

# Aktennotiz

2. Februar 2023 | Aktennotiz\_WS1\_FokusraumDerendingen.docx

**Auftraggeber** repla espaceSOLOTHURN

**Sitzungsdatum** 18. Januar 2023

**Sitzungsort** Alte Aula, 4552 Derendingen

**Teilnehmende** siehe Liste in Beilage

**Verteiler** Workshopteilnehmende

**Betreff** **Agglomerationsprogramm Region Solothurn der 5. Generation  
Workshop Fokusraum Derendingen**



## Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung der Workshopergebnisse: .....	2
1. Begrüssung und Einführung .....	4
2. Handlungsbedarf in den Fokusräumen .....	6
3. Fokusraumübergreifender Handlungsbedarf.....	9
4. Fazit und Ausblick.....	13
Anhang 1 WS-Dokumentation Gruppen- und Plenumsdiskussion.....	15
Anhang 2 Prozessübersicht .....	19

## Zusammenfassung der Workshopergebnisse:

Grösster Handlungsbedarf	Bemerkung
Fokusraumübergreifend	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Velonetzplanung generell, etappierte Umsetzung von Velohaupt- und vorzugsrouten (inkl. Emmequerungen) sowie spezifische Verbesserung der Sicherheitsdefizite auf einzelnen Abschnitten.</li> <li>▪ Die Signalisierung der Velorouten in der gesamten Agglomeration ist allgemein erkenntlicher zu machen bzw. zu verbessern.</li> <li>▪ Attraktive ÖV-Erschliessung, insbesondere attraktives und gut eingepasstes Buskonzept Region Solothurn 2. Etappe (v.a. Innere und Äussere Tangentiallinien)</li> <li>▪ Regional abgestimmte Parkraumbewirtschaftung, insbesondere im Zentrum, in den äusseren Kernräumen und den Arbeitsgebieten der Agglomeration</li> <li>▪ Mobilitätsmanagement, insbesondere gezielte Information und Öffentlichkeitsarbeit</li> <li>▪ Landschaft/Naherholung: Nutzungsabstimmung entlang der Aare (v.a. Osten der Agglomeration) und der renaturierten Emme (Biberist bis Emmespitz/-mündung)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ vgl. Entwurf kant. Velonetzplan</li> <li>▪ Ab 03.2023 liegen dem Kanton verschiedene Stossrichtungen zum Buskonzept Region Solothurn 2. Etappe vor</li> <li>▪ In bestehende kantonale Programme einbetten</li> <li>▪ Mit Mobilitätsquintett Wasseramt abstimmen</li> <li>▪ Entwurf kantonaler Nutzungsplan «Aare und Emme» Ende 2023 vorliegend</li> </ul>

Potenzielle / zu prüfende Massnahmen	Bemerkung
<b>In den Fokusräumen</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Direktere Velovorrangroute Solothurn-Subingen, z.B. in Derendingen nördlich der SBB-Linie (inkl. neuer Emmequerung)</li> <li>▪ Neue Emmequerung, insbesondere für Velos, im Bereich Emmenhof</li> <li>▪ Nutzungsabstimmung entlang der renaturierten Emme</li> <li>▪ Aufwertung Bushaltestellen, insbesondere auf der Inneren Tangentiallinie</li> <li>▪ Brache beim Kreuzplatz Derendingen als Entwicklungsgebiet im AP SO 5</li> <li>▪ Umgang mit Weiterentwicklung Wissensteinfeld im AP SO 5 zu prüfen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ (vgl. V-LV 404.1)</li> <li>▪ Zusammenhänge mit Entwurf kant. Velonetzplan ausloten</li> <li>▪ Zusammenhang mit Entwurf kant. Velonetzplan und bestehender Emmebrücke prüfen</li> <li>▪ Schnittstellen zum Nutzungskonzept «Aare und Emme» prüfen</li> <li>▪ vgl. V-ÖV 406.1</li> <li>▪ Künftige Nutzung noch offen</li> </ul>
<b>Ausserhalb der Fokusräume</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Überprüfung der Linienführung der Velovorrangroute Solothurn-Subingen im Bereich RBS Bahnhof Süd in Solothurn/Zuchwil</li> <li>▪ Erhöhung der Velosicherheit auf verschiedenen Abschnitten <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Derendingen-Deitingen</li> <li>▪ Oekingen-Horriwil</li> <li>▪ Subingen-Oekingen</li> </ul> </li> <li>▪ Optimale Lösung für Emmesteg beim Emmespitz ausloten</li> <li>▪ Optimierung der RBS Anschlüsse Richtung Bern für die Innere Tangentiallinie (Linie 17) in Gerlafingen</li> <li>▪ Umsetzung äussere Tangentiallinie, Optimierung Busanschluss Deitingen sowie Prüfung Verlängerung bis nördl. Gebiete Deitingens</li> <li>▪ B+R und P+R Angebote an den ÖV-Drehscheiben ausbauen</li> <li>▪ A1-«Werkanschluss» Subingen für Güterverkehr prüfen</li> <li>▪ BGK Subingen Luzernstrasse in A- oder B-Horizont bringen</li> <li>▪ BGK Oekingen prüfen</li> <li>▪ Überbauung Stöcklimatt und Bahnhofsumfeld als Entwicklungsgebiet im AP SO 5 prüfen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zusammenhänge mit Entwurf kant. Velonetzplan ausloten und evtl. Korridor aufweiten</li> <li>▪ Zusammenhänge mit Entwurf kant. Velonetzplan ausloten</li> <li>▪ Schnittstellen zum Nutzungskonzept «Aare und Emme» prüfen</li> <li>▪ Prüfen im Rahmen des Buskonzepts Region Solothurn 2. Etappe</li> <li>▪ Prüfen im Rahmen des Buskonzepts Region Solothurn 2. Etappe</li> <li>▪ zu beachten: Asylzentrum und Erweiterung Strafanstalt sowie Überbauung Stöcklimatt</li> <li>▪ Weitere Diskussionen im GLA repla</li> <li>▪ vgl. V-MIV 1.6</li> <li>▪ laufende Planungen</li> </ul> <p>Insbesondere Einmündung Subingen-/Hauptstrasse</p> <p>Relevanz im Quervergleich prüfen</p>
<b>Methodisch-konzeptioneller Handlungsbedarf</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ggf. Vergrösserung des Fokusraumperimeters in Richtung Wissensteinfeld /Subingen im Zuge der Weiterentwicklung/Erschliessung des Wissensteinfeldareals</li> </ul>	

Tabellen INFRAS. Quelle: Ergebnisse aus dem 1. Workshop

## 1. Begrüssung und Einführung

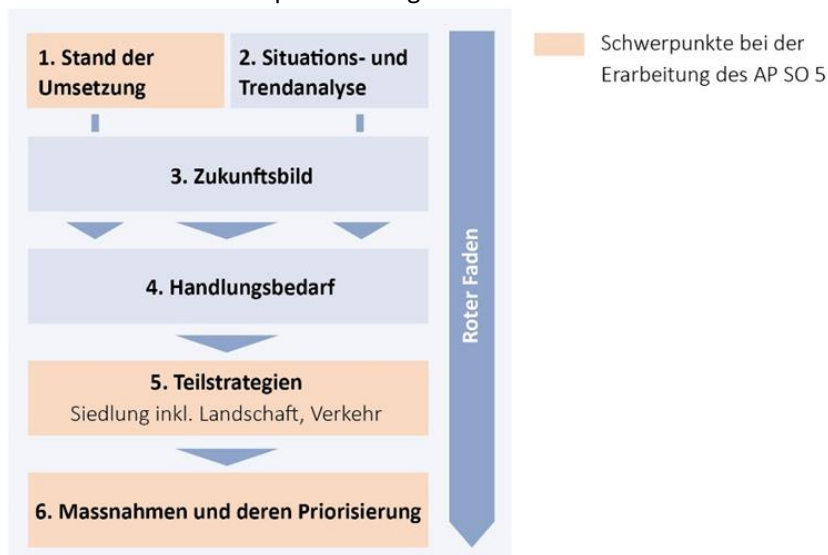
- HP. Berger begrüsst alle Anwesenden und dankt für das Interesse und die Teilnahme am Workshop. Ein besonderer Dank geht an den Gastgeber R. Spichiger. Der heutige Workshop ist Teil der ersten Workshoprunde in den Fokusräumen im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms 5. Generation (AP SO 5). 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. Dabei sollen sich die Gemeinden proaktiv einbringen. Es geht schliesslich nicht nur darum Gelder des Bundes abzuschöpfen, sondern das Agglomerationsprogramm ist auch ein wertvolles regionales Planungsinstrument. Zentrale Bearbeitungsfelder liegen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr.
- 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, welches auch durch den heutigen Anlass moderieren wird. Nach einer kurzen Einführung von Infrac 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.
  - 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. Die Gemeinden im Betrachtungsperimeter weisen Wirkungszusammenhänge mit den Gemeinden der Agglomeration auf.
  - 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 Rahmen vom AP SO 5 wird insbesondere der Umsetzungsstand der Massnahmen der 3. Generation überprüft.

- Im AP 4 wurde das Zukunftsbild für die Agglomeration inkl. 6 strategischer Leitsätze («savoir vivre») entworfen. Dieses ist abstrakt gehalten und soll im Rahmen von AP SO 5 durch Teilstrategien inkl. Netzkonzepte (v.a. ÖV-Netz, Velonetz und Strassenfunktionen) weiter konkretisiert werden.
- Neben bestehenden B- und C-Horizontmassnahmen gibt es im AP SO 5 noch Luft für die Aufnahme von neuen Massnahmen.

#### **Fragen der TeilnehmerInnen:**

- Was bedeutet das positive Feedback des Bundes zum AP 4 für die Ausrichtung des AP SO 5? Wie soll aus strategischer Sicht vorgegangen werden? Wo liegen die Schwerpunkte?
  - K. Erni: Aufgrund sich verändernder Planungsgrundlagen ändern sich auch die Voraussetzungen für das Agglomerationsprogramm. Dies erfordert kontinuierliche Anpassungen. Seit dem AP 4 wurde beispielsweise der kantonale Velonetzplan grundlegend überarbeitet.
  - HP. Berger: Neben den Gemeinden der Fokusräume geht man im AP SO 5 bewusst auch auf die umliegenden Gemeinden zu und lädt diese ein sich aktiv einzubringen.
  - Nachdem in den Generationen 1-3 v.a. auf Infrastrukturthemen und in der 4. Generation auf Siedlungsthemen fokussiert wurde, wird im Rahmen von AP SO5 auch vermehrt ein Fokus auf Landschaftsthemen gelegt.
  - R. Frick: Im Verkehr soll zudem eine nachfrageseitige Beeinflussung des Verkehrsverhaltens geprüft werden. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms kann dies beispielsweise im Rahmen von Parkierungs- oder Mobilitätsmanagementthemen angegangen werden.

## **2. Handlungsbedarf in den Fokusräumen**

*Die Gruppendiskussionen finden aufgeteilt auf die zwei Gruppen «Derendingen» und «Umliegende 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 Derendingen (F. Foletti)**

- Netzstrategie Velo:
  - Als Alternative zum derzeitigen Planungskorridor der Velovorrangroute Solothurn-Subingen in Derendingen wird für den längerfristigen Horizont eine direktere Linienführung nördlich der SBB-Linie vorgeschlagen.
  - Eine neue Emmequerung wird ausserdem weiter südlich im Bereich Emmenhof andiskutiert. Diese war u.a. auch bereits im Rahmen des Mobilitätsquintettes Wasseramt Thema.
  - Für die Velovorrangroute Solothurn-Subingen ist insbesondere die Erschliessung im Umfeld des RBS Bahnhofs Süd in Solothurn zu verbessern. Eine Linienführung auf der Kantonsstrasse (u.a. auch Autobahnzubringer) ist aus Sicherheitsgründen nicht ideal. Gemäss S. Attia wird der Korridor der Velovorrangroute in diesem Bereich nochmals aufgeweitet und somit verschiedene Linienführungen geprüft.
  - Die Veloverbindung Derendingen-Deitingen verläuft auf der Kantonsstrasse und weist erhebliche Sicherheitsdefizite auf.
  - Insgesamt ist die Signalisierung/Markierung der Velorouten im Raum zu verbessern.
- ÖV-Angebot:
  - Für die Innere Tangentiallinie (Linie 17) besteht Optimierungspotenzial hinsichtlich der RBS Anschlüsse in Gerlafingen Richtung Bern.
  - Die Aufwertung ehemals provisorischer Haltestellen der Inneren Tangentiallinie (z.B. V-ÖV 406.1 Derendingen, Biberiststrasse) soll auf weitere Haltestellen ausgedehnt werden.
  - Auch wenn das Nachfragepotenzial überschaubar ist, soll ein Busanschluss für Deitingen geprüft werden.
  - Durch die Verlängerung der Inneren Tangentiallinie über Attisholz Nord (V-ÖV 402) zur ÖV-Drehscheibe Riedholz (V-ÖV 405) erhoffen sich die TeilnehmerInnen höhere Fahrgastzahlen auf dieser Linie.

- Im Themenfeld Grün- und Freiräume werden v.a. Verbindungen für den FVV über die Emme diskutiert. Es sind dies insbesondere:
  - Ein neuer Steg über die Emme beim Emmespitz/-mündung
  - Ein neuer Emmesteg im Bereich Emmenhof in Derendingen
- Siedlungspotenziale:
  - Die Siedlungsentwicklung Emmenhof ist in Realisierung und wird im Horizont 2030 abgeschlossen sein.
  - Die Brache beim Kreuzplatz Derendingen könnte als Entwicklungsgebiet ins AP SO 5 aufgenommen werden. Dies hängt auch mit der künftigen Nutzung, welche momentan noch offen ist, zusammen.
- Der Perimeter des Fokusraums ist momentan sehr eng gewählt. In Zusammenhang mit der Weiterentwicklung/Erschliessung des Wissensteinfeldareals könnte auch eine Vergrösserung des Perimeters angedacht werden.

#### **Umliegende ländliche Gemeinden (R. Frick)**

- Siedlungspotenziale:
  - Die Entwicklung des Zentrums Subingen (+ 450 Einwohner, +85 Beschäftigte) ist auf Kurs, die Realisierung ist zwischen 2023 und 2030 geplant.
  - Das Entwicklungsgebiet Wissensteinfeld wurde 2020 von Lidl Schweiz gekauft. Damit wurden auch die Mietverträge des aktuellen Dienst- und Logistikzentrums (Lipo, Conorama) übernommen. Für die mittel- bis längerfristigen Entwicklungsbestrebungen von Lidl finden demnächst Gespräche mit dem Kanton und der Gemeinde statt.
  - In Deitingen sind mit der Überbauung Stöcklimatt und dem Bahnhofsumfeld zwei grössere Überbauungen (ca. +200 Einwohner) in der Pipeline.
  - Ausserdem sind in Deitingen die Justizvollzugsanstalt Solothurn und das Bundesasylzentrum als besondere Nutzungen insbesondere für die ÖV- und Velonetzplanung zu berücksichtigen.
  - Oekingern und Horriwil haben keine nennenswerten Entwicklungsprojekte. Herausforderungen in der demografischen Entwicklung (Alterung der Bevölkerung) sind aber namentlich bei der Weiterentwicklung des ÖV-Angebots mitzudenken.
- Netzstrategie Velo:
  - Der Entwurf des kantonalen Velonetzplans stösst insgesamt auf eine breite Akzeptanz. Die Linienführungen sollen nun weiter konkretisiert werden.
  - Die Veloachse Zuchwil-Derendingen-Subingen weist bereits einen guten Ausbaustandard auf.
  - Die Veloverbindung Derendingen-Deitingen weist hingegen Sicherheitsdefizite auf. Diesbezüglich ist eine Korridorstudie angedacht.



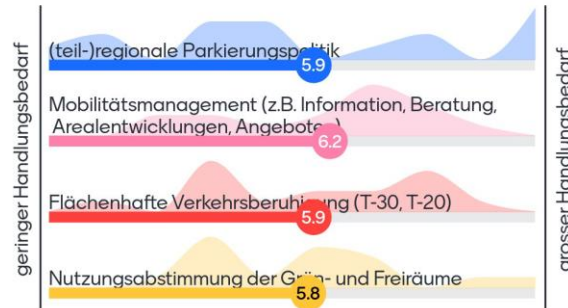
- Weiterer Handlungsbedarf besteht abschnittsweise für die Veloverbindungen Subingen-Oekingen sowie Oekingen-Horriwil.
- ÖV-Angebot:
  - Das radiale ÖV-Angebot ist gut, der Handlungsbedarf ist hier überschaubar.
  - Deitingen hat keine direkte Buserschliessung. Radial ist dies durch das Bahnangebot abgedeckt, tangential besteht jedoch Handlungsbedarf. Auch in Oekingen ist das ÖV-Angebot begrenzt. Infolge der zunehmenden Alterung der Bevölkerung wird die Nachfrage künftig steigen. Die äussere Tangentiallinie könnte eine Chance für die Gemeinden sein und muss daher vonseiten AVT weiter geprüft werden. Dabei ist auch das neue Pflege-Netzwerk (Deitingen – Derendingen – Subingen) sowie das Asylzentrum und Gefängnis im Norden Deitingens mitzudenken.
- Netzstrategie Strasse:
  - Aktuell ist der weitere Infrastrukturausbau auf der A1 zwischen Luterbach und Lyssach noch nicht geklärt. Nördlich und südlich davon sind Ausbauten beschlossen oder geplant. Ein Anschluss Subingen wird vom ASTRA bisher abgelehnt bzw. nicht geplant. Im Geschäftsleitenden Ausschuss (GLA) der repla soll geprüft werden, ob man im Rahmen des Agglomerationsprogramms bezüglich eines «Werkanschlusses» für den Güterverkehr in diesem Bereich Druck gegenüber dem ASTRA ausüben möchte.

### 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 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?

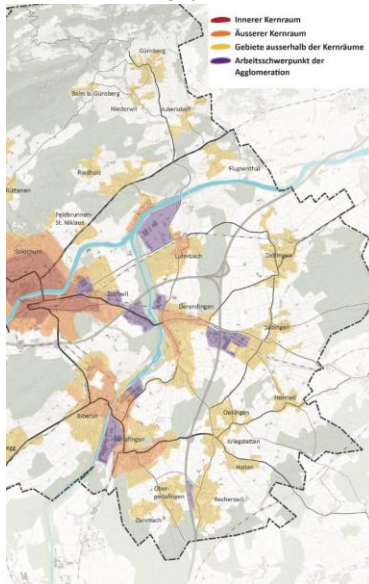
Mentimeter



17

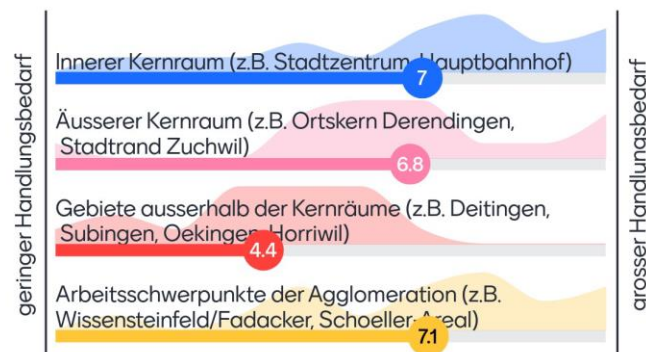
- R. Frick: In der Gesamtbewertung zeigt sich ein homogenes Stimmungsbild. Alle Themen sind wichtig, es scheint keinen prioritären Handlungsbedarf zu geben. Die teils beträchtliche Streuung innerhalb der Themen zeigt aber, dass der Handlungsbedarf räumlich differenziert betrachtet werden muss.

### 3.1 Parkierungspolitik



### Wo ist der Handlungsbedarf zur Parkierungspolitik besonders gross?

Mentimeter



18

Das Ergebnis wird im Plenum wie folgt interpretiert:

- R. Frick: Der Handlungsbedarf wird dort am höchsten eingeschätzt, wo die Parkraumpolitik schon am weitesten fortgeschritten sind. Die Gemeinden ausserhalb der Kernräume sind v.a.

von Quellverkehr geprägt und weisen wenig Zielverkehr auf. Der Handlungsspielraum ist daher gering. Im Norden der Agglomeration wurde aufgrund des Freizeitverkehrs allerdings auch für die umliegenden, ländlichen Gemeinden eine Parkraumpolitik gefordert.

- P. Stebler: Der Handlungsspielraum in den Gemeinden ausserhalb der Kernräume ist auch geringer, weil die ÖV-Erschliessung dort weniger gut ausgebaut ist. Das Verlagerungspotenzial ist somit kleiner.
- Ausserdem ist der Handlungsbedarf in den Gebieten ausserhalb der Kernräume aufgrund der Bebauungsstruktur (Einfamilienhäuser) kleiner.

### 3.2 Mobilitätsmanagement

## Welche Mobilitätsmanagementmassnahmen erachten Sie als besonders wichtig?

Mentimeter



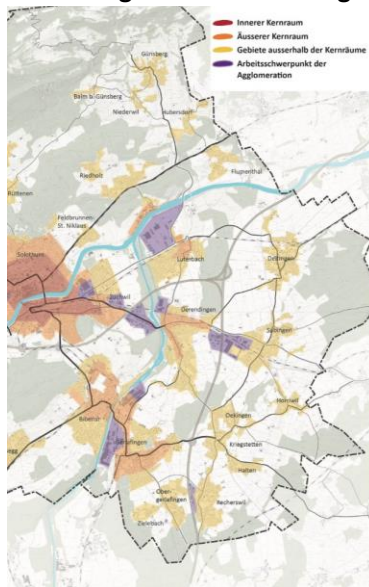
17

*Das Ergebnis wird im Plenum wie folgt interpretiert:*

- R. Frick: Es bestehen Schnittstellen zu den Planungen Mobilitätsquintett Wasseramt. Insgesamt wird der Handlungsbedarf aber mit Ausnahme der Arealentwicklungen verhalten eingeschätzt.
- C. Stauffiger: Die Weiterentwicklung des Wissensteinfeldareals ist infolge des neuen Eigentümers (Lidl) momentan noch nicht absehbar. Demnächst finden Gespräche zwischen dem Kanton, der Gemeinde und Lidl statt.
- R. Spichiger: Information und Öffentlichkeitsarbeit sind wichtige Elemente des Mobilitätsmanagements. Wenn eine Gemeinde ein bestimmtes Angebot hat, soll das bekannt gemacht werden.

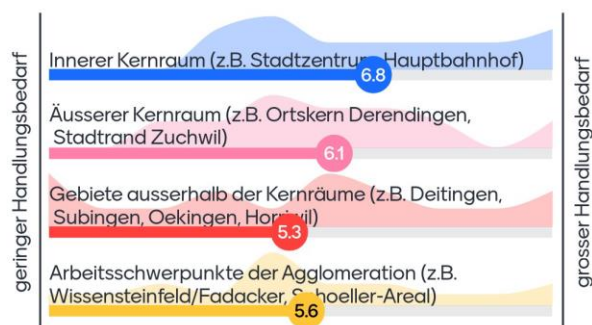
- R. Frick: Ausserdem gibt es mit dem kantonalen Programm so!mobil, welches sich für eine nachhaltige und effiziente Mobilität im Kanton Solothurn einsetzt und der Langsamverkehrs-Offensive (LOS) bereits verschiedene Angebote für die Informations- und Öffentlichkeitsarbeit in der Region. Bei einem Ausbau stellt sich die Finanzierungsfrage.
- K. Erni: Informations- und Öffentlichkeitsarbeit gelingt immer dann, wenn ein konkretes Angebot/Thema kommuniziert werden kann, z.B. kommunizierte die LOS proaktiv Velo-netzverbesserungen.
- S. Attia: City Logistik und Hauslieferdienst gibt es bereits heute. In diesem Zusammenhang sind aber auch die Auswirkungen auf das lokale Gewerbe zu berücksichtigen.

### 3.3 Flächige Verkehrsberuhigung und Gestaltung der Ortskerne



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

Mentimeter



18

Das Ergebnis wird im Plenum wie folgt interpretiert:

- R. Frick: Flächige Verkehrsberuhigung kann die Attraktivität des Wohnumfeldes erheblich steigern. Der Verkehrsfluss des MIV wird dabei aufrechterhalten. Das Stimmungsbild zeigt eine ähnliche Ausprägung wie jenes der Parkierungspolitik. Wiederum wird der Handlungsbedarf in den Gebieten ausserhalb der Kernräume am geringsten eingeschätzt.

### 3.4 Landschaft und Naherholung (Nutzungsabstimmung)

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



Das Ergebnis wird im Plenum wie folgt interpretiert:

- R. Frick: Auch in den vergangenen Workshops wurde grosser Handlungsbedarf für die Aare im Osten konstatiert. Dieser Handlungsbedarf wird im Nutzungskonzept Aare und Emme adressiert, muss aber mit Massnahmen konkretisiert werden.
- A. Affolter: Auch wenn der konkrete Handlungsbedarf momentan noch nicht genau benannt werden kann, sind auch auf der Achse Derendingen-Zuchwil/Luterbach Nutzungsabstimmungen erforderlich. Die wasserbaulichen Arbeiten im Rahmen des Hochwasserschutzes und der Revitalisierung der Emme (Abschnitt Biberist bis Emmespitz) wurden im Herbst 2020 abgeschlossen. Coronabedingt wurde der Abschnitt aber erst im Sommer 2022 erstmals bespielt. Es sind also noch weitere Erfahrungswerte notwendig.
- K. Erni: Allgemein sind Nutzungsabstimmungen zwischen Veloverkehr, Freizeitaktivitäten und Naturschutz notwendig.

## 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 bilaterale Gespräche mit den Gemeinden statt. Dies ist insbesondere für allfällig konkretisierbare Massnahmen wichtig.
- Die nächste Fokusraum-Workshoprunde wird im Herbst 2023 gestartet (vgl. Anhang 2).

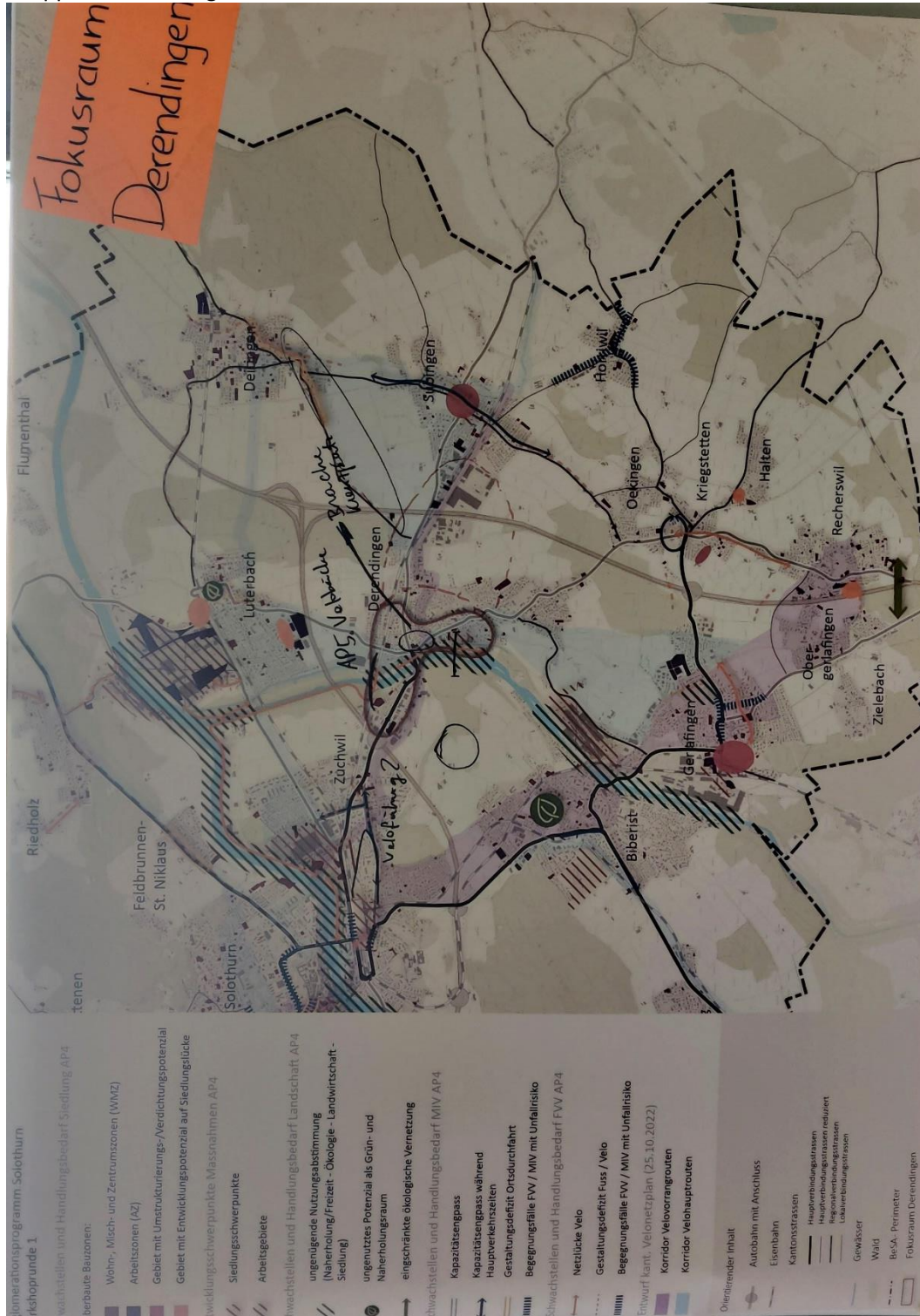
- HP. Berger bedankt sich für die Mitwirkung am Workshop.

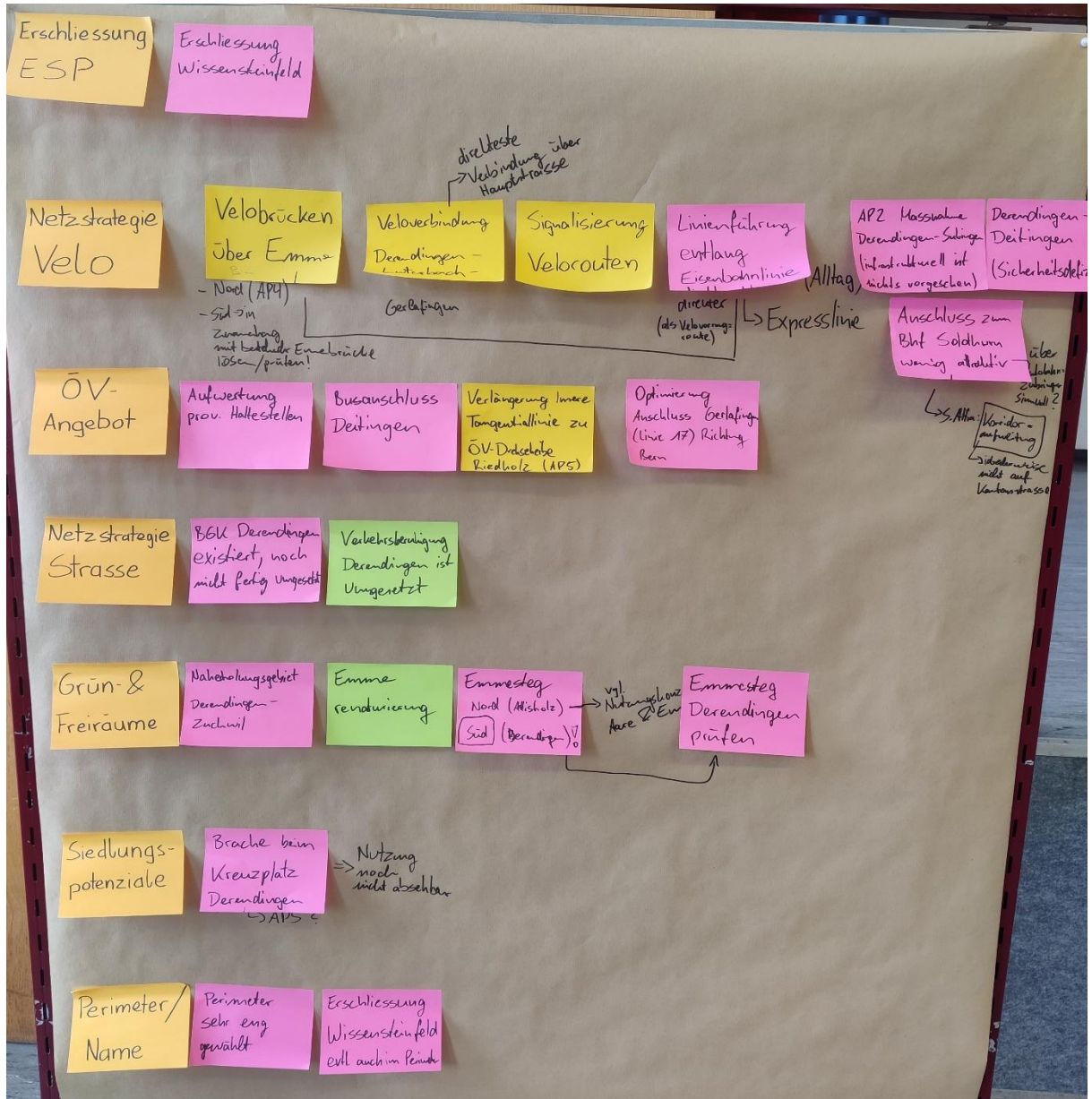
*Für das Protokoll*

*Matthias Tischler, Infrac*

# Anhang 1 WS-Dokumentation Gruppen- und Plenumsdiskussion

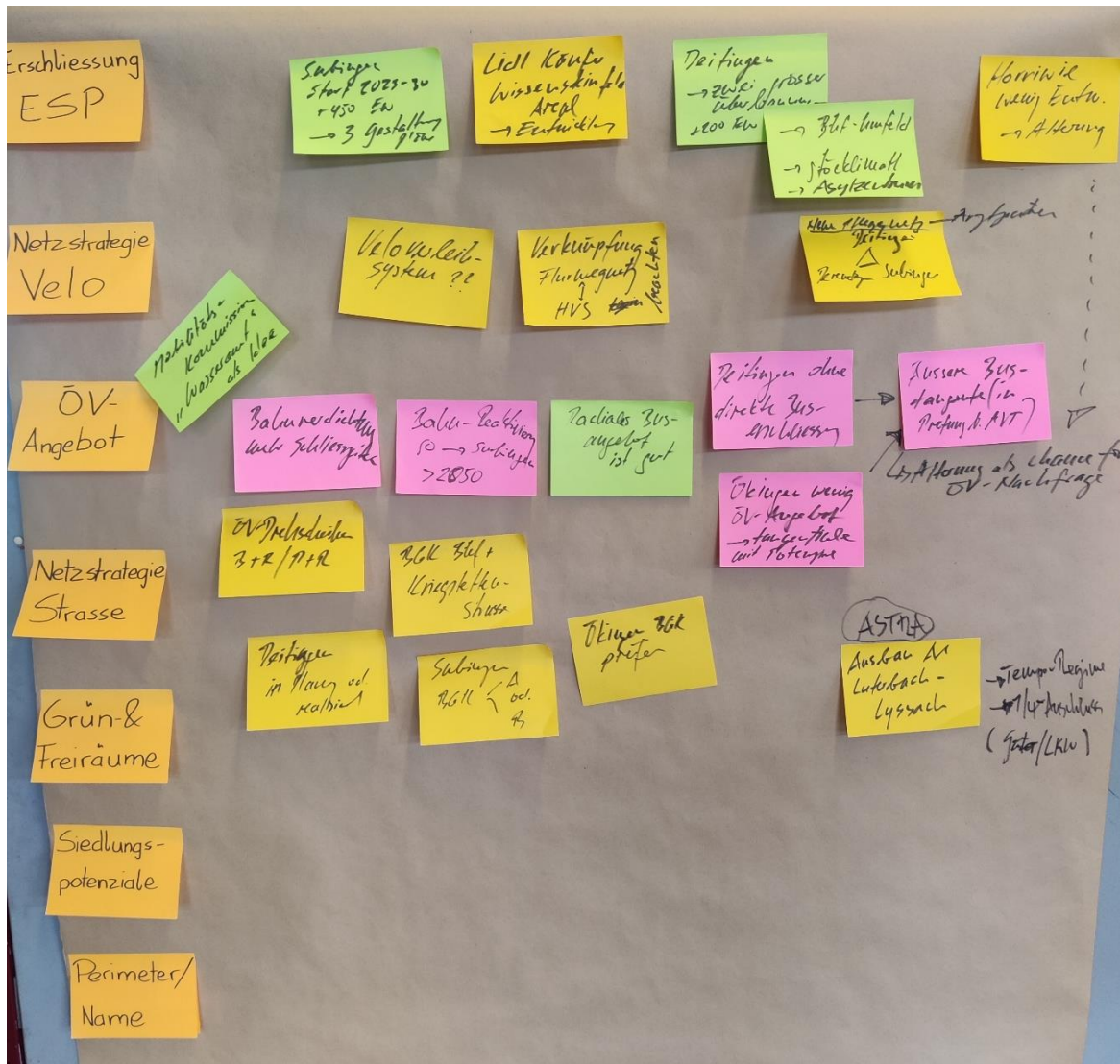
Gruppe 1: Derendingen











## Anhang 2 Prozessübersicht

