

# Protokoll

14. Dezember 2022 | Aktennotiz\_WS1\_Fokusräume SolothurnBellachZuchwil\_221108.docx

**Auftraggeber** repla espaceSOLOTHURN

**Sitzungsdatum** 8. November 2022

**Sitzungsort** Konzertsaal, 4513 Langendorf

**Teilnehmende** siehe Liste in Beilage

**Verteiler** Workshopteilnehmende

**Betreff** **Agglomerationsprogramm Region Solothurn der 5. Generation  
Workshop Fokusräume Solothurn/Bellach/Zuchwil**



## Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung der Workshopergebnisse: .....	2
1. Begrüssung und Einführung .....	4
2. Handlungsbedarf in den Fokusräumen .....	6
3. Fokusraumübergreifender Handlungsbedarf.....	9
4. Fazit und Ausblick.....	14
Anhang 1 WS-Dokumentation Gruppen- und Plenumsdiskussion.....	15
Anhang 2 Prozessübersicht .....	20

## Zusammenfassung der Workshopergebnisse:

Grösster Handlungsbedarf	Bemerkung
Fokusraumübergreifend	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Velonetzplanung generell, etappierte Umsetzung von Velovorzugsrouten sowie spezifisch: Qualitätsverbesserungen Veloalltags- vs. -freizeitroute auf der Achse Solothurn bis Attisholz</li> <li>▪ Weitere Strassengestaltungsprojekte (Ortsdurchfahrten und weitere Abschnitte mit ungenügender Siedlungsverträglichkeit)</li> <li>▪ Landschaft/Naherholung: Zunehmende Nutzungskonflikte entlang der Aare, aber auch in den Wäldern</li> <li>▪ Regional abgestimmte Parkraumbewirtschaftung im Zentrum der Agglomeration und in den Tourismus- und Arbeitsgebieten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ vgl. Entwurf kant. Velonetzplan</li> <li>▪ Diverse thematische Schnittstellen (FVV-Erschliessung, Freizeitverkehr u. Parkierung, ÖV-Erschliessung...)</li> <li>▪ Abstimmung zwischen den Gemeinden evtl. auch parallel zum AP SO 5</li> </ul>

Potenzielle / zu prüfende Massnahmen	Bemerkung
<b>In den Fokusräumen</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umgestaltung der Bielstrasse in Solothurn (Aufwertung der Siedlungsverträglichkeit und Gestaltung, Erhöhung der Sicherheit für den FVV)</li> <li>▪ Im Rahmen des Langsamverkehrskonzepts der Stadt Solothurn 2022/23 erwarten sich die Gemeinden neue Massnahmen für das AP SO 5.</li> <li>▪ Aufwertung und Gestaltung der Ortsdurchfahrt Zuchwil (Luterbach-/Zuchwilstrasse), insbesondere auch für den Veloverkehr</li> <li>▪ Erhöhung der Sicherheit für Velofahrende auf der Zuchwilstrasse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Abschnitt im Fokusraum Solothurn West / Bellach Ost</li> <li>▪ vgl. Entwurf kant. Velonetzplan</li> </ul>
<b>Ausserhalb der Fokusräume</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Neukonzeption Lackenhof – Rampe Bürenstrasse (und Veloführung auf Bürenstrasse bis Schiffländte)</li> <li>▪ Verkehrssteuerungsmassnahmen im Umfeld des Autobahnan schlusses «33 Solothurn Ost»</li> <li>▪ Verkehrssteuerungsmassnahmen zur Unterbindung des Fluchtverkehrs von der T5 in die ländlichen Gemeinden</li> <li>▪ Verkehrsberuhigung (Erhöhung der Sicherheit für den FVV) und Strassenraumgestaltung (Aufwertung der Siedlungsverträglichkeit und Gestaltung) auf der Ortsdurchfahrt Langendorf (Weissensteinstrasse)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Im AP SO 4 bereits als zu prüfende Massnahme enthalten</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufwertung der Ortsdurchfahrt Selzach (Kreisel und Aufwertung der Unterführung Bahnhofstrasse)</li> <li>▪ Direkte Busverbindung Selzach-Solothurn</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Gemeinde Selzach und das AVT sind diesbezüglich im Austausch</li> <li>▪ Diese Massnahme soll in der 2. Etappe des Buskonzepts Region Solothurn 2. Etappe eingebracht werden</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Velovorrangroute Abschnitt Selzach als A-Massnahme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Im AP SO 4 als B-Massnahme enthalten</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Korridorstudie und Projektierung Velovorrangroute Solothurn-Recherswil</li> <li>▪ FVV-Erschliessung der Naherholungsgebiete an der Aare in Selzach</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ vgl. Entwurf kant. Velonetzplan</li> </ul>

Tabelle INFRAS. Quelle: Ergebnisse aus dem 1. Workshop

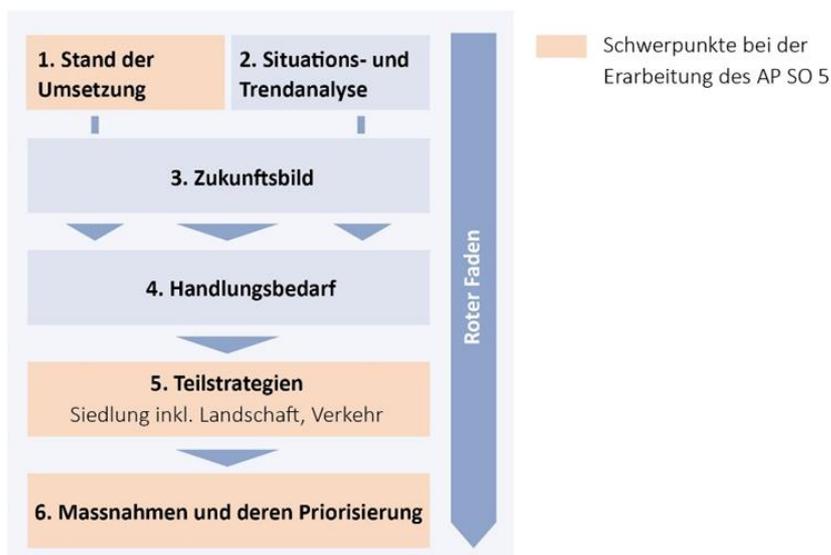
## 1. Begrüssung und Einführung

- R. Siegenthaler begrüsst alle Anwesenden und dankt für das grosse Interesse und die zahlreiche Teilnahme am Workshop. Ein besonderer Dank geht an den Gastgeber HP. Berger. Im Sinne der Prozessverstetigung ist der heutige Workshop als Auftakt zur fortlaufenden Erarbeitung des Agglomerationsprogramms 5. Generation (AP SO 5) bis 2025 zu verstehen.
- HP. Berger: Mit einem Beitragssatz des Bundes von 40% ist das AP SO 4 das 3. Beste der eingereichten Agglomerationsprogramme. Schlussendlich müssen die AP-Massnahmen aber von den Gemeinden und dem Kanton umgesetzt werden. Ein kontinuierlicher Austausch zwischen den Gemeinden ist in der Ausarbeitung und Umsetzung besonders wichtig. Vor diesem Hintergrund freut es, dass so viele GemeindevertreterInnen aus den drei Gemeinden der Fokusräume Solothurn, Bellach und Zuchwil aber auch zahlreiche VertreterInnen der umliegenden Gemeinden sowie KantonsvertreterInnen gekommen sind.
- Die Ziele des heutigen Workshops sind:
  - Diskussion des Handlungsbedarfs für das AP SO 5 in den Fokusräumen sowie fokusraumübergreifend
  - Setzen von strategischen Schwerpunkten und neuen Massnahmen
  - Vertiefungsbedarf erkennen, um Massnahmen bis zur Einreichung des AP SO 5 im Sommer 2025 zur Planungsreife zu bringen
  - Sensibilisierung zur Umsetzung der Massnahmen aus den früheren Generationen
- R. Frick begrüsst von Seiten des beauftragten Planungsbüros Infrac. Unterstützt durch M. Reitze wird Infrac auch durch den heutigen Workshop (WS) moderieren. Der Workshop ist der Auftakt einer 1. Runde, welche in ähnlichem Format für die fünf Fokusräume der Agglomeration angewandt wird. Auf Basis der WS-Ergebnisse werden im Frühling 2023 gemeinsam mit dem GLA und dem Repla-Vorstand die Schwerpunkte für das AP SO 5 gesetzt.
- Nach einer kurzen Einführung von Infrac zum allgemeinen Stand und dem Vorgehen zum AP SO 5 sind im heutigen Workshop folgende zwei Programmteile vorgesehen:
  - Im ersten Teil wird der Handlungsbedarf in den Fokusräumen ausgelotet und neue Massnahmen andiskutiert. Durch das frühzeitige Ausloten von neuen Massnahmen, sollen diese bis zur Einreichung des AP SO 5 eine genügend hohe Planungsreife erreichen. Dieser Austausch erfolgt im Rahmen von drei moderierten Gruppendiskussionen, aufgeteilt nach den Fokusräumen «Solothurn West / Bellach Ost» und «Solothurn Hbf / Zuchwil Nord» sowie den umliegenden «ländlichen Gemeinden».
  - Im zweiten Teil wird der Handlungsbedarf bei fokusraumübergreifenden Themen besprochen.

### 1.1 Allgemeiner Stand AP Solothurn und Vorgehen AP SO 5

*R. Frick präsentiert kurz den Rahmen des AP SO 5:*

- Das AP SO 4G wurde im Juni 2021 beim Bund eingereicht und erzielte gemäss Prüfberichts-entwurf des ARE ein gutes Ergebnis. Gemäss diesem Prüfbericht besteht insbesondere noch folgendes Verbesserungspotenzial:
  - Stärkere Integration der ländlichen Gemeinden
  - Umfassendere Massnahmen zur Steuerung/Reduktion des MIV, Verkehrs- und Parkraummanagement (punktuelle Ansätze vorhanden)
  - Noch bessere Integration der Entwicklungsgebiete ins Fuss- und Velonetz
  - Ansätze zur qualitätsvollen Siedlungsverdichtung in Bestandesgebieten (d.h. nicht nur Entwicklungsgebiete)
  - Evtl. umfassendere Teilstrategie Verkehrssicherheit
  - Evtl. Erarbeitung einer Teilstrategie Güterverkehr/Logistik
  - Konkretisierung der Landschaftsmassnahmen
- Auch wenn Themen wie z.B. Güterverkehr/Logistik in übergeordneten Planungsinstrumenten koordiniert werden und die Steuerungsmöglichkeiten auf Ebene der Agglomeration gering sind, sollen die Gemeinden der Agglomerationen eine gemeinsame Sichtweise und Haltung dazu entwickeln.
- Für das AP SO 5 wird ausserdem eine Verstetigung des Prozesses angestrebt. Dies soll durch einen frühzeitigen Start sowie durch einen stärkeren Einbezug der Gemeinden im Rahmen von Workshoprunden gewährleistet werden. Als Informations- und Echoraum wird es ausserdem 2 Foren für alle Mitgliedergemeinden der repla, Institutionen u.a. geben (vgl. Anhang 2).
- Im Rahmen des AP SO 5 werden die Gemeinden Selzach und Flumenthal neu in den Bearbeitungssperimeter aufgenommen.
- Das Vorgehen zur Ausarbeitung des AP SO 5 orientiert sich an den sechs Bausteinen gemäss Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) des Bundes. Folgende Bausteine werden im AP SO 5 schwerpunktmässig behandelt:



## 2. Handlungsbedarf in den Fokusräumen

Die Gruppendiskussionen finden aufgeteilt auf die drei Gruppen «Solothurn West / Bellach Ost», «Solothurn Hbf / Zuchwil Nord» und «Ländliche Gemeinden» statt. Es gibt keine vordefinierte Gruppenzuordnung. Die Teilnehmenden verteilen sich je nach räumlich-thematischer Orientierung, achten gleichzeitig aber auf eine ausgewogene personelle Vertretung in den Gruppen.

- Die Hauptthemen der Gruppenarbeiten sind:
  - Gesamtverkehrliche Integration Entwicklungsgebiete
  - Netzstrategie Velo
  - Netzstrategie Strasse
  - Öffentlicher Grün- und Freiraum
  - Siedlungspotenziale und -verdichtung
  - Ausserdem steht die räumliche Abgrenzung/Perimeter der Fokusräume an sich zur Diskussion
- Die Hauptthemen werden entlang folgender Leitfragen diskutiert:
  - Wo liegt der grösste Handlungsbedarf hinsichtlich AP 5. Generation?
  - Wie ist der Umsetzungsstand der bisherigen Massnahmen (S/L + V)?
  - Welche neuen Massnahmen sind erkennbar und wo besteht Vertiefungsbedarf?

Nach den Gruppendiskussionen stellen die Gruppensprecher die wichtigsten Punkte im Plenum vor:

### **Fokusraum Solothurn West / Bellach Ost** (F. Foletti)

- Im engen Perimeter des Fokusraums Solothurn West/Bellach Ost sind die Planungen der Entwicklungsgebiete bereits weit fortgeschritten. Verkehrlicher Handlungsbedarf besteht insbesondere auf den Einfallachsen (z.B. Umgestaltung der Bielstrasse oder auf der Westtangente im Bereich Lackenhof).
- Von den Vertretern der Gemeinde Selzach wird die Einführung einer direkten Busverbindung zwischen Selzach und Solothurn gefordert. Dieses Anliegen soll auch bei der Erarbeitung der 2. Etappe des Buskonzepts Region Solothurn eingebracht werden.
- Im Hinblick auf die Verkehrsverlagerung sind sich die Teilnehmenden des Zusammenspiels von Push- und Pull Massnahmen bewusst, z.B. bei den wechselwirkenden Auswirkungen zwischen der Einführung einer Parkierungspolitik und ÖV-Priorisierungen.
- In den Naherholungsgebieten v.a. aareaufwärts und in den Wäldern (Langendorf, Selzach) treten aufgrund erhöhter Besucherfrequenz und neuen Nutzungen (Bikerouten) vermehrt Nutzungskonflikte auf. Eine erhöhte Besucherfrequenz geht einher mit einem erhöhten Freizeitverkehrsaufkommen. Der Freizeitverkehr stellt generell in den umliegenden Gemeinden eine Herausforderung dar, insbesondere aber in Oberdorf (Weissenstein).
- Aufgrund der Rückmeldungen sollte der Perimeter des Fokusraums in Richtung der umliegenden Gemeinden vergrössert werden.

### **Fokusraum Solothurn Hbf / Zuchwil Nord** (R. Frick)

- Es fand eine intensive Diskussion über die Ausgestaltung des Veloverkehrs statt, insbesondere auf der Achse Solothurn-Attisholz. Gemäss dem kantonalen Velonetzplan verläuft die Velohauptroute für den Alltagsverkehr auf der Kantonsstrasse (Zuchwilstrasse). Allerdings muss dafür die Sicherheit für Velofahrende erhöht werden. Bei Überlagerung von Alltags- und Freizeitwegen entlang der Aare-Route kann es zu Zielkonflikten mit Naherholung oder Naturschutz kommen.
- Die Strassenraumgestaltung ist auf verschiedenen Achsen im Fokusraum ein Thema, insbesondere auf der Ortsdurchfahrt Zuchwilstrasse.
- Die Planungen für die Entwicklungsgebiete Solothurn Hauptbahnhof und Riverside befinden sich in fortgeschrittenen Stadien. Aus verkehrlicher Sicht sind punktuell weitere Optimierungen zu treffen.
- Im Umfeld des Autobahnanschlusses Solothurn-Ost sind Massnahmen zur Verkehrssteuerung anzugehen.
- Die Arbeiten zum Langsamverkehrskonzept der Stadt Solothurn sind gestartet. In diesem Kontext erwartet man sich weitere Massnahmen für das AP SO 5.

**Umliegende ländliche Gemeinden** (*M. Reitze*)

- Die Planungen der Entwicklungsgebiete sind auf Kurs. Die verkehrlichen Auswirkungen werden als lokal begrenzt eingeschätzt.
- Infolge von Kapazitätsengpässen auf der Hauptverbindungsstrasse (T5), besteht Handlungsbedarf zur Unterbindung des Fluchtverkehrs in die ländlichen Gemeinden, insbesondere im Westen der Agglomeration.
- Auf der Hauptverbindungsstrasse von Lohn-Ammannsegg in Richtung Agglomerationszentrum bestehen v.a. in Biberist Zielkonflikte zwischen dem MIV und dem ÖV.
- Die prioritäre Velovorrangroute im Korridor Solothurn-Recherswil wird von den Gemeinden als sinnvoll erachtet und unterstützt.
- Auf den (kommunalen) Velorouten bestehen an diversen Stellen Sicherheitsdefizite (z.B. zwischen Lommiswil und Bellach oder in Selzach im Zusammenhang mit der Schulwegsicherheit).
- Die Parkplatzsituation rund um die Naherholungsgebiete stellt die ländlichen Gemeinden vor Herausforderungen. Es werden diverse Vorschläge für Massnahmen zur besseren Erschliessung der Naherholungsgebiete vorgebracht: Verlängerung ÖV, Kombinierte Parkierung in Solothurn, Verlängerung der Seilbahn Oberdorf-Solothurn. (vgl. Anhang 1)

### 3. Fokusraumübergreifender Handlungsbedarf

Im zweiten WS-Teil wird der Handlungsbedarf weiterer Themen im Plenum ausgelotet. Dafür wird im Rahmen einer Mentimeterumfrage ein erstes Stimmungsbild der Teilnehmenden abgefragt. Nach einer ersten übergeordneten Frage (vgl. Abb. 1) wird anhand themenspezifischer Fragen detaillierter auf einzelne Themen eingegangen. Darauf folgt jeweils eine Plenumsdiskussion:

Abbildung 1: Ergebnis der Mentimeterumfrage zu fokusraumübergreifendem Handlungsbedarf

Wie gross wird der Handlungsbedarf bei folgenden Themen eingeschätzt? Mentimeter

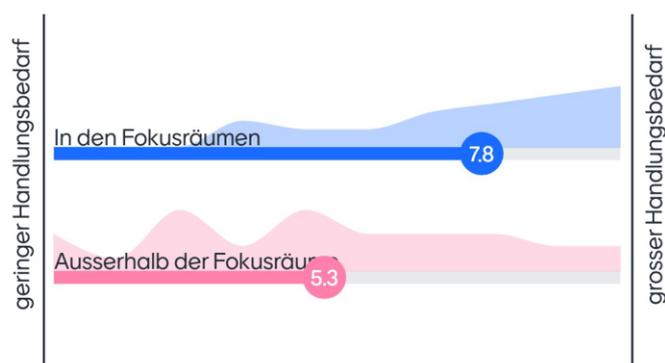


28

### 3.1 Parkierungspolitik

## Wo ist der Handlungsbedarf bezüglich Parkierungspolitik besonders gross?

Mentimeter



23

Das Ergebnis wird im Plenum wie folgt interpretiert:

- Die VertreterInnen der umliegenden Gemeinden finden, dass der Handlungsbedarf für die Parkierungspolitik in den städtisch geprägten Fokusräumen gross ist, weil hier auch das Verlagerungspotenzial aufgrund eines dichteren ÖV-Netzes und Nutzungsüberlagerungen grösser ist.
  - Punktuell sei der Handlungsbedarf aber auch ausserhalb der Fokusräume gross, insbesondere im Umfeld von Tourismus- und Arbeitsgebieten. Sehr hoher Druck auf die Parkplätze besteht beispielsweise in Oberdorf im Umfeld der Seilbahn.
- Von Seiten der Stadt Solothurn wird hingegen auch ausserhalb der Fokusräume Handlungsbedarf gesehen. Denn das Parkierungskonzeptes der Stadt Solothurn wird auch unmittelbare Auswirkungen auf die umliegenden Gemeinden haben. Generell würde die Stadt daher eine einheitliche und regional abgestimmte Parkierungspolitik auf Ebene der Agglomeration begrüessen.
  - Die Gemeinden teilen den gegenseitigen Abstimmungsbedarf und wollen das Thema Parkierungspolitik gemeinsam angehen. Dazu können Erfahrungsaustausche parallel zum Agglomerationsprogramm abgehalten werden.
- R. Frick: Die Diskussion zeigt, dass das Thema Parkierungspolitik sehr politisch ist. Der Abstimmungsanspruch ist aus städtischer Sicht legitim. Andererseits muss auch abgewogen werden, an welchen Standorten eine gemeinsame Parkierungspolitik einen signifikanten Mehrwert bringen kann. Dies soll bis zum 1. Quartal 2023, d.h. nachdem alle Workshops durchgeführt sind, mit dem GLA-Ausschuss ausgewertet werden.

### 3.2 Mobilitätsmanagement

## Welche Mobilitätsmanagementmassnahmen erachten Sie als besonders wichtig?

Mentimeter



26

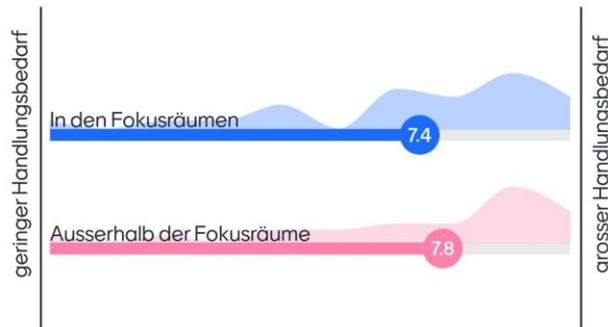
Das Ergebnis wird im Plenum wie folgt interpretiert:

- R. Frick: Bei Arealentwicklungen sind Mobilitätsmanagementmassnahmen unbestritten und kommen fast schon standartmässig zur Anwendung.
- Beim Thema Mobilitätsmanagement muss zwischen Klimapolitik (z.B. E-Mobilität/Elektrifizierung) und Verkehrssteuerung differenziert werden. Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes konzentriert man sich auf die Steuerung des Verkehrsaufkommens. Das Stimmungsbild ist vor diesem Hintergrund zu interpretieren.
- S. Attia: Die geringe Priorisierung von Veloverleihsystemen ist überraschend und aus fachlicher Sicht nicht ganz nachvollziehbar. Insbesondere für die letzte Meile zum ÖV können Veloverleihsysteme attraktiv sein. In diesem Sinne eignet sich das Velo gerade auch für den Alltagsverkehr. Für die touristische Nutzung gibt es in Solothurn bereits Angebote.
  - K. Kolden: Veloverleihsysteme werden bei Arealentwicklungen und der Entwicklung von Mobilitätsdreh Scheiben oft integral mitgedacht. Dies erklärt möglicherweise die geringe Priorisierung des fokusraumübergreifenden Handlungsbedarfs.
  - Die geringe Priorisierung von Veloverleihsystemen ist auch vor dem Hintergrund des geringen Stellenwerts von Sharing-Konzepten in der Region zu erklären. Für eine umfassende Änderung dieses vorherrschenden Mindsets hinkt die Agglomeration Solothurn grösseren Agglomerationen aber noch etwas hinterher.

### 3.3 Verkehrsberuhigung und Gestaltung der Ortskerne

Wo ist der Handlungsbedarf zur Verkehrsberuhigung/Gestaltung der Ortsdurchfahrten besonders gross?

Mentimeter



26

Der Handlungsbedarf zum Thema Verkehrsberuhigung und Gestaltung der Ortsdurchfahrten ist räumlich differenziert zu betrachten. Die Thematik wurde aber bereits im ersten Teil des Workshops angesprochen und wird daher im Plenum nicht mehr weiter kommentiert.

### 3.4 Landschaft und Naherholung (Nutzungsabstimmung)

Wie gross ist der Handlungsbedarf zur Nutzungsabstimmung in folgenden Gebieten?

Mentimeter



25

*Das Ergebnis wird im Plenum wie folgt interpretiert:*

- Der grösste Handlungsbedarf ist räumlich deckungsgleich mit dem Projekt «Natur und Naherholung im Herzen der Agglomeration Solothurn». Im Rahmen des Projektes wurde ein Nutzungskonzept «Aare und Emme» ausgearbeitet.
- Die Gruppendiskussionen haben gezeigt, dass aber auch in anderen Räumen (insbesondere in verschiedenen Waldgebieten oder der Witizone) Massnahmen zur Nutzungsabstimmung ergriffen werden müssen.
- Eine qualitätsvolle Entwicklung siedlungsinterner Grün- und Freiräume (z.B. Uferpark in At-tisholz) könnte möglicherweise die Nutzungskonflikte in der Natur- und Kulturlandschaft entlasten. Allerdings erfolgt die Planung siedlungsinterner Freiräume eher auf kommunaler Ebene im Rahmen von qualitätsvoller Siedlungsentwicklung. Die Wirkung einer übergeordneten Betrachtung/Konzept im Rahmen des Agglomerationsprogrammes ist daher fraglich. Ausserdem sind sämtliche Naherholungsgebiete im Raum Solothurn schnell erreichbar. Die Nachfrage nach grösseren Stadtpärken wird daher als begrenzt gesehen.

### **3.5 Weitere Themen**

- Die Themen regionale Energieplanung und nachhaltige Energieversorgung ist auch in anderen Agglomerationen ein wichtiges Thema, allerdings nicht Kernthema eines Agglomerationsprogramms. Häufig erfolgt die Abstimmung über regionale Energieverbände. Eine zusätzliche Abstimmung im Rahmen des Agglomerationsprogramms ist fraglich. Der Bund macht diesbezüglich jedenfalls keine Vorgaben und finanziert momentan auch keine Massnahmen in diese Richtung. Im AP SO 5 will man sich daher auf Massnahmen fokussieren, welche auch mitfinanziert werden. Wo sinnvoll und möglich sollen Energie-/Klima-Thema aber in Zusammenhang mit im AP SO 5 relevanten Siedlungs- und Verkehrsthemen (z.B. Arealentwicklungen, Verkehrsdrehscheiben) aufgenommen werden.

*Das Stimmungsbild zum fokusraumübergreifenden Handlungsbedarf wird mit dem Echo aus den jeweiligen anderen Fokusräumen gespiegelt. Circa im März 2023 werden die Erkenntnisse aller Fokusraum-Workshops zusammengezogen und aufeinander abgestimmt.*

## 4. Fazit und Ausblick

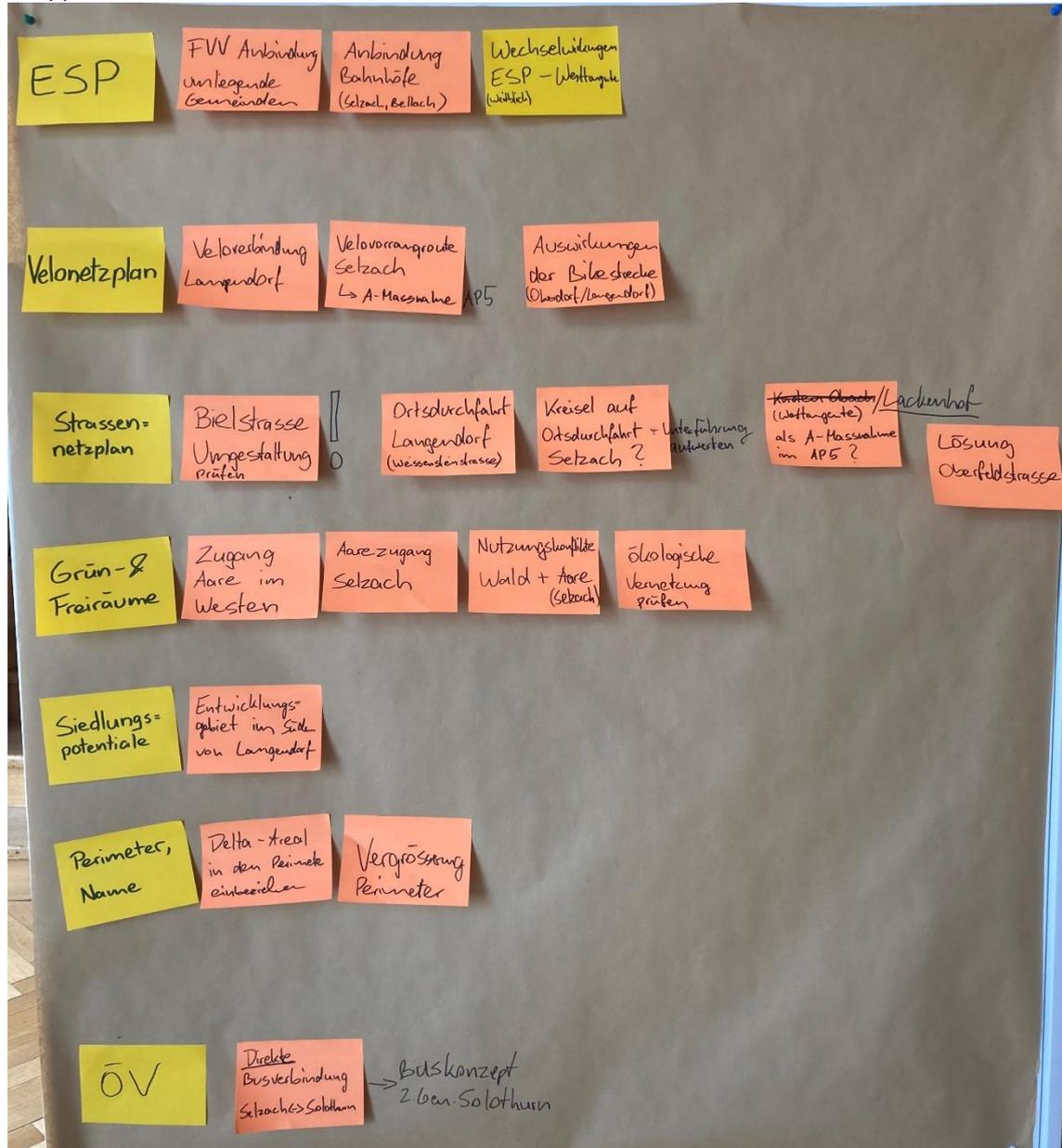
- HP. Berger bedankt sich für die Mitwirkung am Workshop. Die Diskussionen haben u.a. gezeigt, dass in Bezug auf die Parkraumbewirtschaftung erheblicher Handlungsbedarf besteht. Die Abstimmung der kommunalen Parkraumkonzepte kann unmittelbar stattfinden. Hingegen ist die Aufwertung des ÖV langwierigeren Prozessen unterworfen und u.a. von Entscheidungen des Kantonsrates abhängig.
- Die definitive Festlegung der Schwerpunkte des AP SO 5 und die Auslösung von vertiefenden Planungsmandaten erfolgt in Abstimmung mit dem GLA und Vorstand der repla.
- Die erste Forumsveranstaltung für Mitgliedergemeinden der repla sowie Institutionen u.a. findet voraussichtlich Mitte 2023 statt (vgl. Anhang 2).
- Die nächste Fokusraum-Workshoprunde wird im Herbst 2023 gestartet (vgl. Anhang 2).

*Für das Protokoll*

*Matthias Tischler, Infras*

## Anhang 1 WS-Dokumentation Gruppen- und Plenumsdiskussion

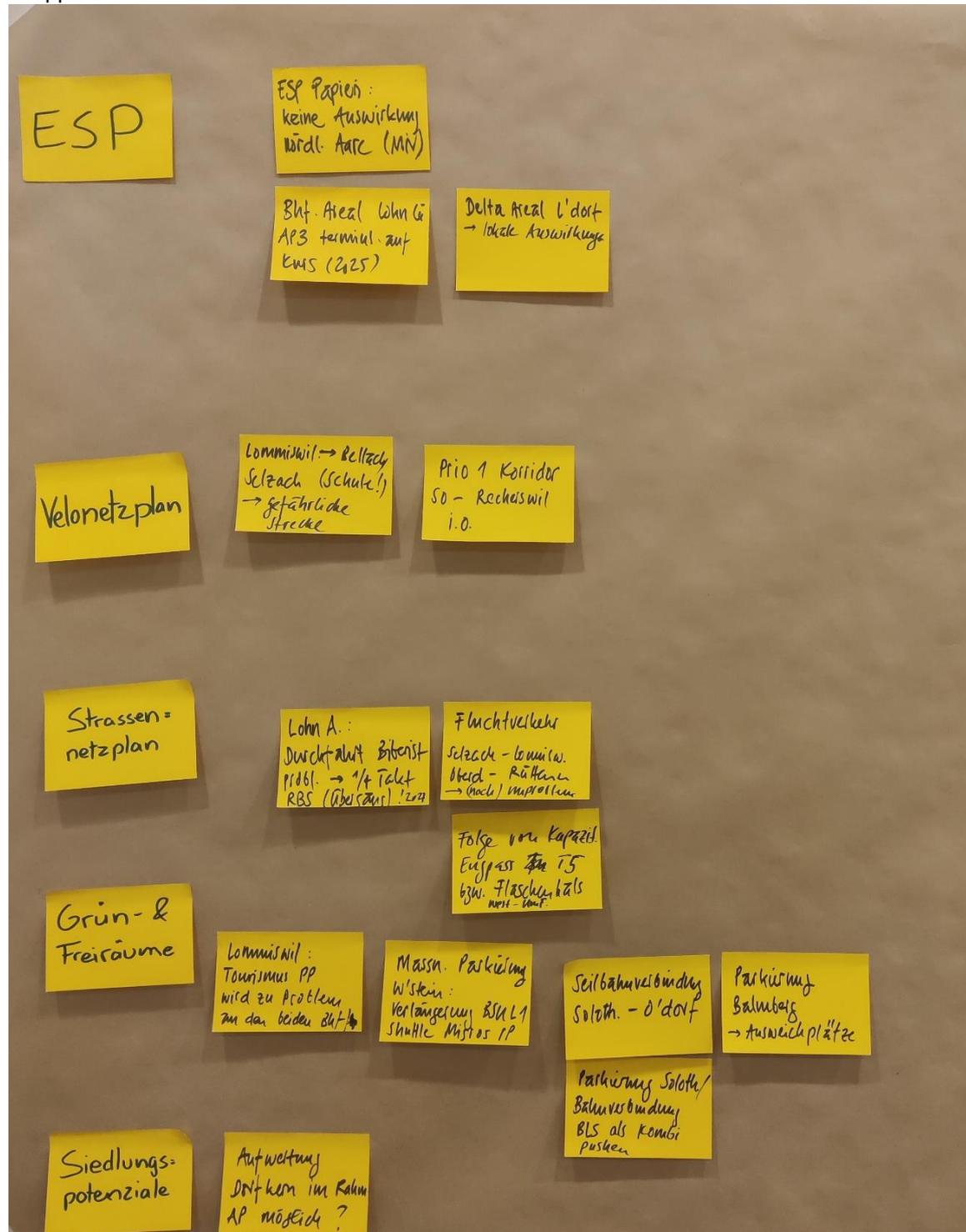
Gruppe 1: Solothurn West / Bellach Ost





Gruppe 2 Solothurn Hbf / Zuchwil Nord

## Gruppe 3 Ländliche Gemeinden



Plenumsdiskussion zu fokusraumübergreifendem Handlungsbedarf

# Parkierung

- ausschl. Fokusräume  $\rightarrow$  interpretierte Lösungsansätze

- Fokusräume schon s. weit

↳ dichtere Nutzung  $\rightarrow$  mehr Wirkung (Zielverkehr)

↳ Stadtrandgemeinden

vs. Tourismusregion (Land. Gde. (z.B. Flumenthal))

- Aus städtischer Sicht grosse Anliegen  
z.B. Abstimmung

# Mob Management

• Ziele def  $\leftarrow$  Verkehr  
Klima

• Veloverleihsysteme?  $\rightarrow$  Mob-Drehscheiben  
 $\rightarrow$  keine Tourismusregion

# Freiräume

- Neben Flussräume andere / siedlungsorientierte Freiräume nicht vergessen

↳ Regionale Energieplanung?

↑  
Entlastung Naherholungsstränge

## Anhang 2 Prozessübersicht

