

Protokoll

22. Dezember 2022 | Aktennotiz_WS1_FokusraumAttisholzNordSüd.docx

Auftraggeber repla espaceSOLOTHURN
Sitzungsdatum 6. Dezember 2022
Sitzungsort Mehrzweckhalle, 4533 Riedholz
Teilnehmende siehe Liste in Beilage
Verteiler Workshopteilnehmende

Betreff **Agglomerationsprogramm Region Solothurn der 5. Generation
 Workshop Fokusraum Attisholz Nord / Süd**



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"> ▪ Landschaft/Naherholung: Zunehmende Nutzungskonflikte (Zugänglichkeit-Nutzungsabstimmung) entlang der Aare (v.a. im Zentrum und Osten der Agglomeration) aber auch zunehmender Freizeitverkehr in Richtung Kettenjura <ul style="list-style-type: none"> ▪ evtl. Lösungsansatz durch Entflechtung und Aufteilung des Fuss- und Veloverkehrs nördlich und südlich der Aare ▪ Velonetzplanung generell, etappierte Umsetzung von Velohaupt- und vorzugsrouten sowie spezifisch: Qualitätsverbesserungen und Lückenschlüsse Veloalltags- und -freizeitrouten auf der Achse Solothurn bis Attisholz ▪ Attraktive ÖV-Erschliessung, insbesondere attraktives und gut eingepasstes Buskonzept Region Solothurn 2. Etappe vor dem Hintergrund des zukünftigen 15'-Takt der asm-Bahnlinie ▪ Regional abgestimmte Parkraumbewirtschaftung, insbesondere im Umfeld von ÖV-Haltestellen (Park&Ride aber auch Bike&Ride) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwurf kantonaler Nutzungsplan «Aare und Emme» Ende 2023 vorliegend Ev. Prüfen Sofortmassnahmen im Abschnitt Feldbrunnen (Möslistrasse) ▪ Ab 03.2023 liegen dem Kanton verschiedene Stossrichtungen vor ▪ Kappen der der heutigen Buslinie 12 zum Balmberg in Riedholz wird kritisch beurteilt. ▪ In Richtung Solothurn entlang der asm-Linie und auf den Balmberg (z.B. im Bereich Hinteres Riedholz)

Potenzielle / zu prüfende Massnahmen	Bemerkung
In den Fokusräumen	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ ÖV-Erschliessung des Attisholzareals unter Einbezug der umliegenden Gemeinden ▪ Parkraumpolitik Attisholz Nord (unter Einbezug der Investoren) ▪ Klärung von Nutzungsabstimmung und Zugänglichkeit des Aareums im Zuge der etappierten Umsetzung Attisholz Nord 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Zuge des Buskonzeptes Region Solothurn 2. Etappe ▪ (vgl. Modell Attisholz Süd)
Ausserhalb der Fokusräume	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsberuhigung Tempo 30 in Riedholz ▪ V-MIV 402.1 Riedholz: Aufwertung Ortsdurchfahrt in A-Horizont ▪ Strassenraumgestaltung (kath. Kirche bis zum Dorfplatz und Hofstätterweg) und Dorfkernaufwertung (Dorfplatz) in Luterbach ▪ V-ÖV 405 Bus-/ÖV-Infrastruktur: Riedholz ÖV-Drehscheibe, Bahn- und Bushaltestelle mit B+R) in A-Horizont ▪ Weitere ÖV-Angebotslücken: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbindung Flumenthal – Luterbach ▪ Feinerschliessung nördliche Gebiete von Riedholz ▪ Feinerschliessung Hubersdorf (Ortskern) ▪ Lückenschluss der Veloverbindungen nördlich der Aare zur Erschliessung des Attisholz-Areals <ul style="list-style-type: none"> ▪ Alltagsverkehr: Lückenschluss zwischen Attisholz Nord und Solothurn über die Vögeliholzstrasse ▪ Freizeitverkehr: Lückenschluss Aareuferweg Nord im Bereich der Emmemündung/Attisholz Nord ▪ Erhöhung der Velosicherheit auf verschiedenen Abschnitten: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ortsdurchfahrt von Riedholz ▪ entlang der Kantonsstrasse in Feldbrunnen ▪ entlang der Kantonsstrasse Rüttenen-Balm ▪ Erschliessung Kreisschulhaus in Hubersdorf ▪ Nutzungsabstimmung (Motorschiffahrt, SUP und Naturschutz) und Erschliessung/Zugänglichkeit (v.a. Velofreizeitverkehr) entlang der Aare in Flumenthal, insbesondere Abschnitt nach KW Flumenthal aareabwärts 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eine evtl. Aufnahme der Projekte ins APSO 5 wird mit der Gemeinde Luterbach bilateral geprüft ▪ Zusammenhänge mit Entwurf kant. Velonetzplan ausloten ▪ Umsetzung V-LV 403.3 Feldbrunnen Neue Veloführung entlang der Kantonsstrasse im AP 4. Gen. (A-Horizont) <ul style="list-style-type: none"> ▪ BGK Abschnitt St. Katharinen Lerchenweg bis Weissensteinweg vorliegend ▪ Schnittstellen zum Nutzungskonzept «Aare und Emme» prüfen
Methodisch-konzeptioneller Handlungsbedarf	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vergrösserung des Fokusraumperimeters in Richtung Riedholz damit u.a. die Massnahmen «V-MIV 402.1 Aufwertung / Sicherheit Strassenraum: Riedholz: Aufwertung Ortsdurchfahrt» und «V-ÖV 405 Bus-/ÖV-Infrastruktur: Riedholz ÖV-Drehscheibe, Bahn- und Bushaltestelle mit B+R» Teil des Fokusraumes sind. ▪ Die Benennung der Siedlungsräume im Zukunftsbild sollte nochmals überdacht werden. Vor allem die Kategorie «Gebiete ausserhalb der Kernräume» ist negativ konnotiert. 	

Tabellen INFRAS. Quelle: Ergebnisse aus dem 1. Workshop

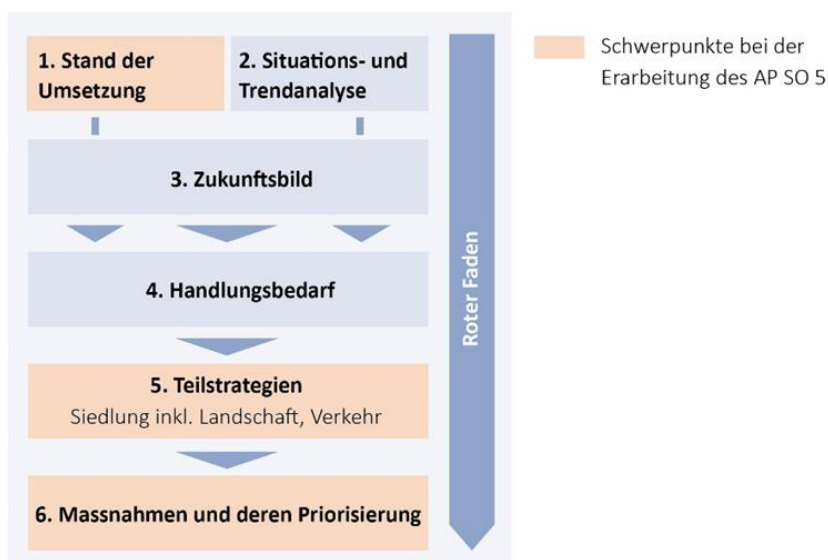
1. Begrüssung und Einführung

- HP. Berger begrüsst alle Anwesenden und dankt für das Interesse und die Teilnahme am Workshop. Ein besonderer Dank geht an die Gastgeberin S. Morstein.
Das Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation (AP 4) ist das 3. beste aller eingereichten Agglomerationsprogramme. Dies ist ein schöner Erfolg, gerade für die kleine Agglomeration Solothurn. Schlussendlich müssen die AP-Massnahmen von den Gemeinden und dem Kanton umgesetzt werden. Bereits in der Ausarbeitung ist jedoch ein kontinuierlicher Austausch zwischen den Gemeinden und dem Kanton wichtig. Der heutige Workshop ist Teil der ersten Workshoprunde in den Fokusräumen im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms 5. Generation (AP SO 5). Am 08.11.2022 hat in Langendorf bereits ein Workshop für die Fokusräume «Solothurn West / Bellach Ost» und «Solothurn Hbf / Zuchwil Nord» stattgefunden.
- 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 Infras, welches auch durch den heutigen Anlass moderieren wird. Nach einer kurzen Einführung von Infras zum allgemeinen Stand und dem Vorgehen im AP SO 5 sind im heutigen Workshop folgende zwei Programmenteile vorgesehen:
 - Im ersten Teil wird der Handlungsbedarf kleinräumig im Fokusraum und den umliegenden Gemeinden ausgelotet und neue Massnahmen andiskutiert. Durch das frühzeitige Ausloten von neuen Massnahmen, sollen diese bis zur Einreichung des AP SO 5 eine ausreichend hohe Planungsreife erreichen. Auch jene Massnahmen, welche im Prüfbericht des Bundes vom B- in den C-Horizont zurückgestuft wurden (z.B. V-MIV 402.1 Aufwertung / Sicherheit Strassenraum: Riedholz: Aufwertung Ortsdurchfahrt oder V-ÖV 405 Bus-/ÖV-Infrastruktur: Riedholz ÖV-Drehscheibe, Bahn- und Bushaltestelle mit B+R) werden angesprochen.
 - Im zweiten Teil wird der fokusraumübergreifende Handlungsbedarf für ausgewählte Themen anhand einer Umfrage erhoben und anschliessend im Plenum diskutiert.

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 ein gutes Ergebnis. Gemäss dem Prüfbericht des ARE zum AP 4 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
- Das Ziel des AP SO 5 ist die Verstetigung des Prozesses. Dies wird durch den frühzeitigen Start und durch den Einbezug der Gemeinden im Rahmen von 2 Workshoprunden erzielt. Ausserdem sind Foren als Informations- und Echoraum für Mitgliedergemeinden der Repla, Institutionen, Verbände u.ä. vorgesehen.
- Im AP SO 5 befinden sich die Gemeinden Selzach und Flumenthal neu im BeSa-Perimeter, d.h. im Perimeter der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen.
- 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:



- Der Umsetzungsstand von Massnahmen vergangener AP-Generation ist nicht immer übersichtlich nachvollziehbar und wird im Rahmen von AP SO 5 aufdatiert.
- Im AP 4 wurde das Zukunftsbild für die Agglomeration entworfen. Dieses ist abstrakt gehalten und soll im Rahmen von AP SO 5 durch Teilstrategien inkl. Netzkonzepte weiter konkretisiert werden.
- Neben bestehenden B- und C-Horizontmassnahmen gibt es im AP SO 5 noch Luft für die Aufnahme von neuen Massnahmen.

2. Handlungsbedarf in den Fokusräumen

Die Gruppendiskussionen finden aufgeteilt auf die zwei Gruppen «Attisholz Nord / Süd» und «Ländliche Gemeinden» statt. 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
 - ÖV-Angebot
 - 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 GruppensprecherInnen die wichtigsten Punkte im Plenum vor:

Fokusraum Attisholz Nord / Süd (F. Foletti)

- Im Rahmen der 2. Etappe des Buskonzeptes Region Solothurn erwarten die Gemeinden Lösungen für die ÖV-Erschliessung. Voraussichtlich im März 2023 wird der Kanton verschiedene Stossrichtungen dazu ausgearbeitet haben. Handlungsbedarf sehen die Gemeinden insbesondere für eine zweckmässige Erschliessung des Attisholzareals unter Einbezug der umliegenden Gemeinden (innere- und äussere Tangentiallinien). Eventuell können auch bestehende Linien genutzt und umgeleitet werden, z.B. Führung der Postautolinie 12 über die Zuchwilstrasse nach Solothurn Hauptbahnhof.
- Entlang der Aare bestehen Nutzungskonflikte zwischen Naturschutz und Freizeit. Aufbauend auf das Nutzungskonzept «Aare und Emme» soll ein kantonaler Nutzungsplan (Entwurf Ende 2023 vorliegend) zur Lösung dieser Nutzungskonflikte beitragen. Ausserdem werden darin Lösungen für die Zugänglichkeit zum Aareraum konkretisiert. Zusätzlicher Handlungsbedarf besteht aareabwärts in Richtung Flumenthal, insbesondere in Bezug auf den Velofreizeitverkehr. Zur Lösung von Nutzungskonflikten wird eine Entflechtung und Aufteilung des Fuss- und Veloverkehrs nördlich und südlich der Aare als Möglichkeit vorgeschlagen.
- Für die Veloverbindungen nördlich der Aare wird ein Lückenschluss gefordert: Dies betrifft sowohl den Alltagsverkehr (Lückenschluss zwischen Attisholz Nord und Solothurn über Vögeliholzstrasse) als auch den Freizeitverkehr (Lückenschluss Aareuferweg Nord im Bereich der Emmemündung/Attisholz Nord).
- Auf der Ortsdurchfahrt von Riedholz bestehen Sicherheitsdefizite für Velofahrer.
- Die Gemeinde Luterbach hat in den nächsten Jahren mehrere Projekte rund um das Thema Strassenraumgestaltung und generell zur Aufwertung des öffentlichen Raums in der Pipeline. Demnächst ist u.a. eine Dorfkernaufwertung rund um den Dorfplatz sowie die Aufwertung der Hauptstrasse von der kath. Kirche bis zum Dorfplatz und des Hofstätterweges geplant. Die südliche Anbindung an den Bahnhof Luterbach-Attisholz ist ggf. auch zu verbessern. Die Aufnahme der verschiedenen Projekte in das AP SO 5 wird noch gemeinsam mit der Gemeinde geprüft.
- Aufgrund der räumlichen und verkehrlichen Wirkungszusammenhänge zwischen dem Ort Riedholz und dem Entwicklungsgebiet Attisholz wird die Vergrösserung des Perimeters in Richtung Riedholz angedacht. Insbesondere die Massnahmen «V-MIV 402.1 Aufwertung /

Sicherheit Strassenraum: Riedholz: Aufwertung Ortsdurchfahrt» und «V-ÖV 405 Bus-/ÖV-Infrastruktur: Riedholz ÖV-Drehscheibe, Bahn- und Bushaltestelle mit B+R» werden funktional als Teil des engeren Fokusraumes gesehen.

Umliegende ländliche Gemeinden (R. Frick)

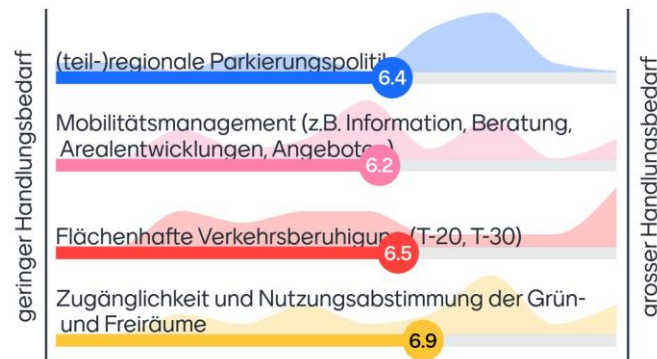
- Siedlungsverdichtungen werden u.a. aufgrund der vorherrschenden Grundstücks- und Eigentumsverhältnisse erschwert. Auch qualitätssteigernden Massnahmen im Bestand sind Grenzen gesetzt, daher sollen gezielt auch unbebaute Siedlungsreserven genutzt werden. Neben der Siedlungsstruktur haben auch soziale Strukturen (Altersheime usw.) einen hohen Stellenwert.
- Im Velobereich wird eine bessere Abstimmung zwischen dem Infrastrukturausbau und der Nachfrage gefordert. Letztere ist allgemein eher gering, bzw. saisonal unterschiedlich zu bewerten. Gleichzeitig wird aber eine deutliche Zunahme an E-Bike-Fahrten beobachtet. An verschiedenen Stellen besteht Handlungsbedarf zur Erhöhung der Velosicherheit:
 - Feldbrunnen Neue Veloführung entlang der Kantonsstrasse (V-LV 403.3)
 - Erschliessung des Kreisschulhaus Unterleberberg in Hubersdorf
 - Auf der Galmistrasse (Tempo-80) zwischen Rüttenen-Balm ist keine Veloinfrastruktur vorhanden
- Aktuell gibt es unter den Gemeinden noch viele offene Fragestellungen zur Weiterentwicklung und Verbesserung des ÖV-Angebotes. Insbesondere die Kappung der Postautolinie 12 in Riedholz mit Umsteigezwang auf die ASM-Linie wird von den Gemeinden u.a. in Anbetracht des zunehmenden Freizeitverkehrs kritisch eingestuft. Handlungsbedarf besteht ausserdem bei der Erschliessung und Aufwertung der Bahnhöfe für den Veloverkehr.
 - Das Buskonzept Region Solothurn 2. Etappe für den Zeitraum 2024-2031 ist aktuell in Bearbeitung. Voraussichtlich im März 2023 wird das AVT erste Stossrichtungen dazu vorliegen haben.
- Die Gemeinden haben keine neuen Ortsdurchfahrtsprojekte geplant. Die generelle Verkehrsreduktion und -verlagerung ist daher umso wichtiger. Die Parkplatzsituation am Balmberg könnte durch einen frühzeitigen Umstieg auf den ÖV entschärft werden. Dafür sind entsprechende Parkierungs- und Umsteigeeinrichtungen (z.B. im Bereich Hinteres Riedholz) zu schaffen.

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 Vertiefung im Plenum:

Wie gross wird der Handlungsbedarf bei folgenden Themen eingeschätzt?

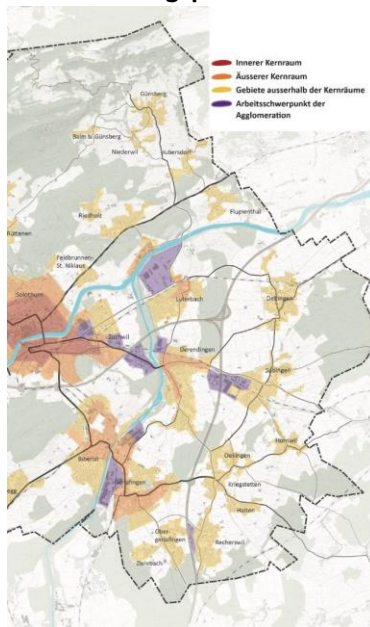
Mentimeter



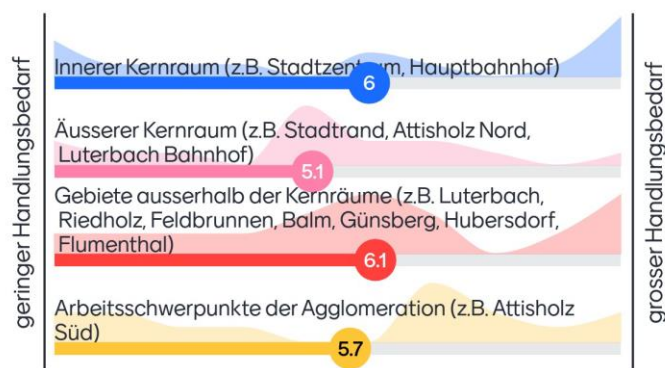
19

- Der Handlungsbedarf wird insgesamt leicht tiefer als im WS zu den Fokusräumen «Solothurn West / Bellach Ost» und «Solothurn Hbf / Zuchwil Nord» eingeschätzt. Nur die Zugänglichkeit und Nutzungsabstimmung der Grün- und Freiräume wird gleich priorisiert.

3.1 Parkierungspolitik



Wo ist der Handlungsbedarf zur Parkierungspolitik besonders gross?



Das Ergebnis wird im Plenum wie folgt interpretiert:

- Während im WS der Fokusräume «Solothurn West / Bellach Ost» und «Solothurn Hbf / Zuchwil Nord» der Handlungsbedarf zur Parkierungspolitik im Inneren Kernraum mit Abstand am höchsten eingeschätzt wurde, wird dies im Fokusraum «Attisholz Nord / Süd» auch in den Gebieten ausserhalb der Kernräume als wichtig eingeschätzt.
 - Ausschlaggebend für den grossen Handlungsbedarf in den Gebieten ausserhalb der Kernräume ist u.a. die Parkplatzsituation auf dem Balmberg. Hingegen sind in den restlichen Gemeinden (z.B. Luterbach) die Parkplätze wenig ausgelastet.
 - Ausserdem hat die kommunale Sichtweise der jeweiligen Teilnehmenden Einfluss auf das Ergebnis. Im Unterschied zu Bellach, Langendorf oder Zuchwil liegen die Gemeinden des Fokusraumes «Attisholz Nord / Süd» nicht unmittelbar an der Einfallsachse in Richtung Solothurn. Aufgrund der z.T. ländlich geprägten Raumstruktur ist auch der Druck auf den öffentlichen Raum kleiner.
- Die Schaffung von Parkraum im Umfeld von ÖV-Haltestellen im Sinne von Park&Ride aber auch Bike&Ride soll den Umstieg auf den ÖV fördern. Attraktive Umsteigemöglichkeiten entlang der asm-Linie (z.B. in Feldbrunnen oder Riedholz) könnten den Druck auf die Parkplätze im Zentrum der Agglomeration dämpfen. Mit dem 15'-Takt der asm Linie wäre der Umstieg zukünftig noch attraktiver.

- Um den Anteil des MIV am Modal-Split zu senken, sind im Areal Attisholz Nord 0.6 Parkplätze/Wohneinheit geplant. Gleichzeitig braucht es Parkierungsmöglichkeiten für Veranstaltungen. Analog dem Beispiel in Attisholz Süd könnten die Investoren im Rahmen von Aushandlungsprozessen in die Organisation der Parkraumpolitik einbezogen werden.

3.2 Mobilitätsmanagement

Welche Mobilitätsmanagementmassnahmen erachten Sie als besonders wichtig?

Mentimeter

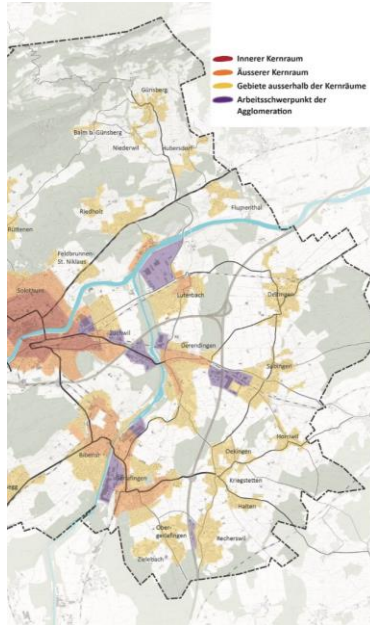


14

Das Ergebnis wird im Plenum wie folgt interpretiert:

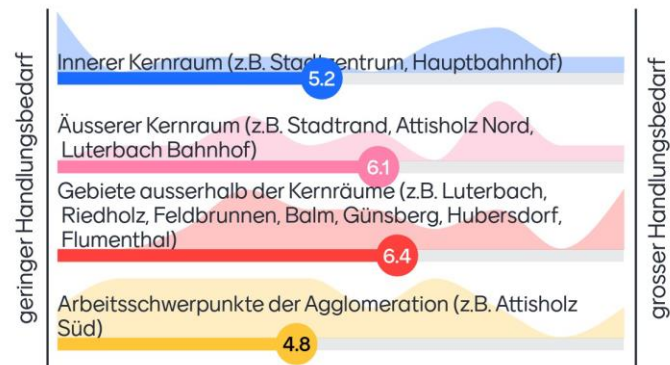
- Bei Arealentwicklungen sind Mobilitätsmanagementmassnahmen unbestritten und kommen fast schon standartmässig zur Anwendung. Die Möglichkeiten für die Gemeinden sind in dieser Phase gross, insbesondere auch durch die Einbindung der Investoren. Um unabhängig davon eigene Angebote in den Gemeinden zu fördern, braucht es auch auf kantonaler Ebene grundlegende Programme.
- Mit dem Programm so!mobil, welches sich für eine nachhaltige und effiziente Mobilität im Kanton Solothurn einsetzt und der Langsamverkehrs-Offensive (LOS) gibt es bereits verschiedene Angebote für die Informations- und Öffentlichkeitsarbeit in der Region.
- Die Angebotskoordination in Zusammenhang mit Mobilitätsdrehscheiben und Parkierung wird bereits im Rahmen des Agglomerationsprogrammes angegangen (vgl. V-ÖV 405 Bus-/ÖV-Infrastruktur: Riedholz ÖV-Drehscheibe, Bahn- und Bushaltestelle mit B+R). Insbesondere der 15'-Takt der asm-Linie bietet ein grosses Potenzial für die Region.

3.3 Flächige Verkehrsberuhigung und Gestaltung der Ortskerne



Wo ist der Handlungsbedarf bezüglich flächenhafter Verkehrsberuhigung (T-20, T-30) besonders gross?

Mentimeter



14

Das Ergebnis wird im Plenum wie folgt interpretiert:

- Verkehrsberuhigungen werden v.a. in den Gebieten ausserhalb der Kernräume als relevant erachtet (z.B. sind in Riedholz aktuell 2 Petitionen zu Tempo 30 eingereicht). Im Quervergleich scheint es aber in der Thematik keinen überschwänglichen Handlungsbedarf zu geben. Allerdings muss der Umsetzungsstand bisheriger Verkehrsberuhigungsmassnahmen aufdatiert werden.

3.4 Landschaft und Naherholung (Nutzungsabstimmung)

Wie gross ist der Handlungsbedarf zur Verbesserung der Zugänglichkeit und Nutzungsabstimmung in den Grün- und Freiräumen? Mentimeter



Das Ergebnis wird im Plenum wie folgt interpretiert:

- Der Handlungsbedarf wird als mässig gross beurteilt, auch im Vergleich zum WS der Fokusräume «Solothurn West / Bellach Ost» und «Solothurn Hbf / Zuchwil Nord».
- Im vorliegenden Nutzungskonzept Aare und Emme gibt es für das Gebiet aareabwärts bzw. östlich des Attisholzareals noch weniger konzeptionelle Überlegungen. Hier besteht weiterer Abstimmungsbedarf, insbesondere zwischen Motorschiffahrt, SUP und Naturschutz.
- Das «Nutzungskonzept Aare und Emme» zur Nutzungsabstimmung und Zugänglichkeit im Bereich Attisholz ist vorliegend (ab Ende 2023 auch Nutzungsplanentwurf). Die konkrete Umsetzung wird aber erst im Rahmen der etappierten Entwicklung des Attisholzareals geplant.
- Die Themen Zugänglichkeit und Erschliessung und die Nutzungsabstimmung in den Naherholungsräumen müssen differenziert betrachtet werden: Beispielsweise ist die Zugänglichkeit zur Emme mehrheitlich gegeben, es besteht jedoch Handlungsbedarf zur Nutzungsabstimmung. Hingegen ist die Nutzungsabstimmung entlang der Aare im Zentrum der Agglomeration gegeben, aber die Zugänglichkeit nicht.

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.

3.5 Weitere Themen

- Das übergeordnete Ziel des Agglomerationsprogrammes ist die Abstimmung zwischen Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung. Die Mitfinanzierung der verkehrlichen Massnahmen durch den Bund erfolgt nur, wenn die Abstimmung zwischen Siedlung, Verkehr und Landschaft im Agglomerationsprogramm dargelegt werden kann. Aus diesem Grund beinhaltet das Agglomerationsprogramm neben den Massnahmen zur Verkehrsverlagerung und -reduktion, verträglicher gestalten und vernetzen des Verkehrs auch Massnahmen im Siedlungs- und Landschaftsbereich.
- Die Benennung der Siedlungsräume im Zukunftsbild sollte allenfalls nochmals überdacht werden. Vor allem die Kategorie « Gebiete ausserhalb der Kernräume» ist negativ konnotiert.

4. Fazit und Ausblick

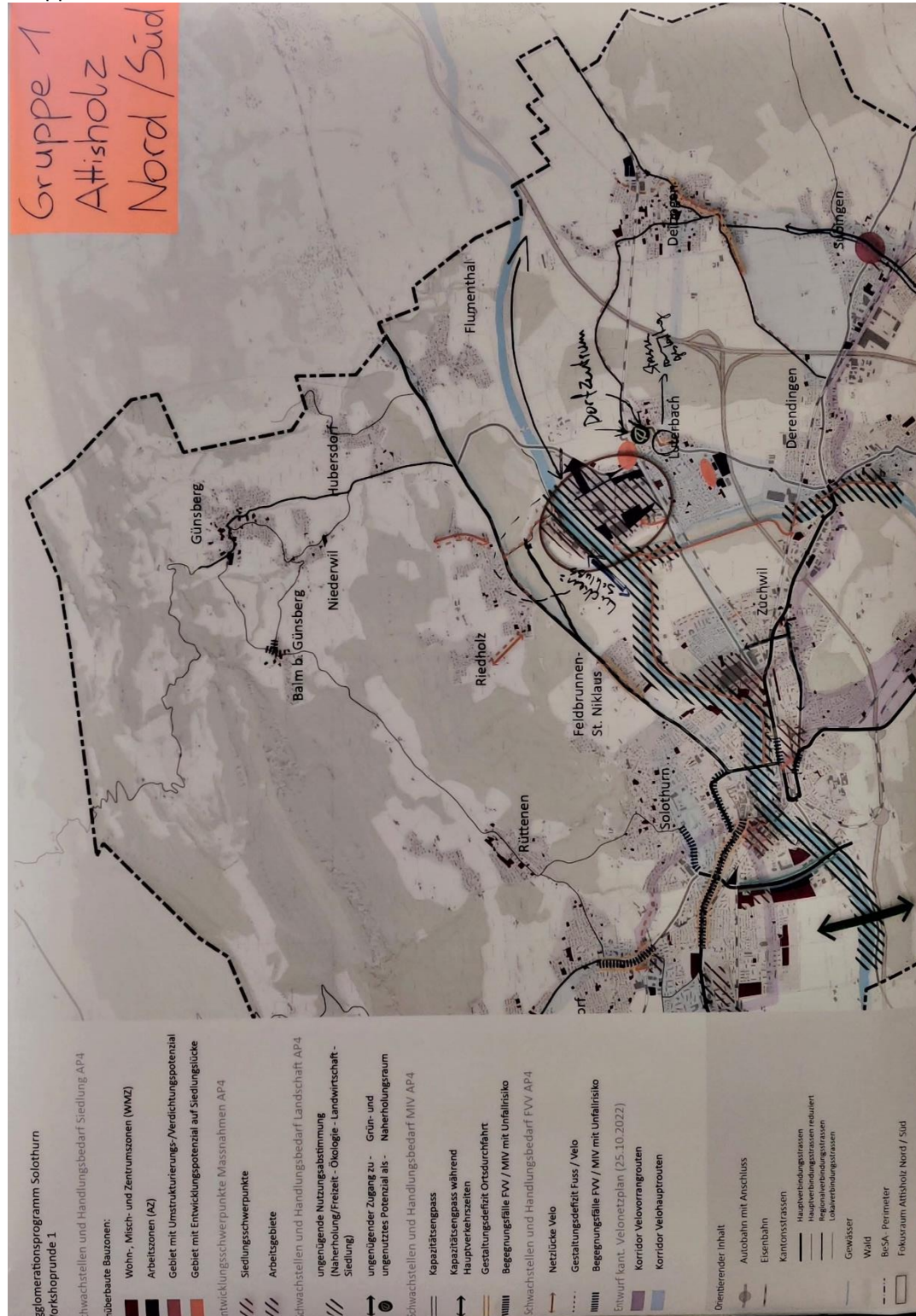
- Die definitive Festlegung der Schwerpunkte des AP SO 5 und die Auslösung von vertiefenden Planungsmandaten erfolgt in Abstimmung mit dem GLA und Vorstand der repla.
- Die erste Forumsveranstaltung für Mitgliedergemeinden der repla sowie Institutionen u.a. findet voraussichtlich Mitte 2023 statt (vgl. Anhang 2).
- Ausserdem finden auch bilaterale Gespräche mit den Gemeinden statt. Dies ist insbesondere für allfällig konkretisierbare Massnahmen sehr wichtig.
- Die nächste Fokusraum-Workshoprunde wird im Herbst 2023 gestartet (vgl. Anhang 2).
- HP. Berger bedankt sich für die Mitwirkung am Workshop.

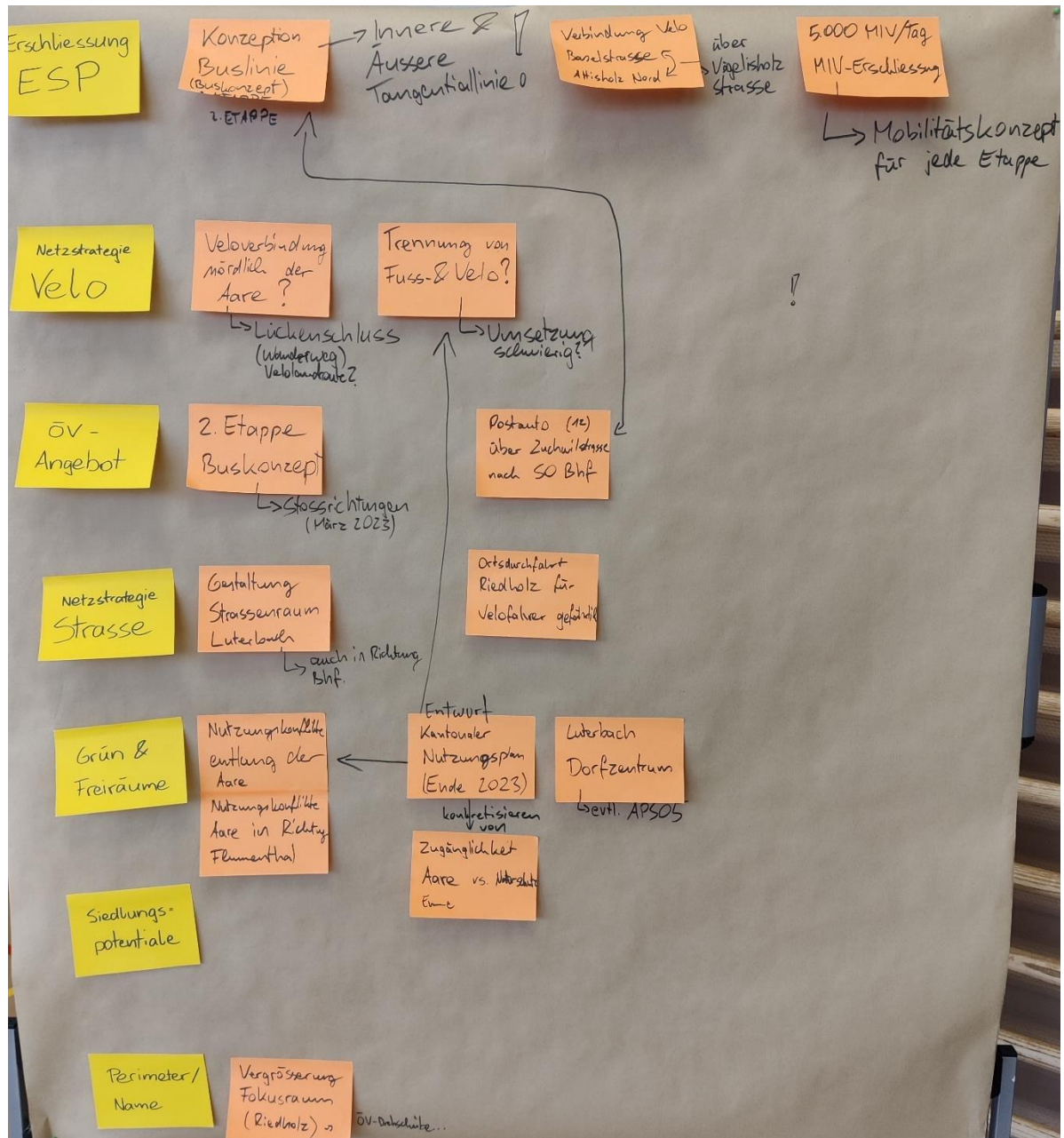
Für das Protokoll

Matthias Tischler, Infrac

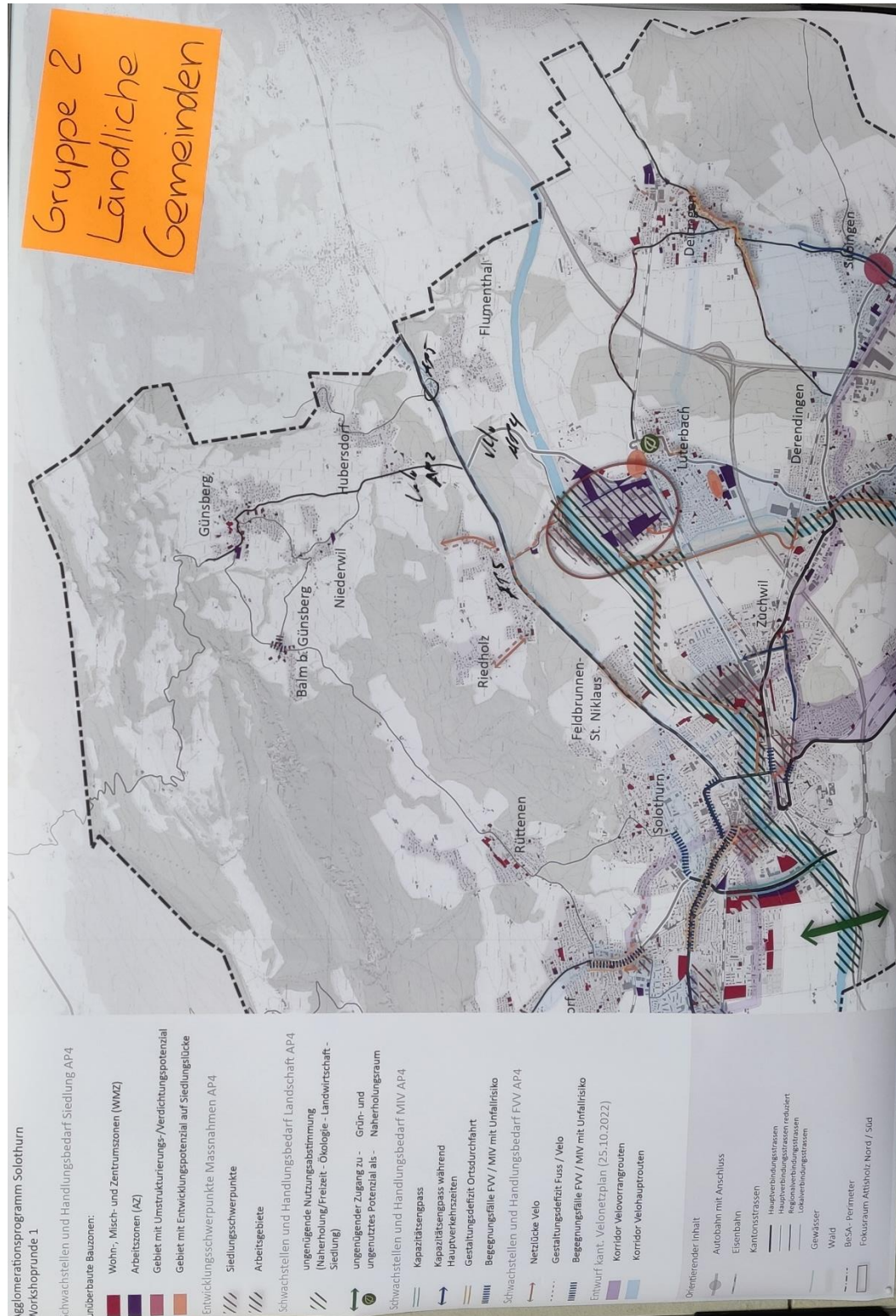
Anhang 1 WS-Dokumentation Gruppen- und Plenumsdiskussion

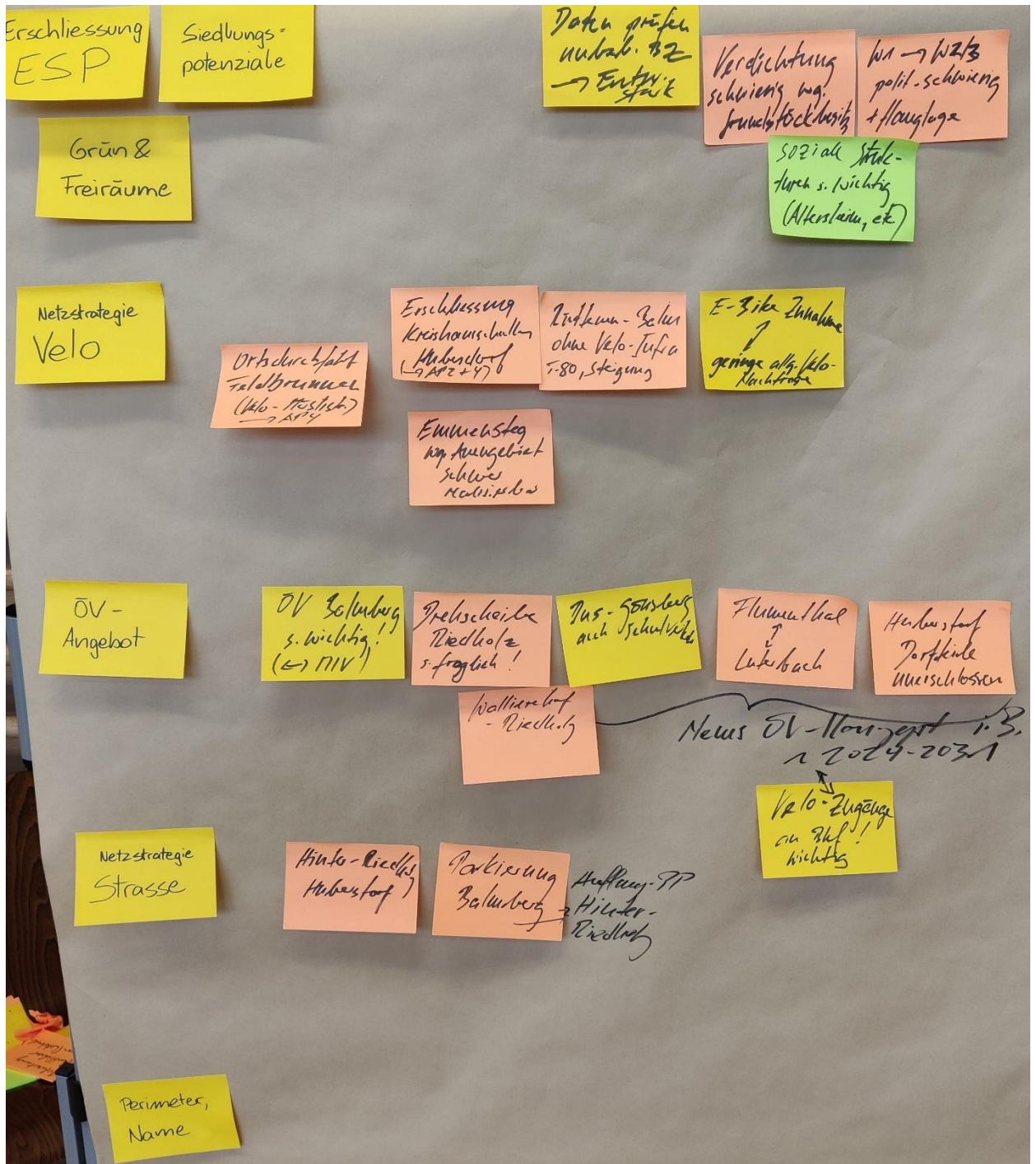
Gruppe 1: Attisholz Nord / Süd





Gruppe 2 Ländliche Gemeinden





Plenumsdiskussion zu fokusraumübergreifendem Handlungsbedarf

Parkierung

- Badenley-Tourismus
- P+R im 3rd (Niedholz, Feldhörn)
- Attisholz Nord ein wichtiges Thema
 - ↳ Mob-Konzert
 - ↳ Süd schwieriger
 - ↳ dies machen & ^{Stützpunkt}

Mob Management

- Fixen zusätzl. Angebot selb. zurückhalten
- Eigenes Verhalten steuern

Landschaft

- Zugang vs. Abgrenzungsartikulation trennen
- Attisholz - Area & weitvertr.

Anhang 2 Prozessübersicht

