

Aktennotiz

31. Mai 2023 | Aktennotiz_WS1_FokusraumBiberist_Gerlafingen.docx

Auftraggeber repla espaceSOLOTHURN

Sitzungsdatum 31. Mai 2023

Sitzungsort Gemeindeverwaltung Gerlafingen

Teilnehmende siehe Liste in Beilage

Verteiler Workshopteilnehmende

Betreff **Agglomerationsprogramm Region Solothurn der 5. Generation
Workshop Fokusraum Biberist / Gerlafingen**



Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung der Workshopergebnisse:	2
1. Begrüssung und Einführung	3
2. Velovorrangroute Solothurn-Recherswil.....	5
3. Handlungsbedarf in den Fokusräumen	7
4. Fokusraumübergreifender Handlungsbedarf.....	9
5. Fazit und Ausblick.....	12
Anhang 1 WS-Dokumentation Gruppen- und Plenumsdiskussion.....	13
Anhang 2 Prozessübersicht	17

Zusammenfassung der Workshopergebnisse:

Grösster Handlungsbedarf	Bemerkung
Fokusraumübergreifend	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Velonetzplanung generell, etappierte Umsetzung von Velohaupt- und vorzugsrouten (inkl. Emmequerungen) sowie Anbindung der umliegenden Gemeinden. ▪ Attraktive ÖV-Erschliessung, insbesondere attraktives und gut eingepasstes Buskonzept Region Solothurn 2. Etappe. ▪ Regional abgestimmte Parkraumbewirtschaftung, insbesondere im Zentrum, in den äusseren Kernräumen und den Arbeitsgebieten der Agglomeration ▪ Mobilitätsmanagement, insbesondere Angebotskoordination (Mobilitätsdreh scheiben/Parkierung, inkl. PP-Informationssysteme) sowie bei Arealentwicklung ▪ Landschaft/Naherholung: Nutzungsabstimmung entlang der Aare (v.a. im Zentrum und Osten der Agglomeration) und der renaturierten Emme im Süden 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ vgl. Entwurf kant. Velonetzplan ▪ Ab Juli 2023 liegen verschiedene Stossrichtungen zum Buskonzept 2. Etappe vor ▪ vgl. Nutzungskonzept «Aare und Emme» (insbesondere Pendenzliste Emme)
Potenzielle / zu prüfende Massnahmen	
In den Fokusräumen	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Velovorrangroute Solothurn-Recherswil planen und umsetzen ▪ BGK Gerlafingen prüfen ▪ BGK Biberist prüfen ▪ Umsetzung Äussere Tangentiallinie prüfen ▪ Umsetzung Rundbuslinie Wasseramt prüfen ▪ Optimierung der Linienführung der Inneren Tangentiallinie ▪ Aufwertung der BLS-Linien in Richtung Solothurn ▪ Aufwertung «Schrottplatz» der Stahl Gerlafingen AG in Zusammenhang mit der Anbindung des weiter südlich gelegenen Naherholungsgebietes prüfen ▪ Landschaftsmassnahmen aus dem «Nutzungskonzept Aare und Emme» und «Pendenzliste Emme» im AP5 bringen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ laufende Korridorstudie Kontextplan ▪ im Rahmen 2. Etappe Buskonzept ▪ im Rahmen 2. Etappe Buskonzept ▪ im Rahmen 2. Etappe Buskonzept ▪ Optimieren der Anschlüsse und ggf. Verdichtung Solothurn – Gerlafingen (Shuttle) ▪ vgl. Nutzungskonzept Aare und Emme (inkl. Pendenzliste Emme im Anhang)
Ausserhalb der Fokusräume	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anbindung von Halten an die Velovorrangroute in Gerlafingen prüfen ▪ Etappierte Umsetzung der Teilmassnahmen aus dem BGK Kriegstetten ▪ Optimierung der Autobahnausfahrten (v.a. Kriegstetten) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Druck beim ASTRA ausüben

Tabellen INFRAS. Quelle: Ergebnisse aus dem 1. Workshop

1. Begrüssung und Einführung

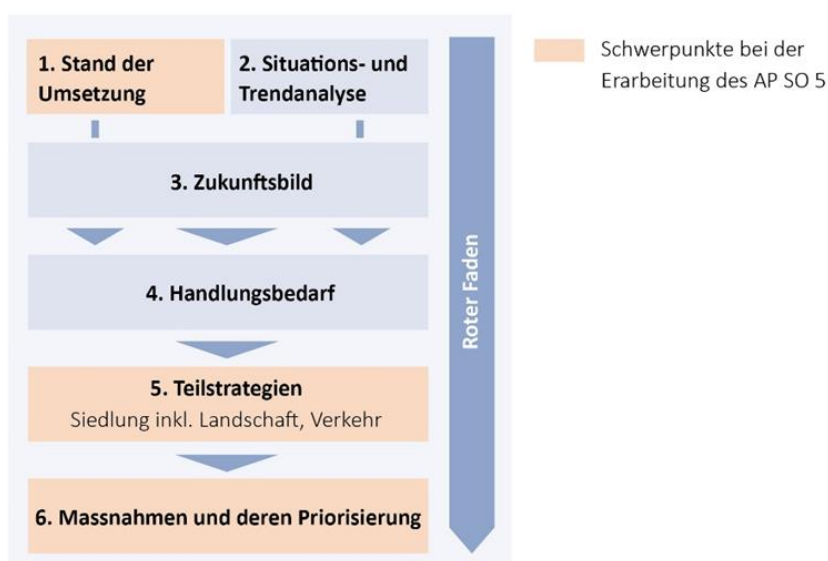
- HP. Berger begrüsst alle Anwesenden und dankt für das Interesse und die Teilnahme am Workshop. Ein besonderer Dank geht an den Gastgeber P. Heri. Der heutige Workshop ist Teil der ersten Workshoprunde in den Fokusräumen im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms 5. Generation (AP SO 5). Das Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation (AP 4) ist das Drittbeste 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 ist erfreulich, dass auch VertreterInnen der Berner Gemeinden Zielesbach und Wiler anwesend sind. 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. Mit dem Mobilitätsquintett liegt ein umfassender Bericht vor. Die Massnahmen aus dem Mobilitätsquintett (MQ) sollen hinsichtlich AP 5 priorisiert werden.
 - Sensibilisierung zur Umsetzung der Massnahmen aus den früheren Generationen
- R. Frick begrüsst von Seiten des beauftragten Planungsbüros Infrass, welches durch den Anlass moderieren wird. Nach einer kurzen Einführung von Infrass zum allgemeinen Stand und dem Vorgehen im AP SO 5 wird ausserdem J. Baker von Kontextplan einen Einblick in den Arbeitsstand zur Planung der Velovorrangroute Solothurn-Recherswil geben. Danach sind folgende zwei Hauptprogrammteile vorgesehen:
 - Im Rahmen von drei Gruppendiskussionen wird der Handlungsbedarf 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. Ein besonderer Fokus liegt auf der Velovorrangroute Solothurn-Recherswil (1. Soundingboard). Die Themen der Gruppendiskussionen sind:
 - Velo-Velovorrangroute Solothurn Recherswil
 - Funktionen Strassenraum / Gestaltung Ortsdurchfahrten / ÖV-Angebot
 - Siedlungspotenziale und -verdichtung / Öffentlicher Grün- und Freiraum

- 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.

2. Velovorrangroute Solothurn-Recherswil

- S. Attia (Projektleiter der Fachstelle Langsamverkehr des Kantons Solothurn) gibt einen kurzen Überblick über das Vorgehen und die Planungen der Velovorrangroute Solothurn-Recherswil. Zur Erhebung von lokalem Wissen haben bereits Workshops stattgefunden. Im Rahmen des heutigen Workshops wird J. Baker von Kontextplan einen Einblick in den aktuellen Arbeitsstand gegeben. In den anschliessenden Gruppendiskussionen werden die Inputs der Teilnehmenden entgegengenommen (1. Soundingboard). Im weiteren Planungsverlauf wird es noch 2 weitere Soundingboards geben.

J. Baker gibt einen Einblick in das Projekt und den aktuellen Arbeitsstand:

- Velovorrangrouten sind die höchste Netzebene des kantonalen Velonetzes und weisen den besten Ausbaustandard auf. Sie werden durchgängig und möglichst vortritts- und niveaufrei

geführt. Damit will man die grosse Gruppe der potenziell am Velofahren interessierten Bevölkerung¹ zum Velofahren animieren. Haupteinsatzgebiet ist die Verbindung vom Agglomerationsgürtel in das Agglomerationszentrum, insbesondere für den Pendlerverkehr.

- Die Planung der Velovorrangrouten erfolgt je nach Strassentyp (z.B. Kantonsstrassen und Gemeindestrassen) und Auslastung pragmatisch. An Knoten mit Kantonsstrassen wird es z.T. Unterbrüche der Velovorrangroute geben müssen, während auf Gemeindestrassen mit Tempo 30 Velos grundsätzlich Vorrang eingeräumt werden soll (vgl. Good Practice auf Schützenmatt-Brücke «Rote Brücke» zwischen Solothurn und Zuchwil). Grundsätzlich ist die Velonetzplanung im ländlichen Raum weniger komplex als im städtischen Raum. Letzten Endes will man für die Velovorrangroute aber überall einen hohen Ausbaustandard erreichen.
- Das Velopotenzial von Solothurn in Richtung Südosten ist sehr gross. Die Potenzialanalysen ergaben ca. 2'000 Velofahrende/Tag. In den bisherigen Workshops zum AP 5 hat sich das hohe Potenzial und damit der Handlungsbedarf zur Umsetzung der Velovorrangroute Solothurn-Recherswil im Rahmen des AP 5 bestätigt.

2.1 Aktueller Arbeitsstand Velovorrangroute Solothurn - Rechterswil

- Am 28.03. fand eine erste Befahrung mit Fotodokumentation statt. Aktuell ist noch keine Linienführung festgelegt. Bei den nachfolgenden Plandarstellungen handelt es sich um einen Blick in die Werkstatt als Anregung zur Diskussion und zum Abholen von lokalem Wissen.



Abschnitt Rechterswil - Gerlafingen/Biberist



Abschnitt Biberist - Solothurn

- Offene Fragestellungen ergeben sich insbesondere bei der Querung der A1, verschiedenen Hauptverkehrsachsen, den Zugängen zum Bahnhof Solothurn und der Bahngleise in Biberist sowie bei der Emmequerung in Biberist.
 - Für die Emmequerung in Biberist ist angedacht an die Verbreiterung des Fuss- und Velosteges bei der Bahnbrücke anzudocken. Alternativ wäre im Rahmen des Neubaus der Kantonsstrassenbrücke auch eine Verbreiterung für den Veloverkehr denkbar.

¹

- 2-5% der Bevölkerung sind „furchtlos und fühlen sich im Mischverkehr sicher.
- 5-10% der Bevölkerung bevorzugen separierte Infrastruktur, sind aber auch auf Radstreifen sicher unterwegs.
- **60-70% der Bevölkerung haben hohe Anforderungen an das subjektive Sicherheitsgefühl und bevorzugen getrennte Veloinfrastruktur oder verkehrsberuhigte Quartierstrassen.**
- 15-30% der Bevölkerung sind nicht am Velofahren interessiert.

- Im Zuge der Realisierung der Velovorrangroute müssen auch Anknüpfungs- und Verbindungslinien mitgeplant werden, beispielsweise von Halten in Richtung Gerlafingen.

3. Handlungsbedarf in den Fokusräumen

Die Gruppendiskussionen finden aufgeteilt auf drei Gruppen statt (s.o.). Die Gruppeneinteilung erfolgt frei, die Teilnehmenden achten gleichzeitig aber auf eine ausgewogene personelle Vertretung in den Gruppen.

- 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:

Gruppe Siedlung/Landschaft (F. Foletti)

- Die Vorstudie (Konkurrenzverfahren) für die Überbauung des Bahnhofgebietes in Gerlafingen ist abgeschlossen. In der Vorstudie wurde das Areal entlang der Bahnhofstrasse in das Planungsgebiet Nord («Insel im Grünen») und das Planungsgebiet Süd («Stadthof») aufgeteilt. Die Planungen für den nördlichen Teil sind aktuell weiter vorangeschritten, für beide Gebiete wird demnächst ein Gestaltungsplan ausgearbeitet. Auf der Bahnhofstrasse ist die Realisierung einer «Flaniermeile» angedacht. Die FVV-Anbindung in Richtung Biberist ist hingegen noch wenig attraktiv, diesbezüglich besteht Handlungsbedarf (auch in Verbindung mit der Velovorrangroute Solothurn-Recherswil).
- Auf dem Gebiet der Stahl Gerlafingen AG ist aktuell keine Entwicklung geplant. Der südliche Teil des Geländes weist aber Aufwertungspotenzial («Schrottplatz») insbesondere in Zusammenhang mit dem weiter südlich gelegenen Naherholungsgebiet auf.
- In Gerlafingen sind 13 kleinere Entwicklungsgebiete geplant. Eine Überbauung (70 Wohneinheiten) befindet sich am Sackmooswald.
- Die Entwicklungsgebiete um den Bahnhof Biberist Ost werden als verkehrsarme Siedlungen realisiert. Dies erfordert eine hervorragende Bahnanbindung und die Aufwertung der BLS-Linie in Richtung Solothurn (insbesondere Umsteigezeiten).

Der Projektfortschritt und die weiteren Schritte sind wie folgt:

- Für das «Papiere» liegt der Teilzonenplan vor. Die Realisierung des Projektes erfolgt im Zeithorizont 2025/28-2033.

- Für das Projekt «Emmeblick» auf dem Areal der Biberena liegt der Teilzonenplan vor. Demnächst folgt der Gestaltungsplan. Geplant ist ein Hochhaus (ca. 70 m) mit ca. 100 Wohneinheiten. Die Realisierung ist für spätestens 2030 angesetzt.
- Das Gebiet Schwerzimoos in Biberist ist gemäss der zweiten Vorprüfung der laufenden OPR mittelfristig kein Thema und auch nicht mehr als Reservezone vorgesehen.
- Im Bereich Landschaft liegt der Schlussbericht des Nutzungskonzepts «Aare und Emme» vor. Entlang der Emme wurden bereits im Rahmen des Hochwasserschutzprojektes umfassende Massnahmen ergriffen. Im Nutzungskonzept sind periodisch zu überprüfende Pendenzen vermerkt.
- Für den Sackmooswald (L 405.2) ist die Aufwertung als Erholungsraum und eine bessere Durchwegung angedacht.

Gruppe Ortsdurchfahrten (R. Frick)

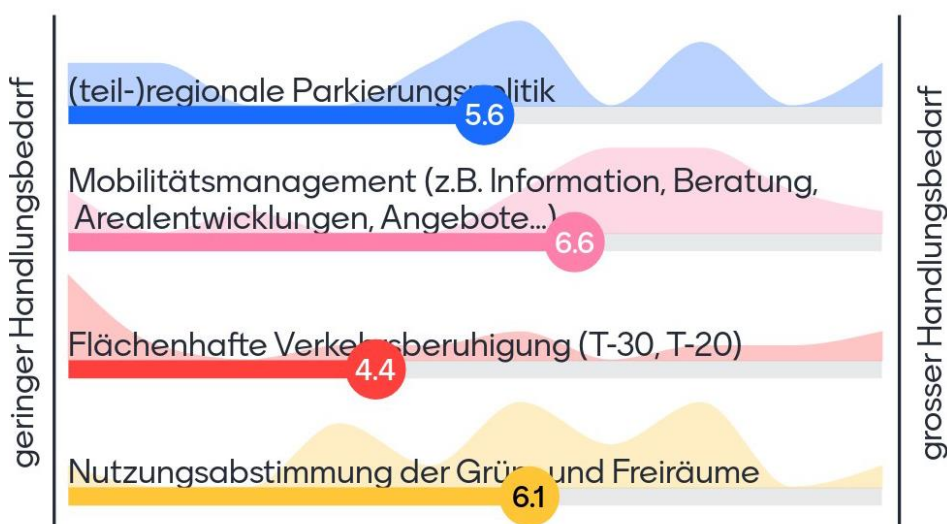
- Im Fokusraum bestehen 3 Hotspots bei den Ortsdurchfahrten:
 - In Gerlafingen bestehen v.a. Verträglichkeitsprobleme. Die Kriegstettenstrasse wird teilweise saniert. Ein echtes BGK ist aber ausstehend.
 - In Biberist bestehen neben Verträglichkeits- auch Kapazitätsprobleme. Die Aufhebung von Fahrbahnhaltestellen und ein neuer Brückenschlag sind langfristig zu prüfen. Es liegen hierzu noch keine Planungen vor.
 - In Kriegstetten liegt ein BGK vor. Dieses deckt verschiedene Strassenabschnitte ab. Die etapierte Umsetzung erfolgt ab 2028.
- Im Zuge des geplanten Autobahnausbaus der A1 vor und nach dem Abschnitt Kirchberg – Luterbach (aber nicht auf diesem Teilstück) wird mit weiterem Ausweichverkehr auf dem untergeordneten Netz im Wasseramt gerechnet.
- Vor allem die Autobahnausfahrten beim Anschluss Kriegstetten sind stark unfallgefährdet. Zur Optimierung soll Druck beim ASTRA ausgeübt werden.
- **Bereich ÖV**
- Die BLS-Linie soll aufgewertet werden. Optimierungspotenzial besteht v.a. bei den Anschlüssen in Solothurn. Der Fokusraum und die umliegenden Gemeinden sind generell in Richtung Solothurn und nicht in Richtung Burgdorf ausgerichtet. Deshalb wird die Idee eines Bahn-Shuttle eingebracht.
- Eine Schnellbuslinie Solothurn-Wasseramt wird skeptisch beurteilt. Es wird befürchtet, dass diese zur Morgen- und Abendspitze auch im Stau stehen würde.
- Aufgrund der geringen Nachfrage ist das Kosten/Nutzen-Verhältnis von Rundkursen oder einer äusseren Bustangente kritisch. Alternativ könnte die Linienführung der Inneren Tangentiallinie optimiert werden und noch besser auf die bls-Haltepunkten abgestimmt werden.

Gruppe Velo (J. Baker)

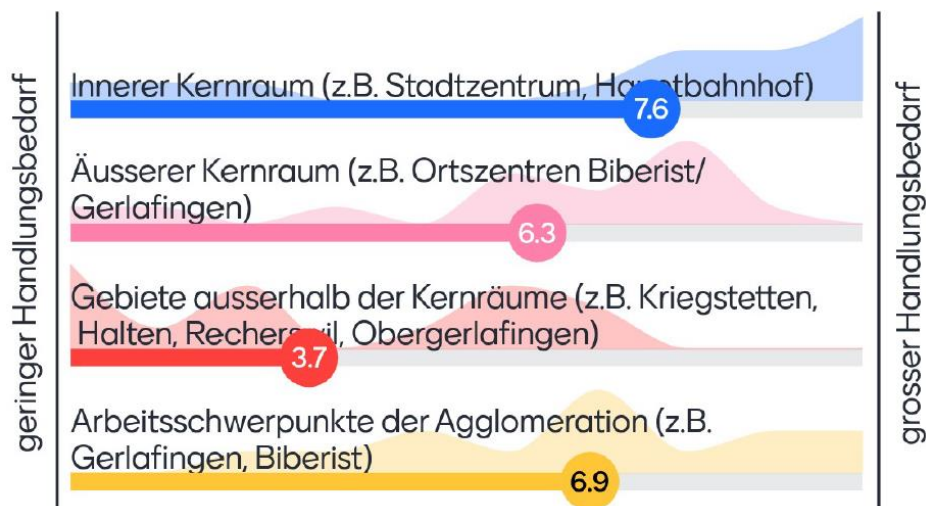
- In den Diskussionen hat sich gezeigt, dass die bisherigen Überlegungen zur Autobahnquerung in Recherswil von den Velofahrenden wenig frequentiert sind.
- Der Vorschlag zur Emmequerung im Rahmen der Verbreiterung des FVV-Stegs bei der Eisenbahnbrücke ist generell auf Anklang gestossen.
- Zur Führung der Velovorrangroute in Biberist bestehen noch grössere Unsicherheiten. Insbesondere Tempo 30 wird von der Bevölkerung abgelehnt. Eventuell muss die Linienführung über die Kantonsstrasse erfolgen.
- Die Anbindung von Halten an die Velovorrangroute soll in einer nächsten Planungsphase erfolgen.

4. 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:



3.1 Parkierungspolitik



Das Ergebnis wird im Plenum wie folgt interpretiert:

- P. Heri: Der Handlungsbedarf in Gerlafingen ist gering. In der Gemeinde gibt es ein Parkraumkonzept, das Instrumentarium ist damit bereits ausgeschöpft.
- S. Hug: Der Abstimmungsbedarf ist v.a. mit der Stadt Solothurn gross. Parkleitsysteme müssten frühzeitig über freie/besetzte Parkplätze in der Stadt informieren. Die niedrigen Parktarife der Stadt Solothurn werden demnächst angepasst.
- Der Handlungsbedarf in den Aussengemeinden wird als gering erachtet. Die Aussengemeinden stellen aber Anforderungen an den Äusseren Kernraum Biberist/Gerlafingen. Dabei steht insbesondere das Bahnhofsumfeld (v.a. in Biberist) im Vordergrund.
- In das AP5 soll auch Parkierung im Zusammenhang mit Ausflugs- und Freizeitverkehr einfließen.

3.2 Mobilitätsmanagement

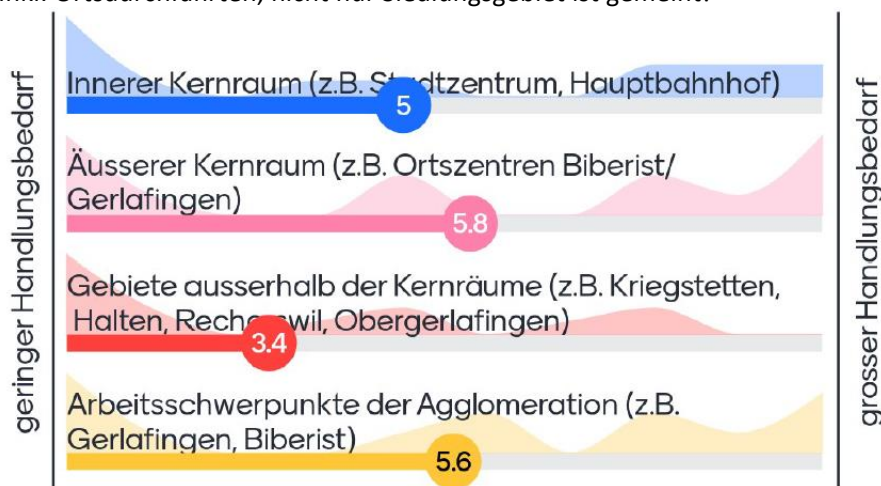


Das Ergebnis wird im Plenum wie folgt interpretiert:

- S. Attia: Veloverleihsysteme werden leider immer wieder unterschätzt. Gerade als Ergänzung zum ÖV könnten dabei längere Wartezeiten beim Umsteigen zwischen zwei ÖV-Linien durch einen Umstieg ÖV/Velo und Velo/ÖV vermieden werden. Damit würde der ÖV wesentlich attraktiver. Das Potenzial ist insbesondere im Agglomerationsgürtel Solothurn (v.a. auch im Bereich Äussere Tangente) bedeutend.
 - K. Erni/M. Reitze: Die Einführung eines regionalen Veloverleihsystems wurde bereits in der Arbeitsgruppe LOS im Jahr 2014 untersucht (externe Studie). Es bräuchte dafür in der ganzen Agglomeration ein dichtes Netz an Veloverleihstationen. Für die Organisation müssten auch Gemeindebeiträge eingehoben werden. Wegen des z.T. sehr ländlich geprägten Agglomerationsraumes bleiben aber Bedenken, ob das Angebot genutzt werden würde. Der Bedarf ist aber nach 10 Jahren erneut zu prüfen.

3.3 Flächige Verkehrsberuhigung und Gestaltung der Ortskerne

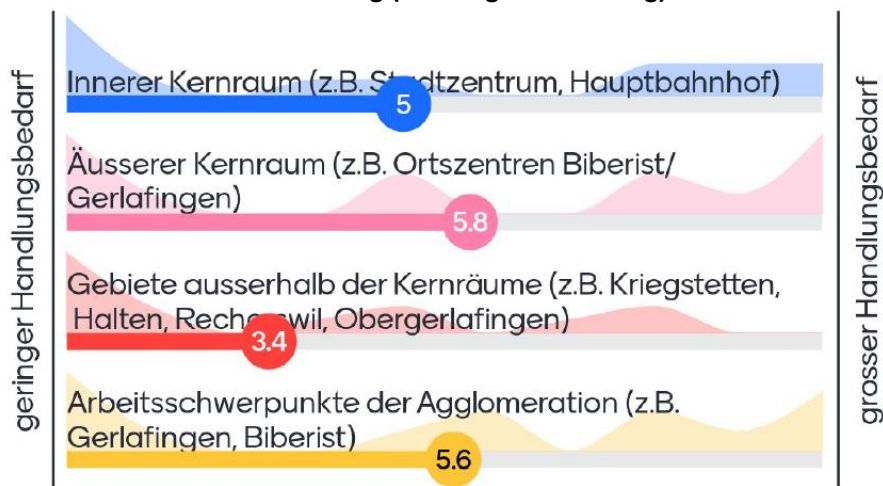
Inkl. Ortsdurchfahrten, nicht nur Siedlungsgebiet ist gemeint!



Das Ergebnis wird im Plenum wie folgt interpretiert:

- In den Aussengemeinden ist die Umsetzung von Tempo 30 unterschiedlich weit fortgeschritten. Das Thema ist v.a. politisch schwierig umsetzbar (vgl. Halten). De facto ist Tempo 30 jedoch aufgrund der engen Strassenquerschnitte oft bereits der Alltag.
- Tempo 30 leistet keinen Beitrag zur Reduzierung der Verkehrsmenge im Raum, die Verträglichkeit kann hingegen in Kombination mit Strassenraumaufwertungen massgeblich erhöht werden.
- Tempo 30 ist auch auf Kantonsstrassen grundsätzlich möglich. Der Antrag dafür muss von der Gemeinde kommen. Voraussetzungen dafür sind flächendeckendes Tempo 30 im untergeordneten Netz und die baulich gestalterische Aufwertung des Strassenraums.

3.4 Landschaft und Naherholung (Nutzungsabstimmung)



Das Ergebnis wird im Plenum wie folgt interpretiert:

- In Gerlafingen ist die Emme für den MIV unzugänglich. Bezüglich Nutzungsabstimmung weist der Abschnitt südlich der Emmebrücke keinen besonderen Handlungsbedarf auf.

5. Fazit und Ausblick

- Die Massnahmenpriorisierung erfolgt gemeinsam mit den kantonalen Fachstellen. Ausserdem finden bilaterale Gespräche mit den Gemeinden statt. Dies ist insbesondere für allfällig konkretisierbare Massnahmen wichtig.
- Die definitive Festlegung der Schwerpunkte des AP SO 5 und die Auslösung von vertiefenden Planungsmandaten erfolgt in Abstimmung mit dem GLA und dem Vorstand der repla. Für die Teilstrategien im Verkehr (MIV, ÖV, Velo) werden gesamtregionale Netzkonzeptionen erarbeitet.
- Die erste Forumsveranstaltung für Mitgliedergemeinden der repla sowie Institutionen und Verbände u.a. findet am 12.09.2023 statt (vgl. Anhang 2).
- Die nächste Fokusraum-Workshoprunde wird gegen Ende 2023 stattfinden (vgl. Anhang 2).
- HP. Berger bedankt sich für die Mitwirkung am Workshop. Der gemeinsame periodische Austausch zwischen den Gemeinden zu Herausforderungen im Bereich Siedlung, Landschaft und Verkehr ist wichtig. Insbesondere waren auch die Inputs zur Velovorrangroute sehr wertvoll.

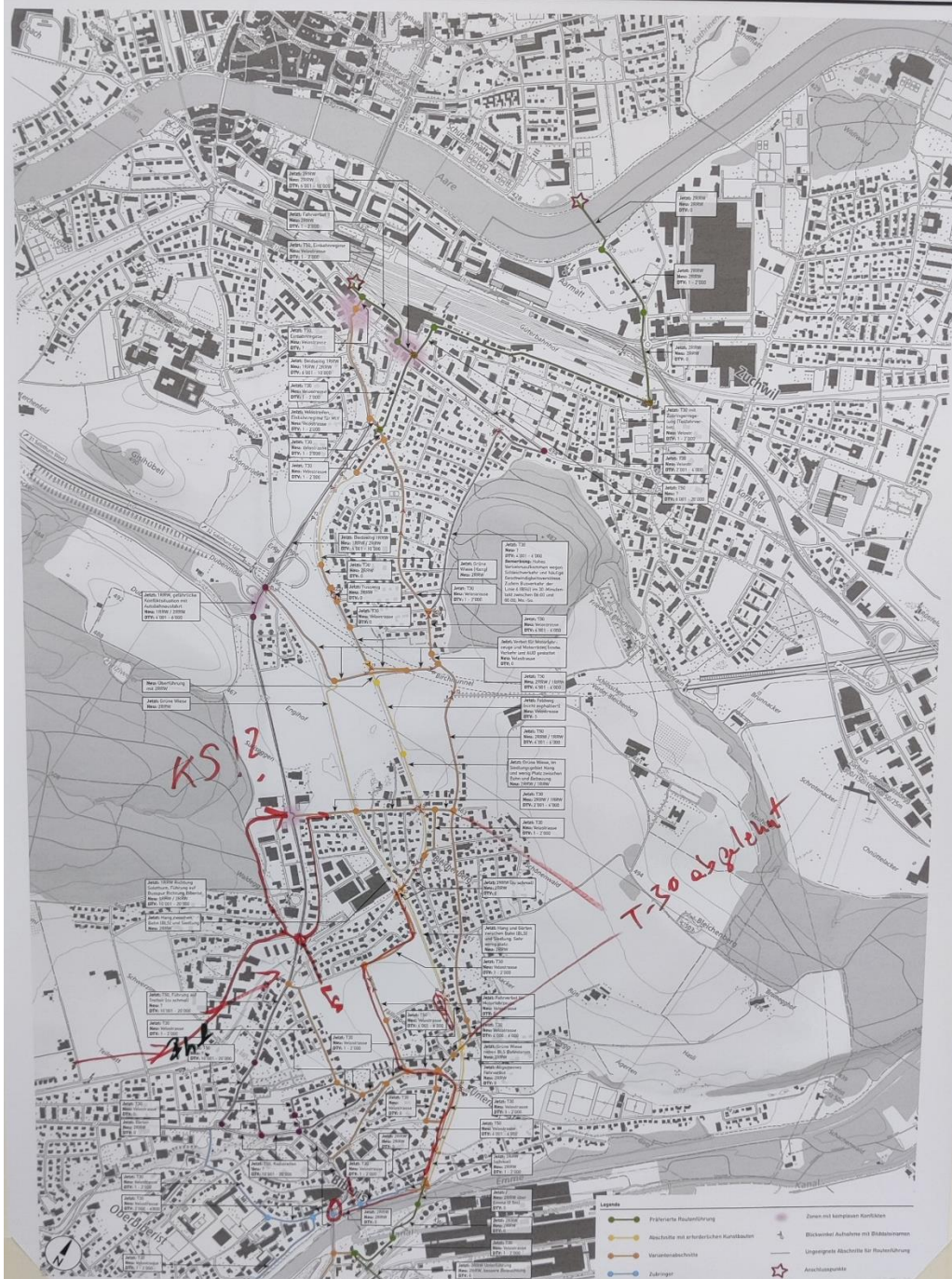
Für das Protokoll

Matthias Tischler, Infrass

Anhang 1 WS-Dokumentation Gruppen- und Plenumsdiskussion

Gruppe 1 Velo – Velovorrangroute Solothurn – Rechterswil (Abschnitt Biberist– Solothurn)

Velovorrangroute Solothurn – Rechterswil: Ergebnisse 1. explorative Befahrung
Plan Nord: Solothurn - Biberist



Gruppe 1 Velo – Velovorrangroute Solothurn – Recherswil (Abschnitt Recherswil – Gerlafingen)



Gruppe 2 Ortsdurchfahrten/Strassenraumfunktionen

Ortsdurchfahrten (Stassenraum)

→ AB-Stam → Ausweichverkeh

→ Schwerverkehr →

→ Nordumfahrung abgelehnt

→ AB-Ausfahrten grosse Unfallrisiko
↳ AS/TRA prüfen

→ v.a. Anschlussproblematik

→ BLS-Linie s. Stadumkehrplan & Stille gwi
SO - Gerlafingen?

→ Schnellbuslinien skeptisch

→ Schnellbusidee Nässeamt (Fotografie eher gering)
(KOB) Metrolina

→ Ausser Taugende
(neuer Taugende evtl. Linienführung optimieren)

OV

→ Verknüpfung
→ BLS-Bus

KT

Gruppe 2
Eingebunden
Nässeamt

Kriegsstellungenstrassen th. sanieren
Spezielles BOK anstehend
↳ SSKF grosses Problem

→ BOK Wildbach

→ Zusätzl. systemm. mit Mikrotunneltunnel

Laufende Teil-BOK

Wix geplant
→ 2020 mehr
→ prüfen Tiefbau-BS
→ Hauptentscheidung Langf. & prof. & Anschl. Exp. → zu geringe BLS

→ Positionen Lahn → Zuberist?
↳ Schwärzberg, Zuberlinie (opp. H)

↳ RBS-Linieführung??

gerlafinger
→ habe Sini
Taugend.

Kriegsstraßen
→ Kreis ev.
Mische

Zuberist?
→ viele ÖV
AS?

V17-1700-
Koblenz

Linie 2/3
Waldenburger Mühl. → Gerlafingen-SO

Gruppe 1: Siedlung/Landschaft

Gestaltungen Bshf.:

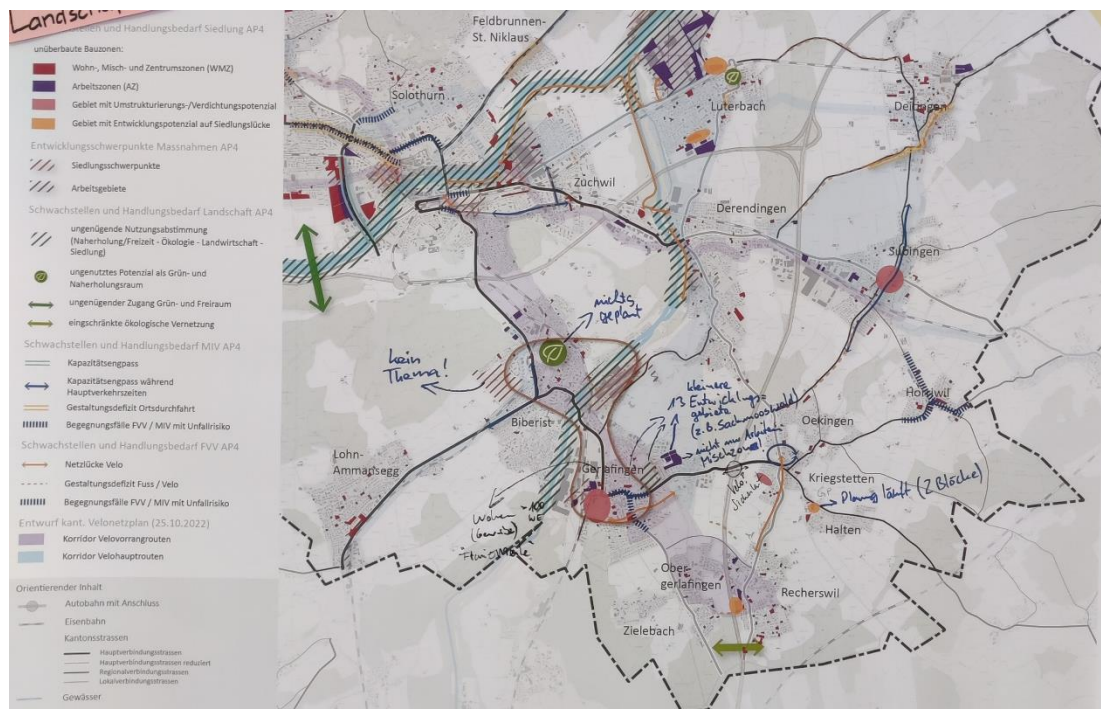
- Nord (weiter vorgeplante)
 - Vorstudia abgeschlossen
 - "Flaniermeile" geplant
- Süd
 - Anbindung Biberist wenig attraktiv (Handlungsbedarf!)

Eisenwerk (von Roll): ? → keine Entwicklung, der Betrieb läuft gut!
 → wenn dann nur ein Teilareal als ESP
 ↳ "Schrottplatz" aufwerten & gestalten (Handlungsbedarf)

L405.2 Sackmuoswäld: v.a. Durchwegung, Aufwertung Erholungsraum
 ↳ Bebauung im Südwesten (ZOWE)

Biberist Ost: -Papierei (2025/28-2033) ↳ abt. Stand: Teilzonenplan
 - Emmetblick: Hochhaus (ZOm) ~ 100WE (Biberena) ↳ Realisierung spätestens 2030
 ↳ abt. Stand Teilzonenplan (GP folgt)

verkehrsarme Siedlungen geplant
 ↳ Aufwertung BLS-Linie!!



Anhang 2 Prozessübersicht

