 Neubau Kreisel Bern-/Schulhaus-/Bahnhofstrasse, Lohn-Ammansegg.....	16
V-MIV 3 Flächendeckende Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen.....	18
V-MIV 4 Nordumfahrung Gerlafingen.....	21
MASSNAHMEN ÖFFENTLICHER VERKEHR.....	24
V-ÖV 1 Doppelspurabschnitte RBS Solothurn – Bern	25
Aufwertung Bahnhöfe	28
V-ÖV 2.1 Lohn-Lüterkofen	29
V-ÖV 2.2 Luterbach-Attisholz	32
V-ÖV 2.3 HB Solothurn, Teil RBS	35
V-ÖV 2.4 Langendorf BLS.....	38
V-ÖV 2.5 Gerlafingen BLS	41
V-ÖV 3 Prüfung einer neuen Buslinie Flumenthal–Attisholz–Luterbach (–Solothurn).....	44
V-ÖV 4 Neuer S-Bahn-Ast Solothurn–Subingen	47
V-ÖV 5 ¼-Std. Takt asm Solothurn–Flumenthal, Doppelspurinsel St. Katharinen	50
V-ÖV 6 Neue Bahnhaltestelle Biberist Fällimoos (BLS-Strecke).....	53
MASSNAHMEN LANGSAMVERKEHR	56
Erhöhung Sicherheit auf Kantonsstrassen	56
V-LV 1.1 Bellach/Solothurn: Bielstrasse, Neukonzipierung Rad-/Gehweg.....	57
V-LV 1.2 Velomassnahmen Bellacher-/Lommiswilstrasse, Bellach/Langendorf	60
V-LV 1.3 Velomassnahmen Luterbach-/Derendingenstrasse	63
V-LV 1.4 Neuer Radweg Luterbachstrasse, Zuchwil.....	65
V-LV 1.5 Umgestaltung Obergerlafingenstrasse, Gerlafingen	67
V-LV 1.6 Velomassnahmen auf Franziskanerstrasse, Bellach	70
Ergänzungsrouten auf Strassen mit geringerem motorisiertem Verkehr.....	73
V-LV 2.1 Veloroute parallel zur Kantonsstrasse, Bellach/Langendorf/Solothurn	74
V-LV 2.2 Veloroute abseits der Kantonsstrasse, Langendorf/Bellach	76
V-LV 2.3 Alternative Veloführung Knoten Kreuzplatz, Derendingen/Zuchwil	79
V-LV 2.4 Veloweg Jungfraustrasse/Solothurnstrasse, Biberist	81
V-LV 3 Velo-Schnellverbindung Solothurn – Grenchen.....	83
V-LV 4 Neubau Emmesteg, Luterbach/Zuchwil.....	86
V-LV 5 Ergänzung öffentliches Wegnetz Aussichtspunkt Gisihübeli, Biberist.....	89
V-LV 6 Langsamverkehrsverbindung Feldbrunnen – Zuchwil Sportzentrum.....	91
MASSNAHMEN KOMBINIerte MOBILITÄT	93
V-KM 1 Förderung Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage Riedholz.....	94

NACHFRAGESEITIGE MASSNAHMEN.....	96
Verkehrsmanagement auf Kantonsstrassen	96
V-NA 1.1 Neue Pfortnerung H5 westlich Turbenkreisel, Bellach.....	97
V-NA 1.2 Busspurverlängerung und neue Pfortnerung, Solothurn/Langendorf.....	99
V-NA 2 Mobilitätsmanagement	101
MASSNAHMEN SIEDLUNG	105
S 1 Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete Arbeiten/Wohnen.....	106
S 2 Wohnschwerpunkte	111
S 3 Bahnhofgebiete	114
S 4 Siedlungsentwicklung nach Innen.....	118
MASSNAHMEN LANDSCHAFT	121
L 1 Aufwertung Flussräume.....	122
L 2 Vernetzung und Erhöhung der Erreichbarkeit Freiräume	125

Vorbemerkung:

Bei den Kostenangaben handelt es sich um Grobkostenschätzungen, Stand Januar 2016.

Die Kosten werden bis zur Eingabe des Agglomerationsprogramms beim Bund im Herbst 2016 präzisiert.

Einleitung

Das Agglomerationsprogramm zeigt die Stossrichtung der zukünftigen Entwicklung auf. Mit den Massnahmenblättern wird aufgezeigt, wer wann mit welchen Mitteln die Umsetzung an die Hand nimmt. In den Massnahmenblättern enthalten sind detaillierte Angaben über Ausgangslage, Zielsetzung, Massnahmenelemente, Akteure, Vorgehen, Priorität, Realisierungshorizont, Koordinationsstand, Kosten und Finanzierung, Wirkung sowie Grundlagen. Zudem sind aus den Massnahmenblättern die Vorschläge für die Einteilung der Massnahmen in die A-, B-, oder C-Liste sowie die Vorleistungen ersichtlich.

Die Massnahmenblätter dienen als Grundlage für die weiteren Arbeiten, die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund und später für die konkrete Projektausarbeitung.

Über einige Massnahmen können bereits detaillierte Aussagen gemacht werden, während für andere noch zusätzliche Abklärungen notwendig sind (Kosten, Beschrieb, u.a.). Diese Arbeiten werden während und nach der Mitwirkung bis zum Herbst 2016 durchgeführt.

Übersicht Massnahmen Agglomerationsprogramm Solothurn 3. Generation

Massnahmenpaket	Nr.	(Einzel)Massnahme	Priorität	Kosten
Massnahmen motorisierter Individualverkehr				
MIV 1: Autobahnanschluss Derendingen ab A1/A5 an Luzernstrasse	V-MIV 1	Autobahnanschluss Derendingen ab A1/A5 an Luzernstrasse	B übergeordnet	17.0 Mio
MIV 2: Knotensanierungen	V-MIV 2.1	Solothurn: Umgestaltung Postplatz	A	1.2 Mio
	V-MIV 2.2	Zuchwil: Anbindung Knoten Aarmatt	B	1.5 Mio.
	V-MIV 2.3	Lohn-Ammansegg: Neubau Kreisel Bern-/Schulhaus-/Bhfstrasse	B	0.7 Mio
MIV 3: Flächendeckende Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen	V-MIV 3.1	Lommiswil, Bereich Schulhausstrasse: Tempo 30-Zone	A Eigenleistung	0.5 Mio
	V-MIV 3.2	Luterbach, ganzes Siedlungsgebiet: Tempo 30-Zone	A Eigenleistung	
	V-MIV 3.3	Obergerlafingen, ganzes Siedlungsgebiet: Tempo 30-Zone	A Eigenleistung	
MIV 4: Nordumfahrung Gerlafingen	V-MIV 4	Nordumfahrung Gerlafingen	C	k. A.
Massnahmen öffentlicher Verkehr				
ÖV 1: Doppelspurabschnitte RBS Solothurn - Bern	V-ÖV 1	Doppelspurabschnitte RBS Solothurn - Bern (Durchgehender ¼-h-Takt & Beschleunigung RE Bern-Solothurn)	A übergeordnet	k. A.
ÖV 2: Aufwertung Bahnhöfe	V-ÖV 2.1	Lohn-Lüterkofen: Aufwertung Bahnhof mit Bushaltestelle und Bike and Ride Anlagen	A	2.0 Mio
	V-ÖV 2.2	Luterbach-Attisholz: Aufwertung Bahnhof mit Gleisüberführung Langsamverkehr, Bushaltestelle und Bike + Ride Anlagen	A	3.0 Mio
	V-ÖV 2.3	HB Solothurn RBS: Verbesserung städtebauliche Situation und Anbindung Langsamverkehr	B	6.0 Mio
	V-ÖV 2.4	Langendorf BLS: Aufwertung Bahnhof mit Bike + Ride Anlagen	B	1.5 Mio
	V-ÖV 2.5	Gerlafingen BLS: Anschluss an BSU-Netz, Buswendeplatz	B	1.5 Mio.
ÖV 3: Neue Buslinie Flumenthal-Attisholz-Luterbach	V-ÖV 3	Prüfung einer neuen Buslinie Flumenthal-Attisholz-Luterbach	A Eigenleistung	Keine Infrastrukturkosten
ÖV 4: Neuer S-Bahn-Ast Solothurn-Subingen	V-ÖV 4	Neuer S-Bahn-Ast Solothurn-Subingen	C	k. A.
ÖV 5: ¼-h Takt Solothurn-Flumenthal, Doppelspurinsel St. Katharinen	V-ÖV 5	¼-h Takt Solothurn-Flumenthal, Doppelspurinsel St. Katharinen	C	k. A.
ÖV 6: Neue Bahnhaltestelle Biberist Fällimoos (BLS)	V-ÖV 6	Biberist: Neue Bahnhaltestelle Biberist Fällimoos (BLS)	C	k. A.

Massnahmenpaket	Nr.	(Einzel)Massnahme	Priorität	Kosten
Massnahmen Langsamverkehr				
LV 1: Erhöhung Sicherheit auf Kantonsstrassen	V-LV 1.1	Bellach/Solothurn Bielstrasse: Neukonzipierung Rad- und Gehweg Knoten Wildbach bis Turbensaalkreisel	A	2.1 Mio
	V-LV 1.2	Bellach/Langendorf: Velomassnahmen auf Bellacher-/Lommiswilerstrasse	A	0.27 Mio.
	V-LV 1.3	Derendingen/Luterbach, Velomassnahmen Luterbach-/Derendingenstrasse (keine Bundesbeiträge möglich da Realisierung vor 2019)	Eigenleistung	0.5 Mio.
	V-LV 1.4	Zuchwil/Luterbach: Neuer Radweg Luterbacherstrasse (Zuchwil Industriestrasse bis Dorfeingang Luterbach)	A	2.0 Mio
	V-LV 1.5	Gerlafingen: Umgestaltung Obergerlafingenstrasse (Abschnitt Mühlegasse bis Schulhausstrasse)	A	0.5 Mio
	V-LV 1.6	Bellach: Velomassnahmen auf der Franziskanerstrasse	B	0.4 Mio.
LV 2: Ergänzungsrouten auf Strassen mit geringerem motorisiertem Verkehr	V-LV 2.1	Bellach/Langendorf/Solothurn: Ergänzung Veloroute parallel zur Kantonsstrasse (Bündenweg-Hüslerhofstrasse-Kronenmattstrasse-private Strasse-neue Querung Wildbach-Langendorfstrasse-Vogelherdstrasse)	A	0.2 Mio.
	V-LV 2.2	Langendorf/Bellach: Veloroute abseits der Kantonsstrasse (Querung BLS-Strecke): Variante A: Ausbau Hügenenunterführung. (Variante B: alternative Route via Deltaareal-Bahnhof ;noch ohne Kostenschätzung)	A	0.83 Mio.
	V-LV 2.3	Derendingen/Zuchwil: Alternative Veloführung Knoten Kreuzplatz	B oder C	2.5 Mio
	V-LV 2.4	Biberist: Veloweg Jungfraustrasse/Solothurnstrasse	B	1.0 Mio
LV 3: Velo-Schnellverbindungen	V-LV 3	Velo-Schnellverbindung Solothurn - Grenchen	A	0.71 Mio.
LV 4: Emmesteg	V-LV 4	Luterbach/Zuchwil: Neubau Emmesteg (Bereich Einmündung Emme in Aare)	A	1.0 Mio
LV 5: Wegnetz und Aussichtspunkt Gishübeli	V-LV 5	Biberist: Ergänzung Öffentliches Wegnetz zum Aussichtspunkt Gishübeli	A Eigenleistung	0.11 Mio.
LV 6: Velobrücke Aare	V-LV 6	Feldbrunnen/Zuchwil: Langsamverkehrsverbindung Feldbrunnen – Zuchwil Sportzentrum (Velobrücke über die Aare)	C	k. A.
Massnahmen Kombinierte Mobilität				
KM 1: Förderung Park+Ride und Bike+Ride Anlagen	V- KM 1	Riedholz: Ausbau Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage	B Eigenleistung	0.05 Mio (Schätzung)
Nachfrageseitige Massnahmen				
NA 1: Verkehrsmanagement auf Kantonsstrassen	V-NA 1.1	Bellach: Neue Pfortnerung H5 westlich Turbensaalkreisel	A	0.15 Mio.
	V-NA 1.2	Solothurn/Langendorf: Busspurverlängerung und neue Pfortnerung bei Lichtsignalanlage Ascom	A	2.7 Mio.
NA 2: Mobilitätsmanagement	V-NA 2	Mobilitätsmanagement	Dauer-aufgabe	-

Massnahmenpaket	Nr.	(Einzel)Massnahme	Priorität	Kosten
Massnahmen Siedlung				
S 1: Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete Arbeiten/Wohnen	S 1	Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete Arbeiten/Wohnen (diverse Areale)	Dauer-aufgabe	-
S 2: Wohnschwerpunkte	S 2	Wohnschwerpunkte (diverse Areale)	Dauer-aufgabe	-
S 3: Bahnhofgebiete	S 3	Bahnhofgebiete (diverse Areale)	Dauer-aufgabe	-
S 4: Siedlungsentwicklung nach Innen	S 4	Siedlungsentwicklung nach Innen	Dauer-aufgabe	-
Massnahmen Landschaft				
L 1: Aufwertung Flussräume	L 1	Aufwertung Flussräume	Dauer-aufgabe	-
L 2: Vernetzung und Erhöhung der Erreichbarkeit	L 2	Vernetzung und Erhöhung der Erreichbarkeit	Dauer-aufgabe	-

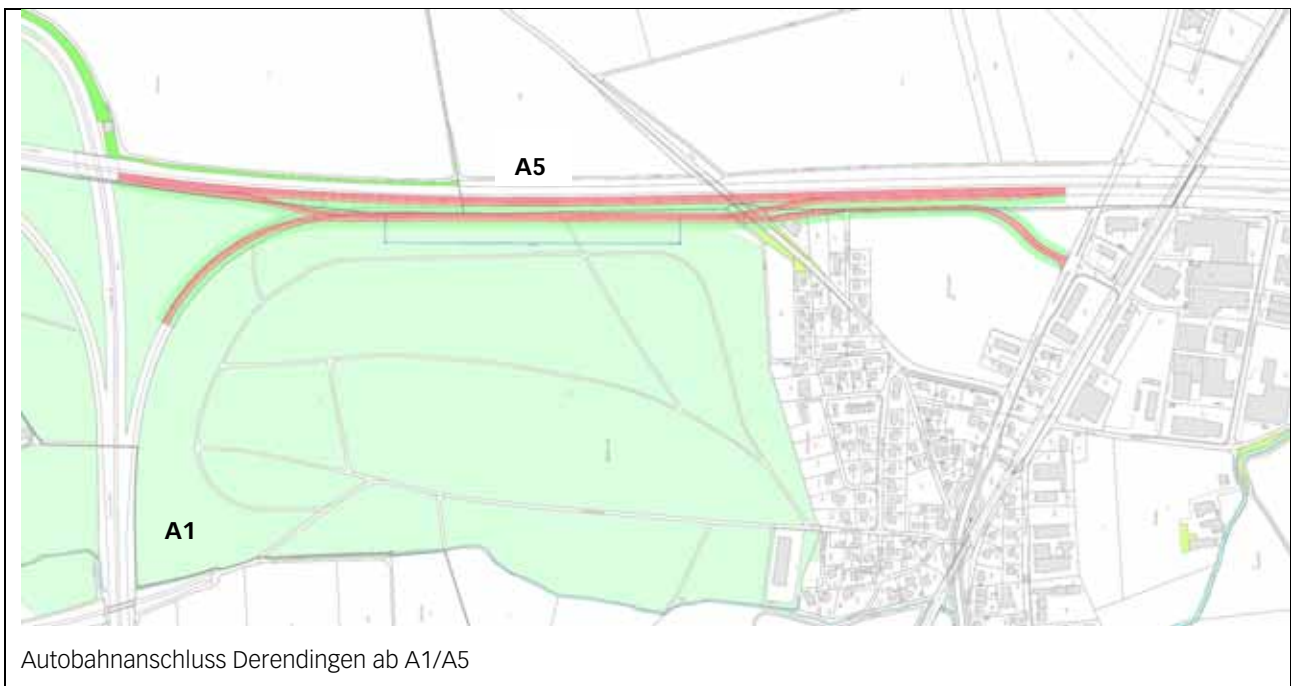
Massnahmen motorisierter Individualverkehr

Massnahme motorisierter Individualverkehr

B übergeordnet

V-MIV 1 Autobahnanschluss Derendingen ab A1/A5 an Luzernstrasse

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr.), Nr. im Prüfbericht Bund
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage:

Die heutigen Autobahnanschlüsse in der Region Solothurn sind überlastet. Für den Verkehr von/nach dem Wasseramt fehlt ein direkter Autobahnanschluss.

Zielsetzung:

Mit einem Autobahnanschluss Derendingen A1/A5 (Viertelanschluss) kann der Verkehr ab der Autobahn A1/A2 direkt ins Wasseramt gelangen. Der Autobahnanschluss Solothurn Ost sowie der Kreuzplatz wird entlastet.

Massnahme:

Realisierung eines Autobahnanschlusses Derendingen A1/A5 (Viertelanschluss) an die Luzernstrasse.

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für Verkehr und Tiefbau, ASTRA	Beteiligte Stellen: Amt für Verkehr und Tiefbau, ASTRA, Amt für Raumplanung, Amt für Umwelt, Amt für Landwirtschaft, Gemeinde Derendingen

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Verkehrsstudie : 2015 - Machbarkeitsstudie : 2016 - Vorprojekt: 2018 - Bauprojekt : 2020 - Baubeginn: 2022 - Inbetriebnahme: 2024	
<input type="checkbox"/> In Richtplan enthalten. Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 17 Mio. Kostenteiler: offen Genauigkeit: +/- 40% Stand: 12.2015
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Durch die Entlastung des Autobahnanschlusses Solothurn Ost und die direktere Erschliessung des Wasseramts wird die Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer verbessert. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: neutrale Wirkung WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: Die Verkehrssicherheit wird erhöht. Der Kreuzplatz, welcher Unfallschwerpunkt Nr. 1 im Kanton Solothurn ist, wird entlastet. WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Staus werden vermindert und der Verkehrsfluss verstetigt, was sich positiv auf den Energieverbrauch und die Umwelt auswirkt. Allerdings werden für den neuen Anschluss Bodenressourcen benötigt, welche durch Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen kompensiert werden müssen.
Machbarkeit: Die Machbarkeit ist noch nicht abschliessend nachgewiesen.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

- Massnahmen Agglomerationsprogramm Solothurn, 2. Generation V-NA 1.4 Derendingen / Zuchwil, Luzernstrasse und V-MIV 2.2 Kreuzplatz Derendingen
- (Nationalstrassenprogramm)

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Verkehrsstudie Autobahnanschluss Derendingen, Oktober 2015

Quantitative Angaben [DTV]:

Anzahl Fahrten neue Autobahnausfahrt Derendingen: 8300 Fz./Tag

Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

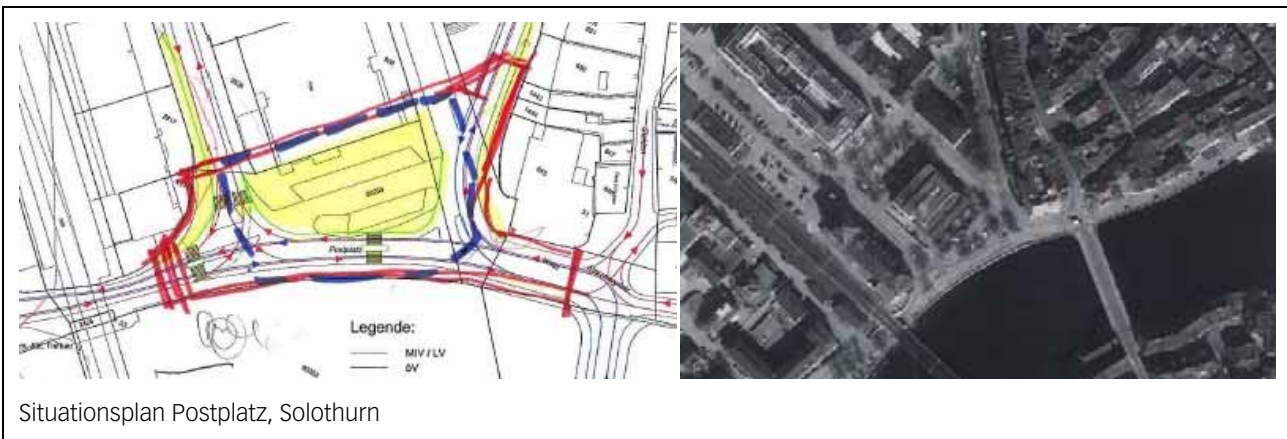
Knotensanierungen

Knotensanierungen

A-Liste

V-MIV 2.1 Umgestaltung Postplatz Solothurn

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr.), Nr. im Prüfbericht Bund
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage:

In der Fortsetzung an die Wengibrücke schliesst nordseitig der Aare der Postplatz an. Der Postplatz hat verkehrstechnisch eine hohe Bedeutung aufgrund des Zusammentreffens der Römer-, Post-, Wengi- und indirekt auch der Westringstrasse sowie des Landhausquais (Altstadt). Heute wird dieser jedoch stark durch seine Hauptfunktion als Parkplatz für Personenwagen und seine verkehrlich unklare und konfliktbeladene Situation verunklärt.

Der Postplatz hat auch städtebaulich an zentraler Lage direkt an der Aare gegenüber dem Alten Spital eine hohe Bedeutung und entsprechendes Potential hinsichtlich gestalterischer Aufwertung.

Zielsetzung:

- Klärung und Verbesserung der Platzsituation
- Klärung und Verbesserung der funktionalen Verkehrsbeziehungen
- Aufwertung der räumlichen Situation für Fussgänger und Verkehrsteilnehmer aufgrund des neuen Verkehrsregime (inkl. ruhender Verkehr / PP)
- Verbesserung Verkehrssicherheit für Langsamverkehr
- Die Erkenntnisse und Massnahmenvorschläge des Aareraumkonzeptes 2000 sollen geprüft und konkretisiert werden (Zugang zur Aare)

Massnahme:

- Neuregelung Verkehrsregime (Linienführung/Signalisation) und Parkplatz (evtl. Aufhebung)
- Bauliche Umgestaltung zur gestalterischen und städtebaulichen Aufwertung
- Ermöglichung Zugang zum Wasser (Bauliche Umsetzung Aareraumkonzept)

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde Solothurn, Stadtbauamt	Beteiligte Stellen: Amt für Verkehr und Tiefbau

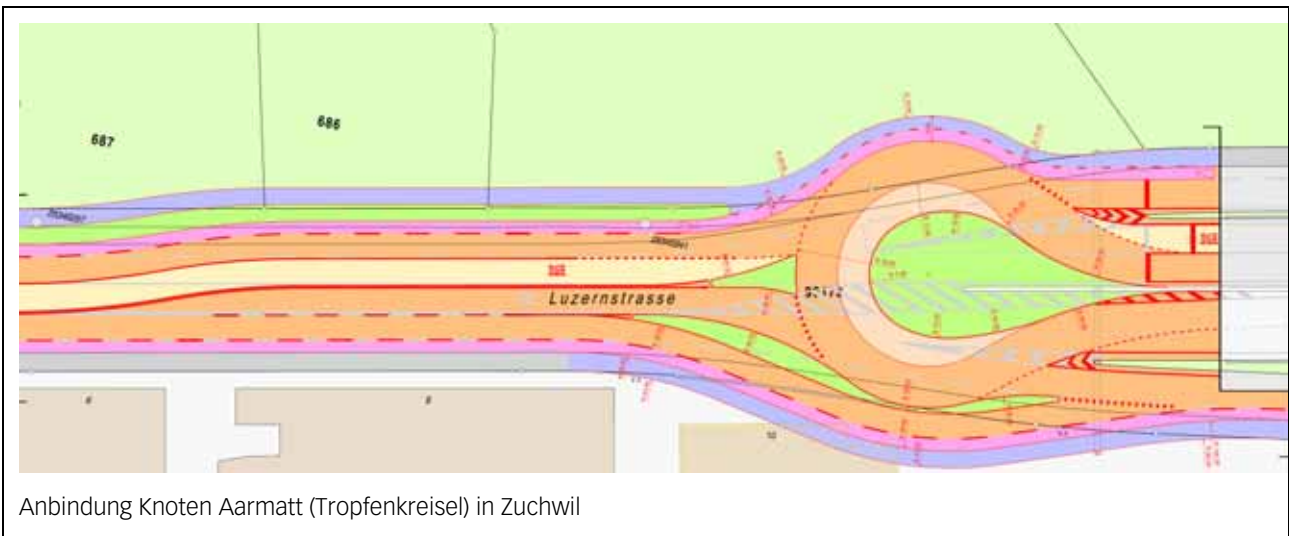
Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	
<ul style="list-style-type: none"> - Planungsstudie : Studienauftrag an 3 interdisziplinäre Planungsteams im 2016 (Fr. 50'000.-) - Vorprojekt: Koordination mit Tiefbauprojekt Leitungersatz Postplatz 2017 / Ausführungsprojekt 2018 - Baubeginn: Erste Etappe 2019 / Zweite Etappe 2020 - Inbetriebnahme: 2019/2020 	
<input checked="" type="checkbox"/> In Richtplan enthalten. Koordinationsstand <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 1'200'000 Fr. Kostenteiler: Anteil Bund 35 %* 420'000 Fr. Anteil Kanton % -- Fr. Anteil Gemeinde % 780'000 Fr. * [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben] Genauigkeit: +/- 25%
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Ja durch neues Verkehrsregime und Linienführung WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Ja insbesondere gestalterische und städtebauliche Aufwertung des zentral gelegenen öffentlichen Raum und der angrenzenden Bebauung WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: Ja durch Klärung der Verkehrsführung und neues Verkehrsregime / Signalisation WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Ja indirekt durch Attraktivierung des öffentlichen Raums und Förderung des Langsamverkehrs
Machbarkeit: Technische Machbarkeit ist gegeben. Qualitative und städtebauliche Qualitäten sollen durch Studienauftrag Gestaltung sichergestellt werden.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

Sonstiges
Literatur / Grundlegendokumente: - Programm Studienauftrag Umgestaltung Postplatz 2016
Quantitative Angaben: –
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss

Knotensanierungen	B-Liste
V-MIV 2.2 Anbindung Knoten Aarmatt, Zuchwil	

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr.), Nr. im Prüfbericht Bund
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Anbindung Knoten Aarmatt (Tropfenkreisel) in Zuchwil

Massnahmenbeschrieb	
<p>Ausgangslage:</p> <p>Der Knoten Aarmatt lässt heute keine Abbiegebeziehung von Luterbach Richtung Autobahnanschluss Solothurn Ost zu. Die Zufahrt zum Autobahnanschluss Solothurn Ost von der Luterbachstrasse her erfolgt heute via Nord-Süd-Strasse durch Zuchwil und belastet das Ortszentrum von Zuchwil. Während den Hauptverkehrszeiten gibt es häufig Verkehrsstau. Mit den bestehenden und neuen Entwicklungsschwerpunkten Riverside und Attisholz Süd ist in Zukunft noch mehr Verkehr auf dieser Autobahnzufahrt zu erwarten.</p>	
<p>Zielsetzung:</p> <p>Es soll ein Knoten Aarmatt gebaut werden, welcher neu die Fahrbeziehung Luterbachstrasse – Luzernstrasse / Aarmattviadukt - Autobahnanschluss Solothurn Ost ermöglicht und somit die Ortsdurchfahrt Zuchwil (Nord-Süd-Strasse) entlastet.</p>	
<p>Massnahme:</p> <p>Bau eines Tropfenkreisels beim Knoten Aarmatt (Luterbachstrasse, Luzernstrasse / Aarmattviadukt).</p>	
<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell
Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Amt für Verkehr und Tiefbau, Abteilung Verkehrsplanung</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Gemeinde Zuchwil SBB</p>

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: 2020 - Baubeginn : 2022 - Inbetriebnahme: 2024	
<input type="checkbox"/> In Richtplan enthalten. Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 1'500'000 Fr. Kostenteiler: Anteil Bund 35 %* 525'000 Fr. Anteil Kanton % 650'000 Fr. Anteil Gemeinde % 325'000 Fr. * [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben] Genauigkeit: +/- 25% Stand: 01.2016
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Die Zufahrt zur Autobahn ist weniger stauanfällig und somit attraktiver für den MIV. Der MIV verkehrt mehrheitlich ausserhalb des Siedlungsgebietes. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Mit der Entlastung des Ortszentrums Zuchwil wird die Attraktivität des Zentrums erhöht und somit die Attraktivität des Zentrums als Wohnort erhöht. WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: Mit der Lenkung des motorisierten Individualverkehr und insbesondere des Schwerverkehrs auf das übergeordnete Strassennetz wird im Ortszentrum die Verkehrssicherheit erhöht. WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Die Umweltbelastung im Ortszentrum verringert sich, hingegen nimmt die Verkehrsleistung ein wenig zu, da die neue Zufahrt zur Autobahn etwas länger ist.
Die Machbarkeit muss noch abschliessend geklärt werden.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: Verkehrsdosierung beim Knoten Aarmatt

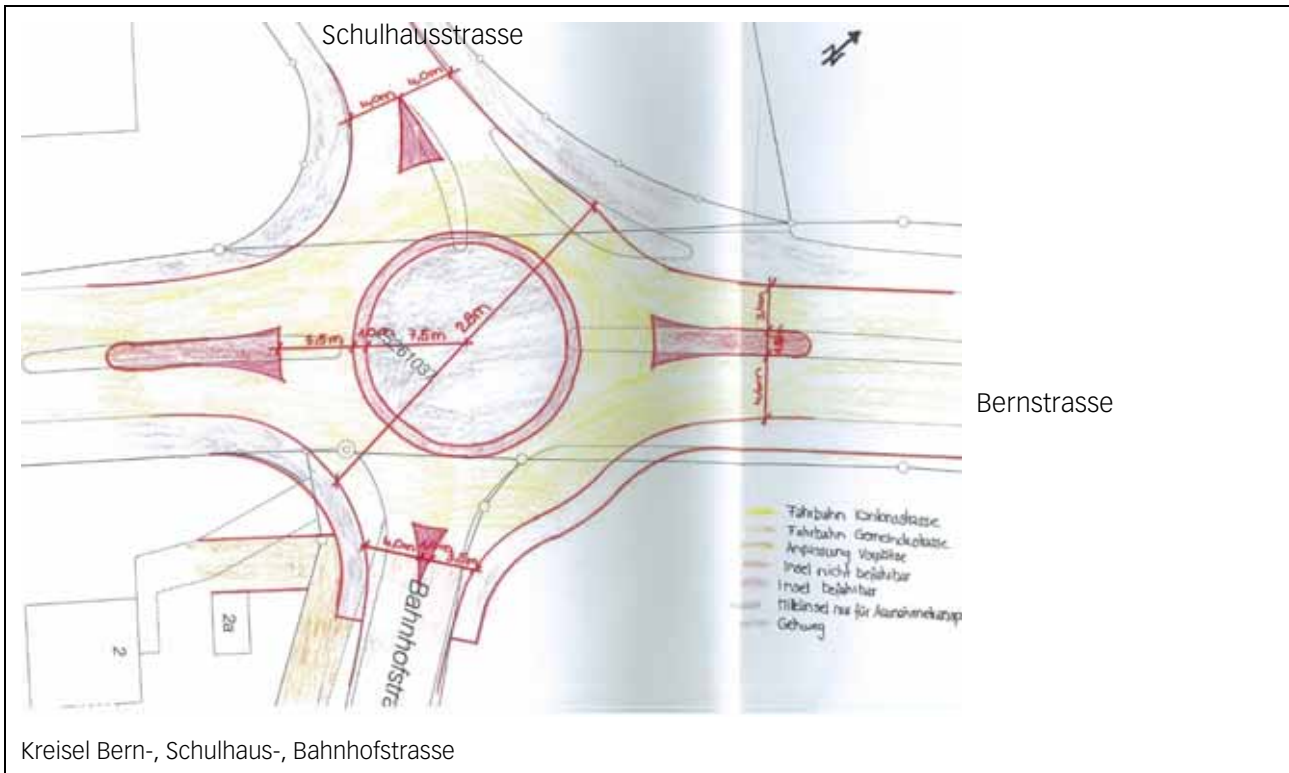
Sonstiges
Literatur / Grundlegendokumente: - Knotenstudie Aarmatt, Emch+Berger AG, November 2015
Quantitative Angaben [DTV]: Luzernstrasse: 10'000 Fz/Tag
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Knotensanierungen

B-Liste

V-MIV 2.3 Neubau Kreisel Bern-/Schulhaus-/Bahnhofstrasse, Lohn-Ammansegg

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr.), Nr. im Prüfbericht Bund
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Kreisel Bern-, Schulhaus-, Bahnhofstrasse

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage:

Wegen dem hohen Verkehrsaufkommen von über 10'000 Fahrzeuge pro Tag auf der Bernstrasse ist das Einbiegen ab der Bahnhofstrasse und der Schulhausstrasse schwierig und die Verkehrssicherheit problematisch. Die Linienbusse der Buslinie 3 Lohn-Lüterkofen - Bellach müssen von der Schulhausstrasse in die Bernstrasse einbiegen.

Zielsetzung:

- Verbesserung der Verkehrssituation und Verkehrssicherheit am Knoten Bern-, Bahnhof-, Schulhausstrasse
- Bessere Einfahrt der Busse der BSU-Linie 3 von der Schulhaus- in die Solothurnstrasse
- Verbesserung der Strassenquerungsmöglichkeiten für die Fussgänger, insbesondere für die Schülerinnen und Schüler, deren Schulwege über diesen Knoten führen

Massnahme:

Ausgestaltung des Knotens Bern-, Bahnhof-, Schulhausstrasse als Kreisel.

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für Verkehr und Tiefbau	Beteiligte Stellen: Gemeinde Lohn-Ammannsegg

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: 2020 - Baubeginn : 2023 - Inbetriebnahme: 2024	
<input checked="" type="checkbox"/> In Richtplan enthalten. Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 700'000 Fr. Kostenteiler: Anteil Bund 35 %* 245'000 Fr. Anteil Kanton 52% 364'000 Fr. Anteil Gemeinde 13% 91'000 Fr. * [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben]
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 30% Stand: 12.2015
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Die Verkehrsqualität am Knoten Bern-, Schulhaus-, Bahnhofstrasse kann stark verbessert werden WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: neutrale Wirkung WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: Die Verkehrssicherheit wird erhöht. WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: der Verkehrsfluss wird verstetigt was sich positiv auf den Energieverbrauch auswirkt.
Die Machbarkeit wurde nachgewiesen.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

Sonstiges
Literatur / Grundlegendokumente: - Machbarkeitsstudie Kreisel, BSB+Partner Ingenieure und Planer, März 2014
Quantitative Angaben [DTV]: 10'400
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss

Massnahme motorisierter Individualverkehr

A Eigenleistung

V-MIV 3 Flächendeckende Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nrn. V-MIV 3.6, 3.7, 3.9, 3.13),
Nrn. im Prüfbericht Bund: 2601.2.022–2601.2.024, 2601.2.027
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Beispiel einer flächendeckenden Tempo-30-Zone im Quartier Schachen/Sonnenrain, Biberist (Foto: R. Tillmann ecoptima)

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage:

Das Strassenverkehrsnetz der Agglomeration Solothurn weist Mängel bezüglich der allgemeinen Verkehrssicherheit auf und verfügt über verschiedene Gefahrenstellen. Tempo-30-Zonen in Quartieren (siedlungsorientierte Strassen) und Begegnungszonen in Ortszentren sind ein wichtiger Beitrag für die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf den Strassen. Zudem werden dadurch die Attraktivität des Wohnumfelds und die Aufenthaltsqualität gesteigert und der Verkehr siedlungsverträglich gestaltet. Die Agglomeration Solothurn strebt darum die Einführung von flächendeckenden Verkehrsberuhigungen im Siedlungsgebiet der Agglomerationsgemeinden an sowie deren überkommunale Koordination. Gemäss einer Erhebung im Rahmen des Agglomerationsprogramms Solothurn 3. Generation (Umfrage, Juni 2015) wurde die flächendeckende Verkehrsberuhigung in verschiedenen Gemeinden bereits umgesetzt oder ist geplant.

Zielsetzung: Da die Umsetzung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen auf Gemeindestrassen in der Zuständigkeit der Gemeinden selbst liegt, beschränken sich die Bestrebungen der Agglomeration Solothurn darauf, die Gemeinden bezüglich der Verkehrsberuhigung zu motivieren und den Handlungsbedarf aufzuzeigen.	
Massnahme: Die Agglomeration Solothurn schlägt folgenden Gemeinden die flächendeckende Einführung von Massnahmen zur Verkehrsberuhigung auf siedlungsorientierten Strassen mit Signalisation und Torsituation vor: Aus Sicht der Region sollten in den folgenden Gemeinden Tempo-30-Zonen eingeführt werden: V-MIV 3.1 Lommiswil, Siedlungsgebiet im Bereich Schulhausstrasse (0.05 Mio. Fr.) V-MIV 3.2 Luterbach, ganzes Siedlungsgebiet (0.30 Mio. Fr.) V-MIV 3.3 Obergerlafingen, ganzes Siedlungsgebiet (0.15 Mio. Fr.)	
<input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinden	Beteiligte Stellen: Amt für Verkehr und Tiefbau (Bewilligung der Verkehrsmassnahmen)

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Projektabhängig	
<input type="checkbox"/> In Richtplan enthalten. Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 500'000. Fr. Kostenteiler: Anteil Bund 0 %* Fr. Anteil Kanton 0 % Fr. Anteil Gemeinden 100% 500'000 Fr. * [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben]
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- % Stand: 01/2016
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste Eigenleistungen <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4):	
Machbarkeit:	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:	

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none">- Grundlagenbericht Tempo-30-Zonen / Strassenraumgestaltung, ecoptima ag 2011- Umfrage Gemeinden, Juni 2015
Quantitative Angaben : –
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss [bei kommunalen Massnahmen]: <ul style="list-style-type: none">- V-MIV 3.3: Gemeinderat Obergerlafingen stimmt der Aufnahme der Massnahme am 20.01.2016 zu

Massnahme motorisierter Individualverkehr

C-Liste

V-MIV 4 Nordumfahrung Gerlafingen

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr.), Nr. im Prüfbericht Bund
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Nordumfahrung Gerlafingen

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage:

Die Gemeinden des Wasseramts, insbesondere die Ortszentren der Gemeinden Biberist, Derendingen und Gerlafingen (Schwerverkehr) sind verkehrsmässig stark belastet. Verschiedene kurz bis mittelfristige Massnahmen wurden definiert, um die Verkehrssituation und die Verkehrssicherheit zu verbessern. Aus dem Regionalen Entwicklungskonzept REK Wasseramt und dem übergeordneten Betriebskonzept Wasseramt wurde als langfristige strassenseitige Ausbauoption eine neue Nord-Südachse Wasseramt mit folgenden zwei Elementen: 1. Teil: Umfahrung Gerlafingen Nord und 2. Teil: Tunnel Bleichenberg. Für eine Umfahrung Gerlafingen Nord wurde die technische Machbarkeit geprüft. Diese beiden Vorhaben wurden in der Kategorie Festsetzung (Umfahrung Gerlafingen Nord) bzw. Zwischenergebnis (Tunnel Bleichenberg) in den kantonalen Richtplan aufgenommen.

Zielsetzung:

Als langfristige Option ist der Bau von Verkehrsentslastungsstrassen im Gebiet Gerlafingen Nord und Bleichenberg (Tunnel)

zu prüfen. Es sind die raumspezifischen und verkehrlichen Anforderungen zu ermitteln. Massgebend ist die Entwicklung der Arbeitsplatz- und Wohngebiete sowie des Umstrukturierungsgebiets Papierfabrik.

Massnahme:
 Umfahrung Gerlafingen Nord und Bleichenbergtunnel.
 In einem 1. Schritt Durchführung der raum- und verkehrsplanerischen Abklärungen (Abstimmung Siedlung+Verkehr)

Typ: infrastrukturell Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung: Amt für Verkehr und Tiefbau	Beteiligte Stellen: Amt für Raumplanung Gemeinden Gerlafingen, Biberist, Derendingen
---	---

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

- Durchführung Abklärungen : ab 2016
- Weitere Schritte : Terminplan offen

<input checked="" type="checkbox"/> In Richtplan enthalten. Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): k.A. Kostenteiler: Anteil Bund 35 %* Fr. Anteil Kanton --% -- Fr. Anteil Gemeinde 65% Fr. * [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben] Genauigkeit: +/- % Stand:
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input checked="" type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2

Beurteilung

Wirkung (WK 1-4):
 WK 1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Wirkung ist zu ermitteln
 WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Wirkung ist zu ermitteln
 WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: Wirkung ist zu ermitteln
 WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Wirkung ist zu ermitteln

Machbarkeit und Zweckmässigkeit ist detaillierter zu prüfen.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

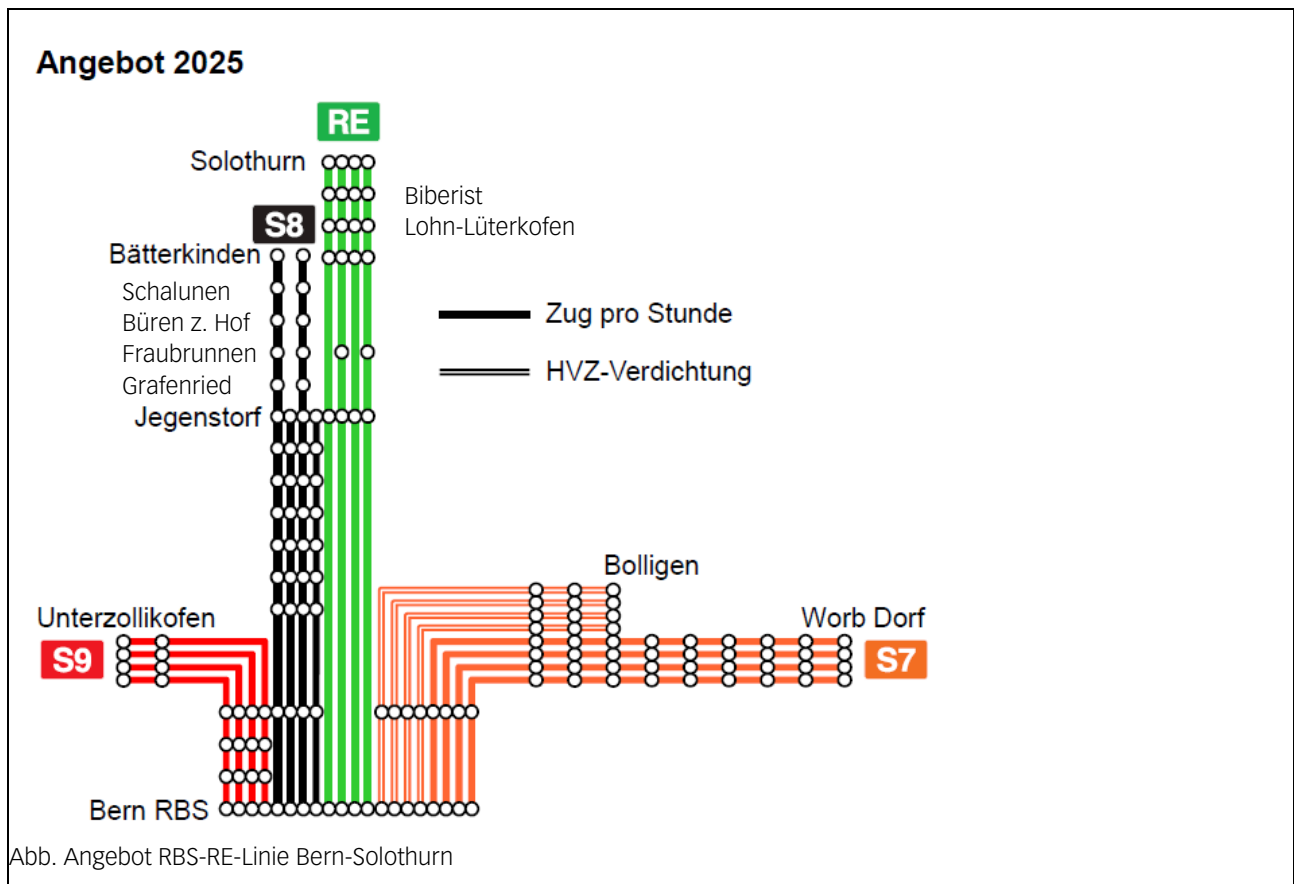
- Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiete im Untersuchungsraum

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Machbarkeitsstudie Umfahrung Gerlafingen Nord, Feb. 2005
Quantitative Angaben [DTV]: Kriegstettenstrasse: 12'500 Fz./Tag Gerlafingenstrasse: 14'500 Fz./Tag
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss: Entscheid Gemeinderat zur Massnahmeneingabe am 09.12.2015

Massnahmen öffentlicher Verkehr

Massnahme öffentlicher Verkehr	A übergeordnet
V-ÖV 1 Doppelspurabschnitte RBS Solothurn – Bern	

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund: 2601.2.011
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-ÖV 1), Nr. im Prüfbericht Bund: 2601.2.032
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: **STEP 2025**



Massnahmenbeschrieb
<p>Ausgangslage / Zielsetzung:</p> <p>Die täglich von über 12'000 Fahrgästen genutzte RBS-RE-Linie Bern-Solothurn soll schrittweise zum durchgehenden 15'-Takt verdichtet und teilweise beschleunigt werden. Im Nahbereich von Solothurn soll dabei die Erschliessungsfunktion weiter verbessert werden, um insbesondere auch eine konzentrierte Siedlungsentwicklung um die Bahnhöfe Solothurn, Biberist RBS und Lohn-Lüterkofen zu fördern.</p>
<p>Massnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umsetzung Beschleunigung RE im Planungshorizont STEP 2025 (Beschleunigung von 37 auf 34 Minuten) - Doppelspurinsel Büren zum Hof, Schnellfahrweiche und Ausbau Bätterkinden - Doppelspur von Grafenried und Jegenstorf Nord - Einführung des durchgehenden Viertelstundentaktes

<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell
---	--

Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für Verkehr und Tiefbau, Abteilung ÖV Regionalverkehr Bern-Solothurn	Beteiligte Stellen: Amt für Verkehr und Tiefbau, Amt für Raumplanung Gemeinden Biberist und Zuchwil

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: 2016/17 - Baubeginn : 2019 - Inbetriebnahme: 2021	
<input type="checkbox"/> In Richtplan enthalten. Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten: Die Finanzierung erfolgt nicht über den Infrastrukturfonds, sondern über STEP 2025, deshalb werden die Kosten hier nicht ausgewiesen.
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK1: Die Massnahme hat eine bedeutende Wirkung für die Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems. Der punktuelle Doppelspurausbau ermöglicht eine Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit, was wiederum eine Taktverdichtung und Beschleunigung der RBS zur Folge hat. Dadurch steigt die Attraktivität des ÖV und mit dieser verringern sich Reise- und Wartezeit, verbessern sich die Fahrplanstabilität und die Umsteigebeziehungen, was letztendlich ebenfalls zu einer Verlagerung von MIV auf den Schienenverkehr bewirken soll. WK2: Die Massnahme hat eine hinreichende Wirkung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen zur Folge: Die Entwicklungsgebiete entlang der Linie Solothurn-Bern werden gefördert und die öffentliche Räume sowie die Wohngebiete im Raum Solothurn Süd/Biberist werden von Beeinträchtigungen durch den MIV (Lärm, Stau, Abgase) entlastet. WK3: Dank dieser Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Verkehrssicherheit erreicht werden. Die Massnahme bewirkt eine Verminderung der Unfallhäufigkeit durch Verkehrsumlagerung von MIV auf ÖV. WK4: Die Massnahme bringt eine bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Eine Verminderung der Luft- und Lärmbelastung durch eine Verkehrsumlagerung von MIV auf ÖV, als folge der Taktverdichtung und teilweisen Beschleunigung, kann erreicht werden.
Machbarkeit: ist ausgewiesen.

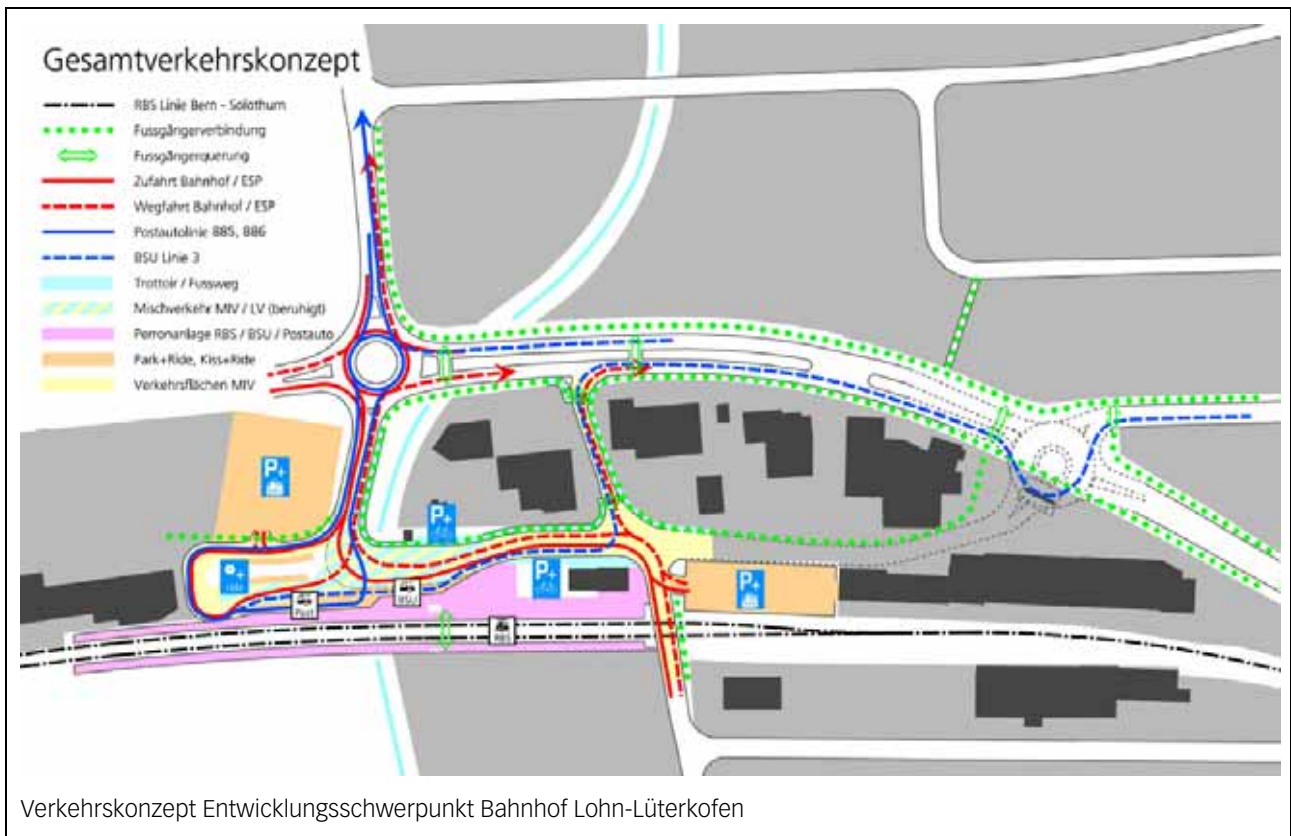
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none">- Unterlagen zur Informationsveranstaltung 2. Teilergänzung S-Bahn Bern – Korridor Bern-Solothurn, RBS 2011-07-15- PL-Bericht, 2. Teilergänzung (folgt von AÖV Kanton Bern)
Quantitative Angaben: 4500 Passagiere (Abschnitt Kanton Solothurn) 12'500 Passagiere (Abschnitt Agglomeration Bern), 2010
Bemerkungen / Hinweise:

Aufwertung Bahnhöfe

Aufwertung Bahnhöfe A-Liste

V-ÖV 2.1 Lohn-Lüterkofen

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-ÖV 3.1), Nr. im Prüfbericht Bund: 2601.2.036
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung:

Die Agglomeration Solothurn setzt sich für ein attraktives ÖV-Angebot ein. Nebst dem Angebot, welches in den letzten Jahren beträchtlich verbessert wurde, tragen auch Bahnhöfe zu einer erhöhten Attraktivität bei. Als zentrale Drehscheiben innerhalb des ÖV-Systems haben diese einerseits wesentlichen Einfluss auf das Wohlbefinden und den Komfort der Reisenden, andererseits sind sie auch Schnittstellen zu anderen Verkehrsarten. Da Bahnhöfe aber nicht nur verkehrliche Funktionen erfüllen, sondern auch städtebauliche Funktionen wie Aufenthalts-, Begegnungs-, Bewegungs- oder Dienstleistungsraum bieten, ist deren Gestaltung von grosser Bedeutung.

Um die Entwicklung des Gebiets um den Bahnhof Lohn-Lüterkofen optimal abzustimmen und Einzelvorhaben in einen planerischen Gesamtkontext zu stellen, hat die Gemeinde eine Konzeptstudie sowie ein Gesamtverkehrskonzept für das Gebiet „Entwicklungsschwerpunkt ESP Bahnhof Lohn-Lüterkofen“ erarbeitet. Auf dieser Grundlage wurde ein städtebauliches Entwicklungskonzept ausgearbeitet. In Abhängigkeit zur geplanten Verdichtung der Bebauung in der Nähe des Bahnhofareals mit einer verdichteten Mischnutzung Wohnen/Arbeiten ist die Verkehrserschliessung des Gebiets für alle Verkehrsteilnehmer (ÖV, LV, MIV) zu optimieren. Dem Bahnhof Lohn-Lüterkofen kommt hierbei als Verkehrsdrehscheibe eine zentrale Bedeutung zu. Die verkehrliche Erschliessung und Attraktivität des Bahnhofs soll verbessert werden.

<p>Massnahme:</p> <p>Lohn-Lüterkofen (grobe Kostenschätzung: 2.0 Mio. Fr., im Laufe der weiteren Planung werden die Kosten noch konkretisiert). Im Zusammenhang mit dem Angebotsausbau im Städteverkehr Solothurn-Bern (integraler 15'-Takt) wird die Bedeutung des Bahnhofs Lohn-Lüterkofen weiter zunehmen (2010: 1'000 Ein-/ Aussteiger pro Werktag); hier bestehen nicht nur Anschlussbeziehungen auf mehrere regionale Buslinien, der Bahnhof ist auch wichtig als P+R-, B+R- und Dienstleistungsstandort von überkommunaler Bedeutung.</p> <p>Bahnseitige Massnahmen</p> <p>Die bestehenden Anlagen sind noch stark geprägt vom einstigen Güterumschlag und hinsichtlich Sicherheit, Leistungsfähigkeit und Attraktivität verbesserungswürdig. Um der zunehmenden Nachfrage gerecht zu werden, sollen die Perronanlagen für die Aufnahme von 180 m langen Zügen vorgesehen werden (heute 120 m) sowie eine neue Unterführung realisiert werden. Die Stationsanlagen sind tiefgreifend zu modernisieren und den heutigen Erfordernissen entsprechend zu gestalten. Dazu gehören auch kurze, übersichtliche Wege und eine auch architektonisch gute Integration in den Siedlungskontext.</p> <p>Busseitige Massnahmen / Massnahmen Langsamverkehr</p> <p>Vorgesehen ist eine Neugestaltung des Busbahnhofs sowie der Bike+Ride-Abstellanlagen. Die Bushaltestellen der Buslinien von Postauto (Linien 885/886: Lohn-Lüterkofen-Schnottwil, Linie 881: Lohn-Lüterkofen-Bätterkinden und BSU, Linie 3 Lohn-Lüterkofen-Bellach) sollen neu angeordnet werden. Für diese Projektelemente, insbesondere Busbahnhof und Bike+Ride-Anlage können finanzielle Mittel aus dem Infrastrukturfonds beantragt werden.</p>	
<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Gemeinde Lohn-Ammannsegg, Amt für Verkehr und Tiefbau, Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS, Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU, Postauto</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Amt für Verkehr und Tiefbau</p> <p>Amt für Raumplanung</p>

Realisierung									
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorprojekt: 2018 - Baubeginn : 2020 - Inbetriebnahme: 2021/22 									
<input checked="" type="checkbox"/> In Richtplan enthalten. Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	<p>Kosten (exkl. MWSt.): 2.0 Mio. Fr.</p> <p>Hier ausgewiesen werden nur die Kosten jener Projektelemente, für welche finanzielle Mittel aus dem Infrastrukturfonds beantragt werden können.</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 30%; text-align: center;">35 %*</td> <td style="width: 35%; text-align: right;">700'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton/Gde</td> <td style="text-align: center;">65%</td> <td style="text-align: right;">1'300'000 Fr.</td> </tr> </table> <p>* [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben]</p> <p>Genauigkeit: +/- 40%</p> <p>Stand: 12.2015</p>	Anteil Bund	35 %*	700'000 Fr.	Anteil Kanton/Gde	65%	1'300'000 Fr.		
Anteil Bund	35 %*	700'000 Fr.							
Anteil Kanton/Gde	65%	1'300'000 Fr.							
<p>Zeithorizont Umsetzung:</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td><input type="checkbox"/> bis 2018</td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022</td> <td></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</td> <td></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> ab 2027</td> <td></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> bis 2018	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022		<input type="checkbox"/> 2023 – 2026		<input type="checkbox"/> ab 2027		
<input type="checkbox"/> bis 2018	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe								
<input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022									
<input type="checkbox"/> 2023 – 2026									
<input type="checkbox"/> ab 2027									
<p>Priorität:</p> <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste	<p>Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen]</p> <input type="checkbox"/> 1								

<input type="checkbox"/> B-Liste	☒ 2
<input type="checkbox"/> C-Liste	

Beurteilung

Wirkung (WK 1-4):

WK1: Die Aufwertung des Bahnhofs wirkt sich insbesondere auf die Benutzerfreundlichkeit und das Image des ÖV sowie die Verbesserung des Zugangs und intermodalen Umsteigebeziehungen aus. Dies erhöht die Attraktivität des ÖV insgesamt und fördert nicht zuletzt die Entlastung des Strassennetzes, dank einer Verlagerung vom MIV zum ÖV und verbessert die Erreichbarkeit verschiedener Entwicklungsschwerpunkte dank besseren Zugängen zu den Bahnhöfen.

WK2: In Bezug auf die Siedlungsentwicklung (nach innen) hat die Massnahme eine hinreichende Wirkung. Die Aufwertung des Bahnhofs führt zu einer Qualitätssteigerung des öffentlichen Raums am Bahnhof und in der direkten Umgebung. Dank gestalterischen Massnahmen, verbesserten Zugängen zum Bahnhof und Flächengewinnen für den Fuss- und Veloverkehr wird insgesamt auch das Gebiet rundum des Bahnhofs aufgewertet. Nebst der Attraktivierung des ÖV-Angebots wird dadurch in gewisser Weise ebenfalls die Ansiedlung von Wohnenden und Arbeitsplätzen an Standorten mit guter ÖV-Erschliessung gefördert.

WK3: Dank dieser Massnahme kann die Verkehrssicherheit leicht erhöht werden: Eine Verminderung der Unfälle durch Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖV kann erreicht werden und falls die gestalterische Aufwertung ebenfalls Verkehrsberuhigungsmassnahmen vorsieht, kann die subjektive Sicherheit rund um das Bahnhofgebiet erhöht werden.

WK4: Die Massnahme bringt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Sie bewirkt eine Verringerung der Lärm- und Luftbelastung dank einer Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV.

Die **Machbarkeit** wird 2016 geprüft.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

- Abhängigkeit zu den Siedlungsmassnahmen (Entwicklungsschwerpunkte Bahnhofgebiet Lohn-Lüterkofen)

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- ESP Bahnhof Lohn-Lüterkofen, städtebauliches Entwicklungskonzept, Entwurf 6.11.2015, BSB + Partner AG
- Planungsstudie Busbahnhof Lohn-Lüterkofen, RBS (in Bearbeitung)
- Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene

Quantitative Angaben:

RBS-Linie 5200 Passagiere pro Tag
 BSU-Linie 3: 950 Passagiere pro Tag

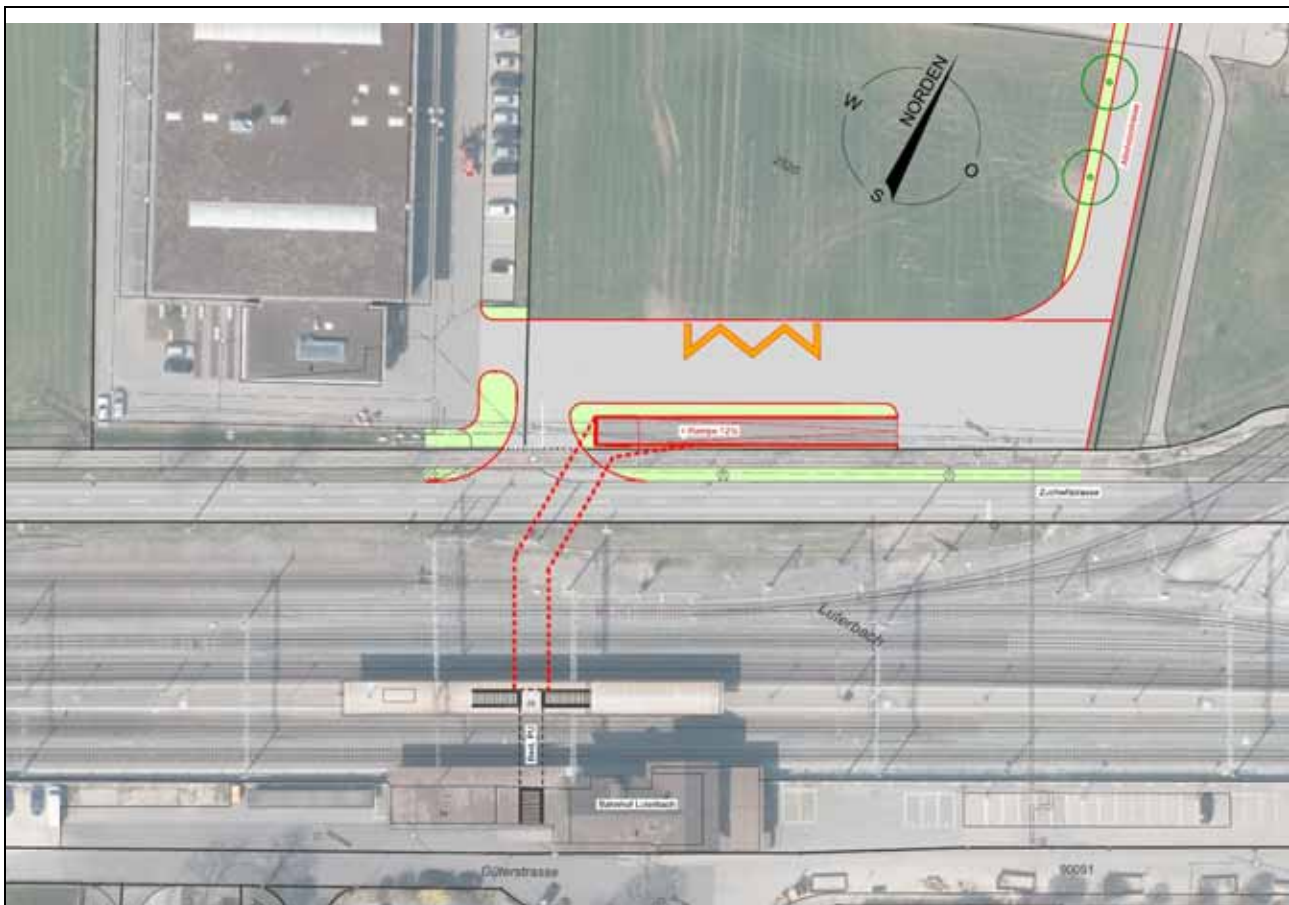
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Aufwertung Bahnhöfe

A-Liste

V-ÖV 2.2 Luterbach-Attisholz

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-ÖV 3.3), Nr. im Prüfbericht Bund: 2601.2.038
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Situationsplan Bahnhof Luterbach-Attisholz mit Entwurf neuer Personenunterführung

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Die Agglomeration Solothurn setzt sich für ein attraktives ÖV-Angebot ein. Nebst dem Angebot, welches in den letzten Jahren beträchtlich verbessert wurde, tragen auch Bahnhöfe zu einer erhöhten Attraktivität bei. Als zentrale Drehscheiben innerhalb des ÖV-Systems haben diese einerseits wesentlichen Einfluss auf das Wohlbefinden und den Komfort der Reisenden, andererseits sind sie auch Schnittstellen zu anderen Verkehrsarten. Da Bahnhöfe aber nicht nur verkehrliche Funktionen erfüllen, sondern auch städtebauliche Funktionen wie Aufenthalts-, Begegnungs-, Bewegungs- oder Dienstleistungsraum bieten, ist deren Gestaltung von grosser Bedeutung.

Verschiedene Bahnhöfe der Agglomeration Solothurn, welche diese verkehrlichen und städtebaulichen Funktionen für einen wesentlichen Anteil der Bahnreisenden übernehmen, sollen darum verkehrlich und gestalterisch aufgewertet werden.

Der Bahnhof Luterbach-Attisholz gewinnt mit der Entwicklung der Entwicklungsschwerpunkte Attisholz Süd und Nord an Bedeutung. Was fehlt ist eine direkte Nord-Süd-Verbindung für den Fussverkehr von Luterbach Zentrum nach Attisholz Süd und Nord und das Naherholungsgebiet an der Aare. Weiter soll eine neue Bushaltestelle beim Bahnhofplatz und Bike+Ride-Anlagen geschaffen werden.

Massnahme:

Luterbach-Attisholz SBB (grobe Kostenschätzung: 3.0 Mio. Fr., im Laufe der weiteren Planung werden die Kosten noch konkretisiert). Der Bahnhof erschliesst nebst dem Siedlungsgebiet Luterbach ebenfalls den wichtigen Entwicklungsschwerpunkt Attisholz Süd und Nord (ehemaliges Industrieareal der Firma Borregaard Schweiz AG). Im Hinblick auf die zukünftige Arbeitsplatz- und Wohnraumentwicklung und den damit zusammenhängenden Pendlerverkehr soll der Bahnhof gestalterisch aufgewertet werden. Der Zugang zum Entwicklungsgebiet Attisholz Süd muss mittels einer Querungsmöglichkeit der Gleise an geeigneter Stelle verbessert werden. Die geeignetste Querungsmöglichkeit (Überführung, Unterführung) wird zur Zeit abgeklärt. Projektbestandteil ist auch die Gestaltung des angrenzenden Bahnhofplatzes mit Bushaltestelle und Bike+Ride-Anlage.

Im Hinblick auf die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes ab 2023 sind am Bahnhof Luterbach-Attisholz gemäss den SBB verschiedene bauliche Massnahmen geplant. Dies betrifft insbesondere die Anpassung der Perronhöhe (heute P35) sowie den treppenfremen Zugang mittels Rampe zum heutigen Mittelperron.

<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell
---	--

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Amt für Verkehr und Tiefbau</p> <p>Gemeinde Luterbach</p> <p>SBB</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Amt für Raumplanung</p>

Realisierung							
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Machbarkeitsstudie : 2015-16 - Vorprojekt: 2017 - Baubeginn : 2022 - Inbetriebnahme: 2023 							
<p><input checked="" type="checkbox"/> In Richtplan enthalten. Koordinationsstand</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p>	<p>Kosten (exkl. MWSt.): 3.0 Mio. Fr.</p> <p>Hier ausgewiesen werden nur die Kosten jener Projektelemente, für welche finanzielle Mittel aus dem Infrastrukturfonds beantragt werden können.</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">35 %*</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">1'050'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton/Gde</td> <td style="text-align: center;">65%</td> <td style="text-align: right;">1'950'000 Fr.</td> </tr> </table> <p>* [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben]</p> <p>Genauigkeit: +/- 30%</p> <p>Stand: 12.2015</p>	Anteil Bund	35 %*	1'050'000 Fr.	Anteil Kanton/Gde	65%	1'950'000 Fr.
Anteil Bund	35 %*	1'050'000 Fr.					
Anteil Kanton/Gde	65%	1'950'000 Fr.					
<p>Zeithorizont Umsetzung:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>	<p>Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen]</p> <p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>						
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>							

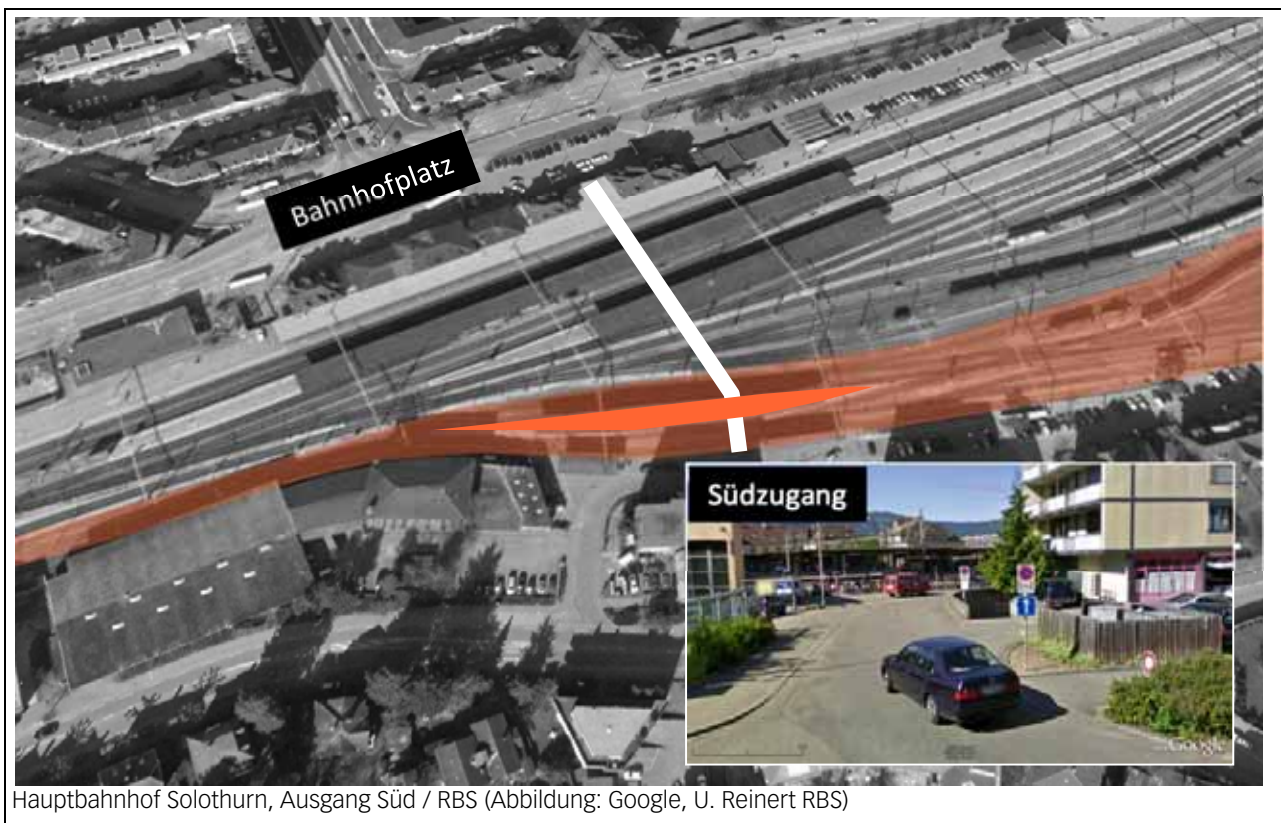
Beurteilung
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <p>WK1: Die Massnahme hat in Bezug auf die Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems eine bedeutende Wirkung. Die Aufwertung des Bahnhofs wirkt sich insbesondere auf die Benutzerfreundlichkeit und das Image des ÖV sowie die Verbesserung des Zugangs und intermodalen Umsteigebeziehungen aus. Dies erhöht die Attraktivität des ÖV insgesamt und fördert nicht zuletzt die Entlastung des Strassennetzes, dank einer Verlagerung vom MIV zum ÖV und verbessert die Erreichbarkeit des Entwicklungsschwerpunkts dank der neuen Nord-Südverbindung für den Langsamverkehr und besseren Zugängen zum Bahnhof.</p> <p>WK2: In Bezug auf die Siedlungsentwicklung (nach innen) hat die Massnahme eine hinreichende Wirkung. Die Aufwertung der Bahnhöfe führt zu einer Qualitätssteigerung der öffentlichen Räume am Bahnhof und in der direkten Umgebung. Dank gestalterischen Massnahmen, verbesserten Zugängen zum Bahnhof und Flächengewinnen für den Fuss- und Veloverkehr wird insgesamt auch das Gebiet rundum des Bahnhofs aufgewertet. Für die geplanten neuen Wohn- und Arbeitsplätze des Entwicklungsschwerpunkts wird eine gute ÖV- und LV-Erschliessung bereitgestellt.</p> <p>WK3: Dank dieser Massnahme kann die Verkehrssicherheit leicht erhöht werden: Eine Verminderung der Unfälle durch Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖV kann erreicht werden und falls die gestalterische Aufwertung ebenfalls Verkehrsberuhigungsmassnahmen vorsieht, kann die subjektive Sicherheit rund um das Bahnhofgebiet erhöht werden.</p> <p>WK4: Die Massnahme bringt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Sie bewirkt eine Verringerung der Lärm- und Luftbelastung dank einer Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV.</p>
<p>Die Machbarkeit der Massnahme wird zur Zeit abgeklärt.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none">- Abhängigkeit zu den Siedlungsmassnahmen (Entwicklungsschwerpunkte: Attisholz Nord und Süd)
Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">- Machbarkeitsstudie (in Bearbeitung), WAM Planer und Ingenieure, Januar 2016- Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>9200 Passagiere pro Tag, 500 Ein-/Aussteiger pro Werktag</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss [bei kommunalen Massnahmen]:</p> <ul style="list-style-type: none">- Eingabe Massnahme vom Gemeinderat Luterbach am 18.01.2016 beschlossen- Ergänzungen folgen nach Vorliegen der Machbarkeitstudie

Aufwertung Bahnhöfe

B-Liste

V-ÖV 2.3 HB Solothurn, Teil RBS

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-ÖV 3.4), Nr. im Prüfbericht Bund: 2601.2.039
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Hauptbahnhof Solothurn, Ausgang Süd / RBS (Abbildung: Google, U. Reinert RBS)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung:

Die Agglomeration Solothurn setzt sich für ein attraktives ÖV-Angebot ein. Nebst dem Angebot, welches in den letzten Jahren beträchtlich verbessert wurde, tragen auch Bahnhöfe zu einer erhöhten Attraktivität bei. Als zentrale Drehscheiben innerhalb des ÖV-Systems haben diese einerseits wesentlichen Einfluss auf das Wohlbefinden und den Komfort der Reisenden, andererseits sind sie auch Schnittstellen zu anderen Verkehrsarten. Da Bahnhöfe aber nicht nur verkehrliche Funktionen erfüllen, sondern auch städtebauliche Funktionen wie Aufenthalts-, Begegnungs-, Bewegungs- oder Dienstleistungsraum bieten, ist deren Gestaltung von grosser Bedeutung. Verschiedene Bahnhöfe der Agglomeration Solothurn, welche diese verkehrlichen und städtebaulichen Funktionen für einen wesentlichen Anteil der Bahnreisenden übernehmen, sollen darum verkehrlich und gestalterisch aufgewertet werden. Beim Hauptbahnhof Solothurn betrifft dies vor allem den südlichen Bahnhofbereich, Teil RBS.

<p>Massnahme:</p> <p>Hauptbahnhof Solothurn, Teil RBS: Die RBS-Linie in Richtung Bern ist heute mit derzeit über 5'000 Ein-/Aussteigern pro Tag eine der wichtigsten Verbindungen im Bahnhof Solothurn. Die bestehenden Anlagen, insbesondere der Perron und die Unterführung, können bezüglich Leistungsfähigkeit, Zugänglichkeit, Warteflächen und Aufenthaltsqualität die heutigen Anforderungen quantitativ und qualitativ nicht mehr erfüllen.</p> <p>Bahnseitige Massnahmen (Nicht Bestandteil Infrastrukturfonds):</p> <p>Mit der Realisierung des Tiefbahnhofs Bern muss auch beim Bahnhof Solothurn der heute knapp 120 m lange Mittelperron der RBS durch eine besser positionierte, grosszügigere Perronanlage mit zwei 180 m langen Perronkanten ersetzt werden.</p> <p>Die Aufwertung der RBS-Bahnanlagen in Solothurn ist Bestandteil des Projektes „2. Teilergänzung S-Bahn Bern“ (Federführung Kanton Bern), ist im Sachplan Verkehr (Teil Infrastruktur Schiene) berücksichtigt und muss mit dem Kanton Bern koordiniert werden.</p> <p>Städtebauliche Massnahmen, Zugang zum Bahnhof:</p> <p>Die bestehende, ungenügende städtebauliche Situation des Südzugangs soll geklärt und die bestehenden Flächen besser genutzt werden (Anschluss an Langsamverkehrsnetz inkl. Bike+Ride und rückwärtiger Bahnhofzufahrt, bessere Integration der bestehenden Dienstleistungsflächen etc., vgl. dazu auch Massnahmen aus den Bereichen kombinierte Mobilität und Langsamverkehr.). Diese Massnahmen sind zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt und werden zur Zeit auf 6 Mio. Fr. geschätzt (im Laufe der weiteren Planung werden die Kosten noch konkretisiert). 2016 wird eine Testplanung durchgeführt.</p>	
<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Stadt Solothurn</p> <p>Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Amt für Verkehr und Tiefbau, Amt für Raumplanung, SBB</p>

Realisierung									
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durchführung Testplanung : 2016 - Vorprojekt: offen - Baubeginn : offen - Inbetriebnahme: offen 									
<input checked="" type="checkbox"/> In Richtplan enthalten. Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	<p>Kosten (exkl. MWSt.): 6 Mio. Fr.</p> <p>Hier ausgewiesen werden nur die Kosten jener Projektelemente, für welche finanzielle Mittel aus dem Infrastrukturfonds beantragt werden können.</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 30%; text-align: center;">35 %*</td> <td style="width: 35%; text-align: right;">2'100'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton, Gde, TU</td> <td style="text-align: center;">65%</td> <td style="text-align: right;">3'900'000 Fr.</td> </tr> </table> <p>* [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben]</p> <p>Genauigkeit: +/- 40%</p> <p>Stand: 12.2015</p>	Anteil Bund	35 %*	2'100'000 Fr.	Anteil Kanton, Gde, TU	65%	3'900'000 Fr.		
Anteil Bund	35 %*	2'100'000 Fr.							
Anteil Kanton, Gde, TU	65%	3'900'000 Fr.							
<p>Zeithorizont Umsetzung:</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td><input type="checkbox"/> bis 2018</td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 2019 – 2022</td> <td></td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026</td> <td></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> ab 2027</td> <td></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> bis 2018	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input type="checkbox"/> 2019 – 2022		<input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026		<input type="checkbox"/> ab 2027		
<input type="checkbox"/> bis 2018	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe								
<input type="checkbox"/> 2019 – 2022									
<input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026									
<input type="checkbox"/> ab 2027									

Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2
--	--

Beurteilung

Wirkung (WK 1-4):

WK1: Die Massnahme hat in Bezug auf die Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems eine bedeutende Wirkung. Die Aufwertung des Bahnhofs wirkt sich insbesondere auf die Benutzerfreundlichkeit und das Image des ÖV sowie die Verbesserung des Zugangs und intermodalen Umsteigebeziehungen aus. Dies erhöht die Attraktivität des ÖV insgesamt und fördert nicht zuletzt die Entlastung des Strassennetzes, dank einer Verlagerung vom MIV zum ÖV und verbessert die Erreichbarkeit der um den Bahnhof liegenden Entwicklungsschwerpunkte dank besserem Zugang.

WK2: In Bezug auf die Siedlungsentwicklung (nach innen) hat die Massnahme eine hinreichende Wirkung. Die Aufwertung des Bahnhofs führt zu einer Qualitätssteigerung der öffentlichen Räume am Bahnhof und in der direkten Umgebung. Dank gestalterischen Massnahmen, verbesserten Zugängen zu den Bahnhöfen und Flächengewinnen für den Fuss- und Veloverkehr wird insgesamt auch das Gebiet rundum den Bahnhof aufgewertet. Nebst der Attraktivierung des ÖV-Angebots wird dadurch in gewisser Weise ebenfalls die Ansiedlung von Wohn- und Arbeitsplätzen gefördert.

WK3: Dank dieser Massnahme kann die Verkehrssicherheit leicht erhöht werden: Eine Verminderung der Unfälle durch Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖV kann erreicht werden und falls die gestalterische Aufwertung ebenfalls Verkehrsberuhigungsmassnahmen vorsieht, kann die subjektive Sicherheit rund um das Bahnhofgebiet erhöht werden.

WK4: Die Massnahme bringt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Sie bewirkt eine Verringerung der Lärm- und Luftbelastung dank einer Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV.

Machbarkeit wird ab 2016 abgeklärt.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

- Abhängigkeit zu den Siedlungsmassnahmen (Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Solothurn)

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Ausschreibung Testplanung
- Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene

Quantitative Angaben: –

Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss [bei kommunalen Massnahmen]:

Aufwertung Bahnhöfe

B-Liste

V-ÖV 2.4 Langendorf BLS

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-ÖV 3.2), Nr. im Prüfbericht Bund: 2601.2.037
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Bahnhof Langendorf

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung:

Die Agglomeration Solothurn setzt sich für ein attraktives ÖV-Angebot ein. Nebst dem Angebot, welches in den letzten Jahren beträchtlich verbessert wurde, tragen auch Bahnhöfe zu einer erhöhten Attraktivität bei. Als zentrale Drehscheiben innerhalb des ÖV-Systems haben diese einerseits wesentlichen Einfluss auf das Wohlbefinden und den Komfort der Reisenden, andererseits sind sie auch Schnittstellen zu anderen Verkehrsarten. Da Bahnhöfe aber nicht nur verkehrliche Funktionen erfüllen, sondern auch städtebauliche Funktionen wie Aufenthalts-, Begegnungs-, Bewegungs- oder Dienstleistungsraum bieten, ist deren Gestaltung von grosser Bedeutung. Verschiedene Bahnhöfe der Agglomeration Solothurn, welche diese verkehrlichen und städtebaulichen Funktionen für einen wesentlichen Anteil der Bahnreisenden übernehmen, sollen darum verkehrlich und gestalterisch aufgewertet werden.

Der Bahnhof Langendorf soll aufgewertet und die Zugänge insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden.

<p>Massnahme:</p> <p>Langendorf BLS (grobe Kostenschätzung: 1,5 Mio. Fr., im Laufe der weiteren Planung werden die Kosten noch konkretisiert). Der Bahnhof liegt zwischen dem Industrie- und Gewerbeareal der Firma VEBO sowie dem charakteristischen Einkaufszentrum Ladendorf. Der Bahnhof Langendorf erschliesst neben der Gemeinde Langendorf auch das nordöstliche Siedlungsgebiet von Bellach. Eine gestalterische Aufwertung des Bahnhofs mittels verbessertem Zugang und attraktiven Aussenräumen führt ebenfalls zur Attraktivitätssteigerung der umliegenden Arbeits- und Dienstleistungsgebiete. Handlungsbedarf hinsichtlich Bahnhof-Aufwertung besteht beim Standort Langendorf insbesondere auf den Horizont 2023 im Zusammenhang mit der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes.</p> <p>Bike+Ride-Anlagen und ein verbesserter Zugang zum umliegenden Arbeits- und Dienstleistungsgebiet, insbesondere zum Migros-Ladendorf, wären zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt.</p> <p>Zur Festlegung des zukünftigen Angebots auf der Strecke Solothurn-Moutier wird im Moment eine vertiefte Angebotsstudie durchgeführt. Die Ergebnisse liegen im Verlaufe von 2016 vor und werden in der Schlussfassung des Agglomerationsprogramms 3. Generation berücksichtigt.</p>	
<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Amt für Verkehr und Tiefbau BLS AG</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Amt für Raumplanung Gemeinde Langendorf</p>

Realisierung									
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorprojekt: - Baubeginn : - Inbetriebnahme: 									
<input checked="" type="checkbox"/> In Richtplan enthalten. Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	<p>Kosten (exkl. MWSt.): 1.5 Mio. Fr.</p> <p>Hier ausgewiesen werden nur die Kosten jener Projektelemente, für welche finanzielle Mittel aus dem Infrastrukturfonds beantragt werden können.</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 30%; text-align: center;">35 %*</td> <td style="width: 40%; text-align: right;">525'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton, Gde, TU</td> <td style="text-align: center;">65%</td> <td style="text-align: right;">975'000 Fr.</td> </tr> </table> <p>* [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben]</p> <p>Genauigkeit: +/- 40%</p> <p>Stand: 12.2015</p>	Anteil Bund	35 %*	525'000 Fr.	Anteil Kanton, Gde, TU	65%	975'000 Fr.		
Anteil Bund	35 %*	525'000 Fr.							
Anteil Kanton, Gde, TU	65%	975'000 Fr.							
<p>Zeithorizont Umsetzung:</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td><input type="checkbox"/> bis 2018</td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 2019 – 2022</td> <td></td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026</td> <td></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> ab 2027</td> <td></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> bis 2018	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input type="checkbox"/> 2019 – 2022		<input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026		<input type="checkbox"/> ab 2027		
<input type="checkbox"/> bis 2018	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe								
<input type="checkbox"/> 2019 – 2022									
<input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026									
<input type="checkbox"/> ab 2027									
<p>Priorität:</p> <input type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	<p>Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen]</p> <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2								

Beurteilung
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <p>WK1: Die Massnahme hat in Bezug auf die Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems eine bedeutende Wirkung. Die Aufwertung des Bahnhofs wirkt sich insbesondere auf die Benutzerfreundlichkeit und das Image des ÖV sowie die Verbesserung des Zugangs und intermodalen Umsteigebeziehungen aus. Dies erhöht die Attraktivität des ÖV insgesamt und fördert nicht zuletzt die Entlastung des Strassennetzes, dank einer Verlagerung vom MIV zum ÖV und verbessert die Erreichbarkeit des Migros Langendorf und Entwicklungsschwerpunkte in der Nähe des Bahnhofs.</p> <p>WK2: In Bezug auf die Siedlungsentwicklung (nach innen) hat die Massnahme eine hinreichende Wirkung. Die Aufwertung des Bahnhofs führt zu einer Qualitätssteigerung der öffentlichen Räume am Bahnhof und in der direkten Umgebung. Dank gestalterischen Massnahmen, verbesserten Zugängen zum Bahnhof und Flächengewinnen für den Fuss- und Veloverkehr wird insgesamt auch das Gebiet rundum des Bahnhofs aufgewertet. Nebst der Attraktivierung des ÖV-Angebots wird dadurch in gewisser Weise ebenfalls die Ansiedlung von Wohnenden und Arbeitsplätzen an Standorten mit guter ÖV-Erschliessung gefördert.</p> <p>WK3: Dank dieser Massnahme kann die Verkehrssicherheit leicht erhöht werden: Eine Verminderung der Unfälle durch Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖV kann erreicht werden und falls die gestalterische Aufwertung ebenfalls Verkehrsberuhigungsmassnahmen vorsieht, kann die subjektive Sicherheit rund um das Bahnhofgebiet erhöht werden.</p> <p>WK4: Die Massnahme bringt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Sie bewirkt eine Verringerung der Lärm- und Luftbelastung dank einer Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV.</p>
<p>Machbarkeit wird abgeklärt.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>- Abhängigkeit zu den Siedlungsmassnahmen (Entwicklungsschwerpunkte im Umfeld des Bahnhofs)</p>
Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <p>- Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene</p>
<p>Quantitative Angaben: –</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss [bei kommunalen Massnahmen]:</p>

Aufwertung Bahnhöfe

B-Liste

V-ÖV 2.5 Gerlafingen BLS

Massnahme zur Aufnahme beantragt durch: Gemeinde Gerlafingen

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr.), Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: Abgeltung ÖV-Angebot im Regionalverkehr



Bahnhof Gerlafingen

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage:

Die Agglomeration Solothurn setzt sich für ein attraktives ÖV-Angebot ein. Nebst dem Angebot, welches in den letzten Jahren beträchtlich verbessert wurde, tragen auch Bahnhöfe zu einer erhöhten Attraktivität bei. Als zentrale Drehscheiben innerhalb des ÖV-Systems haben diese einerseits wesentlichen Einfluss auf das Wohlbefinden und den Komfort der Reisenden, andererseits sind sie auch Schnittstellen zu anderen Verkehrsarten. Da Bahnhöfe aber nicht nur verkehrliche Funktionen erfüllen, sondern auch städtebauliche Funktionen wie Aufenthalts-, Begegnungs-, Bewegungs- oder Dienstleistungsraum bieten, ist deren Gestaltung von grosser Bedeutung. Verschiedene Bahnhöfe der Agglomeration Solothurn, welche diese verkehrlichen und städtebaulichen Funktionen für einen wesentlichen Anteil der Bahnreisenden übernehmen, sollen darum verkehrlich und gestalterisch aufgewertet werden.

Zielsetzung:

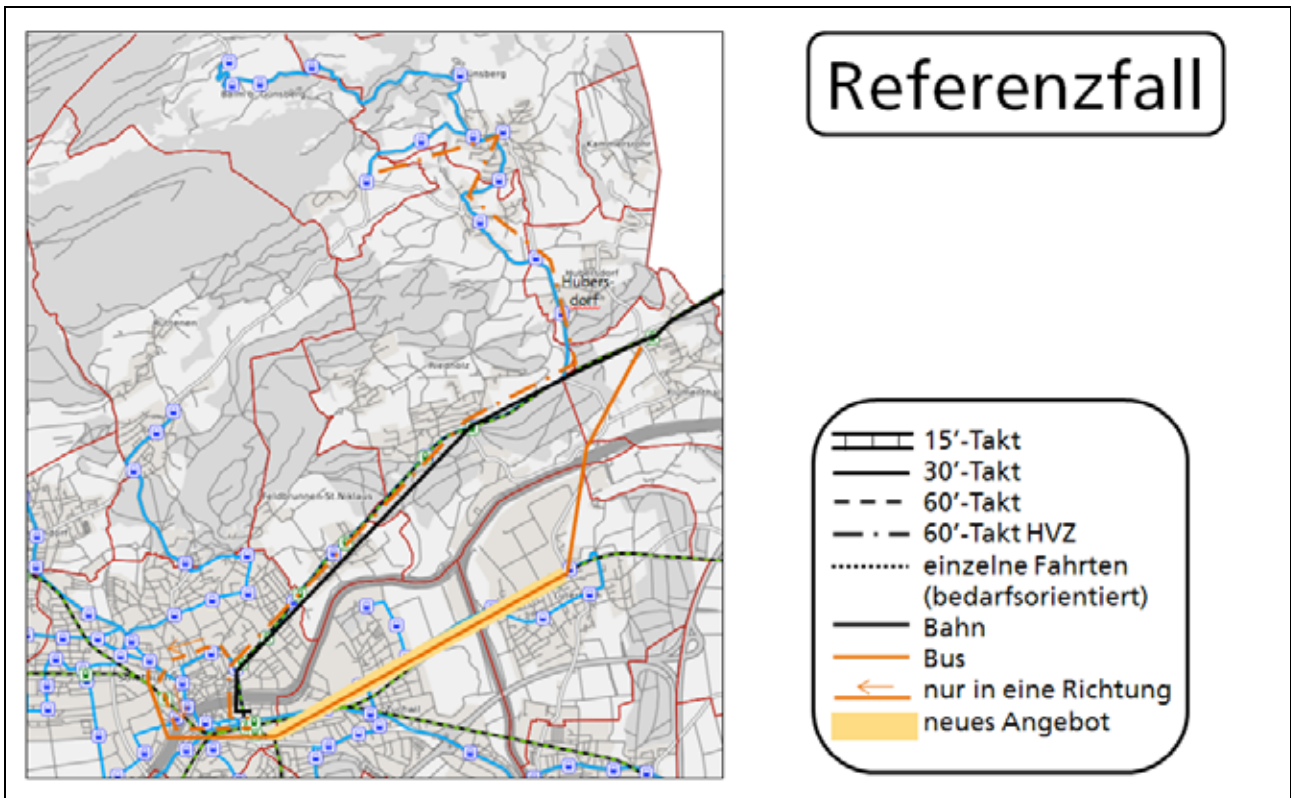
Die Bedeutung des BLS-Bahnhofs Gerlafingen nimmt mit der Fahrplanverbesserung am 13. Dezember 2015 zu. Eine Lücke besteht aber noch bei der Verknüpfung der Bahnlinie mit einer BSU-Buslinie. Diese neue Erschliessung könnte mit einer neuen Buslinie vom Wasseramt nach Gerlafingen erfolgen. Damit die Linienbusse beim Bahnhof Gerlafingen wenden können, braucht es einen neuen Wendeplatz.

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Mit der Verknüpfung der Bahn- und Buslinie kann die Qualität des Verkehrssystems merklich verbessert werden WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Die Verbesserung des öV-Angebots fördert die Siedlungsentwicklung nach Innen beim Quartier beim Bahnhof Gerlafingen WK3: Verkehrssicherheit erhöht: Ohne Buswendeplatz kann eine neue Buslinie nicht betrieben werden, weil die Sicherheit und der Fahrplan nicht gewährleistet wäre. WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Die Verbesserung des öV-Angebots wird den Modal Split zu gunsten des öV erhöhen, dies verbessert die Umweltbilanz.
Machbarkeit ist noch abzuklären
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Abhängigkeit von Einführung einer neuen Buslinie vom Wasseramt nach Gerlafingen (neues Fahrplanangebot)
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: VSS Norm (Schleppkurven für Linienbusse bei Wendeplatz)
Quantitative Angaben: noch zu ermitteln
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss [bei kommunalen Massnahmen]:

Massnahme öffentlicher Verkehr A Eigenleistung

V-ÖV 3 Prüfung einer neuen Buslinie Flumenthal–Attisholz–Luterbach (–Solothurn)

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr.), Nr. im Prüfbericht Bund
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: (keine Infrastrukturkosten)



Massnahmenbeschrieb	
Ausgangslage: Aufgrund der neuen Entwicklungsschwerpunkte insbesondere in Attisholz und Luterbach ist die ÖV-Erschliessung zu verbessern.	
Zielsetzung: Verbesserung der ÖV-Erschliessung in Attisholz und Luterbach	
Massnahme: Prüfung einer neuen Buslinie Flumenthal – Attisholz – Luterbach (-Solothurn) Anbindung Buslinie an Bahnlinien in Flumenthal (asm-Linie) und Luterbach (SBB-Linie).	
<input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für Verkehr und Tiefbau	Beteiligte Stellen: Standortgemeinden SBB, asm

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: 2017 - Realisierungsbeginn: 2019 - Inbetriebnahme: 2021	
<input checked="" type="checkbox"/> In Richtplan enthalten. Koordinationsstand <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): offen Nicht Bestandteil des Infrastrukturfonds. Stand: 12.2015
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste Eigenleistung <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Durch die Ergänzung des Busnetzes in der Agglomeration Solothurn wird eine Verbesserung der räumlichen ÖV-Erschliessung erreicht. Der Angebotsausbau steigert die Attraktivität des ÖV, was wiederum die Verlagerung des MIV auf den ÖV fördert. WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Die verbesserte Erreichbarkeit der neuen Entwicklungsschwerpunkte Attisholz Nord und Süd mit dem öffentlichen Verkehr fördert die Siedlungsentwicklung in der äusseren Agglomeration an dicht besiedelten Standorten. WK3: Verkehrssicherheit erhöht: Durch die Verlagerung des MIV auf den ÖV wird ein geringeres Verkehrswachstum beim motorisierten Individualverkehr erreicht, was sich positiv auf die Verkehrssicherheit auswirkt. WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Die Veränderung des ModalSplit zugunsten des ÖV wirkt sich positiv auf die Umweltbilanz aus.
Die Machbarkeit ist abzuklären
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Massnahme V-ÖV 2.2 Aufwertung Bahnhof Luterbach-Attisholz - Massnahme S 1: Attisholz Süd und Nord - Anschlüsse in Luterbach und Flumenthal auf Bahn (Bahnfahrplan)

Sonstiges
Literatur / Grundlegendokumente: - Konzept AVT, Abteilung ÖV
Quantitative Angaben: –
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

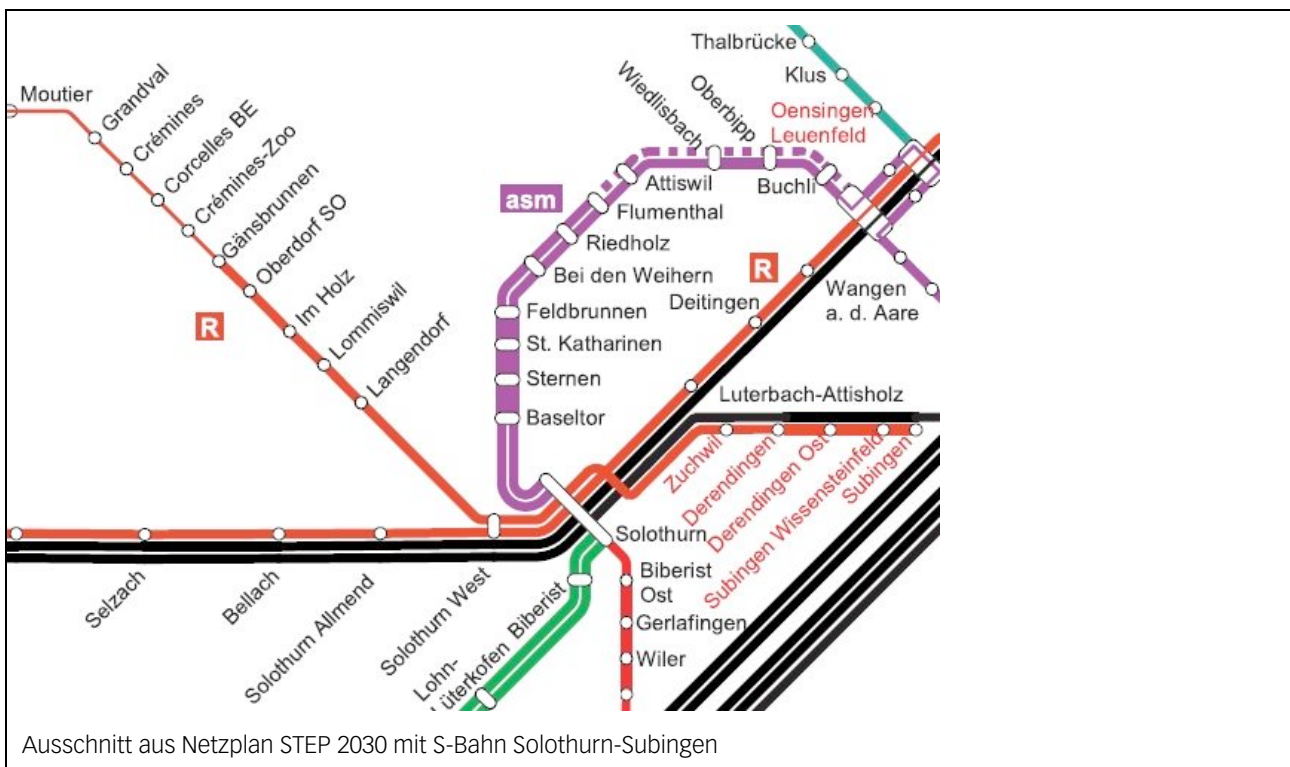
Massnahme öffentlicher Verkehr

C-Liste

V-ÖV 4 Neuer S-Bahn-Ast Solothurn–Subingen

Massnahme zur Aufnahme beantragt durch: AVT SO, 04.08.2015

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr.), Nr. im Prüfbericht Bund
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: STEP Ausbauschritt 2030



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage:

Die Bahnstrecke Solothurn – Herzogenbuchsee wurde 1992 für den Personenverkehr stillgelegt und ein Teil davon 2014 als umgebaute Ausbaustrecke Solothurn - Wanzwil wiedereröffnet.

Zielsetzung:

Der Regionalverkehr zwischen Solothurn und Subingen auf der Schiene soll reaktiviert werden. Somit kann die Hauptachse Solothurn-Wasseramt gestärkt werden und ein grosses Potential erschlossen und gleichzeitig das Strassennetz entlastet werden.

Massnahme:

Reaktivierung Regionalverkehr Solothurn – Subingen, Realisierung Halbstundentakt mit der Bedienung der Zwischenhalte Zuchwil, Derendingen, Derendingen Ost, Subingen Wissensteinfeld, Subingen. Schaffung einer neuen ÖV-Drehscheibe Subingen.

<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell
---	--

Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für Verkehr und Tiefbau	Beteiligte Stellen: SBB, Standortgemeinden Amt für Raumplanung, BAV

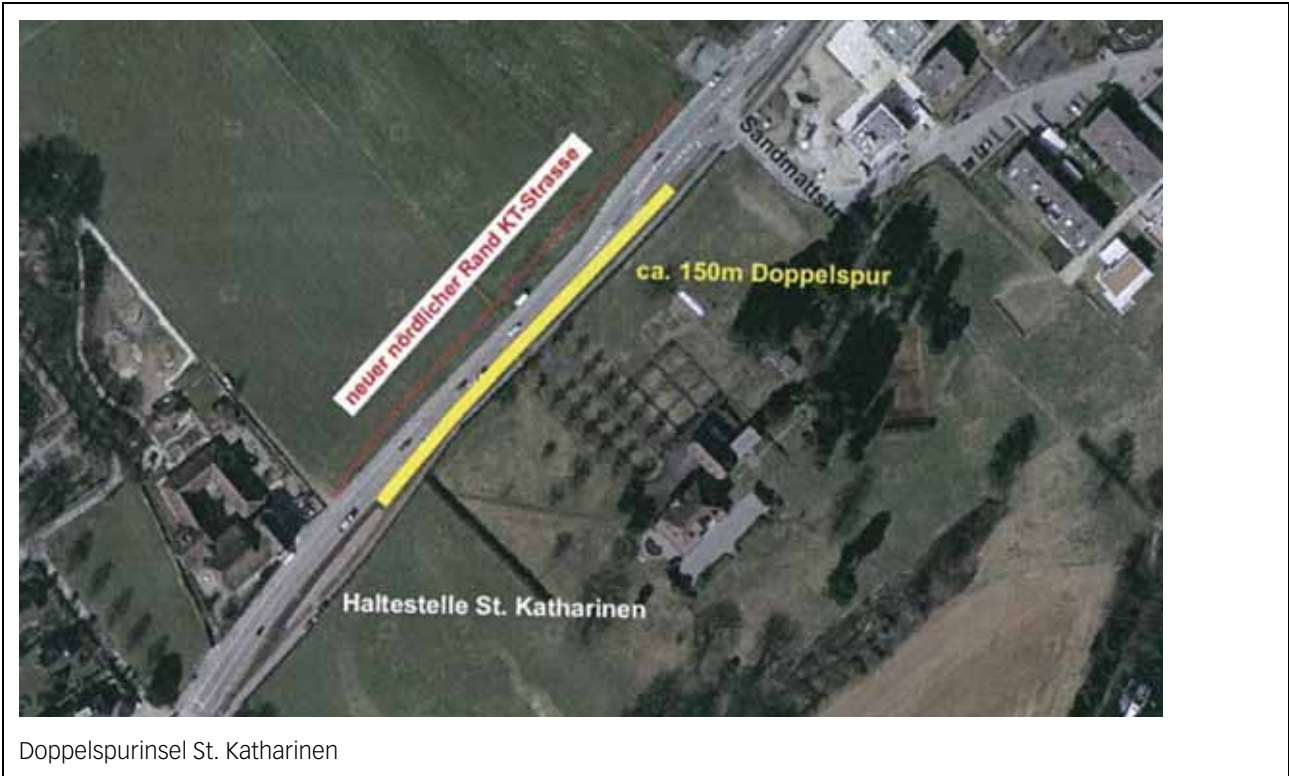
Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: 2018 - Baubeginn : 2026 - Inbetriebnahme: 2029	
<input checked="" type="checkbox"/> In Richtplan enthalten. Koordinationsstand <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): noch zu ermitteln Die Finanzierung erfolgt über STEP Ausbauschnitt 2030 Stand: 12.2015
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input checked="" type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Durch die Ergänzung des S-Bahnangebotes in der Agglomeration wird das leistungsstarke öffentliche Verkehrsmittel gefördert und deren Attraktivität gesteigert. Der ÖV auf der Schiene weist zudem eine höhere Kapazität auf, als das bisherige Busangebot. Zudem besteht im Gegensatz zu den Buslinien keine Stauanfälligkeit und die verkehrsbelastete Verbindung Solothurn-Subingen kann entlastet werden. WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Die S-Bahnlinie mit den neuen Bahnstationen an bereits dicht besiedelten Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen. WK3: Verkehrssicherheit erhöht: Mit schienengebundenem ÖV entfällt das strassenseitige Unfallrisiko auf den Buslinien. WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Der Schadstoffausstoss ist beim schienengebundenen ÖV geringer als beim vormals strassengebundenen ÖV.
Machbarkeit ist abzuklären.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Buskonzept 2030 in den Bezirken Solothurn und Wasseramt

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - STEP Ausbauschnitt 2030, Angebotskonzept Nordwestschweiz, November 2014
Quantitative Angaben: Nachfrage von 7100 Fahrten pro Tag zwischen Solothurn und Derendingen (Prognose 2030, ohne Reaktivierung des RV auf der Schiene)
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Massnahme öffentlicher Verkehr	C-Liste
V-ÖV 5 ¼-Std. Takt asm Solothurn–Flumenthal, Doppelspurinsel St. Katharinen	

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr.), Nr. im Prüfbericht Bund
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Doppelspurinsel St. Katharinen

Massnahmenbeschrieb	
Ausgangslage: Gestützt auf die prognostizierte Nachfrageentwicklung reichen ab dem Zeitraum 2025/2030 die im Agglomerationsgürtel von Solothurn jeweils im 30'-Takt angebotenen Kapazitäten von asm und Bus nicht mehr aus. Das Fahrplanangebot sollte auf dem Abschnitt Solothurn – Flumenthal erhöht werden.	
Zielsetzung: Auf dem Abschnitt Solothurn – Flumenthal muss das Angebot mindestens teilweise vom heutigen 30'-Takt auf den 15'-Takt erhöht werden.	
Massnahme: Einführung 15'-Takt auf Abschnitt Solothurn-Flumenthal im Rahmen STEP-Horizont 2030 Die Kreuzungsstelle könnte wie heute im Bereich St. Katharinen liegen, die heutige Punkt Kreuzung soll jedoch aus Gründen der besseren Betriebsstabilität zu einer kurzen Doppelspurinsel von 200 m Länge erweitert werden, davon sind 50 m bestehend als Haltestelle.	
<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: AVT asm	Beteiligte Stellen: Standortgemeinden BAV
Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: 2019 - Baubeginn : 2023 - Inbetriebnahme: 2025	
<input type="checkbox"/> In Richtplan enthalten. Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): noch zu ermitteln Ist nicht Bestandteil des Infrastrukturfonds. Stand: 12.2015
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste Eigenleistung <input type="checkbox"/> B-Liste <input checked="" type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2
Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Der Angebotsausbau auf dem schienengebundenen Netz führt zu einer höheren Qualität des öffentlichen Verkehrs. Zudem wird durch die Doppelspurinsel bei der Haltestelle St. Katharinen die Streckenleistungsfähigkeit erhöht und die Taktverdichtung ermöglicht. Dadurch steigt die Attraktivität des ÖV, was wiederum die Verlagerung des MIV auf die Schiene fördert. WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Die Massnahme hat eine hinreichende Wirkung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen zu Folge: Die Entwicklungsgebiete entlang der Strecke Solothurn-Flumenthal (insbesondere Attisholz Nord) werden gefördert und die Wohngebiete im Raum Solothurn Nordost/Feldbrunnen-St.Niklaus/Riedholz werden von Beeinträchtigungen durch den MIV (Lärm, Stau, Abgase) entlastet. WK3: Verkehrssicherheit erhöht: Dank dieser Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Verkehrssicherheit erreicht werden. Die Massnahme bewirkt eine Verminderung der Unfallhäufigkeit durch Verkehrsumlagerung von MIV auf ÖV. WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Die Verschiebung des ModalSplit zugunsten der Bahn führt zu einer Reduktion des Schadstoffausstosses.	
Machbarkeit ist noch abzuklären	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Behindertengerechter Ausbau der Haltestelle St. Katharinen bis 2023	

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - 15'-Takt auf der asm im Abschnitt Solothurn – Flumenthal, Kurzbericht, Bahn + Bus Beratung AG 3B, Februar 2015
Quantitative Angaben: 2600 Passagiere pro Tag (2010), Prognose: 3200 Passagiere pro Tag (2030) ohne Angebotsausbau
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

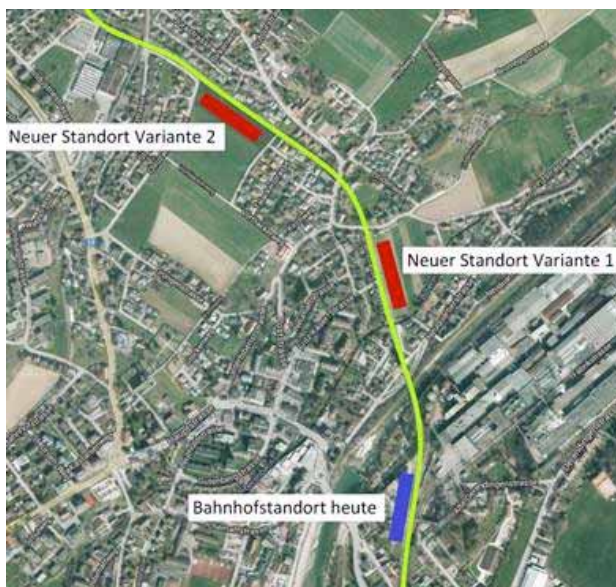
Massnahme öffentlicher Verkehr

C-Liste

V-ÖV 6 Neue Bahnhaltestelle Biberist Fällimoos (BLS-Strecke)

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund: 2601.2.011
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-ÖV 2), Nr. im Prüfbericht Bund: 2601.2.034
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:

Massnahmenbeschreibung



Varianten neuer Standort des BLS-Bahnhofs Biberist mit Bus-Verknüpfung (Abbildung: S. Bollinger, BLS Netz AG)

Ausgangslage / Zielsetzung:

Eine im Jahr 2008 vorgenommene Potentialanalyse der Bahnhaltstellen auf allen normalspurigen Eisenbahnstrecken im Kanton Solothurn hat u. a. ergeben, dass der heutige Standort Biberist Ost (BLS AG), welcher sich östlich der Emme an der Gemeindegrenze zu Gerlafingen befindet, nur einen Teil von Biberist erschliesst. Des Weiteren kam diese Studie zum Schluss, dass entweder als Ersatz oder ergänzend zum heutigen Bahnhof eine Bahnhaltestelle westlich der Emme im Zentrum der Gemeinde Biberist, wo zusätzlich bedeutende Baulandreserven erschlossen werden, mittelfristig ein hohes Potential abschöpfen könnte. In der Folge wurde sowohl eine Verschiebung der Personenverkehrsanlagen vom heutigen Standort Biberist Ost zum neuen Standort als auch eine zusätzliche Bahnhaltestelle in Erwägung gezogen. Dies war auch Grundlage der im Aggloprogramm Solothurn, 2. Generation, eingereichten Massnahme V-ÖV 2 „Optimierung des Bahnhofstandortes Biberist Ost“.

Im Rahmen der Erarbeitung der Angebotsvorstellungen zum STEP-Ausbauschnitt 2030 wurden alle potenziellen Bahnhaltstellen in der Region Nordwestschweiz und der im Kanton Solothurn liegenden Strecken der angrenzenden Region Westschweiz untersucht und einer vergleichenden Bewertung unterzogen. Dabei hat sich ergeben, dass dem heutigen Bahnhofstandort Biberist Ost - auch im Hinblick auf das Entwicklungspotenzial des Siedlungsgebiets der ehemaligen Papierfabrik - eine grosse Bedeutung zukommt und dass dieser Standort nicht aufgegeben werden darf. Hingegen kann mit einer zusätzlichen Haltestelle „Fällimoos“ im Zentrum von Biberist weiteres Potenzial erschlossen werden. Damit steht nur noch die Variante mit einer zusätzlichen zentrumsnahen Bahnhaltestelle „Fällimoos“, hingegen nicht mehr eine Verschiebung der Funktion der heutigen Haltestelle an einen neuen Standort zur Diskussion.

Seit dem Fahrplan 2016 wird die Strecke Solothurn - Burgdorf von der S44 Solothurn - Burgdorf - Bern - Thun und vom Regionalzug RE Solothurn - Burgdorf - Konolfingen - Thun bedient. Die Verlängerung der S44 vom früheren Endpunkt Wiler nach Solothurn und der integrale Halbstundentakt haben den Korridor Burgdorf - Solothurn wesentlich aufgewertet und Gerlafingen sowie das östliche Siedlungsgebiet von Biberist umsteigefrei an Bern (Wankdorf und HB) angebunden.

Mit dem neuen Angebot bestehen allerdings längere Übergangszeiten vom und zum Fernverkehr in Solothurn.	
Massnahme: Die Erschliessung des Siedlungsgebietes von Biberist durch die Linie der BLS soll mittel- bis langfristig mittels eines zusätzlichen Bahnhofstandortes „Fällimoos“ westlich der Emme optimiert werden. Am neuen Standort ist eine Verknüpfung der Bahn mit den regionalen Buslinien vorgesehen. Die fahrplantechnische Machbarkeit einer zusätzlichen Haltestelle « Fällimoos » müsste zum gegebenen Zeitpunkt noch im Detail untersucht werden.	
<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für Verkehr und Tiefbau, Abteilung ÖV BLS AG	Beteiligte Stellen: Amt für Verkehr und Tiefbau BLS AG

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: 1. 2015 Erarbeitung Vertiefungsstudie 2. Erteilung Planungsauftrag 3. Konzipierung Bauprojekt	
<input checked="" type="checkbox"/> In Richtplan enthalten. Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Die Kosten für die Bahnanlagen und den Bahnzugang gehen zulasten des Bahninfrastrukturfonds (BIF). Die Kosten für Anpassung des Strassennetzes, Bushaltestellen, Strassen- und Platzgestaltung sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms. Der Eigenanteil geht zulasten von Kanton und Standortgemeinde (rund 1.0 Mio. Fr.).
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input checked="" type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK1: Die Qualität des Verkehrssystems wird mit der Massnahme bedeutend verbessert. Die Massnahme bewirkt insbesondere die Verbesserung der Benutzerfreundlichkeit und des Images des ÖV-Systems, die Erreichbarkeit von bisher ungenügend erschlossener, aber dicht besiedelten Agglomerationsgebieten (Zentrum Biberist), die Verbesserung des Zugangs zum Bahnhof sowie der Umsteigebeziehungen auf verschiedene Verkehrsträger (Bus, Velo). Letztlich führt diese Attraktivierung des ÖV-Angebots auch zu einer Verlagerung von MIV auf den ÖV und somit zu einer Entlastung des Strassennetzes. WK2: Die Massnahme hat eine hinreichende Wirkung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Bereits bestehendes Siedlungsgebiet und Bauzonenreserven an zentraler Lage werden besser mit dem ÖV erschlossen, was sich ei-

nerseits positiv auf die Konzentration der Bevölkerung an geeigneten Standorten auswirkt und andererseits auf die Abnahme der Verkehrsmenge im MIV in Siedlungsgebieten der Agglomeration.

WK3: Dank dieser Massnahme kann die Verkehrssicherheit leicht erhöht werden: Eine Verminderung der Unfälle durch Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖV kann erreicht werden.

WK4: Die Massnahme bringt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Sie bewirkt eine Verringerung der Lärm- und Luftbelastung dank einer Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV. Eine Verringerung der Zersiedlung ist ebenfalls zu erwarten.

Machbarkeit: noch zu überprüfen.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Potentialanalyse Haltestellen Kanton Solothurn, WAM Planer und Ingenieure 2008
- Planungsregion Nordwestschweiz, Potenzialanalyse neue Bahnhaltstellen Nordwestschweiz, WAM Planer und Ingenieure 2014
- BLS-Streckenkonzept „Solothurn-Burgdorf“ (Stand 2016)

Quantitative Angaben: –

Bemerkungen / Hinweise:

- Abstimmung mit der 2. Teilergänzung S-Bahn Bern
- Abstimmung mit den Planungen für den auf den Horizont 2030 folgenden STEP-Ausbauschritt

Massnahmen Langsamverkehr

Erhöhung Sicherheit auf Kantonsstrassen

Erhöhung Sicherheit auf Kantonsstrassen

A-Liste

V-LV 1.1 Bellach/Solothurn: Bielstrasse, Neukonzipierung Rad-/Gehweg

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nrn. V-LV 1.5 und 1.6), Nrn. im Prüfbericht Bund: 2601.2.049/50
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Bellach / Solothurn, Bielstrasse: Neukonzipierung des Rad- und Gehweges vom Knoten Wildbach bis zum Turbensaalkreis (Abbildung: WAM Planer und Ingenieure AG)

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage:

Um den Modal Split zugunsten des Langsamverkehrs zu beeinflussen und somit auch die Lebens- und Wohnqualität zu steigern, wird in der Agglomeration Solothurn der Langsamverkehr gefördert. Für Schüler, Pendler und Freizeitverkehr werden durchgehende, sichere und attraktive Radwegverbindungen geschaffen. Dies beinhaltet, dass in Abhängigkeit verschiedener Kriterien (Anlagemerkmale, Betriebsmerkmale, Strassenfunktion, Verkehrsbelastung und Strassenquerschnitt, Streckenführung und -funktion, Geschwindigkeitsniveau, Verkehrszusammensetzung; vgl. ‚Kriterien zur Festlegung von Massnahmenbedarf‘ in Erläuterungsbericht Netzplan Velo, AVT, Mai 2011) auf sämtlichen Kantonsstrassen Massnahmen zugunsten der Radfahrenden zu realisieren sind. Zudem sind an den Kreuzungs- und Verknüpfungspunkten des Langsamverkehrsnetzes mit dem Kantonsstrassennetz Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit zu ergreifen.

Zielsetzung:

Die Sicherheit für den Veloverkehr auf den Kantonsstrassen sowohl an Knoten wie auch auf der Strecke wird verbessert.

Massnahme:

Bellach / Solothurn, Bielstrasse: Neukonzipierung Rad- und Gehweg vom Knoten Wildbach bis Turbensaalkreis (1,4-2,8 Mio. Fr je nach Variante)

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für Verkehr und Tiefbau, Abt. Strassenbau	Beteiligte Stellen: Amt für Verkehr und Tiefbau Gemeinden Bellach, Solothurn

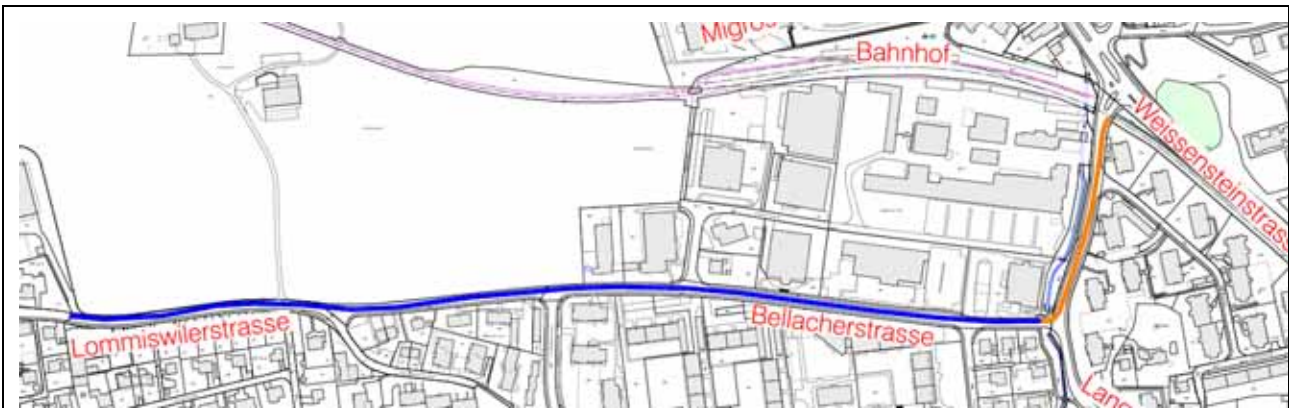
Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Planungsstudie: 2015/16 - Vorprojekt: 2017 - Baubeginn : 2020 - Inbetriebnahme: 2024	
<input type="checkbox"/> In Richtplan enthalten. Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 2.1 Mio. Kostenteiler: Anteil Bund 35 %* 735'000 Fr. Anteil Kanton 52% 1'085'000 Fr. Anteil Gemeinden 13% 280'000 Fr. * [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben]
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 25% Stand: 12.2015
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK1: Das Massnahmenpaket bewirkt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems. Nebst den bedeutenden Verbesserungen im Fuss- und Veloverkehr, bewirkt die Massnahme ebenfalls eine bessere Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten und anderen Gebieten mit hohem Zielverkehr sowie einen besseren Zugang zu den Haltestellen des ÖV, was sich letztlich auch auf die Belastung des Strassennetzes auswirkt (weniger MIV). WK2: Die Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Es bewirkt insbesondere einen Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum, was schlussendlich zu einer generellen Aufwertung des öffentlichen Raums beiträgt. WK3: Dank der Massnahme kann eine hinreichende bis bedeutende Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden: Unfallschwerpunkte können behoben werden. WK4: Die Massnahme bringt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Sie bewirkt eine Verringerung der Lärm- und Luftbelastung dank einer Verbesserung des Modal Splits zugunsten des LV.

Die Machbarkeit wird zur Zeit abgeklärt.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Strassensanierung für den MIV/ÖV auf dem entsprechenden Abschnitt.
Sonstiges
Literatur / Grundlegendokumente: - Studie Velokonzept Region Solothurn, ARP/AVT 2005 - Kantonaler Netzplan Velo + Routen SchweizMobil, Februar 2014 - Verbesserung LV-Führung entlang H5, WAM Planer und Ingenieure AG, Dezember 2015
Quantitative Angaben [DTV]: Bielstrasse: 10'800 Fz/Tag (AVZ Nr. 39 in Bellach)
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss: Abstimmung mit kantonalem Netzplan Velo + Routen SchweizMobil (AVT)

Erhöhung Sicherheit auf Kantonsstrassen	A-Liste
V-LV 1.2 Velomassnahmen Bellacher-/Lommiswilstrasse, Bellach/Langendorf	

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr.), Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Velomassnahmen auf der Bellacher-, Lommiswilerstrasse (Abbildung: Emch+Berger AG)

Massnahmenbeschreibung	
<p>Ausgangslage / Zielsetzung:</p> <p>Um den Modal Split zugunsten des Langsamverkehrs zu beeinflussen und somit auch die Lebens- und Wohnqualität zu steigern, wird in der Agglomeration Solothurn der Langsamverkehr gefördert. Für Schüler, Pendler und Freizeitverkehr werden durchgehende, sichere und attraktive Radwegverbindungen geschaffen.</p> <p>Dies beinhaltet, dass in Abhängigkeit verschiedener Kriterien (Anlagemerkmale, Betriebsmerkmale, Strassenfunktion, Verkehrsbelastung und Strassenquerschnitt, Streckenführung und -funktion, Geschwindigkeitsniveau, Verkehrszusammensetzung; vgl. „Kriterien zur Festlegung von Massnahmenbedarf“ in Erläuterungsbericht Netzplan Velo, AVT, Mai 2011) auf sämtlichen Kantonsstrassen Massnahmen zugunsten der Radfahrenden zu realisieren sind. Zudem sind an den Kreuzungs- und Verknüpfungspunkten des Langsamverkehrsnetzes mit dem Kantonsstrassennetz Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit zu ergreifen.</p>	
<p>Massnahme:</p> <p>Velomassnahmen auf der Bellacher-, Lommiswilerstrasse</p>	
<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Amt für Verkehr und Tiefbau, Abt. Strassenbau</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Amt für Verkehr und Tiefbau Gemeinden Bellach, Langendorf</p>

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Planungsstudie : 2015/16 - Vorprojekt: 2017 - Baubeginn : 2020 - Inbetriebnahme: 2024	
<input checked="" type="checkbox"/> In Richtplan enthalten. Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 270'000 Fr. Kostenteiler: Anteil Bund 35 %* 94'500 Fr. Anteil Kanton 42% 113'400 Fr. Anteil Gemeinden 23% 62'100 Fr. * [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben]
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 30% Stand: 12.2015
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK1: Die Massnahme bewirkt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems. Nebst den bedeutenden Verbesserungen im Fuss- und Veloverkehr, bewirkt die Massnahme ebenfalls eine bessere Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten und anderen Gebieten mit hohem Zielverkehr sowie einen besseren Zugang zu den Haltestellen des ÖV, was sich letztlich auch auf die Belastung des Strassennetzes auswirkt (weniger MIV). WK2: Die Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Es bewirkt insbesondere einen Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum, was schlussendlich zu einer generellen Aufwertung des öffentlichen Raums beiträgt. WK3: Dank der Massnahme kann eine bedeutende Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden: Die Unfallschwerpunkte können behoben werden. WK4: Die Massnahme bringt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Sie bewirkt eine Verringerung der Lärm- und Luftbelastung dank einer Verbesserung des Modal Splits zugunsten des LV.
Die Machbarkeit ist gegeben.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Studie Velokonzept Region Solothurn, ARP/AVT 2005 - Verkehrskonzept H5 Bellach-Solothurn, Machbarkeitsabklärung Massnahme Velo , Emch+Berger AG, Dezember 2015

Quantitative Angaben [DTV]:

7'300 Fz/Tag

Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Erhöhung Sicherheit auf Kantonsstrassen

A-Eigenleistung*

V-LV 1.3 Velomassnahmen Luterbach-/Derendingenstrasse

* Realisierung erfolgt vor 2019. Massnahme kann daher nicht ins Agglomerationsprogramm zur Mitfinanzierung aufgenommen werden.

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr.), Nr. im Prüfbericht Bund
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:

Ausgangslage:

Die Luterbachstrasse ist eine wichtige Schulwegroute für das Schuloberstufenzentrum in Luterbach. Gleichzeitig wird ab dieser Strasse das Entwicklungsgebiet Unterdorf „Areal Schoeller“ erschlossen. Entsprechend ist die Luterbachstrasse den Anforderungen dieser Nutzung anzupassen und umzugestalten. So werden neue Bushaltestellen für den öffentlichen Verkehr realisiert. Erforderlich sind Radmassnahmen (Velostreifen) zur Verbesserung der Sicherheit für VelofahrerInnen.

Zielsetzung:

Auf der Luterbachstrasse und beim Knoten Schöllerstrasse sollen insbesondere für den Schülerverkehr des Oberstufenzentrums Luterbach Massnahmen zur Schulwegsicherheit realisiert werden. Hierzu sind auf der Luterbachstrasse durchgehende Radstreifen zu realisieren. Somit soll die hier bestehende Netzlücke des kantonalen Velonetzes (siehe Netzplan Velo + Routen SchweizMobil) geschlossen werden.

Massnahme:

Velomassnahmen Abschnitt Bahnübergang bis Schöllerstrasse

- | | |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell | <input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell |
|---|--|

Zuständigkeiten

Federführung:

Amt für Verkehr und Tiefbau

Beteiligte Stellen:

Amt für Verkehr und Tiefbau, Amt für Raumplanung, Gemeinden Derendingen und Luterbach

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

- Vorprojekt: 2017
- Baubeginn: 2018
- Inbetriebnahme: 2018

<input type="checkbox"/> In Richtplan enthalten. Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): ca. 0.5 Mio. Kein Bundesbeitrag möglich, da Realisierung vor 2019 erforderlich Genauigkeit: +/- 25% Stand: 12.2015
Zeithorizont Umsetzung: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Die Verkehrsqualität auf der Luterbachstrasse wird insbesondere für den Langsamverkehr verbessert. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Verbesserung Erreichbarkeit Entwicklungsgebiet WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: Die Verkehrssicherheit für Velofahrer und Fussgänger wird erhöht. WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für den Langsamverkehr begünstigt eine Verschiebung des ModalSplits zugunsten des Langsamverkehrs, was sich positiv auf den Energieverbrauch und die Umwelt auswirkt.
Die Machbarkeit ist abgeklärt.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Erschliessungsplan Unterdorf „Areal Schoeller“
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Studie in GP «Areal Schoeller»
Quantitative Angaben [DTV]: 4'200 Fz./Tag (2015)
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss: Voraussichtlich Verzicht auf Eingabe der Massnahme, da keine Mitfinanzierung durch Bund und Realisierung vor 2019.

Erhöhung Sicherheit auf Kantonsstrassen

A-Liste

V-LV 1.4 Neuer Radweg Luterbachstrasse, Zuchwil

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-LV 1.7/1.8/1.9), Bund: 2601.2.051/2601.2.052
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Radführung Zuchwil, Luterbachstrasse

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung:

Um den Modal Split zugunsten des Langsamverkehrs zu beeinflussen und somit auch die Lebens- und Wohnqualität zu steigern, wird in der Agglomeration Solothurn der Langsamverkehr gefördert. Für Schüler, Pendler und Freizeitverkehr werden durchgehende, sichere und attraktive Radwegverbindungen geschaffen.

Dies beinhaltet, dass in Abhängigkeit verschiedener Kriterien (Anlagemerkmale, Betriebsmerkmale, Strassenfunktion, Verkehrsbelastung und Strassenquerschnitt, Streckenführung und -funktion, Geschwindigkeitsniveau, Verkehrszusammensetzung; vgl. „Kriterien zur Festlegung von Massnahmenbedarf“ in Erläuterungsbericht Netzplan Velo, AVT, Mai 2011) auf sämtlichen Kantonsstrassen Massnahmen zugunsten der Radfahrenden zu realisieren sind. Zudem sind an den Kreuzungs- und Verknüpfungspunkten des Langsamverkehrsnetzes mit dem Kantonsstrassennetz Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit zu ergreifen.

Massnahme:

Neuer Radweg von Zuchwil Industriestrasse bis Dorfeingang Luterbach (Länge 750 m)

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

Amt für Verkehr und Tiefbau, Abt. Strassenbau

Beteiligte Stellen:

Amt für Verkehr und Tiefbau
 Gemeinden Luterbach, Zuchwil

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

- Vorprojekt: 2016
- Baubeginn : 2019
- Inbetriebnahme: 2020

<input checked="" type="checkbox"/> In Richtplan enthalten. Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 2 Mio. Kostenteiler: Anteil Bund 35 %* 700'000 Fr. Anteil Kanton 45% 900'000 Fr. Anteil Gemeinden 20% 400'000 Fr. * [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben] Genauigkeit: +/- 30% Stand: 12.2015
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK1: Die Massnahme bewirkt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems. Nebst den bedeutenden Verbesserungen im Fuss- und Veloverkehr, bewirkt die Massnahme ebenfalls eine bessere Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten und anderen Gebieten mit hohem Zielverkehr sowie einen besseren Zugang zu den Haltestellen des ÖV, was sich letztlich auch auf die Belastung des Strassennetzes auswirkt (weniger MIV). WK2: Die Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Es bewirkt insbesondere einen Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum, was schlussendlich zu einer generellen Aufwertung des öffentlichen Raums beiträgt. WK3: Dank der Massnahme kann eine bedeutende Verbesserung der Verkehrsicherheit erreicht werden: Die Unfallschwerpunkte können behoben werden. WK4: Die Massnahme bringt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Sie bewirkt eine Verringerung der Lärm- und Luftbelastung dank einer Verbesserung des Modal Splits zugunsten des LV.
Die Machbarkeit ist gegeben.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Massnahme S 1: Attisholz Süd und Nord

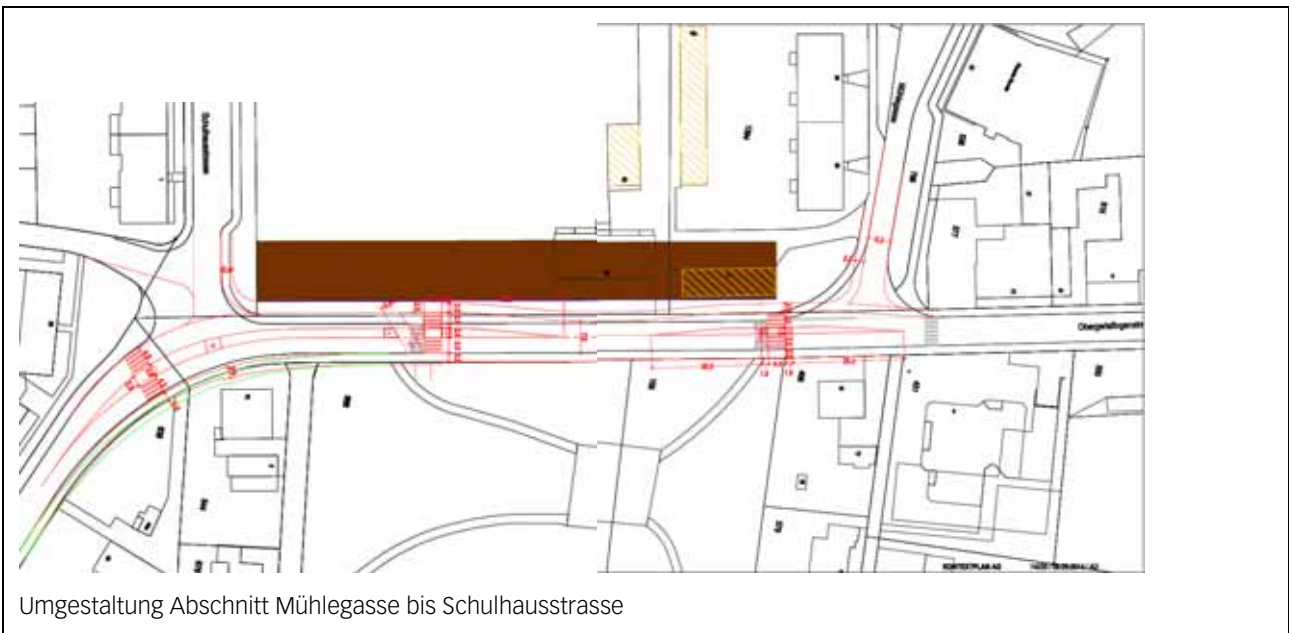
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Studie Velokonzept Region Solothurn, ARP/AVT 2005 - Machbarkeitsstudie LV-Massnahme , Kontextplan AG, Juni 2015
Quantitative Angaben [DTV]: 7'300 Fz/Tag
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss: - Eingabe der Massnahme (mit Varianten) vom Gemeinderat Luterbach am 18.01.2016 beschlossen.

Erhöhung Sicherheit auf Kantonsstrassen

A-Liste

V-LV 1.5 Umgestaltung Obergerlafingenstrasse, Gerlafingen

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr.), Nr. im Prüfbericht Bund
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage:

Es wird eine alternative Veloroute parallel zur stark befahrenen Kriegstettenstrasse geschaffen, der östliche Abschnitt war bereits in den Agglomerationsprogrammen 1. und 2. Generation enthalten. Diese alternative Veloroute führt am Schulstandort Mühlacker vorbei und quert die Obergerlafingenstrasse. Bei den Querungsstellen bei der Obergerlafingenstrasse besteht ein Sicherheitsdefizit.

Zielsetzung:

Querung der Obergerlafingenstrasse mit Mittelinsel und Abbiegehilfen und somit Verbesserung für den Langsamverkehr, insbesondere Schülerverkehr zum Schulstandort Mühlacker
 Weiterführung der alternativen Veloroute parallel zur Kriegstettenstrasse

Massnahme:

Umgestaltung Obergerlafingenstrasse, Abschnitt Mühlegasse bis Schulhausstrasse

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für Verkehr und Tiefbau	Beteiligte Stellen: Amt für Verkehr und Tiefbau Gemeinden Gerlafingen, Obergerlafingen

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: 2017 - Baubeginn : 2019 - Inbetriebnahme: 2021	
<input checked="" type="checkbox"/> In Richtplan enthalten. Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): ca. 0.5 Mio. Kostenteiler: Anteil Bund 35 %* 150'000 Fr. Anteil Kanton 40% 200'000 Fr. Anteil Gemeinde 25% 130'000 Fr. * [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben] Genauigkeit: +/- 30% Stand: 12.2015
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

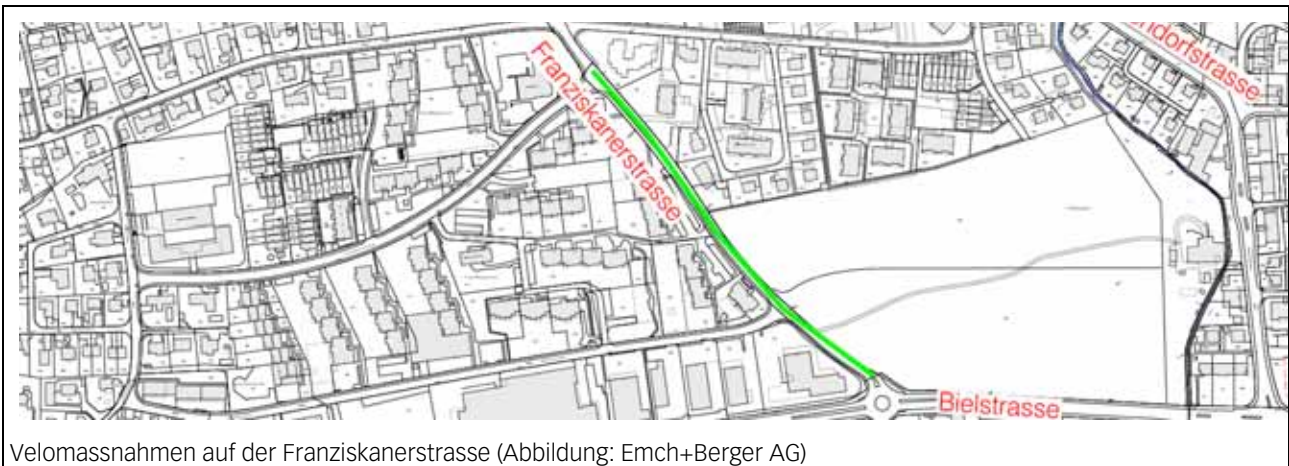
Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Für den Veloverkehr (Schülerverkehr) wird eine sichere Veloverbindung geschaffen WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Die Quartiere in Gerlafingen werden aufgewertet und attraktiver, indem sichere Veloverbindungen geschaffen werden. WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: Die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr wird markant verbessert. WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Mit der Attraktivitätssteigerung für das Velo wird dieses Verkehrsmittel gefördert, was sich auf den Modal Split auswirken wird (Erhöhung Veloanteil, weniger Autofahrten)
Die Machbarkeit ist abgeklärt.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Nördliche Streckenabschnitte der alternativen Veloroute parallel zur Kriegstettenstrasse

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: Vorstudie im Rahmen GP Mühlacker
Quantitative Angaben [DTV]: Kriegstettenstrasse: 12'600 Fz./Tag Obergerlafingenstrasse; 2000 Fz./Tag
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Erhöhung Sicherheit auf Kantonsstrassen B-Liste

V-LV 1.6 Velomassnahmen auf Franziskanerstrasse, Bellach

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr.), Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Um den Modal Split zugunsten des Langsamverkehrs zu beeinflussen und somit auch die Lebens- und Wohnqualität zu steigern, wird in der Agglomeration Solothurn der Langsamverkehr gefördert. Für Schüler, Pendler und Freizeitverkehr werden durchgehende, sichere und attraktive Radwegverbindungen geschaffen. Dies beinhaltet, dass in Abhängigkeit verschiedener Kriterien (Anlagemerkmale, Betriebsmerkmale, Strassenfunktion, Verkehrsbelastung und Strassenquerschnitt, Streckenführung und -funktion, Geschwindigkeitsniveau, Verkehrszusammensetzung; vgl. ‚Kriterien zur Festlegung von Massnahmenbedarf‘ in Erläuterungsbericht Netzplan Velo, AVT, Mai 2011) auf sämtlichen Kantonsstrassen Massnahmen zugunsten der Radfahrenden zu realisieren sind. Zudem sind an den Kreuzungs- und Verknüpfungspunkten des Langsamverkehrsnetzes mit dem Kantonsstrassennetz Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit zu ergreifen.

Massnahme:

Velomassnahmen auf der Franziskanerstrasse

- Typ: infrastrukturell
- Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

Amt für Verkehr und Tiefbau, Abt. Strassenbau

Beteiligte Stellen:

Amt für Verkehr und Tiefbau
 Gemeinden Bellach, Langendorf

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Planungsstudie : 2015/16 - Vorprojekt: 2017 - Baubeginn : 2020 - Inbetriebnahme: 2024	
<input checked="" type="checkbox"/> In Richtplan enthalten. Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 400'000 Fr. Kostenteiler: Anteil Bund 35 %* 140'000 Fr. Anteil Kanton 42% 168'000 Fr. Anteil Gemeinden 23% 92'000 Fr. * [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben]
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 30% Stand: 12.2015
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK1: Die Massnahme bewirkt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems. Nebst den bedeutenden Verbesserungen im Fuss- und Veloverkehr, bewirkt die Massnahme ebenfalls eine bessere Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten und anderen Gebieten mit hohem Zielverkehr sowie einen besseren Zugang zu den Haltestellen des ÖV, was sich letztlich auch auf die Belastung des Strassennetzes auswirkt (weniger MIV). WK2: Die Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Es bewirkt insbesondere einen Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum, was schlussendlich zu einer generellen Aufwertung des öffentlichen Raums beiträgt. WK3: Dank der Massnahme kann eine bedeutende Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden: Die Unfallschwerpunkte können behoben werden. WK4: Die Massnahme bringt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Sie bewirkt eine Verringerung der Lärm- und Luftbelastung dank einer Verbesserung des Modal Splits zugunsten des LV.
Die Machbarkeit ist gegeben.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

Sonstiges
Literatur / Grundlegendokumente: <ul style="list-style-type: none">- Studie Velokonzept Region Solothurn, ARP/AVT 2005- Verkehrskonzept H5 Bellach-Solothurn, Machbarkeitsabklärung Massnahme Velo , Emch+Berger AG, Dezember 2015
Quantitative Angaben [DTV]: 7'300 Fz/Tag
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Ergänzungsrouten auf Strassen mit geringerem motorisiertem Verkehr

Ergänzungsrouten auf Strassen mit geringerem motorisiertem Verkehr

A-Liste

V-LV 2.1 Veloroute parallel zur Kantonsstrasse, Bellach/Langendorf/Solothurn

Massnahme zur Aufnahme beantragt durch: AVT, Gemeinden (Entscheid an Sitzung vom 27.11.2015)

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr.), Nr. im Prüfbericht Bund
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Varianten der Linienführungen für die Wildbachquerung.

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage:

Nördlich der H5 gibt es keine geeignete, durchgehende LV-Verbindung von Bellach nach Solothurn. Für die erforderliche Wildbachquerung wurden verschiedene Linienführungen untersucht. Zur Zeit wird die violette Variante favorisiert. Weitere Abklärungen und Gespräche mit den Liegenschaftsbesitzern sind notwendig.

Zielsetzung:

Zur Verbesserung der Qualität des Velowegnetzes soll abseits der Kantonsstrasse eine attraktive LV-Alternativroute von Bellach nach Solothurn nördlich der H5 geschaffen werden.

Massnahme:

Schaffung einer neuen LV-Alternativroute Bündenweg – Hüslershofstrasse – Kronenmattstrasse – private Strasse - neue Querung Wildbach – Langendorfstrasse – Vogelherdstrasse

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

Gemeinden Bellach, Langendorf und Solothurn
 Amt für Verkehr und Tiefbau

Beteiligte Stellen:

Begleitgruppe Verkehrskonzept H5 Solothurn-Bellach
 kommunale und kantonale Fachstellen

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: <ul style="list-style-type: none"> - Vorprojekt: Oktober 2015 - Abklärung Machbarkeit : 1. Quartal 2015 - Baubeginn : In Periode 2019 – 22 (noch festzulegen) - Inbetriebnahme: Ein Jahr nach Baubeginn, frühestens 2020 	
<input type="checkbox"/> In Richtplan enthalten. Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 195'000 Fr. Kostenteiler: Anteil Bund 35 %* 68'000 Fr. Anteil Kanton --% -- Fr. Anteil Gemeinde 65% 127'000 Fr. * [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben] Genauigkeit: +/- 20% Stand:
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Die Schaffung einer neuen Langsamverkehrsverbindung zwischen Bellach und Solothurn erhöhen die Attraktivität des LV-Netzes in der Agglomeration. Die verbesserte Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten und anderen Wohn- und Arbeitsgebieten für den Langsamverkehr abseits der Kantonsstrasse wirkt sich positiv auf die Belastung des Strassennetzes aus. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Durch die verbesserte Erreichbarkeit der Quartiere mit dem Velo wird auch die Siedlungsentwicklung nach innen gestärkt. WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: Mit der Schaffung einer LV-Verbindung abseits der Kantonsstrasse kann die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr massiv verbessert werden. WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Durch die Attraktivierung des Velonetzes wird eine Verringerung der Lärm- und Luftbelastung dank einer Verbesserung des Modal Splits zugunsten des LV erreicht.
Technische Machbarkeit ist gegeben, Landerwerbsverhandlungen müssen noch durchgeführt werden.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Vorstudie von Emch+Berger AG Solothurn, Oktober 2015
Quantitative Angaben: –
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

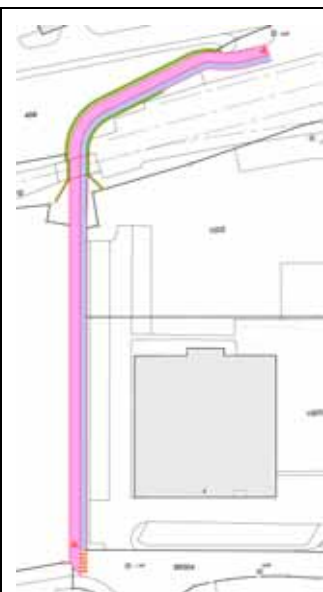
Ergänzungsrouten auf Strassen mit geringerem motorisiertem Verkehr

A-Liste

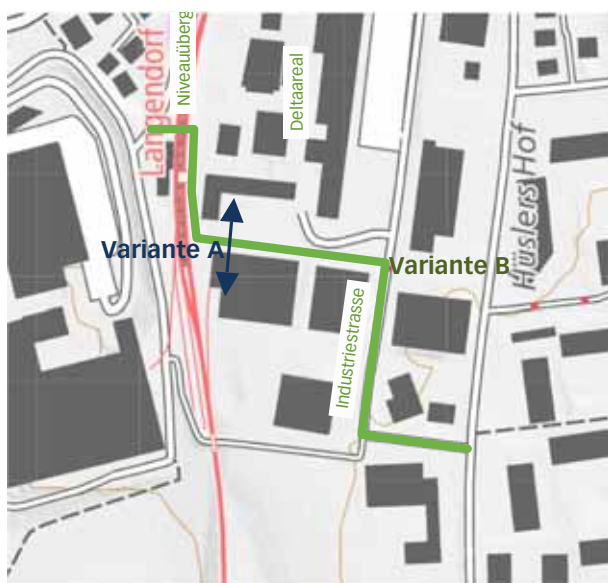
V-LV 2.2 Veloroute abseits der Kantonsstrasse, Langendorf/Bellach

Massnahme zur Aufnahme beantragt durch: AVT, Gemeinden (Entscheid an Sitzung vom 27.11.2015)

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr.), Nr. im Prüfbericht Bund
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Variante A: Ausbau Bahnunterführung Hügenenweg (Projektplan AVT Solothurn)



Variante B: Neue Linienführung und Querung BLS-Gleise beim Bahnhof Langendorf (Skizze ecoptima)

Massnahmenbeschreibung	
Ausgangslage: Zwischen Langendorf und Bellach gibt es keine direkte Veloverbindung abseits der Kantonsstrasse.	
Zielsetzung: Zur Verbesserung der Qualität des Velowegnetzes soll abseits der Kantonsstrasse eine attraktive LV-Alternativroute von Langendorf nach Bellach geschaffen werden.	
Massnahme: Variante a) Mit dem Ausbau der Bahnunterführung am Hügenenweg für den Langsamverkehr kann eine direkte Veloverbindung von Langendorf nach Bellach abseits der Kantonsstrassen geschaffen werden. (A-Horizont) Variante b) Schaffung einer neuen LV-Alternativroute Bellacherstrasse – Industriestrasse – neue LV-Route – Querung BLS – Bahnhofstrasse (B-Horizont; Querungsmöglichkeit BLS-Linie zu klären nach Linienentscheid Solothurn–Moutier bzw. nach Vorliegen des Umbauprojekts Bahnhof Langendorf)	
<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinden Langendorf, Amt für Verkehr und Tiefbau	Beteiligte Stellen: Begleitgruppe Verkehrskonzept H5 Solothurn-Bellach, kommunale und kantonale Fachstellen

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt Variante A: Oktober 2015 - Abklärung Machbarkeit Variante B: 2016 - Baubeginn : In Periode 2019 – 22 (noch festzulegen) - Inbetriebnahme: Ein Jahr nach Baubeginn, frühestens 2020	
<input type="checkbox"/> In Richtplan enthalten. Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten Variante A (exkl. MWSt.): 830'000.- Fr. Kostenteiler: Anteil Bund 35 %* 290'000 Fr. Anteil Kanton --% -- Fr. Anteil Gemeinde 65% 540'000 Fr. * [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben] Genauigkeit: +/- 20% Stand:
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste (Bahnunterführung Hügenenweg) <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste (optionale Querung Bereich Bahnhof) <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Beurteilung
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <p>WK 1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Schaffung neuer Langsamverkehrsverbindung</p> <p>WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Bessere und sicherere Erreichbarkeit der Quartiere und der Schulen für Fussgänger und Veloverkehr. Dies betrifft das ganze südlich der Bahnlinie gelegene Siedlungsgebiet, insbesondere das Gebiet Delta-Areal (2.5ha, heute Industriezone), welches nach der Ortsplanungsrevision ab 2017 in Wohnzone (W5) umgezont wird (+ 400 Einwohner).</p> <p>WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: Mit der Schaffung einer LV-Verbindung abseits der Kantonsstrasse kann die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr verbessert werden. Ein sicherer Fuss- und Schulweg kann abseits der Kantonsstrasse angeboten werden.</p> <p>WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Mindestens indirekte Wirkung durch die Attraktivierung des Velofahrens und voraussichtliche Erhöhung seines Verkehrsanteils.</p>
<p>Technische Machbarkeit ist gegeben. Verhandlungen mit BLS für neuen a-Niveau-Übergang müssen noch geführt werden.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none">- Variante B: Abhängigkeit zu Aufwertung BLS-Bahnhof Langendorf
Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">- Vorstudie zu Variante A von Emch+Berger AG Solothurn, Oktober 2015
<p>Quantitative Angaben: –</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:</p>

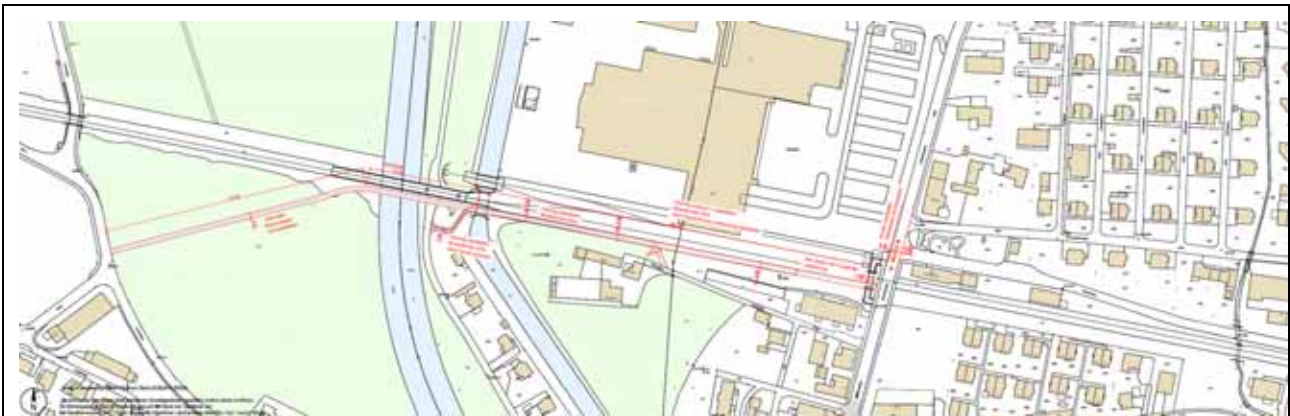
Ergänzungsrouten auf Strassen mit geringerem motorisiertem Verkehr

B-Liste*

V-LV 2.3 Alternative Veloführung Knoten Kreuzplatz, Derendingen/Zuchwil

* Massnahme wird voraussichtlich zu C-Projekt abklassiert, da noch nicht genügend abgestimmt.

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr.), Nr. im Prüfbericht Bund
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Neue Veloverbindung Derendingen Nord mit Brücke über die Emme

Massnahmenbeschrieb	
Ausgangslage: Von Derendingen nach Zuchwil und Solothurn gibt es nördlich des Kreuzplatzes keine direkte Veloverbindung abseits der Kantonsstrasse	
Zielsetzung: Schaffung einer sicheren und attraktiven Veloverbindung für Pendler insbesondere auch zu Verkehrsspitzenzeiten, so dass der Kreuzplatz umfahren werden kann.	
Massnahme: Veloverbindung Derendingen Nord mit neuer Emmebrücke	
<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für Verkehr und Tiefbau Gemeinden Derendingen, Zuchwil	Beteiligte Stellen: Amt für Verkehr und Tiefbau Gemeinden Derendingen und Zuchwil SBB

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: 2018 - Baubeginn: 2023 oder später - Inbetriebnahme: 2025 oder später	
<input type="checkbox"/> In Richtplan enthalten. Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 2,5 Mio. Fr. Kostenteiler: Anteil Bund 35 %* 875'000 Fr. Anteil Kanton 51% 1'268'000 Fr. Anteil Gemeinde 14% 357'000 Fr. * [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben] Genauigkeit: +/- 30% Stand: 12.2015
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Für den Veloverkehr wird eine sichere Veloverbindung von Derendingen nach Zuchwil / Solothurn geschaffen, somit kann der verkehrsbelastete Kreuzplatz umfahren werden und die starke Trennwirkung des Knotens für den Veloverkehr vermindert werden. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Die Quartiere nördlich der Luzernstrasse in Derendingen werden verkehrlich aufgewertet indem die Veloerschliessung wesentlich verbessert wird. WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: Die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr wird markant verbessert, indem eine Route abseits der Kantonsstrassen (Kreuzplatz, Luzernstrasse) geschaffen wird. WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Mit der Attraktivitätssteigerung für das Velo wird dieses Verkehrsmittel gefördert, was sich auf den Modal Split auswirken wird (Erhöhung Veloanteil, weniger Autofahrten). Detaillierte Machbarkeit muss noch abgeklärt werden.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Langsamverkehrsführung am Kreuzplatz Derendingen (Massnahme V-MIV 2.2)

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Vorstudie, Studie Kontextplan Herbst 2014 - Machbarkeitsstudie Kontextplan 12. 2015
Quantitative Angaben [DTV]: 5'000–20'000
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Ergänzungsrouten auf Strassen mit geringerem motorisiertem Verkehr

B-Liste

V-LV 2.4 Veloweg Jungfraustrasse/Solothurnstrasse, Biberist

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr.), Nr. im Prüfbericht Bund
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Neuer Veloweg Jungfraustrasse/Solothurnstrasse

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage:

Im Rahmen des Bahnausbau RBS wurde eine direkte Veloverbindung von der Bernstrasse bis Jungfraustrasse realisiert. Für eine durchgehende Fuss- und Veloverbindung ist das Teilstück von der Jungfraustrasse bis zur Solothurnstrasse ab 2017 zu ergänzen.

Zielsetzung:

- Lücke Freizeitnetz Fuss- und Veloverkehr schliessen
- Bezug zu Entwicklungsgebiet Schwerzimoos/Rumi
- Anbindung Bahnhof RBS mit Fussgänger- und Fahrradwegen

Massnahme:

Realisierung eines Veloweges im Bereich Jungfraustrasse / Solothurnstrasse.

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

Gemeinde Biberist

Beteiligte Stellen:

Kanton Solothurn, Netzplan Velo
 Routen SchweizMobil

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: 2017 - Baubeginn: 2017-2020 in Etappen - Inbetriebnahme: ca. 2020	
<input checked="" type="checkbox"/> In Richtplan enthalten. Koordinationsstand <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 1'000'000.- Fr. Kostenteiler: Anteil Bund 35 %* 350'000 Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde 14% 650'000 Fr. * [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben] Genauigkeit: +/- 25% Stand:
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität Verkehrssystem verbessert: WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert:
Machbarkeit:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Entwicklungsgebiet Wohnen Schwerzimoos/Blüemlisalp, Anbindung Bahnhof RBS

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente:
Quantitative Angaben: –
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Velo-Schnellverbindungen	A-Liste
V-LV 3 Velo-Schnellverbindung Solothurn – Grenchen	

Massnahme zur Aufnahme beantragt durch: Gemeinde (Entscheid am 09.12.2015)

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr.), Nr. im Prüfbericht Bund
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Massnahmenbeschreibung
<p>Ausgangslage:</p> <p>Die Veloverbindungen zwischen Solothurn und Grenchen erfolgen heute entweder über die Hauptstrasse H5, über die nationalen Routen 5 und 8 von SchweizMobil oder über die regionale Jurasüdfuss-Route. Eine eigentliche Schnellverbindung für den Veloverkehr gibt es nicht.</p>
<p>Zielsetzung:</p> <p>Es ist eine Velo-Schnellverbindung zwischen Grenchen (Südbahnhof) und Solothurn (Westbahnhof) südlich der SBB-Linie zu schaffen.</p>
<p>Massnahme:</p> <p>Es sind folgende Massnahmen auf der Strecke und an Knoten erforderlich (Kosten Gesamtprojekt, inklusive Kosten in Gemeinden ausserhalb des Agglomerationsperimeters).</p> <p>Signalisation: 27'000 Fr.</p> <p>Markierung: 4'000 Fr.</p> <p>Umbau auf Strecke: 848'000 Fr.</p>

Sanierung Knoten Bahnweg-Selzacherstrasse (Überführung) 1'100'000 Fr. ¹⁾ Sanierung Knoten Segetzstrasse-Gibelinstrasse: 25'000 Fr. Total: 2'004'000 Fr. ¹⁾ Falls aus Kostengründen auf die Überführung verzichtet werden müsste, müsste die Behebung der Verkehrssicherheitsprobleme im Rahmen des Projekts „Sanierung Selzacherstrasse“ erfolgen.	
<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinden Solothurn, Bellach, Selzach, Bettlach, Grenchen	Beteiligte Stellen: Amt für Verkehr und Tiefbau, Amt für Raumplanung

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Planungsstudie : 2015 - Vorprojekt: 2016 - Baubeginn: 2019-21 - Inbetriebnahme: 2022	
<input type="checkbox"/> In Richtplan enthalten. Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 710'000 Fr. (nur anrechenbare Massnahmen im Agglomerationsperimeter) Kostenteiler: Anteil Bund 35 %* 249'000 Fr. Anteil Kanton 0% -- Fr. Anteil Gemeinden 65% 461'000 Fr. * [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben] Genauigkeit: +/- % Stand:
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Durch die Schaffung einer sicheren Schnellverbindung für den Veloverkehr wird eine sehr grosse Wirkung in Bezug auf die Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems erreicht. Die verbesserte Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten und anderen Wohn- und Arbeitsgebieten für den Veloverkehr abseits der Kantonsstrasse wirkt sich positiv auf die Belastung des Strassennetzes aus. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Neutrale Wirkung WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: Mit der Schaffung einer LV-Verbindung abseits der Kantonsstrasse kann die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr massiv verbessert werden. Es entsteht eine sichere Veloverbindung zwischen Solothurn und Grenchen für den Alltagsverkehr. WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Aufgrund der gesteigerten Attraktivität des Velonetzes

für den Alltagsverkehr kann davon ausgegangen werden, dass sich der ModalSplit zu Gunsten des Veloanteils verändert, wodurch die Umweltbelastungen reduziert werden können.

Machbarkeit muss noch abgeklärt werden.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

- Ev. Projekt Sanierung Selzacherstrasse

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

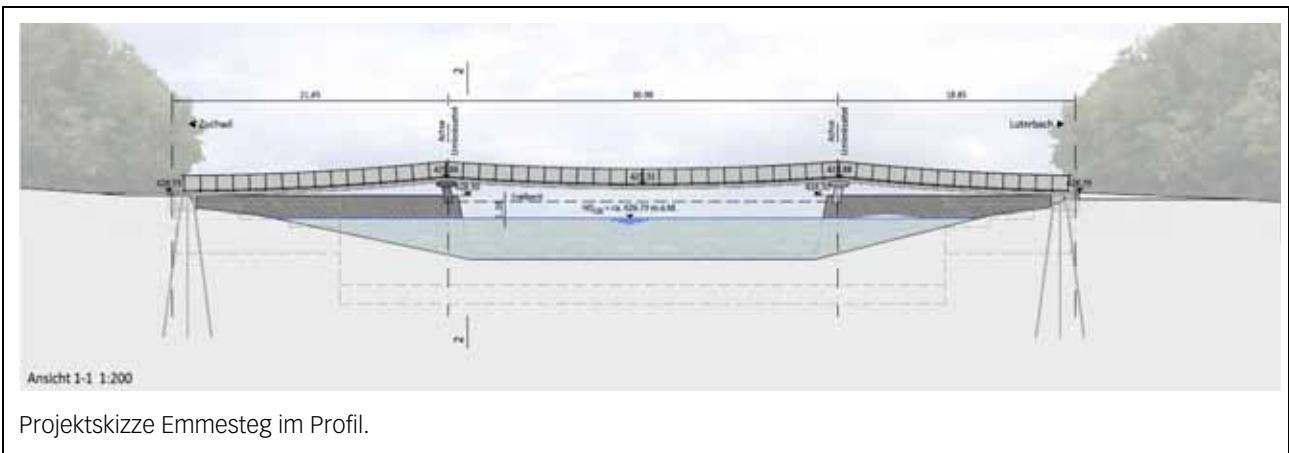
- Studie „Schnellverbindung für den Veloverkehr zwischen Solothurn und Grenchen, Schlussbericht“, Oktober 2015

Quantitative Angaben: –

Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Massnahme Langsamverkehr	A-Liste
V-LV 4 Neubau Emmesteg, Luterbach/Zuchwil	

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr.), Nr. im Prüfbericht Bund
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Projektskizze Emmesteg im Profil.

Massnahmenbeschreibung
<p>Ausgangslage:</p> <p>Die nationalen Velorouten Nr. 5 und 8 werden in Folge des Agglomerationsprogrammes Solothurn der 2. Generation in den Gemeinden Luterbach und Zuchwil ans Aareufer gelegt. Die Überquerung der Emme über die bestehende Strassenbrücke zwischen Luterbach und Zuchwil zieht für die Fahrradfahrenden einen beträchtlichen Umweg nach sich (Distanz ca. 500 Meter).</p> <p>Um eine direkte Verbindung herstellen zu können, soll im Bereich der Einmündung der Emme in die Aare ein neuer Steg für FussgängerInnen und Fahrradfahrende erstellt werden. Bei der Festlegung der Lage des neuen Stegs muss neben den verkehrsplanerischen Bedürfnissen auch die raumplanerischen und umweltplanerischen Aspekte optimal berücksichtigt werden. Östlich des neuen Steges (Seite Luterbach) führt der bestehende Weg durch ein Naturschutzgebiet. Das Projekt betrifft die beiden Gemeinden Luterbach und Zuchwil.</p>
<p>Zielsetzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Lücke Freizeitnetz Fuss- und Veloverkehr schliessen, bzw. grössere Umwege vermeiden. – Erschliessung und Attraktivierung der Langsamverkehrsverbindungen im Bereich des Entwicklungsschwerpunktes Attisholz Süd. – Direkte Verbindung des Naherholungsweges Solothurn Wangen a.A. als „Fertigstellung“ einer Langsamverkehrsachse. Mit der Überbauung Attisholz und Biogen würde diese Brücke eine grössere überregionale Bedeutung für zusätzliche Benutzer bekommen.
<p>Massnahme:</p> <p>Bei der bestehenden Kiessammelstelle soll eine neue Brücke gebaut werden. Die mittlere Spannweite der Spannbandbrücke über der Flussöffnung der Kiessammelsperre beträgt 31 m. Das Spannband liegt auf Umlenksätteln auf, welche auf den bestehenden Mauerkronen der Kiessammelsperre abgestellt sind. Die Brücke weist eine Breite von 3.9 m auf, die</p>

von Fussgänger nutzbare Breite beträgt 3.5 m.

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie im Auftrag des Amtes für Verkehr und Tiefbau wurden verschiedene Linienführungen und Konstruktionsvarianten in Form eines Vorprojektes geprüft:

- Linienführung 1: Horizontal am Emmespitz (Stegvarianten: Holzfachwerk, Holz-Stahl-Fachwerk, Stahlfachwerk, rückverankerte Hängeseilbrücke)
- Linienführung 2: Bei der bestehenden Kiessammlersperre (Stegvarianten: Balkenbrücke, Bogenbrücke, Spannbandbrücke)

Empfohlen wird die Linienführung 2 mit der Variante Spannband. Bei dieser Variante wird das Bauwerk der Kiessammlersperre genutzt, was den grossen Vorteil hat, dass die Brückenbreite verringert werden kann. Zudem ergibt sich aus dieser Variante eine leichte, von den bestehenden Mauern losgelöste Konstruktion, welche sich unauffällig in die schützenswerte Flusslandschaft einfügt. Der bauliche Eingriff erfolgt an einer Stelle, wo bereits ein Bauwerk besteht. Das bestehende Bauwerk der Kiessammlersperre ermöglicht die Ausbildung einer schlanken Konstruktion mit geringem Materialverbrauch. Die Variante gewährleistet zusätzlich eine behindertengerechte Ausgestaltung und die baulichen Anforderungen des Projekts „Hochwasserschutz und Revitalisierung der Emme vom Wehr Biberist bis zur Aare“ werden berücksichtigt.

<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell
---	--

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinden Luterbach und Zuchwil:	Beteiligte Stellen: Amt für Verkehr und Tiefbau

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	
<ul style="list-style-type: none"> - Vorprojekt: 2015 / 2016 - Baubeginn : 2018 / 2019 - Inbetriebnahme: 2020 	
<input type="checkbox"/> In Richtplan enthalten. Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 1 Mio. Kostenteiler: Anteil Bund 35%* 350'000 Fr. Anteil Kanton 0% Fr. Anteil Gemeinden 65% 650'000 Fr. * [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben]
Zeithorizont Umsetzung:	Genauigkeit: +/- %
<input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Stand: 01/2016
Priorität:	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen]
<input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): Beschrieb pendent
Machbarkeit:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

Massnahme S 1: Attisholz Süd und Nord und Riverside

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Machbarkeitsstudie Neubau Emmesteg Luterbach / Zuchwil

Quantitative Angaben: –

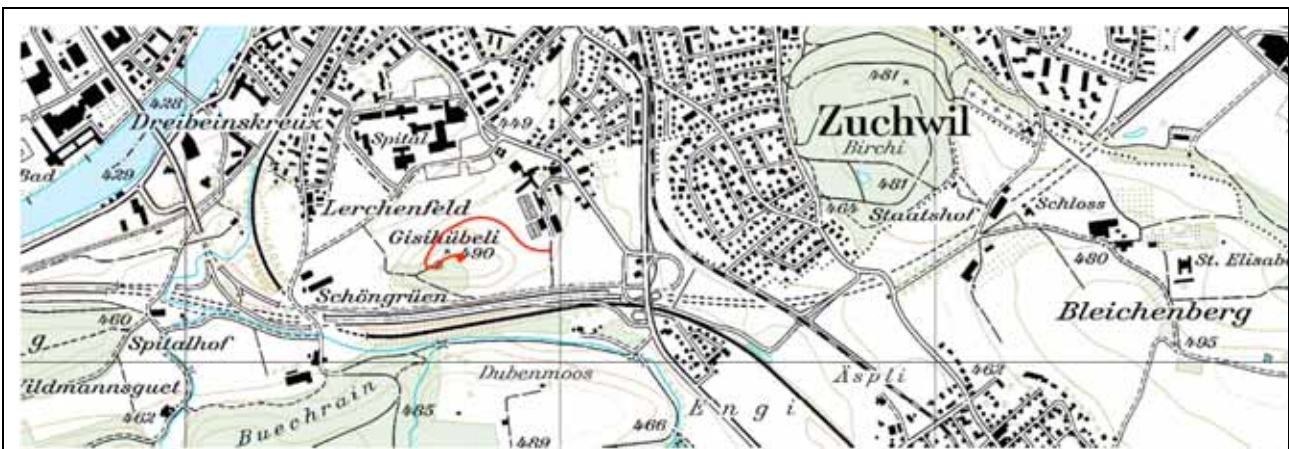
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss [bei kommunalen Massnahmen]:

- Bemerkung Zuchwil: Projektstudie von AVT mit Kosten erhoben zusammen mit Luterbach
- Gemeinderatsbeschluss: 28. Januar 2016
- Beim Finanzierungsschlüssel muss der übergeordneten regionalen Bedeutung dieser Langsamverkehrsverbindung Rechnung getragen werden.

Massnahme Langsamverkehr	A Eigenleistung
V-LV 5 Ergänzung öffentliches Wegnetz Aussichtspunkt Gisihübeli, Biberist	

Massnahme zur Aufnahme beantragt durch: Hager Partner AG, Gemeinde Biberist, 05.05.2015

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr.), Nr. im Prüfbericht Bund
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Neues Wegnetz mit Aussichtspunkt Gisihübeli

Massnahmenbeschreibung	
Ausgangslage: Zwischen dem offenen Freiraum und dem Gisihübeli bzw. entlang des Freiraums wird gemäss genehmigtem Gestaltungsplan ein Anschlussweg zum Aussichtspunkt Gisihübeli erstellt. Dieser ist als Fussweg einfach zu gestalten. Der Weg darf auch von landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren werden.	
Zielsetzung: Erschliessung von Naherholungsgebieten durch den Langsamverkehr	
Massnahme: Öffentliches Wegnetz Gisihübeli optimieren (mit Ergänzung Wegnetz zu Aussichtspunkt Gisihübeli)	
<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell
Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinden Biberist	Beteiligte Stellen: -

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: 2016 - Baubeginn : 2017 - Inbetriebnahme: 2018	
<input type="checkbox"/> In Richtplan enthalten. Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 110'000.- Fr. Kostenteiler: Anteil Bund 0%* Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde 100% 110'000 Fr. * [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben] Genauigkeit: +/- 25% Stand: 01/2016
Zeithorizont Umsetzung: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste Eigenleistung <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): Beschrieb pendent
Machbarkeit:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Studienauftrag Biberist/Schöngrün
Quantitative Angaben: –
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss: Bemerkung ecoptima: keine Mitfinanzierung Bund wegen lokalem Bezug → Eigenleistung

Massnahme Langsamverkehr	C-Liste
V-LV 6 Langsamverkehrsverbindung Feldbrunnen – Zuchwil Sportzentrum	

Massnahme zur Aufnahme beantragt durch: Gemeinde Feldbrunnen, 01.09.2015

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr.), Nr. im Prüfbericht Bund
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:

Abb./Planskizze pendent

Massnahmenbeschrieb	
Ausgangslage: Zu ergänzen	
Zielsetzungen: Lücke im Freizeitnetz Fuss- und Veloverkehr schliessen; bessere Anbindung des Sportzentrums Zuchwil Bezug zum Freizeitraum von regionaler Bedeutung Sportzentrum Zuchwil	
Massnahme: Bau einer Brücke für den Fuss- und Veloverkehr über die Aare	
<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinden Feldbrunnen und Zuchwil	Beteiligte Stellen:

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: - Baubeginn : - Inbetriebnahme: 2025	
<input type="checkbox"/> In Richtplan enthalten. Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): k. A. Kostenteiler: Anteil Bund - %* Fr. Anteil Kanton % Fr.

<p>Zeithorizont Umsetzung:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p><input type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>	<p>Anteil Gemeinde % Fr.</p> <p>* [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben]</p> <p>Genauigkeit: +/- %</p> <p>Stand:</p>
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen]</p> <p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input type="checkbox"/> 2</p>

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): Beschrieb pendent
Machbarkeit:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente:
Quantitative Angaben: –
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss

Massnahmen kombinierte Mobilität

Massnahme kombinierte Mobilität	B Eigenleistung
V-KM 1 Förderung Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage Riedholz	

Massnahme zur Aufnahme beantragt durch: [Gemeinde Riedholz]

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. xx), Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:

Abbildung/Karte pendent

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage:

Um den Langsamverkehr zu stärken und den Modal Split zu Gunsten des ÖV zu beeinflussen, die Wege des motorisierten Individualverkehrs zu minimieren und das Agglomerationszentrum vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten, fördert die Agglomeration Solothurn die kombinierte Mobilität. Das Parkplatzangebot (Park+Ride und Bike+Ride) an Bahnhöfen und Haltestellen soll darum verbessert werden. Ein attraktives Parkplatzangebot an Bahnhöfen und Haltestellen fördert die Benutzung des öffentlichen Verkehrs (z.B. Arbeitspendelnde).

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation wurden bereits verschiedene geeignete Standorte für die Förderung von P+R-/B+R-Anlagen vorgeschlagen und teilweise bereits realisiert. Das vorliegende Agglomerationsprogramm knüpft daran an und empfiehlt weitere Massnahmen zur Förderung der kombinierten Mobilität. Insbesondere das Angebot an Park+Ride-Anlagen in der Gemeinde Riedholz soll ausgeweitet werden. Ein weiteres, bedeutendes Ziel im Bereich kombinierte Mobilität ist zudem die Harmonisierung der Tarife mit anderen Parkmöglichkeiten (Parkhäuser). Dadurch soll die Fremdnutzung von P+R-Anlagen bekämpft werden.

Zielsetzung:

Park + Ride Anlage für Umsteiger auf Postauto Balmberg / asm-Linie

Massnahmen:

Park + Ride-Anlage östlich Restaurant Pöstli erstellen und zu bewirtschaften.
 Umfang des geplanten Ausbaus ist zu ergänzen

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell | <input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell |
|--|--|

Zuständigkeiten

Federführung:

Gemeinde Riedholz

Beteiligte Stellen:

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	
- Vorprojekt: - Baubeginn : - Inbetriebnahme:	
<input type="checkbox"/> In Richtplan enthalten. Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 50'000.- Fr. (Schätzung; abhängig vom Umfang des vorgesehenen Ausbaus) Kostenteiler: Anteil Bund 0%* Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. * [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben]
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- % Stand:
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): Beschrieb pendent
Machbarkeit:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente:
Quantitative Angaben: –
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

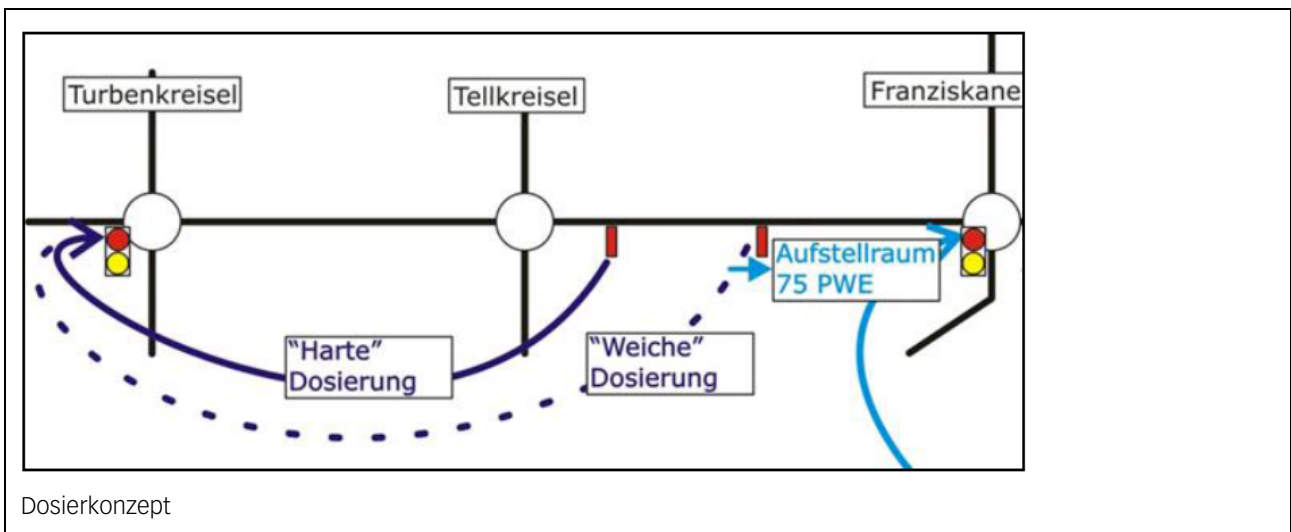
Nachfrageseitige Massnahmen

Verkehrsmanagement auf Kantonsstrassen

Verkehrsmanagement auf Kantonsstrassen A-Liste

V-NA 1.1 Neue Pfortnerung H5 westlich Turbenkreisel, Bellach

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr.), Nr. im Prüfbericht Bund
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Massnahmenbeschreibung	
Ausgangslage: Auf dem Strassenabschnitt Tell- bis Franziskanerkreisel gibt es in der Hauptverkehrszeit zum Teil Stau. Dieser wirkt sich negativ auf die Aufenthaltsqualität auf der Bielstrasse in Bellach aus.	
Zielsetzung: Der Rückstau soll in den Ausserortsbereich, also an eine weniger empfindliche Stelle verlagert werden. Die bestehende Verkehrsdosierung soll ergänzt werden und neu auf der Bielstrasse nicht nur bei der LSA Wildbach erfolgen.	
Massnahme: Mit einer Pfortnerung westlich des Turbensaalkreisels soll der Rückstau, welcher in den Hauptverkehrszeiten auftritt, an eine weniger empfindliche Stelle ausserhalb des Siedlungsraums verlagert werden. Die Dosierung („weich“) könnte zum Beispiel ab einer 50-prozentigen Füllung des Aufstellraums zwischen Tell- und Franziskanerkreisel erfolgen, spätestens aber so rechtzeitig, dass der Tellkreisel nicht zustaut („hart“).	
<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für Verkehr und Tiefbau	Beteiligte Stellen: Amt für Verkehr und Tiefbau, Gemeinden Bellach, Bettlach

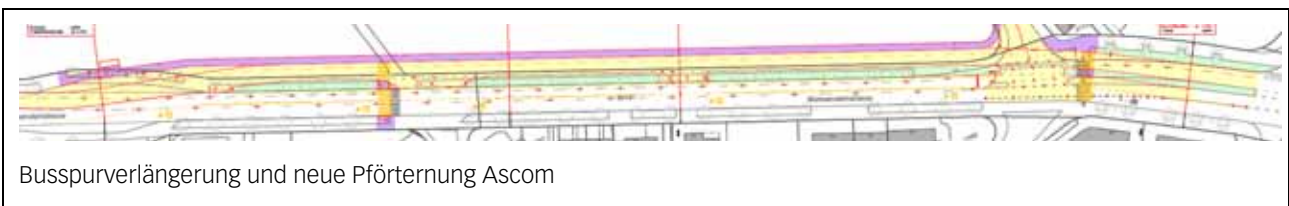
Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: 2016 - Baubeginn: 2019 - Inbetriebnahme: 2020	
<input checked="" type="checkbox"/> In Richtplan enthalten. Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): ca. 0.15 Mio. Kostenteiler: Anteil Bund 35%* 53'000 Fr. Anteil Kanton 45% 67 '00 Fr. Anteil Gemeinde 20% 30'000 Fr. * [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben] Genauigkeit: +/- 40% Stand: 12.2015
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Die Verkehrssituation in Bellach wird verbessert WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Die Attraktivität des Aufenthaltsraums entlang der Bielstrasse in Bellach wird verbessert. WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: neutral. WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Die Umweltbelastung im Ortszentrum verringert sich, die Belastung verlagert sich auf den Ausserortsbereich.
Die Machbarkeit ist nachgewiesen
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Verkehrsberuhigungsmassnahmen, Tempo 30 in Wohnquartieren

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Verkehrskonzept H5 Bellach-Solothurn, Massnahme 1.3
Quantitative Angaben [DTV]: Bielstrasse: 12'900 Fz./Tag
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss

Verkehrsmanagement auf Kantonsstrassen	A-Liste
V-NA 1.2 Busspurverlängerung und neue Pfortnerung, Solothurn/Langendorf	

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr.), Nr. im Prüfbericht Bund
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Massnahmenbeschrieb	
Ausgangslage: Bei Rückstau auf der SEW wird heute auf der Weissensteinstrasse der Rechtsabbiegestrom von Langendorf in Richtung Jumbokreisel dosiert. Die Dosierleistung bei der LSA Ascom ist relativ bescheiden.	
Zielsetzung: Die Dosierung soll neu bereits auf Höhe der Heidenhubelstrasse möglich sein, hierzu muss aber die bestehende Busspur verlängert und ein neuer Fahrstreifen geschaffen werden.	
Massnahme:	
<ul style="list-style-type: none"> - Einführung eines durchgehend kombinierten Bus-/Radstreifens - Einrichtung einer neuen Pfortner-LSA auf Höhe der Heidenhubelstrasse 	
<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für Verkehr und Tiefbau	Beteiligte Stellen: Amt für Verkehr und Tiefbau, Gemeinden Langendorf, Solothurn

Realisierung
Vorgehen/Meilensteine:
<ul style="list-style-type: none"> - Vorprojekt: 2018 - Baubeginn: 2022 - Inbetriebnahme: 2023

<input checked="" type="checkbox"/> In Richtplan enthalten. Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 2.7 Mio. Kostenteiler: Anteil Bund 35 %* 945'000 Fr. Anteil Kanton 45% 1'210'000 Fr. Anteil Gemeinden 20% 545'000 Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	* [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben] Genauigkeit: +/- 40% Stand: 12.2015
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

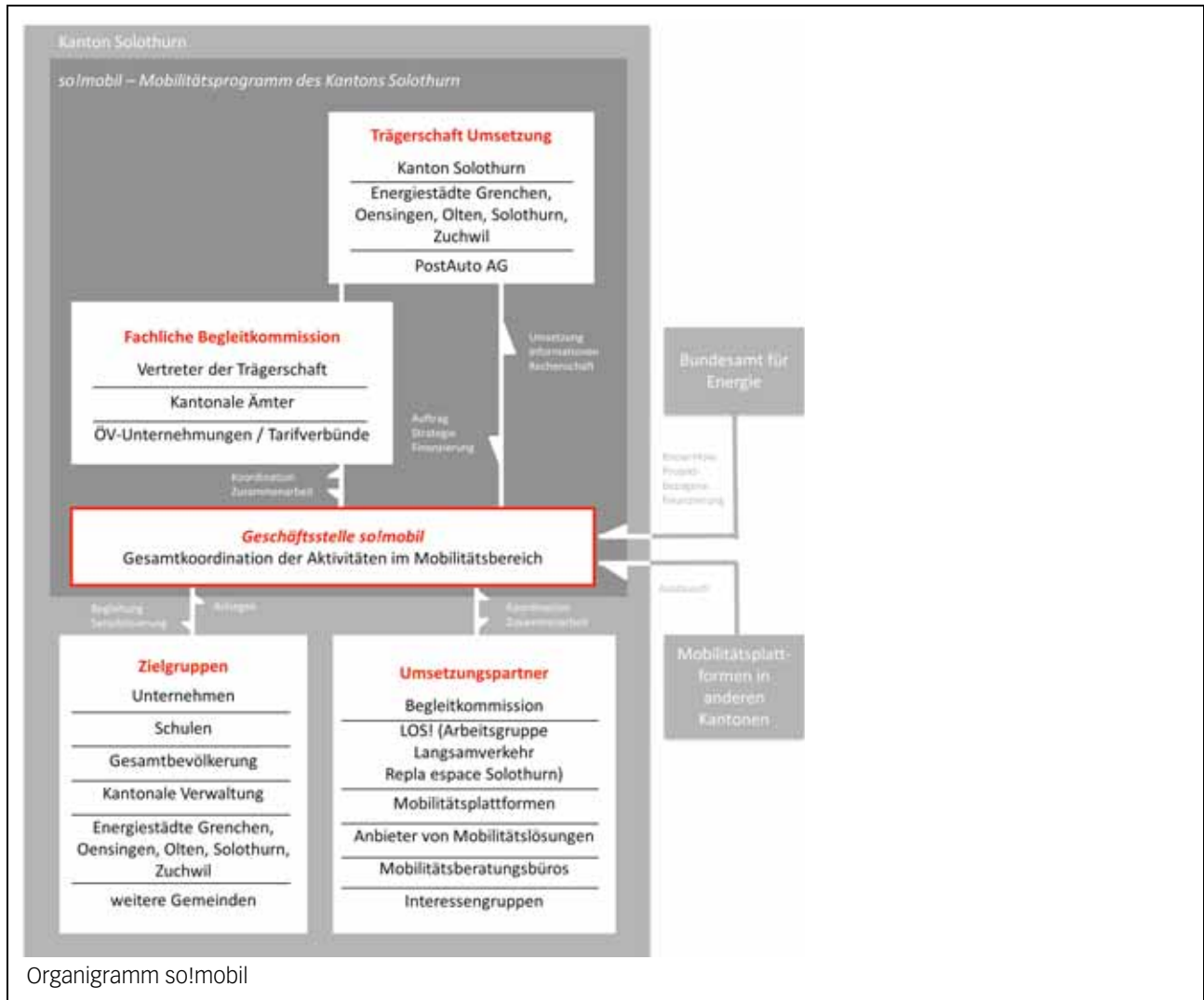
Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Die Dosiermöglichkeit wird wesentlich verbessert und somit kann bei Stausituationen besser reagiert werden WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: neutral WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: neutral WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Die Umweltbelastung nimmt wegen der Verminderung von Staus ab.
Die Machbarkeit muss im Detail noch abgeklärt werden.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Pflörförderung bei anderen LSA's (SOLO30, LANG10)

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Verkehrskonzept H5 Bellach-Solothurn, Massnahme 1.3, WAM Partner und Ingenieure AG, Juli 2015 - Vertiefung VM-Massnahmen, R. Keller&Partner, Dezember 2015
Quantitative Angaben [DTV]: Weissensteinstrasse: 12'900 Fz./Tag
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss

Nachfrageseitige Massnahmen Daueraufgabe

V-NA 2 Mobilitätsmanagement

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-NA 3), Nr. im Prüfbericht Bund 2601.2.078
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage:

Das wachsende Mobilitätsbedürfnis auf den verschiedenen Verkehrsträgern (MIV und ÖV) im Kanton Solothurn führt während den Spitzenzeiten zu Kapazitätsengpässen sowie zu Luft- und Lärmbelastungen, insbesondere in den Agglomerationen, was wiederum negative Folgen auf die Standortqualität für Wohnbevölkerung und Wirtschaft hat. Aufgrund der anhaltenden, prognostizierten Verkehrszunahme besteht darum Handlungsbedarf bei der Beeinflussung des individuellen Mobilitätsverhaltens. Unnötiger Verkehr soll möglichst vermieden werden und der Autoverkehr auf den öffentlichen Verkehr oder den Langsamverkehr umgelagert werden. Um diese Ziele zu erreichen strebt die Agglomeration Solothurn die Umsetzung von nachfrageseitigen Massnahmen im Bereich ‚Mobilitätsmanagement‘ an. Unter ‚Mobilitätsmanagement‘ wird eine Vielzahl von verkehrsmittelübergreifenden Handlungskonzepten und Massnah-

<p>men verstanden. Durch Information, Kommunikation, Beratung und Mobilitätsbildung sowie durch eine verbesserte Koordination zwischen den verschiedenen Verkehrssystemen soll das Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmenden beeinflusst werden. Ziel ist es dabei, die Verkehrsteilnehmenden hinsichtlich der Wahl ihres Verkehrsmittels zu sensibilisieren. Sie sollen wenn möglich immer das für das jeweilige Bedürfnis zweckmässigste Verkehrsmittel benutzen. Denn in vielen Fällen bietet der öffentliche Verkehr, das Velo oder das zu Fuss gehen gegenüber dem Auto wesentliche Vorteile. Weil das Potenzial dieser umweltfreundlichen Verkehrsmittel längst nicht ausgeschöpft ist, sollen in der Agglomeration Solothurn entsprechende Anreize für deren vermehrten Gebrauch gefördert werden.</p>	
<p>Zielsetzung:</p> <p>Aus diesem Grund wurde 2008 vom Kanton Solothurn in Zusammenarbeit mit den Energiestädten Grenchen, Olten, Solothurn und Zuchwil sowie mit verschiedenen ÖV-Unternehmungen das Mobilitätsprogramm ‚so!mobil‘ ins Leben gerufen. Als eine Koordinationsplattform rundum das Thema Mobilität vermittelt ‚so!mobil‘ Kenntnisse über die vorhandenen Mobilitätsangebote und führt dazu verschiedene Veranstaltungen sowie Aktionen durch. Das aktuelle Programm 2015 / 2016 verfolgt folgende Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - so!mobil etabliert sich als tragfähige Plattform für Mobilitätsmanagement im Kanton Solothurn und den Solothurner Gemeinden. - so!mobil informiert, sensibilisiert und berät die im Massnahmenprogramm definierten Zielgruppen. - so!mobil trägt dazu bei, dass zukunftsfähige und verhaltensorientierte Ansätze im Mobilitätsbereich im Kanton Solothurn und den Solothurner Gemeinden vermehrt realisiert werden. 	
<p>Massnahme:</p> <p>Die Agglomeration Solothurn unterstützt das 2014 erarbeitete Programm 2015 – 2016 von so!mobil mit den darin definierten Handlungsschwerpunkten und Massnahmenpaketen. Somit beteiligt sich die Agglomeration Solothurn massgebend an der Umsetzung eines erfolgreichen Mobilitätsmanagements im Kanton Solothurn. Mit den Massnahmen des Jahresprogrammes 2015 – 2016 werden Weiterführung und Ausbau des Mobilitätsmanagements in der Agglomeration Solothurn angestrebt. Sie bilden aber auch die richtungweisende Grundlage für das darauf folgende Programm. Das Programm 2015 – 2016 von so!mobil deckt die folgenden Schwerpunkte ab:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Programmleitung so!mobil: z.B. Sitzungen mit der Begleitkommission, dem Kanton und der Trägerschaft ; Weiterentwicklung Massnahmenprogramm. - Kommunikation / Koordination Gesamtmobilität: z.B. Internetplattform laufend aktualisieren, Verfassen von Newsletter, Inseraten und Zeitungsberichten, Netzwerkpflege. - Mobilitätsangebot für Unternehmen: z.B. Umsetzung des Programms Mobilitätsmanagement in Unternehmen, Promotion « bike to work » und « Eco-Drive ». - Mobilitätsangebot für Schulen: z.B. Mobilitätsbildung, Schulwegberatung und Durchführung des InfoDesks PH. - Mobilitätsangebot für die Gesamtbevölkerung: z.B. Mobilitätsmappe für Neuzuzüger erstellen und aktualisieren, Durchführung Mobilitätstage, Mobilitätsmanagement an Veranstaltungen organisieren. - Mobilitätsangebot für Gemeinden: z.B. Instrumente des Mobilitätsmanagements auf Gemeindeebene, Anwendung verschiedener Instrumente (Beratung und Unterstützung). 	
<input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell
<p>Zuständigkeiten</p>	
<p>Federführung:</p> <p>Geschäftsstelle so!mobil Trägerschaft so!mobil</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Amt für Verkehr und Tiefbau, Amt für Raumplanung, Amt für Umwelt, Amt für Wirtschaft und Arbeit (Energiefachstelle) Energiestädte Grenchen, Oensingen, Olten, Solothurn und Zuchwil</p>

Realisierung																
Vorgehen/Meilensteine: - Handlungsschwerpunkte für Mobilitätsprogramm 2015 – 2017 mittels Workshopverfahren definieren - 2016 Finanzierung gesichert ; für die Folgejahre ist die Finanzierung noch zu definieren - Handlungsschwerpunkte für Mobilitätsprogramm ab 2018 definieren																
<input checked="" type="checkbox"/> In Richtplan enthalten. Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): Die anfallenden Kosten für das jeweilige Mobilitätsprogramm werden je zur Hälfte vom Kanton Solothurn und den am Projekt beteiligten Energiestädten (Grenchen, Olten, Solothurn und Zuchwil) getragen. Keine Beiträge durch den Bund Kostenteiler: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">0 %*</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">50 %</td> <td style="text-align: right;">-- Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinden</td> <td style="text-align: center;">50 %</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td style="text-align: center;">100%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Genauigkeit:</td> <td style="text-align: center;">+/- %</td> <td></td> </tr> </table> Stand: 01/2016	Anteil Bund	0 %*	Fr.	Anteil Kanton	50 %	-- Fr.	Anteil Gemeinden	50 %	Fr.	Total	100%	Fr.	Genauigkeit:	+/- %	
Anteil Bund	0 %*	Fr.														
Anteil Kanton	50 %	-- Fr.														
Anteil Gemeinden	50 %	Fr.														
Total	100%	Fr.														
Genauigkeit:	+/- %															
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027																
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2															

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende bis bedeutende Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Dank diesem Massnahmenpaket kann folgendes erreicht werden: Eine Verbesserung des Informationsangebots und Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens, eine Verringerung der Reisezeiten durch Entlastung des Strassennetzes, eine Verbesserung der Nachfrage nach ÖV-Leistungen und damit Verbesserung der Auslastung, eine Erhöhung der Sicherheit und der Attraktivität des LV, eine Verringerung der Stausituationen sowie eine bessere Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten durch Entlastung des Strassennetzes und optimaler Verkehrsmittelwahl. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Das Massnahmenpaket bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen mit sich: Eine Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume durch Abnahme der Verkehrsmenge in dicht bewohnten Gebieten wird erreicht. WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: Das Massnahmenpaket hat eine leichte Verbesserung der Verkehrssicherheit zur Folge: Eine Verringerung der Unfallhäufigkeit dank der Verlagerung von MIV auf ÖV / LV kann erreicht werden. WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Es bewirkt eine Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verringerung des MIV-Anteils am Gesamtverkehr.
Machbarkeit und Zweckmässigkeit wurde geprüft.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

Sonstiges
Literatur / Grundlegendokumente: - Programmbeschrieb für 2015 – 2016, so!mobil 2014
Quantitative Angaben: –
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss Der Programmbeschrieb für den Zeitraum ab 2017 wird erst Mitte 2016 erstellt. Darum wird an dieser Stelle das aktuelle Mobilitätsprogramm 2015 – 2016 aufgeführt. Das Programm der Folgejahre wird darauf aufgebaut.

Massnahmen Siedlung

Massnahme Siedlung

Daueraufgabe

S 1 Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete Arbeiten/Wohnen

Massnahme zur Aufnahme beantragt durch: [ARP SO]

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. S 3.1-3.7), Nr. im Prüfbericht Bund: 2601.2.090-2601.2.096
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Entwicklungsgebiete Attisholz Nord und Süd (Foto: Manuel Stettler)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage:

Der Grad der Zersiedelung und parallel damit das Verkehrsaufkommen, haben in der Agglomeration Solothurn während der letzten 30 Jahren stark zugenommen. Im Hinblick auf das prognostizierte Bevölkerungs- und Verkehrswachstum wird sich dieser Trend wohl weiter zuspitzen. Nebst verschiedenen verkehrlichen Auswirkungen (z.B. Stau) wird letztendlich auch die Lebens- und Wohnqualität, die zum heutigen Zeitpunkt in der Agglomeration Solothurn sehr hoch ist, stark darunter leiden. Da die Siedlungsentwicklung das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsströme massgebend beeinflusst, strebt die Agglomeration Solothurn eine gesamtheitliche Koordination von Verkehr und Siedlung an und macht ebenfalls Siedlungsmassnahmen zum Bestandteil des Agglomerationsprogrammes.

Die Siedlungsentwicklung soll in Zukunft an zentral gelegenen, gut an die Hauptverkehrsachsen des ÖV und MIV angebotenen Standorten konzentriert werden sowie neuen, hochwertigen Raum für die Wohn-, Arbeits-, Dienstleistungs- und Freizeitnutzung bieten. Die Förderung solcher Entwicklungsschwerpunkte in der Agglomeration Solothurn soll sich aber nicht nur an den Bedürfnissen der heutigen Bevölkerung orientieren, sondern auch an denjenigen der kommenden Generationen. In der Agglomeration Solothurn verfügen indes verschiedene grossflächige Areale (mehrere Hektaren) an zentraler und verkehrsgünstiger Lage über beste Voraussetzungen, um als Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung gefördert zu werden. Insbesondere ehemalige Industrie- und Gewerbeareale, welche die planerische und bauliche Machbarkeit für eine Umnutzung erfüllen, sind ideale Standorte dafür.

Zielsetzung:

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme 1. Generation bis 3. Generation werden verschiedene Typen von Entwicklungsschwerpunkten gefördert. Diese unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Hauptnutzung (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit) und ihres Standortes (Bahnhofgebiete, Industriebrache, unbebaute Bauzone). So fördert die Agglomeration Solothurn beispielsweise verschiedene ehemalige Industrie- und Gewerbeareale sowie unbebaute Bauzonen an verkehrsgünstiger Lage mit den Hauptnutzungen Arbeiten und/oder Wohnen – sogenannte Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete. Mit der Förderung von Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebieten Arbeiten/Wohnen werden folgende Ziele angestrebt:

- Eine ressourcenschonende Raum- und Siedlungsstruktur schaffen
- Ansiedlung von Unternehmen an zentralen, verkehrsgünstigen Standorten (güterintensive Nutzungen an Autobahnanschlüssen). Dies soll durch geeignete (Bewilligungs-)Verfahren auf kantonaler und kommunaler Ebene, eine gezielte Vermarktung der Standorte und eine Begleitung der Ansiedlung begünstigt werden.
- Stärkung der Zentren und zentrumsnaher Standorte
- Förderung der Agglomeration als Wirtschaftsstandort
- Gezielte Förderung des Wohnungsbaus an zentralen, gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten

Massnahmen:

An folgenden Standorten sollen kurz- bis mittelfristig Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete gefördert werden:

- S 1.1 Aarmatt/Nidermatt (Sultex/Riverside), Zuchwil (ca. 19 ha): Das Areal Riverside (Sultex-Areal, ehemals Sulzer-Areal) liegt östlich des Hauptbahnhofs Solothurn auf Zuchwiler Gemeindeboden zwischen der Luterbachstrasse und dem Aareufer erstreckt sich das Industrie- und Gewerbeareal. Im Jahr 2012 wurde das ehemalige Sulzer-Areal mit rund 170'000m² an Swiss Prime Site verkauft. Diese hat im Jahre 2012/23 eine Entwicklungsstrategie erarbeitet, welche die Eckpfeiler für eine langfristig qualitativ vollen Wohnraum definiert und ein neues Quartier für das Industrieareal mit Arbeitsnutzung, Freizeit und Erholung skizziert. Auf Basis der Entwicklungsstrategie und in engem Dialog mit der Gemeinde Zuchwil fiel im März 2015 der Startschuss zum Studienauftrag „Arealentwicklung Riverside“. Als Ergebnis des Studienauftrags ist ein städtebauliches Konzept für die raumplanerische Version zu erstellen. Im Areal Riverside wird eine verkehrssarme Entwicklung verlangt. Geeignete Rahmenbedingungen dazu bestehen. Der Hauptbahnhof Solothurn liegt einen Kilometer entfernt und das Areal ist eingebunden in das ÖV-Netz. Eine Optimierung der Buserschliessung und ein Ausbau der Langsamverkehrswege sind zu prüfen. Trotzdem ist ein Mehrverkehr auf der Strasse zu erwarten und wird die bereits während den Hauptverkehrszeiten überlastete Zufahrt zum Autobahnanschluss Solothurn Ost von der Luterbachstrasse, Luterbach her via Nord-Süd-Strasse belasten. Daher wird eine A-Massnahme N-MIV 12 eingereicht, um die Ortsdurchfahrt Zuchwil zu entlasten. Im Areal wird eine Mischung aus Wohnen, Arbeiten und Freizeit erwartet. Dabei sind die Naherholungsräume sorgfältig zu planen und erschliessen. Dazu wird ein Nutzungskonzept erarbeitet. Der Stand des Projekts reicht nicht aus, um Massnahmen für die 3. Generation einzugeben. Das MIV-Aufkommen ist jedoch durch ein autoarmes Mobilitätskonzept und eine gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr des Areals einzudämmen.
- S 1.2 Unterdorf „Areal Schoeller“, Luterbach/Derendingen (ca. 11 ha): Beim Areal Schoeller handelt es sich um ein Industrieareal am Emmekanal mit fast 150-jähriger Nutzungsgeschichte. Es liegt zu rund 2/3 auf Gemeindegebiet von Luterbach und zu rund 1/3 in Derendingen. Das Areal gehört zu den prioritären Gebieten in Bezug auf Umstrukturierung und Arbeitsplatzentwicklung in der Region Solothurn gemäss kantonalem Richtplan. Das Areal ist heute gut zur Hälfte bebaut mit Nutzungen im Bereich Logistik. Die Eigentümerin beabsichtigt, die bereits bestehenden Nutzungen beizubehalten und das Areal um Nutzungen für die Lagerung, Bearbeitung, Herstellung und Umschlag von Waren aller Art zu ergänzen. Sie plant auf dem Gesamtgrundstück weitere Bauten; im Zentrum des Schoeller-Areals ist ein grosser Hallenersatzbau vorgesehen. Mit RRB Nr. 2012/2314 vom 27. November 2012 liegt für das gesamte Schoeller-Areal ein rechtskräftiger Gestaltungsplan vor, mit welchem die bestehenden Bauten, der geplante Hallenersatzbau und die zukünftigen Erweiterungen eine gemeinsame Rechtsgrundlage erhalten haben. Die Baufelder für Industrie-, Büro, Verwaltungs- und Logistiknutzungen sind im Bau.
- S 1.3 Wissensteinfeld/Fadacker, Derendingen/Subingen (ca. 8 ha): Das Entwicklungsgebiet Wissensteinfeld ist eine für Industrie und Gewerbe eingezonte Wiese, die von anderen Industrie- und Gewerbearealen der Gemeinden Derendingen und Subingen umgeben ist. Dabei handelt es sich um eine der grössten unbebauten Bauzonen für die industrielle und gewerbliche Nutzung in der Region sowie im Schweizer Mittelland. Obwohl das Entwicklungsgebiet Wissensteinfeld direkt an die Autobahn A1 grenzt, verfügt es über keinen direk-

ten Autobahnanschluss. Der Anschluss an die Autobahn erfolgt über die stark verkehrsbelastete Luzernstrasse (notwendige Autobahnbrücke im Westen des Areals ist bewilligt und geplant) via Derendingen nach Solothurn-Ost (A5) oder über andere Kantonsstrassen an die entfernteren A1-Anschlüsse in Wangen a.A. bzw. Kriegstetten. Der Standort ist für verkehrsintensive Anlagen oder Logistikunternehmungen nicht geeignet und die Zonenvorschrift des kommunalen Baureglements (mit der Einzonung wurde zudem eine Zonenvorschrift erlassen in der eine Fahrtenzahlbeschränkung festgelegt ist) hält fest, dass allfällige Projektvorhaben den Nachweis über eine hinreichende Verkehrserschliessung erbringen müssen. Immerhin verkehren zwei BSU-Buslinien entlang der angrenzenden Luzernstrasse, bisher jedoch ohne entsprechende Haltestelle.

Um die wirtschaftliche Entwicklung auf dem Wissensteinfeld voranzutreiben, hat die Immobiliengesellschaft ‚Espace Real Estate‘ das Grundstück erworben und übernimmt die Vermarktung des Areals unter dem Namen ‚Wissensteinfeld A1‘. Die Espace Real Estate bietet Flächen mit freier Parzellierbarkeit zu einem verhandelbaren Quadratmeterpreis oder die Realisierung von Bauprojekten mit anschliessender Vermietung an. Die Grundeigentümerin und die Wirtschaftsförderung des Kantons Solothurn sehen die Möglichkeit, das Areal flexibel nutz- und baubar zu machen als den grossen Vorteil des Wissensteinfelds.

S 1.4 Stahlwerk, Biberist/Gerlafingen (8.3 ha): Das Stahlwerk hat sich auf ebenem Gelände entlang der Emme entwickelt. Im nördlichen Teil liegt es auf Biberister Boden, der Hauptteil befindet sich im südlich angrenzenden Gerlafingen. Mitten durch das Gelände führen die Geleise der BLS. Das ganze Areal wird vom Stahlwerk genutzt. In der Ortsplanungsrevision (ab 2016 – Ende 2016) ist die weitere Nutzung zu prüfen.

S 1.5 Weitblick, Solothurn (ca. 12 ha): Das Areal Weitblick liegt zwischen der Solothurner Altstadt und der Weststadt. Diese Scharnierfunktion eignet sich hervorragend für die Ansiedlung neuer Arbeitsplätze und neuer Wohnangebote. Die Stadt Solothurn hat das Areal Weitblick erworben, um Entwicklungsreserven an guter Lage zu sichern und eine nachhaltige Stadtentwicklung zu ermöglichen. Im Juli 2008 hat der Gemeinderat von Solothurn dem überarbeiteten Studienauftrag zugestimmt. Im Anschluss daran wurden die zur Auflage der Teilzonen- und Erschliessungsplanung Obach, Mutten, Ober- und Unterhof notwendige Grundlagen (z.B. Masterplan Weitblick) unter Koordination mit den Landerwerbsverhandlungen der Stadt sowie der Altlastensanierung im Bereich Unterhof erarbeitet. Aus dem Grundlagenbericht wurde eine Charta entwickelt, welche auch die beschlossenen Ziele von den Gemeinderäten für die Arealentwicklung Weitblick enthält.

Die Entwicklung des Areals Weitblick geht nun in die Realisierungsphase. Folgende Realisierungsschwerpunkte sind es:

- Entwicklungsschwerpunkt A: Wohnbau-Pilotprojekt mit verschiedenen Partner und unterschiedlichen Wohnangeboten sowie attraktiver Erdgeschoss- und Aussenraumgestaltung (vergleiche Massnahme S 2.2)
- Entwicklungsschwerpunkt B: Businesszentrum im Süden
- Joker-Arealentwicklung: Stadtpark als Gesamtentwicklung/Aufbau der Marke „Weitblick Solothurn“

Die Dimension und Komplexität des Areals Weitblick legen eine etappenweise Arealentwicklung nahe. Die Etappengrössen müssen zum einen die kantonalen Vorgaben erfüllen, zum anderen sind sie von der zeitabhängigen Nachfragesituation zukünftiger Bauträger abhängig.

Das Areal ist möglichst autoarm zu entwickeln. Die zwei eingegebenen Bahnhaltstellen aus 2. Generation sind bereits realisiert. Dies unterstützt diese Entwicklung. Es ist hier nicht mit einer hohen zusätzlichen verkehrlichen Belastung auszugehen, deshalb sind hier auch keine grösseren Infrastruktur-Massnahmen auf der Strasse zu ergreifen.

S 1.6 Stadtallmend, Bellach (1.5 ha): Das Areal befindet sich mitten im Industriegebiet der Gemeinde Bellach. Im Sinne der inneren Verdichtung soll das Areal aus der Reservezone zur Industriezone umgezont werden. Ob die Rahmenbedingungen dazu gegeben sind, wird sich in der Ortsplanungsrevision (2016) zeigen. Dazu müssen die Anforderungen des kantonalen Richtplans (6/2015) erfüllt sein.

S 1.7 Emmenhofareal, Derendingen: Das Emmenhofareal ist eine grosse „Reserve“ an einer sehr zentralen Lage, insbesondere mit guter ÖV-Erschliessungsgüte. Unter dem Vorsatz, das Areal Emmehof nachhaltig weiterentwickeln zu wollen, veranstaltete die Eigentümerin, die Emmehof Immobilien AG, im Jahr 2012 einen privaten Ideenwettbewerb. Nach einem zweistufigen Verfahren wurde das Projekt „Cardo und Decumanus“ von Adrian Streich Architekten zum Siegerprojekt gekürt. Darauf basierend wurde ein Gestaltungsplan ausgearbeitet. Der Gemeinderat hat Ende Mai 2015 den Gestaltungsplan genehmigt. Der Plan wurde im Sommer 2016 öffentlich aufgelegt. Der Bau soll voraussichtlich 2017 beginnen. Geplant ist die Emmenhof-Überbauung mit rund 320 Wohnungen.

Die Gemeinde Derendingen entwickelt sich an verschiedenen Orten gleichzeitig. Das Projekt Wissensteinfeld (Ansiedlung von grossen Logistikunternehmen) wird zahlreiche Arbeitsplätze bieten. Weiter wird der Ausbau der DHL mehr Arbeitsplätze bringen. Somit ist ein Bedarf an Wohnungen zu erwarten.

Verkehrsseitig will der Kanton in Zusammenarbeit mit der Gemeinde den Kreuzplatz sanieren und die Ortsdurchfahrt (Hauptstrasse) umgestalten. Das Projekt Kreuzplatz ist eine A-Massnahme der 2. Generation (V-MIV 2.2). Es ist geplant diese Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen optimal aufeinander abzustimmen.

Aus raumplanerischer Sicht ist eine hohe Dichte an diesem Standort sehr erwünscht. Generell geht die Richtung des Projekts in dichte und urbane Bebauung bei gleichzeitig hoher Wohn- und Siedlungsqualität. Die Entwicklung auf dem Emmenhofareal führt zu höheren Verkehrsbelastungen auf dem umliegenden Verkehrsnetze aus, insbesondere beim Kreuzplatz und auf der Ortsdurchfahrt (Hauptstrasse). Deshalb ist die Zielsetzung eine autoarme Siedlung zu entwickeln sehr wichtig und aufgrund der guten ÖV-Güteklasse und dem gut ausgebauten Radverkehrsnetz gut möglich. Mit der Entwicklung des Areals wird auch der Schluchtbach freigelegt und erhält dadurch eine grosse Aufwertung.

- S 1.8 Attisholz Nord, Riedholz (ca. 50 ha): Das Areal der ehemaligen Zellulosefabrik liegt auf dem Gemeindeboden Riedholz und ist eingebettet in eine Landschaft von hoher Qualität. Es sind rund 16 Hektare, welche umgenutzt werden sollen. Im Jahre 2008 beschloss die Grundeigentümerin, die Firma Borregard AG, das Areal zu entwickeln und einer neuen Nutzung zuzuführen. Auf dem gesamten Attisholz Areal wurde 2011 ein Testplanungsverfahren durchgeführt. Daraus sind zwei Masterpläne (Nord und Süd) entstanden. Im Sommer 2014 hiess die Gemeindeversammlung Riedholz das Räumliche Teilleitbild gut und legte damit die rechtliche Basis für die Teilzonen- und Erschliessungsplanung- Möglicher Start für die Planung von konkreten Bauvorhaben ist voraussichtlich ca. Ende 2016. Aufgrund der Entwicklung in Attisholz Süd sind in Attisholz Nord auch eine Zunahme der Bevölkerung und der Arbeitsplätze zu erwarten. Die Erschliessung erfolgt aus dem Norden, seitens der Gemeinde Riedholz. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung wird mit der neuen Buslinie Flumenthal-Attisholz-Luterbach geprüft. Es ist zudem eine neue Langsamverkehrsverbindung geplant, welche als Massnahmen der 2. Generation eingegeben wurden (V-LV 2.1).
- S 1.9 Attisholz Süd, Luterbach (ca. 65 ha): Attisholz Süd liegt auf dem ehemaligen Industrieareal der Firma Borregard auf Boden der Gemeinde Luterbach. Seit 2008 liegt die Zellulosefabrik still und wird nach und nach abgebaut. Der südliche Teil „Attisholz Süd“ umfasst rund 57 ha. Der Kanton hat hier im Jahr 2011 Land erworben und zusammen mit den Eigentümern ein Testplanungsverfahren (Feb. 2011 – Nov. 2011) über Attisholz Süd und Nord durchgeführt. Resultiert sind daraus ein Rahmenplan und daraus wiederum zwei Masterpläne (Nord und Süd). Auf dem Areal Attisholz Süd sind zurzeit viele Entwicklungen im Gange: Seit Herbst 2015 liegt ein rechtsgültiger Teil- und Erschliessungsplan für eine Teilparzelle im Nordosten des Gebietes Attisholz Süd vor. Hier ist die Cleantechfirma Vigier angesiedelt. Im Sommer hat zudem die Firma Biogen den Kaufvertrag zum Areal Attisholz Süd unterschrieben. Es sind grosse Entwicklungen im Areal Attisholz Süd zu erwarten. Gleichzeitig wird wie im Masterplan beschrieben, dem Aareraum eine hoher Wert als Naherholungsraum beigemessen. Zurzeit läuft dazu ein Studienauftrag. Das Gebiet „Attisholz Süd“ ist aufgrund seiner Lage, Erschliessung, Grösse, Bebauungspotenzials sowie der wirtschaftlichen Ausstrahlungskraft als Top-Entwicklungsstandort der Hauptstadtregion Schweiz bestimmt worden. Dieser Standort hat nicht nur auf kantonaler, sondern auch auf Ebene Hauptstadtregion eine strategische Bedeutung. Erwartete Entwicklung: bis 2030 sind rund 1880 Arbeitsplätze und 240 EinwohnerInnen zu erwarten. Mit der Ansiedlung von Biogen werden im ersten Schritt 400 Arbeitsplätze realisiert. Der zu erwartenden Pendlerverkehr soll umweltschonend abgewickelt werden. Hierzu ist das Angebot beim ÖV und dem LV auszubauen. Als Massnahme ist die Aufwertung des Bahnhofs Luterbach-Attisholz mit einer neuen geleisequerenden Langsamverkehrsverbindung geplant (Eingabe als A-Massnahme ÖV 3.2). Weiter soll die busseitige Erschliessung verbessert werden. Geprüft wird eine neue Bushaltestelle im Eingangsbereich des Areals sowie eine neue Buslinie Luterbach-Attisholz-Flumenthal. Auch die Langsamverkehrswege werden ausgebaut. Verschiedene LV-Massnahmen zur Verbesserung des Alltags- und Freizeitnetzes sollen im Rahmen des Agglomerationsprogramms realisiert werden (Eingabe A-Massnahmen V-LV 1.4: Zuchwil, Luterbachstrasse, V-LV 5: Emmesteg in Luterbach/Zuchwil. Auch überregional sind Auswirkungen auf den Verkehr zu erwarten. Die Zufahrt zum Autobahnanschluss Solothurn Ost von der Luterbachstrasse, Luterbach her erfolgt via Nord-Süd-Strasse durch Zuchwil und belastet den Ortszentrum von Zuchwil. Daher wird die Massnahme N-MIV 2.2 Knoten Aarmatt: Luterbachstrasse Luzernstrasse/Aarmattviadukt als A-Massnahmen eingereicht. Die grosse Entwicklung ist mit den Freiräumen abzustimmen. Dies erfolgt in Form eines Studienauftrages und mündet in verschiedene Massnahmen, welche unabhängig vom Agglomerationsprogramm realisiert werden.
- S 1.10 Papierfabrik, Biberist (ca. 30 ha): Das Areal, auf welchem 1862 die Papierfabrik Biberist („Biber Holding“) gegründet wurde, gehörte zu den grössten Industriearealen der Agglomeration Solothurn und mittlerweile zu den grössten Industriebrachen der Region. 1997 ging die damalige Besitzerin „Biber Holding“ Konkurs, worauf das Unternehmen inklusive dem Areal an den finnischen Papierkonzern „M-real“ verkauft wurde. Aufgrund interner Umstrukturierungsprozesse verkaufte „M-real“ im Jahr 2008 verschiedene Geschäftszweige an andere Unternehmen, u.a. gelang so die Papierfabrik Biberist in die Hände des südafrikanischen Marktleaders „sappi“. Bereits 2011 kündete dieser wiederum an, dass der Betrieb Ende August 2011 definitiv geschlossen wird, da die Produktion aus betriebswirtschaftlichen Gründen nicht mehr aufrechterhalten werden konnte, und für die erhoffte Betriebsübernahme kein passender Käufer gefunden werden konnte. Um das Gebiet, das viel Raum für die industrielle und gewerbliche Nutzung bietet, als Arbeitsstandort von kantonaler Bedeutung zu erhalten, streben die Standortgemeinde und der Kanton dessen gezielte Förderung an. Im Agglomerationsprogramm Solothurn ist das

Massnahme Siedlung

Daueraufgabe

S 2 Wohnschwerpunkte

Massnahme zur Aufnahme beantragt durch: [ARP SO]

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. S 1.1-1.5), Nr. im Prüfbericht Bund: 2601.2.080-2601.2.084
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Massnahmenbeschrieb

Angangslage:

Der Grad der Zersiedelung – und damit einhergehend das Verkehrsaufkommen – haben in der Agglomeration Solothurn während der letzten 30 Jahren stark zugenommen. Im Hinblick auf das prognostizierte Bevölkerungs- und Verkehrswachstum wird sich dieser Trend wohl weiter zuspitzen. Nebst verschiedenen verkehrlichen Auswirkungen (z.B. Stau) wird letztendlich auch die Lebens- und Wohnqualität, die zum heutigen Zeitpunkt in der Agglomeration Solothurn sehr hoch ist, stark darunter leiden. Da die Siedlungsentwicklung das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsströme massgebend beeinflusst, strebt die Agglomeration Solothurn eine gesamtheitliche Koordination von Verkehr und Siedlung an und macht ebenfalls Siedlungsmassnahmen zum Bestandteil des Agglomerationsprogrammes.

Die Siedlungsentwicklung soll in Zukunft an zentral gelegenen, gut an die Hauptverkehrsachsen des ÖV und MIV angebotenen Standorten konzentriert werden sowie neuen, hochwertigen Raum für die Wohn-, Arbeits-, Dienstleistungs- und Freizeitznutzung bieten. Die Förderung solcher Entwicklungsschwerpunkte in der Agglomeration Solothurn soll sich aber nicht nur an den Bedürfnissen der heutigen Bevölkerung orientieren, sondern auch an denjenigen der kommenden Generationen. In der Agglomeration Solothurn verfügen indes verschiedene grossflächige Areale (mehrere Hektaren) an zentraler und verkehrsgünstiger Lage über beste Voraussetzungen, um als Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung gefördert zu werden. Insbesondere ehemalige Industrie- und Gewerbeareale, welche die planerische und bauliche Machbarkeit für eine Umnutzung erfüllen, sind ideale Standorte dafür.

Zielsetzung:

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme 1. Generation bis 3. Generation werden verschiedene Typen von Entwicklungsschwerpunkten gefördert. Diese unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Hauptnutzung (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit) und ihres Standortes (Bahnhofgebiete, Industriebrache, unbebaute Bauzone). So fördert die Agglomeration Solothurn beispielsweise verschiedene Standorte mit der Hauptnutzung Wohnen – sogenannte Wohnschwerpunkte.

Mit der Förderung von Wohnschwerpunkten werden folgende Ziele angestrebt:

- Eine ressourcenschonende Raum- und Siedlungsstruktur schaffen
- Stärkung der Zentren und zentrumsnaher Standorte

- Gezielte Förderung des Wohnungsbaus an zentralen, gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten

Massnahmen:

An folgenden Standorten soll kurz- bis mittelfristig die Entwicklung von Wohnschwerpunkten gefördert werden:

S 2.1 Bellach Ost, Bellach (ca. 5 ha): Auf diesem für die Wohnnutzung vorgesehenen Gebiet befindet sich heute ein landwirtschaftlicher Betrieb inkl. Ackerflächen. Es ist zu einem grossen Teil von Siedlungsgebieten mit Wohn- und Gewerbenutzung umgeben. Die Arealerschliessung erfolgt über die Biel-, Greder- oder Marktstrasse. Hingegen ist die arealinterne Erschliessung nicht gegeben. Das Gebiet weist die ÖV-Güteklasse C (Bushaltestelle an der Bielstrasse) auf. Zudem verfügt das Gebiet mit dem Bahnhof Bellach über einen direkten Zugang zum Bahnliniennetz. Für das Gebiet ist eine Mischnutzung von Wohnen und Gewerbe vorgesehen.

S 2.2 Weitblick, Solothurn (ca. 5 ha): Das Areal Weitblick liegt zwischen der Solothurner Altstadt und der Weststadt. Diese Scharnierfunktion eignet sich hervorragend für die Ansiedlung neuer Arbeitsplätze und neuer Wohnangebote. Die Stadt Solothurn hat das Areal Weitblick erworben, um Entwicklungsreserven an guter Lage zu sichern und eine nachhaltige Stadtentwicklung zu ermöglichen. Im Juli 2008 hat der Gemeinderat von Solothurn dem überarbeiteten Studienauftrag zugestimmt. Im Anschluss daran wurden die zur Auflage der Teilzonen- und Erschliessungsplanung Obach, Mutten, Ober- und Unterhof notwendige Grundlagen (z.B. Masterplan Weitblick) unter Koordination mit den Landerwerbsverhandlungen der Stadt sowie der Altlastensanierung im Bereich Unterhof erarbeitet. Aus dem Grundlagenbericht wurde eine Charta entwickelt, welche auch die beschlossenen Ziele von den Gemeinderäten für die Arealentwicklung Weitblick enthält.

Die Entwicklung des Areals Weitblick geht nun in die Realisierungsphase. Folgende Realisierungsschwerpunkte sind es:

- Entwicklungsschwerpunkt A: Wohnbau-Pilotprojekt mit verschiedenen Partner und unterschiedlichen Wohnangeboten sowie attraktiver Erdgeschoss- und Aussenraumgestaltung
- Entwicklungsschwerpunkt B: Businesszentrum im Süden (vergleiche Massnahme S 1.5)
- Joker-Arealentwicklung: Stadtpark als Gesamtentwicklung
- Aufbau der Marke „Weitblick Solothurn“

Die Dimension und Komplexität des Areals Weitblick legen eine etappenweise Arealentwicklung nahe. Die Etappengrössen müssen zum einen die kantonalen Vorgaben erfüllen, zum anderen sind sie von der zeitabhängigen Nachfragesituation zukünftiger Bauträger abhängig.

Das Areal ist möglichst autoarm zu entwickeln. Die zwei eingegebenen Bahnhaltstellen aus 2. Generation sind bereits realisiert. Dies unterstützt diese Entwicklung. Es ist hier nicht mit einer hohen zusätzlichen verkehrlichen Belastung auszugehen, deshalb sind hier auch keine grösseren Infrastruktur-Massnahmen auf der Strasse zu ergreifen.

S 2.3 Schwerzimoos/Rumi, Biberist (ca. 20 ha): Das für Wohnen, Dienstleistung, aber auch Erholung geeignete Entwicklungsgebiet Schwerzimoos liegt verkehrsgünstig, unmittelbar neben dem RBS-Bahnhof Biberist, in der Landwirtschaftszone. Das Gebiet grenzt im Nord- und Südwesten an bestehende Wohngebiete der Gemeinde Biberist. Aktuell verfügt das Gebiet über die ÖV-Güteklasse C, ist hingegen mit dem MIV schlecht erschlossen. Im Zusammenhang mit der geplanten Taktverdichtung des RBS zwischen Bern und Solothurn wird jedoch die ÖV-Erschliessung zusätzlich verbessert.

Um die angestrebte Nutzung zu realisieren, wurde durch die Gemeinde Biberist ein Testplanungsverfahren durchgeführt. Das Ergebnis gibt Aufschluss über die vorzunehmenden planungsrechtlichen Änderungen, die für die Gebietserschliessung zu ergreifenden Massnahmen und den geeigneten Überbauungsgrad.

S 2.4 Schöngrün, Biberist (ca. 4 ha): Das heutige Gefängnisareal Schöngrün, welches sich am Siedlungsrand von Solothurn und Zuchwil befindet, jedoch auf dem Boden der Gemeinde Biberist liegt, wird voraussichtlich ab 2012 aufgrund der Verlagerung des Gefängnisstandortes für andere Nutzungen verfügbar. Die Arealerschliessung erfolgt über die Autobahn A5 (Solothurn-Süd) und die Schöngrünstrasse. Der Standort verfügt über die ÖV-Güteklasse D (Bushaltestelle an der Schöngrünstrasse). Für das Gebiet ist eine reine Wohnnutzung vorgesehen. Das Gebiet muss von der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen in eine den Zielsetzungen entsprechende Zone umgezont werden. Aus diesem Grund läuft zurzeit unter der Federführung des Kantons eine Testplanung.

An folgendem Standort soll langfristig die Entwicklung eines Wohnschwerpunktes gefördert werden:

S 2.5 Muttenhof/Wasserstadt, Solothurn (ca. 17 ha): Auf einer grossflächigen Landwirtschaftszone im Westen der Stadt Solothurn soll entlang der Aare und rund um einen künstlich angelegten See ein städtebauliches Grossprojekt realisiert werden – die Wasserstadt Solothurn. Der künstliche See wird dabei das Ergebnis einer Altlastensanierung sein. Da das Gebiet einst als städtische Deponie für Haushalts- und Gewerbeabfälle („Stadtmist“) diente ist dieses zum heutigen Zeitpunkt kontaminiert. Die Aushebung und Entsorgung des kontaminierten Bodenmaterials bildet

die Grundlage für das künstliche Seebecken, das zu 95% mit Aarewasser gespiesen werden soll. Das prestigeträchtige Projekt soll hochwertigen Wohnraum für bis zu 600 Wohnungen bieten. Da die aktuelle MIV- und ÖV-Erschliessung unbefriedigend ist, sind Anstrengungen zur Verbesserung der Erschliessungssituation nötig. Generell sind für die Realisierung des Projekts grosse Planungsarbeiten zu unternehmen. Die Stadt Solothurn und der Kanton Solothurn (Grundeigentümer) sowie die Initianten der Wasserstadt Solothurn sind jedoch daran, das Projekt gemeinsam voranzutreiben. So besteht eine Projektträgerschaft ‚wasserstadtsolothurn AG‘, welche die weiteren Planungsarbeiten finanziell absichert. Zwei Auftragsstudien konnten bisher die technische und wirtschaftliche Machbarkeit des Projekts Wasserstadt Solothurn beweisen.

- Typ: infrastrukturell Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinden Grundeigentümer der Areale	Beteiligte Stellen:

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: - Baubeginn : - Inbetriebnahme:	
<input checked="" type="checkbox"/> In Richtplan enthalten. Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): – Kostenteiler: Anteil Bund - Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr. Genauigkeit: +/- % Stand:
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): Beschrieb pendent
Machbarkeit:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente:
Quantitative Angaben: –
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Massnahme Siedlung

Daueraufgabe

S 3 Bahnhofgebiete

Massnahme zur Aufnahme beantragt durch: [ARP SO]

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. S 2.1-2.3), Nr. im Prüfbericht Bund: 2601.2.086-2601.2.088
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Delta-Areal Langendorf (Abbildung: ssm architekten ag)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage:

Der Grad der Zersiedelung und parallel damit das Verkehrsaufkommen, haben in der Agglomeration Solothurn während der letzten 30 Jahren stark zugenommen. Im Hinblick auf das prognostizierte Bevölkerungs- und Verkehrswachstum wird sich dieser Trend wohl weiter zuspitzen. Nebst verschiedenen verkehrlichen Auswirkungen (z.B. Stau) wird letztendlich auch die Lebens- und Wohnqualität, die zum heutigen Zeitpunkt in der Agglomeration Solothurn sehr hoch ist, stark da-

runter leiden. Da die Siedlungsentwicklung das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsströme massgebend beeinflusst, strebt die Agglomeration Solothurn eine gesamtheitliche Koordination von Verkehr und Siedlung an und macht ebenfalls Siedlungsmassnahmen zum Bestandteil des Agglomerationsprogrammes.

Die Siedlungsentwicklung soll in Zukunft an zentral gelegenen, gut an die Hauptverkehrsachsen des ÖV und MIV angebundnen Standorten konzentriert werden sowie neuen, hochwertigen Raum für die Wohn-, Arbeits-, Dienstleistungs- und Freizeitnutzung bieten. Die Förderung solcher Entwicklungsschwerpunkte in der Agglomeration Solothurn soll sich aber nicht nur an den Bedürfnissen der heutigen Bevölkerung orientieren, sondern auch an denjenigen der kommenden Generationen. In der Agglomeration Solothurn verfügen indes verschiedene grossflächige Areale (mehrere Hektaren) an zentraler und verkehrsgünstiger Lage über beste Voraussetzungen, um als Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung gefördert zu werden. Insbesondere ehemalige Industrie- und Gewerbeareale, welche die planerische und bauliche Machbarkeit für eine Umnutzung erfüllen, sind ideale Standorte dafür.

Zielsetzung:

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme 1. Generation bis 3. Generation werden verschiedene Typen von Entwicklungsschwerpunkten gefördert. Diese unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Hauptnutzung (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit) und ihres Standortes (Bahnhofgebiete, Industriebrache, unbebaute Bauzone). So fördert die Agglomeration Solothurn beispielsweise unterschiedliche Nutzungen in direkter Umgebung von Bahnhöfen – sogenannte Bahnhofgebiete von kantonaler Bedeutung. Mit der Förderung solcher Bahnhofgebiete werden folgende Ziele angestrebt:

- Eine ressourcenschonende Raum- und Siedlungsstruktur schaffen
- Gezielte Förderung von Wohnraum, Arbeitsplätzen und Dienstleistungen an zentralen, gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten
- Stärkung der Zentren sowie zentrumsnaher und verkehrsgünstiger Standorte

Massnahmen:

An folgenden Standorten soll kurz- bis mittelfristig die Entwicklung eines Bahnhofgebietes von regionaler/kantonalen Bedeutung gefördert werden:

- S 3.1 Biberist RBS, Biberist: Der Bahnhof Biberist, RBS wurde umgebaut und nach Norden verschoben. Damit wurden die Voraussetzungen für einen 15-Minuten-Takt der RBS geschaffen. Das frühere Bahnhofareal ist als Parkplatz genutzt, ein gewisses Verdichtungspotential ist vorhanden. Dieses wird mittelfristig mit der Realisierung der in Diskussion stehenden Einzonung „Schwerzimoos“ eine Bedeutung erlangen.
- S 3.2 Delta-Areal, Langendorf (ca. 2.5 ha): Das Delta-Areal befindet sich südlich des BLS-Bahnhofs Langendorf. Das ehemals industriell genutzte Delta-Areal soll von der Industriezone in eine Wohn- bzw. Wohn- und Gewerbezone umgezogen und einer langfristig nachhaltigen neuen Nutzung zugeführt werden. Rund 80% der Arealfläche sind zurzeit mit Gebäuden oder versiegelten Flächen versehen. Die ehemalige Delta AG war von 1913 bis 1993 in Langendorf in der Metallverarbeitung tätig. Der Betrieb und seine Produktion wurden eingestellt und das ehemalige Betriebsgelände umgenutzt. Der Grundeigentümer hat sich daher entschieden, das Gesamtareal zu entwickeln und mit einer zeitgemässen Nutzung neu zu bebauen. Zu diesem Zweck wurden Architekturbüros zu einem Studienauftrag eingeladen. Auf der Grundlage des siegreichen Vorschlags erlässt die Gemeinde ein Gestaltungsplan. Die Verbindung zum Dorfzentrum und der Anschluss des Areals, über die Gleise hinaus, sind dabei zu beachten. Die Umzonung erfolgt im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision (2016).
- S 3.3 Solothurn Hauptbahnhof, Solothurn (ca. 3 ha): Rund um den Hauptbahnhof Solothurn hat sich in den letzten Jahren viel verändert. Die Verkehrsflächen und die Busplattformen wurden neu gestaltet, die unterirdische Velostation wurde eröffnet und verschiedene Dienstleistungsunternehmen (z.B. Aldi, Migros Fitness u.a.) haben sich dort angesiedelt. Der Hauptbahnhof Solothurn ist der bedeutendste ÖV-Knoten in der Agglomeration – er verbindet den Regional- mit dem Fernverkehr (nach Olten – Zürich, Biel – Genf). Das Gebiet, welches als einziges der Agglomeration Solothurn die Güteklasse A aufweist, hat sich aber ebenfalls zu einem wichtigen Dienstleistungszentrum entwickelt. Aus diesen Gründen strebt die Agglomeration Solothurn die Förderung des Gebiets Hauptbahnhof Solothurn als Dienstleistungsstandort sowie als attraktiven Umsteigeort an. Für das Bahnhofgebiet von kantonaler Bedeutung, welches sich gemäss Zonenplan in der Kernzone befindet, liegt bereits ein Gestaltungsplan vor. Es geht nun darum, das Standortmarketing zu koordinieren und weiter voranzutreiben. Dafür verantwortlich sind einerseits die Standortgemeinden Solothurn und Zuchwil, andererseits die Grundeigentümern – die SBB
- S 3.4 Bahnhof Lohn-Lüterkofen RBS, Lohn-Ammannsegg (ca. 2 ha): Rund um den RBS-Bahnhof Lohn-Lüterkofen sind verschiedene Gewerbebetriebe angesiedelt und der Bahnhof ist ein wichtiger Umsteigeknoten für die Region

Bucheggberg. Gemäss Grundeigentümer des Grundstücks östlich des Bahnhofs (Wyss Zäune AG), entspricht dieses den heutigen Produktionsbedürfnissen nicht mehr. Der Grundeigentümer ist darum an einer Umnutzung des Areals (0.5 ha) interessiert. Zudem soll ebenfalls die Entwicklung auf den umliegenden Arealen (Landi-Areal, Güterschopf etc., ca. 1.5 ha) gefördert werden. Gemäss dem RBS erfüllt auch der Bahnhof die heutigen Bedürfnisse nicht mehr. Weitere Aspekte wie eine Fussgängerunterführung beim Bahnhof, die Entwicklung der Bahn nach Süden, die Zusammenlegung von Postauto- und Bushaltestellen, die Optimierung der Nutzung von P+R/B+R, die Planung der zukünftigen Entwicklung sowie die notwendigen Zonenplanänderungen werden in die Planung miteinbezogen.

Grundeigentümer, Gemeinde, RBS, AVT und ARP sind sich einig, dass die Entwicklung rund um das Bahnhofgebiet weiter vorangetrieben werden soll. Der Standort hat das Potential Wohn- und Dienstleistungsnutzungen mit bester ÖV-Erschliessung an einem regionalen Knotenpunkt anzubieten. Aus diesem Grund soll das Projekt mit den folgenden Schritten weiter verfolgt werden:

1. Erarbeitung eines räumlichen Leitbildes für die Gemeinde
2. Erarbeitung eines übergeordneten Verkehrskonzeptes, um die verkehrstechnischen Auswirkungen des Projekts abzustimmen sowie eines Entwicklungskonzeptes (Städtebau, Umgebung etc.)
3. Erarbeitung der Nutzungspläne

An folgenden Standorten soll langfristig die Entwicklung eines Bahnhofgebietes von regionaler Bedeutung gefördert werden:

S 3.5 Biberist Ost (BLS), Biberist: Mit der neuen S-Bahnlinie Solothurn-Burgdorf-Bern mit Halt in Biberist ist eine attraktive Alternative zur RBS-Linie geschaffen worden. Damit erlangt das Bahnhofgebiet Biberist Ost eine neue Bedeutung.

S 3.6 Solothurn West, Biberist: Der SBB-Bahnhof liegt im Westen der Stadt Solothurn in unmittelbarer Nähe zur Altstadt Solothurn und stellt somit die städtebauliche Verbindung zwischen Weststadt und Stadtzentrum her. Der Bahnhof ist mittels Regionalzügen der BLS-Linie Solothurn Hauptbahnhof – Moutier sowie der SBB-Linie Biel – Solothurn Hauptbahnhof – Olten erschlossen. Zudem halten in nächster Umgebung (Amtshaus- und Postplatz) die meisten BSU-Buslinien. Es handelt sich somit um einen wichtigen ÖV-Knotenpunkt des Stadt-teils Altstadt-Weststadt. Des Weiteren haben sich rund um den Bahnhof verschiedene Dienstleistungsunternehmen angesiedelt. Der Westbahnhof Solothurn ist aber auch wichtig für die Anbindung des neuen Stadt-teils Mutten / Ober- und Unterhof sowie für dessen weitere Entwicklung.

Aus diesen Gründen strebt die Agglomeration Solothurn die Förderung des Gebiets Westbahnhof als Dienstleistungs- und Wohnstandort an. Eine erste Vertiefungsstudie zu diesem bestens mit dem ÖV-erschlossenen und zentral gelegenen Gebiet liegt mittlerweile vor. Weitere Schritte sind in Planung.

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

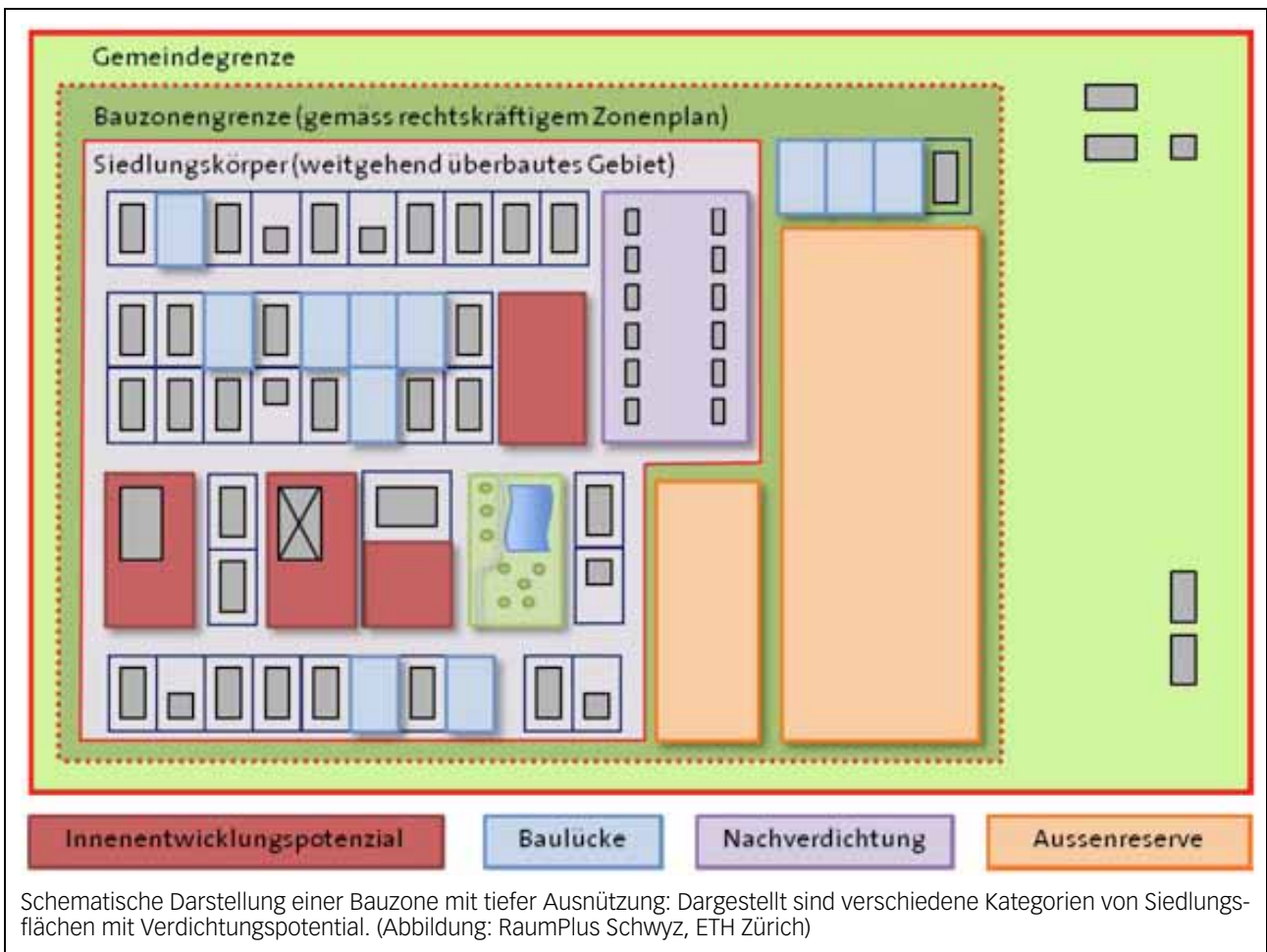
Transportunternehmungen (RBS, BLS)
 Gemeinden
 Grundeigentümer der Areale

Beteiligte Stellen:

S 4 Siedlungsentwicklung nach Innen

Massnahme zur Aufnahme beantragt durch: [ARP SO]

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. S 4), Nr. im Prüfbericht Bund: 2601.2.098
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage:

Der Grad der Zersiedelung und parallel damit das Verkehrsaufkommen, haben in der Agglomeration Solothurn während der letzten 30 Jahren stark zugenommen. Im Hinblick auf das prognostizierte Bevölkerungs- und Verkehrswachstum könnte sich dieser Trend weiter zuspitzen.

Eine weitere Zersiedelung der Landschaft und der damit einhergehende hohe Flächenverbrauch soll in der Agglomeration Solothurn vermieden werden. Die Siedlungsentwicklung soll vermehrt innerhalb der bestehenden Bauzonen stattfinden. Bebaute Bauzonen weisen oftmals eine deutlich tiefere Ausnützung auf, als dass gesetzlich erlaubt wäre. In vielen Gemeinden gibt es darum unbebaute Einzelparzellen.

Das Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn hat bereits folgende Projekte zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen initiiert:

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): Beschrieb pendent
Machbarkeit:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente:
Quantitative Angaben: –
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Massnahmen Landschaft

Massnahme Landschaft

Daueraufgabe

L 1 Aufwertung Flussräume

Massnahme zur Aufnahme beantragt durch: [ARP SO]

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. S 4), Nr. im Prüfbericht Bund: 2601.2.098
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Abb. Aare in Solothurn

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage:

Die Flussräume von Aare und Emme sind neben der Jurakette die prägendsten Landschaftselemente der Agglomeration Solothurn.

Sie erfüllen in gebietsweise unterschiedlicher Intensität verschiedene Aufgaben: Sicherung von Naturwerten, Landwirtschaft, Naherholung.

Zielsetzung:

- Die Flussräume werden – unter Beachtung des Hochwasserschutzes und der Renaturierungsprojekte – ausserhalb der Siedlungsgebiete möglichst naturnah und innerhalb der Siedlungsgebiete der lokalen städtebaulichen Tradition entsprechend gestaltet.
- Die Koordination der unterschiedlichen Nutzungsansprüche erfolgt (bei Bedarf) gemeindeübergreifend im Rahmen von entsprechenden Nutzungskonzepten

Massnahmen:

- Auf der Grundlage der Richtplanvorgaben SO (LE-2) koordinieren die Anstössergemeinden der Flussräume die unterschiedlichen Nutzungsansprüche bei Bedarf in gemeindeübergreifenden Nutzungskonzepten. Diese Konzepte umfassen insbesondere:

<ul style="list-style-type: none"> - Bezeichnung der intensiv und extensiv genutzten Uferabschnitte mit örtlich zugewiesenen Nutzerprofilen - Abstimmung der Erholungs- und Schutzfunktionen - Zugänglichkeit und Gestaltung der intensiven (urbanen) Flussräume mit Einbindung in die Freiraumkonzepte für den urbanen Raum; Zugänglichkeit Langsamverkehr und Optimierung und Sicherstellung ÖV. - Konzentration der MIV-Zugänge mit Sammelparkierungen am geeigneten Ort (inkl. Besucherlenkung). 	
<input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinden	Beteiligte Stellen: repla, Kanton

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	
<ul style="list-style-type: none"> - Auseinandersetzung mit dem Thema auf Stufe Räumliches Leitbild / Verkehrs- und Erschliessungskonzept in betroffenen Gemeinden (Ziele, Strategie, Massnahmen) - Bei Bedarf initiieren einer gemeindeübergreifenden Koordination und Einbezug des Regionalplanungsverbands und des Kantons - Ergebnissicherung auf Stufe Nutzungsplanung / Erschliessungsplanung pro Gemeinde respektive Vereinbarung / Letter of Intent auf Stufe Region 	
<input type="checkbox"/> In Richtplan enthalten. Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): Projektabhängig Kostenteiler: Anteil Bund - %* Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr. Genauigkeit: +/- % Stand:
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: <ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung für Langsamverkehrverbindungen entlang / im Bereich der Flussräume - Attraktive Flussräume unmittelbar angrenzend an die Siedlungen erhöhen das Freizeitangebot für die Nächst- und Naherholung; die Verkehrsbeziehungen zu den weiter gelegenen Angeboten nehmen ab WK 2: <ul style="list-style-type: none"> - Verbessert Qualität der öffentlichen Räume WK 3: Keine Direkte Wirkung WK 4: <ul style="list-style-type: none"> - Attraktive Flussräume nahe der Siedlungen erhöhen das Freizeitangebot für die Nächst- und Naherholung; die Verkehrsbeziehungen zu den weiter gelegenen Angeboten nehmen ab.

- Vermindert Flächenbeanspruchung und wertet Natur- und Landschaftsräume auf
Machbarkeit:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:
- S 4: Unterstützt Siedlungsentwicklung nach Innen
- LV 5 Emmesteg Luterbach / Zuchwil
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente:
Quantitative Angaben: - -
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Massnahme Landschaft

Daueraufgabe

L 2 Vernetzung und Erhöhung der Erreichbarkeit Freiräume

Massnahme zur Aufnahme beantragt durch: [ARP SO]

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. S 4), Nr. im Prüfbericht Bund: 2601.2.098
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Naherholungsgebiet Weissenstein

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage:

Die Landschaftsräume der Agglomeration Solothurn sind mit dem Siedlungsgebiet verzahnt und haben eine wichtige Funktion als Naherholungs- und Freiräume für die Bevölkerung. Sie tragen wesentlich zu einer hohen Standortqualität bei.

Eine Nutzung von siedlungsnahen Landschaftsräumen für die Naherholung ist sehr erwünscht, da sie nachhaltig mit wenig Verkehr „gleich vor der Haustüre“ erfolgen kann. Die Landschaftsräume ausserhalb der Siedlungen sind dadurch aber auch einem hohen Nutzungsdruck ausgesetzt. Die Erholungssuchenden sind – wo nötig gemeindeübergreifend – so zu lenken, dass die Natur- und Landschaftswerte nicht beeinträchtigt werden.

Die Freiräume innerhalb des Siedlungsgebiets leisten ebenfalls einen wertvollen Beitrag zur Naherholung. Sie stehen insbesondere unter Nutzungsdruck durch bauliche Entwicklungen. Wertvolle Freiräume sind zu erhalten und bei Bedarf aufzuwerten. Bei der Planung von Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung ist darauf zu achten, Freiräume von hoher Qualität zu schaffen bzw. den Zugang zum bestehenden Freiraumnetz aus den Siedlungen zu gewährleisten.

Zielsetzung:

- Erhalten, Aufwerten und Neuschaffen von naturnahen und vielfältigen Freiräumen bei der Siedlungsentwicklung nach innen
- Entwickeln eines Freiraumnetzes innerhalb der Agglomeration
- Erhalten siedlungstrennender Grüngürtel nach kantonalem Richtplan

- Die Erholungssuchenden sollen so gelenkt werden, dass die Landwirtschaft und die Naturwerte nicht beeinträchtigt werden. Wo erforderlich, erfolgt die Lenkung gemeindeübergreifend

Massnahmen:

In den Ortsplanungsrevisionen ist eine angemessene Ausstattung mit Grün-, Frei- und Naherholungsräumen sicherzustellen. Wichtige Aspekte sind: Multifunktionalität von öffentlichen Räumen.

Bei Bedarf Erarbeitung von (regionalen und oder kommunalen) Freiraumkonzepten: Die Freiraumkonzepte erheben den Bestand und die Qualität der urbanen Freiräume, ermitteln den Bedarf und künftige Entwicklungsziele. Die Konzepte umfassen sowohl öffentliche, halböffentliche wie auch private Freiräume, flächige (Platz, Park, Spielplatz, etc.) und lineare Elemente (Wegeverbindung, Flussufer, Baumalleen, etc.). Das Freiraumkonzept findet Anwendung im Rahmen der Aufgaben zur Siedlungsentwicklung und Aussenraumgestaltung der Gemeinden wie auch im Rahmen von privaten Bauvorhaben (insbesondere im Rahmen von Sondernutzungsplanungen). Bei Bedarf werden die Ergebnisse in geeigneten Verfahren (Richtpläne, Nutzungsplanung, Verträge, Sondernutzungsplanungen usw.) gesichert.

Die Freiraumkonzepte behandeln im wesentlichen:

- Freiraumanalyse (Erhebung Bestand, Definition der Qualitäten, Erhebung Freiraumbedarf)
- Konzept zur Freiraumentwicklung (Aufwertung und Neuschaffung von Freiräumen im Zuge der Siedlungsentwicklung und Innenverdichtung)
- Entwicklung eines Freiraumnetzes, Vernetzung der urbanen Freiräume und Naherholungsgebiete der Inneren Landschaft unter sich und mit den Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkten, sowie Anschlüsse an die Äusseren Landschaft und ihre Naherholungsräume für den Langsamverkehr
- Etablierung der Gewässerräume als wichtige Freiräume der Siedlungsgebiete (Wege, Zugangsmöglichkeiten, Erlebbarkeit, Nutzungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten) – in Abstimmung mit Gewässer- und Hochwasserschutz
- Erarbeitung von Gestaltungsrichtlinien für öffentliche Freiräume bzw. Handlungsempfehlungen (umfasst z.B. Themen Bepflanzung, Infrastruktur, Stadtmobiliar, Materialisierung, Spielplätze)
- ökologische Aufwertung und Vernetzung der Lebensräume im Siedlungsgebiet
- Naturerlebnisqualitäten und –angebote von Frei- und Grünflächen

<input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell
--	---

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinden	Beteiligte Stellen: repla, Kanton

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: ...	
<input type="checkbox"/> In Richtplan enthalten. Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): Projektabhängig Kostenteiler: Anteil Bund 0 %* Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr. Genauigkeit: +/- % Stand:
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: <ul style="list-style-type: none">- Verbesserung für Langsamverkehrverbindungen entlang / im Bereich der Flussräume- Attraktive Flussräume unmittelbar angrenzend an die Siedlungen erhöhen das Freizeitangebot für die Naherholung; die Verkehrsbeziehungen zu den weiter gelegenen Angeboten nehmen ab WK 2: <ul style="list-style-type: none">- Verbessert Qualität der öffentlichen Räume- Unterstützung der Akzeptanz einer Siedlungsentwicklung nach Innen WK 3: Keine direkte Wirkung WK 4: <ul style="list-style-type: none">- Verkehrsbeziehungen zu den weiter gelegenen Angeboten nehmen ab.- Vermindert Flächenbeanspruchung und wertet Natur- und Landschaftsräume auf
Machbarkeit:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none">- S1: Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete Arbeiten / Wohnen- S2: Wohnschwerpunkte- S 4: Unterstützt Siedlungsentwicklung nach Innen- L1 Flussräume- LV 5 Emmesteg Luterbach / Zuchwil
Sonstiges
Literatur / Grundlegendokumente:
Quantitative Angaben: --
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss