

Aktennotiz

13. August 2024 | 7493_Aktennotiz_Forum2_240813.docx

Auftraggeber Repla espaceSOLOTHURN

Sitzungsdatum 13. August 2024

Sitzungsort Grosser Saal im Landhaus, Solothurn

Teilnehmende Gemeindepräsidenten, Gemeinderäte, Kommissionen und Verwaltung, Verbände und Vereine der Region Solothurn im Bereich Industrie- und Gewerbe, Verkehr und Umwelt, sowie Tourismus

Verteiler Teilnehmende

Betreff **Agglomerationsprogramm Region Solothurn der 5. Generation
2. Öffentliches Forum / Infoveranstaltung**



Foto INFRAS.

Inhalt

1. Begrüssung und Einführung	2
2. Präsentation AP SO 5.....	3
2.1. Kerninhalte Vernehmlassungsversion	3
2.2. Würdigung AP SO 5	5
3. Reaktionen / Open Session	6
4. Ausblick	8
5. Weitergehende Informationen / Auskünfte	10
Anhang	11

1. Begrüssung und Einführung

- R. Siegenthaler begrüsst zum 2. Öffentlichen Forum im Rahmen des Agglomerationsprogramms Solothurn der 5. Generation (AP SO 5). In der 4. Generation wurden beim Bund 32 Agglomerationsprogramme eingereicht. Das Agglomerationsprogramm Solothurn war das Drittbeste aller eingereichten Agglomerationsprogramme. Insgesamt wurden in der Agglomeration Solothurn in den ersten vier Generationen ca. 675 Millionen Franken in Verkehrsinfrastrukturprojekte investiert (wobei in den ersten zwei Generationen auch noch Bahninfrastrukturen mitfinanziert wurden, die heute über das STEP-Verfahren laufen). Dafür konnten rund 70 Millionen Franken an Bundesbeiträgen abgeschöpft werden. Mit den zusammengestellten Massnahmen im AP SO 5 will die Agglomeration Solothurn nun auch künftig von den Bundesgeldern profitieren.
- Um im Nachhinein einen Überblick über die heute anwesenden Personen zu haben, wird eine Anwesenheitsliste herumgereicht.
- H-P. Berger begrüsst als Leiter des Agglomerationsprogramms der repla. Neben den finanziellen Anreizen des Bundes ist das Agglomerationsprogramm v.a. auch ein wertvolles regionales Planungsinstrument. Schlussendlich müssen die AP-Massnahmen von den Gemeinden und dem Kanton umgesetzt werden.
- Die Ziele der Veranstaltung sind:
 - Informationsvermittlung zum aktuellen Berichtsstand für die gestartete Vernehmlassung
 - Sammeln erster Einschätzungen im Hinblick auf die Finalisierungsarbeiten
 - Networking mit Blick auf den Verstetigungsprozess

2. Präsentation AP SO 5

2.1. Kerninhalte Vernehmlassungsversion

- R. Frick begrüsst von Seiten des beauftragten Büros Infrac. Infrac erarbeitete das AP SO 5 in Begleitung des repla Vorstandes und in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und kantonalen Ämtern. Im bisherigen Prozessverlauf fanden 4 Fokusraum-Workshops, 3 Teilraumsitzungen und ein 1. Öffentliches Forum (12.09.2023) statt. Im 1. Öffentlichen Forum standen die Teilstrategien im Vordergrund. Kerninhalt des heutigen 2. Öffentlichen Forums sind die daraus abgeleiteten Massnahmen.
- Bei der Erarbeitung des AP SO 5 wurden folgende Schwerpunkte gelegt:
 - Prozess verstetigt und in den Teilräumen intensiviert
 - Teilstrategien ausgebaut bzw. konkretisiert (Verkehr + Landschaft und Freiraum)
 - Bedeutendes Massnahmenpaket (aus Sicht Kanton *und* Gemeinden hergeleitet)
- Bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der 4. Generation wurden fünf sogenannte «Fokusräume» mit besonderem Handlungsbedarf identifiziert. Die Herleitung dieser Fokusräume basierte vor allem auf den wichtigsten Siedlungsschwerpunkten und deren Abstimmung mit zusammenhängenden Verkehrsproblemen. Im Rahmen der Erarbeitung des AP SO 5 wurde dem Verstetigungsprozess und der überkommunalen Abstimmung und Zusammenarbeit noch grössere Bedeutung beigemessen. Für solche Prozesse haben sich die Perimeter der bisherigen fünf Fokusräume als zu kleinräumig herausgestellt. Gleichzeitig sind im agglomerationsweiten Perimeter (repräsentiert durch die repla-Gremien) nicht alle Gemeinden gleich von allen AP-Themen betroffen. Vor diesem Hintergrund haben sich im AP SO 5 drei «Teilräume» herauskristallisiert, in welchen die funktionalen Zusammenhänge gross sind und teilweise bereits überkommunale Zusammenarbeitsformen bestehen oder geplant waren: Solothurn+, Wasseramt und Unterleberberg. Die Gesamtverantwortung des Agglomerationsprogramms bleibt auch zukünftig bei der repla. Die benachbarten (ländlichen) Gemeinden sollen je nach Thema an die Teilraumsitzungen eingeladen werden.
- Das Massnahmenpaket des AP SO 5 umfasst derzeit ein Gesamtvolumen von ca. 100 Millionen Franken. Die Massnahmen wurden aus der 4. Generation (B-Horizont) übernommen, aus den Fokusraum-Workshops und den Inputs am 1. Öffentlichen Forum abgeleitet oder beruhen auf kantonalen Planungen. Sehr wichtig für die Aufnahme ins AP ist die Planungsreife der Massnahmen.
 - In den ersten beiden Generationen war das Gesamtvolumen mit 250 bzw. 220 Millionen Franken noch deutlich höher, weil Bahninfrastrukturprojekte auch über das Agglomerationsprogramm mitfinanzierbar waren.

- Auch in der 4. Generation war das Gesamtvolumen mit rund 150 Millionen Franken höher. Dies ist v.a. auf die umfassende Massnahme Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof / RBS (52 Millionen Franken) zurückzuführen.
- Bei den Massnahmen der 5. Generation ist ein deutlicher Shift zur Aufwertung und Gestaltung des Strassenraums sowie zum Ausbau des Fuss- und Veloverkehrs zu erkennen.

F. Foletti (Infras) gibt einen Überblick über die wichtigsten Massnahmen des AP SO 5 entlang der Themenfelder Siedlung, Landschaft und Freiraum und Verkehr. Der Bund beteiligt sich finanziell nur an den Verkehrsmassnahmen.

Siedlung

- Im Siedlungsbereich bilden die Schlüsselareale, d.h. Umstrukturierungsgebiete, Verdichtungsgebiete, Siedlungsschwerpunkte auf unbebauten Bauzonen und Arbeitsschwerpunkte der Agglomeration die zentralen Massnahmen. Gegenüber der 4. Generation wurden insbesondere der Kreuzplatz in Derendingen und das Wissensteinfeld in Derendingen/Subingen neu als Schlüsselareale aufgenommen.

Landschaft und Freiraum

- In der Agglomeration Solothurn wird weiterhin ein Fokus auf die Aufwertung und Revitalisierung der Fluss- und Bachräume gelegt. In der 5. Generation wurde insbesondere auch die Revitalisierung von kleineren Fliessgewässern miteinbezogen.
- Neue Massnahmen im Landschaftsbereich wurden auf Grundlage des Nutzungskonzeptes Aare und Emme aufgenommen. Räumliche Schwerpunkte liegen in der Schwemmebene Aare und in der Schwemmebene Emme im südlichen Teil der Agglomeration.

ÖV

- Der Fokus im ÖV-Bereich liegt auf der Verkehrsdrehscheibe (VDS) Riedholz mit Realisierung 2030.
- Im Busverkehr wurden Massnahmen zur Aufwertung der Bushaltestellen aufgenommen. Im entsprechenden Massnahmenblatt (ÖV 502) hat der Kanton gemeinsam mit dem BSU einen Vorschlag der aufzuwertenden Bushaltestellen auf Grundlage der kantonalen Mehrjahresplanung unterbreitet. Die Gemeinden sollen nun im Rahmen der Vernehmlassung die Aufwertungsmassnahmen prüfen und Rückmeldung geben, ob sie bereit sind die entsprechenden Massnahmen umzusetzen und ob sie zusätzliche Haltestellen umgestalten möchten.
- Auch die Elektrifizierung der Buslinien stellt weiterhin eine wichtige Massnahme im AP SO 5 dar.

Fuss- und Veloverkehr

- Im Velobereich wird die Umsetzung der Velovorrangrouten fortgesetzt:

- In 1. Priorität werden Abschnitte der Velovorrangroute V3 Solothurn-Biberist-Gerlafingen-Recherswil umgesetzt. Weitere Etappen sind in der 6. Generation vorgesehen.
- Ebenfalls in der A-Liste sind Massnahmen im Strassenbau auf der Velovorrangroute V2 Solothurn-Zuchwil-Subingen. Kunstbauten werden im Rahmen der 6. Generation umgesetzt.
- Die tangentielle Velohauptroute H107 Biberist/Gerlafingen-Luterbach (Attisholz)-Riedholz/Feldbrunnen ist im B-Horizont geplant.
- Weitere Massnahmen im Fuss- und Veloverkehr sind in den Pauschalpaketen (< 5 Millionen Franken) enthalten.

Strasse

- Der räumliche Fokus der Massnahmen zur Aufwertung und Erhöhung der Sicherheit im Strassenraum liegt in der 5. Generation im Wasseramt. Weitere punktuelle Verbesserungen in Bezug auf die Verkehrssicherheit sind in der Stadt Solothurn geplant.
- Die kostenintensivste Massnahme im Strassenbereich in der 5. Generation ist die Neukonzeption des Knoten Lackenhofs im Bereich der Westtangente. Die finale Abstimmung dazu zwischen Kanton und Gemeinden ist noch ausstehend.

Umsetzungsstand der früheren Generationen

- Der Umsetzungsstand der Massnahmen aus den vorherigen Generationen wird vom Bund in die Bewertung des Agglomerationsprogramms einbezogen (wenn auch ggü. der letzten Generationen nur noch qualitativ). In der Agglomeration Solothurn bestehen v.a. bei den Massnahmen der 2. Generation zum Teil grosse zeitliche Verzögerungen. Für die Bewertung der 5. Generation sind ist der Umsetzungsstand der Massnahmen aus der 3. Generation ausschlaggebend. Auch hier sind kurze zeitliche Verzögerungen festzustellen. Der Umsetzungsstand der Massnahmen aus den ersten vier Generationen, welcher dem Bund mit dem AP SO 5 bis Ende Juni 2025 einzureichen ist, wird gemeinsam mit dem Kanton und den Gemeinden bis Ende 2024 erhoben.

2.2. Würdigung AP SO 5

- H-P. Berger: Der Umsetzungsstand der Massnahmen aus der 2. Generation ist nicht erfreulich. Die Gemeinden müssen die eingegebenen Massnahmen anschliessend auch umsetzen. Nur wenn die AP-Massnahmen in den kommunalen Finanzplan aufgenommen werden, bleiben sie weiterhin auf dem «Radar».
- Der Verstetigungsprozess bleibt wichtig. Es braucht unter den Gemeinden den Willen auch in Zukunft das Verkehrssystem und die Siedlungsentwicklung aufeinander abzustimmen und zusammenzuarbeiten. Im Rahmen der Vernehmlassung sollen die einzelnen Gemeinden nun den derzeitigen Stand des AP würdigen und die eingegebenen Massnahmen prüfen.

3. Reaktionen / Open Session

Abbildung 1: Eindruck aus den Diskussionen in der Open Session



Foto INFRAS.

- C. Widmer (Stadt Solothurn): Es ist fragwürdig, warum im AP SO 5 nun der Witterungsschutz der Bushaltestellen angegangen wird und nicht zuerst Massnahmen zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG).
 - R. Frick: Die Kosten für die Umsetzung von Massnahmen des BehiG sind gemäss den Bundesrichtlinien ausdrücklich nicht über das Agglomerationsprogramm mitfinanzierbar.
 - H-P. Berger: Für die hindernisfreie Gestaltung der Bushaltestellen ist der jeweilige Strasseneigentümer verantwortlich. Die Gemeinden sind mit der Umsetzung im Verzug.
- C. Widmer: Die Entwicklung des Delta-Areals in Langendorf mit mehr als 400 zusätzlichen Einwohner:innen löst Mehrverkehr in der Stadt Solothurn aus. Ein Mobilitätskonzept wäre dringend erforderlich.
 - HP. Berger: Das Delta-Areal hat einen rechtsgültigen Gestaltungsplan und war bereits im AP SO 4 als Schlüsselareal enthalten. Detailfragen können mit den anwesenden Bauverwaltern geklärt werden.
- C. Widmer: Der MIV-Anteil in der Agglomeration Solothurn ist von 69% im Jahr 2015 auf 70% im Jahr 2021 angestiegen. Um den Zielwert von 61% bis 2040 zu erreichen, braucht es noch

grosse Anstrengungen. Es ist daher unverständlich, dass nun mit dem Knoten Lackenhof der MIV ausgebaut werden soll. Ein Ausbau des Knotens wird noch mehr Verkehr anziehen. Dies schränkt die Lebensqualität der Anwohner:innen weiter ein. Die Stadt Solothurn will stattdessen Angebote für den Fuss- und Veloverkehr ausbauen.

- P. Stebler: Die Verkehrsbelastung auf der Westtangente hat seit ihrer Eröffnung stark zugenommen. Im Jahr 2023 waren durchschnittlich 26'000 Fahrzeuge pro Tag auf dieser Strassenachse unterwegs. Insbesondere zu den Spitzenstunden führt die hohe Verkehrsbelastung zu Rückverlagerungen des Verkehrs bis auf die A5. Den Engpass dafür bildet der Knoten Lackenhof. Dieses Sicherheitsproblem kann mit reinen Verkehrsmanagementmassnahmen nicht mehr gelöst werden. Parallel zur Neukonzeption Lackenhof werden im Umfeld der Westtangente aber auch alternative Massnahmen umgesetzt, z.B. die Busspurverlängerung und neue Pfortnerung auf der Weissensteinstrasse im Rahmen des AP SO 3.

Das Projekt Lackenhof ist mit rund 28 Millionen Franken aber nicht zuletzt auch finanziell ein grosses Vorhaben, wofür der Kanton gerne die Mitfinanzierung durch den Bund in Anspruch nehmen möchte.

- R. Siegenthaler: Die Massnahme rund um die Neukonzeption des Knotens Lackenhof wurde aufgrund der Rückstapproblematik auf die A5 insbesondere auch in Abstimmung mit dem ASTRA vorangetrieben.
- R. Frick: Es ist richtig, dass die jüngste Entwicklung des MIV-Anteils in der Agglomeration in die falsche Richtung zeigt. Die Zusammenhänge bei der Entwicklung des MIV-Anteils sind aber sehr komplex und von vielen, vom AP nicht direkt beeinflussbaren Faktoren (Verhaltensänderungen, Preise usw.) abhängig. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms kann mit dem Ausbau des ÖV und FVV-Angebots die grösste Wirkung zur Reduktion des MIV-Anteils erzielt werden. Damit wirkt das Agglomerationsprogramm indirekt verhaltenssteuernd. Hingegen wurde z.B. beim Thema einer einheitlichen Parkplatzbewirtschaftung in der Agglomeration im Rahmen der Fokusraum-Workshops noch kein Konsens erzielt.
- K. Erni: Im AP SO 5 wurden viele Massnahmen für den Veloverkehr eingegeben, insbesondere für den Bau der Velovorrang- und Velohaupttrouten. Es braucht nun einen grossen Effort, um die Massnahmen zur Baureife zu bringen, z.B. die Querung Westumfahrung/Unterführung SMB/Querung Bielstrasse. Gemäss jetzigem Planungsstand kann diese Massnahme Querung der Westumfahrung mangels genauer Linienführung und Kosten nur als B-Massnahme eingereicht werden (siehe Massnahmenband Seiten 113).
- S. Hug: Im AP SO 5 fliesst verhältnismässig immer noch viel Geld in Massnahmen für den Strassenverkehr. Gleichzeitig werden der ÖV und der FVV ausgebaut. Dadurch konkurrenzieren sich die verschiedenen Angebote.

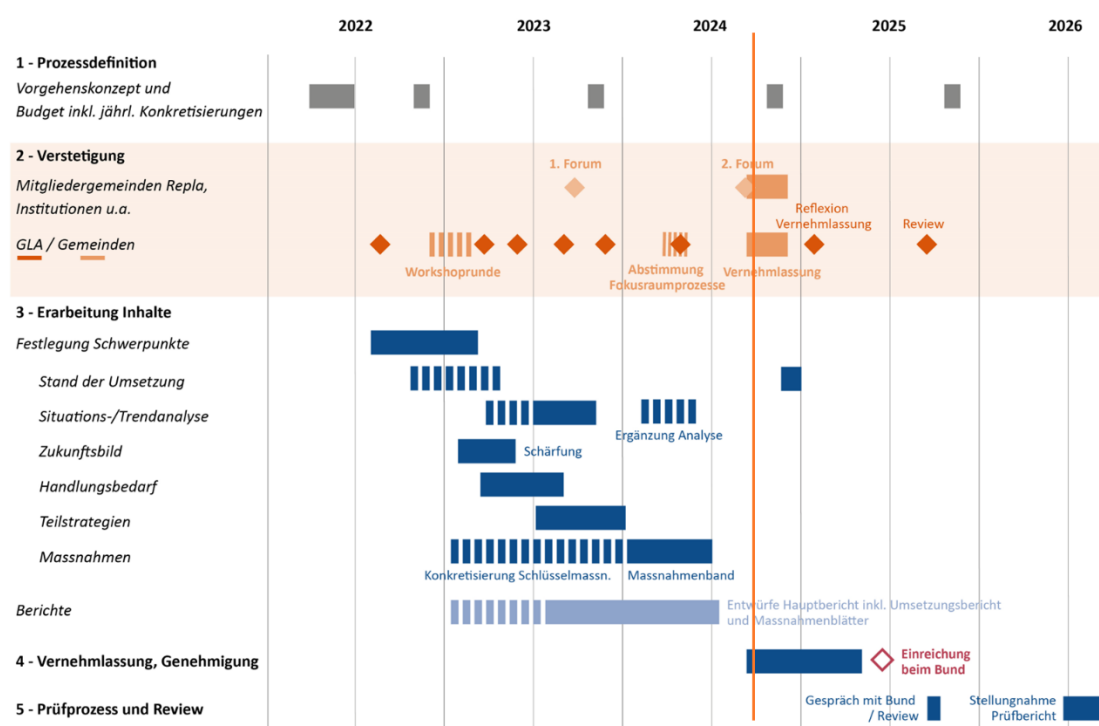
- R. Frick: Die Massnahmen im Bereich Strasse sind hauptsächlich auf die Gestaltung der Strassenräume (v.a. im Wasseramt) ausgelegt. Grosse, kapazitätssteigernde Strasseninfrastrukturprojekte wie z.B. die Nordumfahrung Gerlafingen oder der Bleichenbergtunnel wurden verworfen.
- S. Hug (Biberist): Die Harmonisierung der Bushaltestelleninfrastruktur würde den Wiedererkennungswert in der Agglomeration steigern.
 - R. Frick: Im Rahmen der Vernehmlassung können die Gemeinden weitere Aufwertungen an Bushaltestellen eingeben.
 - R. Siegenthaler: Eine Harmonisierung der Bushaltestelleninfrastruktur in der Agglomeration wird von der repla schon seit längerem angestrebt. Die Umsetzung hat sich bisher als nicht realistisch erwiesen.
- F. Glatz-Böni (Bellach): Welche Perspektive sieht das AP SO 5 für den Stau auf der H5 im Raum Bellach vor?
 - P. Stebler: Der Stau auf der H5 in Bellach ist von der Westtangente beeinflusst. Langfristig strebt man eine akzeptable Situation in einem stabilen Gesamtverkehrssystem an. Es braucht Abwägungen zwischen der Siedlungsverträglichkeit und einer effizienten MIV-Abwicklung, ohne dabei speziell den MIV zu fördern.
- B. Eberhard (Deitingen): Der ÖV muss in der Agglomeration dringend ausgebaut werden. Deitingen ist beispielsweise nicht an das Busnetz angebunden und hat keine ÖV-Anbindung an das Wasseramt.
 - R. Frick: Die Weiterentwicklung im regionalen Busverkehr erfolgt im Rahmen des Buskonzepts 2. Etappe. Damit ein Angebot durch den Kanton bestellt werden kann, müssen aber Mindestwerte beim Kostendeckungsgrad erreicht werden.
 - R. Siegenthaler: Der Kantonsrat hat die Tangentiallinie 17 im Wasseramt kürzlich aufgrund eines mangelnden Kostendeckungsgrades gestrichen. Das ist der falsche Ansatz.
 - P. Stebler: Der Ausbau des ÖV ist schlussendlich eine politische Frage. Allerdings müssen gemäss dem kantonalen Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) Angebote des Orts- und des Ausflugsverkehrs einen Kostendeckungsgrad von mindestens 20% erreichen.

4. Ausblick

- H-P. Berger: Die Vernehmlassung zum AP SO 5 startete am 05.08.2024 und dauert noch bis am 30.09.2024. Folgende Unterlagen sind Teil der Vernehmlassung:
 - Hauptbericht
 - Massnahmenblätter
 - Kurzfassung

- Fragebogen (Übersicht der Fragen als PDF)
- Die Vernehmlassung erfolgt als e-Mitwirkung. Der online-Fragebogen soll bis 30.09.2024 ausgefüllt werden.
- H-P. Berger: Die nächsten Meilensteine sind:
 - Frist Vernehmlassung: 30. September 2024
 - Erhebung zum Umsetzungsstand der Massnahmen der 1. bis 4. Generation: Ende 2024
 - Beschluss AP SO 5 durch die Delegiertenversammlung der repla: ca. Ende März 2025
 - Eingabe AP SO 5 beim Bund: bis Ende Juni 2025

Abbildung 2: Zeitplan AP SO 5



Grafik INFRAS.

- R. Siegenthaler: Auch wenn es schwierig ist allen Ansprüchen gerecht zu werden, soll das Agglomerationsprogramm schlussendlich von allen Gemeinden getragen werden. Im Rahmen der Vernehmlassung besteht die Möglichkeit Stellungnahmen zu den Inhalten abzugeben.
- R. Siegenthaler lädt zum Apéro, welcher von der Regiomech organisiert wurde.

5. Weitergehende Informationen / Auskünfte

Es besteht die Möglichkeit für weitergehende Informationen und Auskünfte zu den präsentierten Inhalten an den 6 Posten:

- Leitprinzipien des «savoir vivre» und Zukunftsbild 2040
- Siedlung
- Landschaft und Freiraum
- Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität
- Fuss- und Veloverkehr
- Strasse und Verkehrsmanagement

Für das Protokoll

Matthias Tischler, Infrac

Anhang

Diskussionspunkte der Open Session

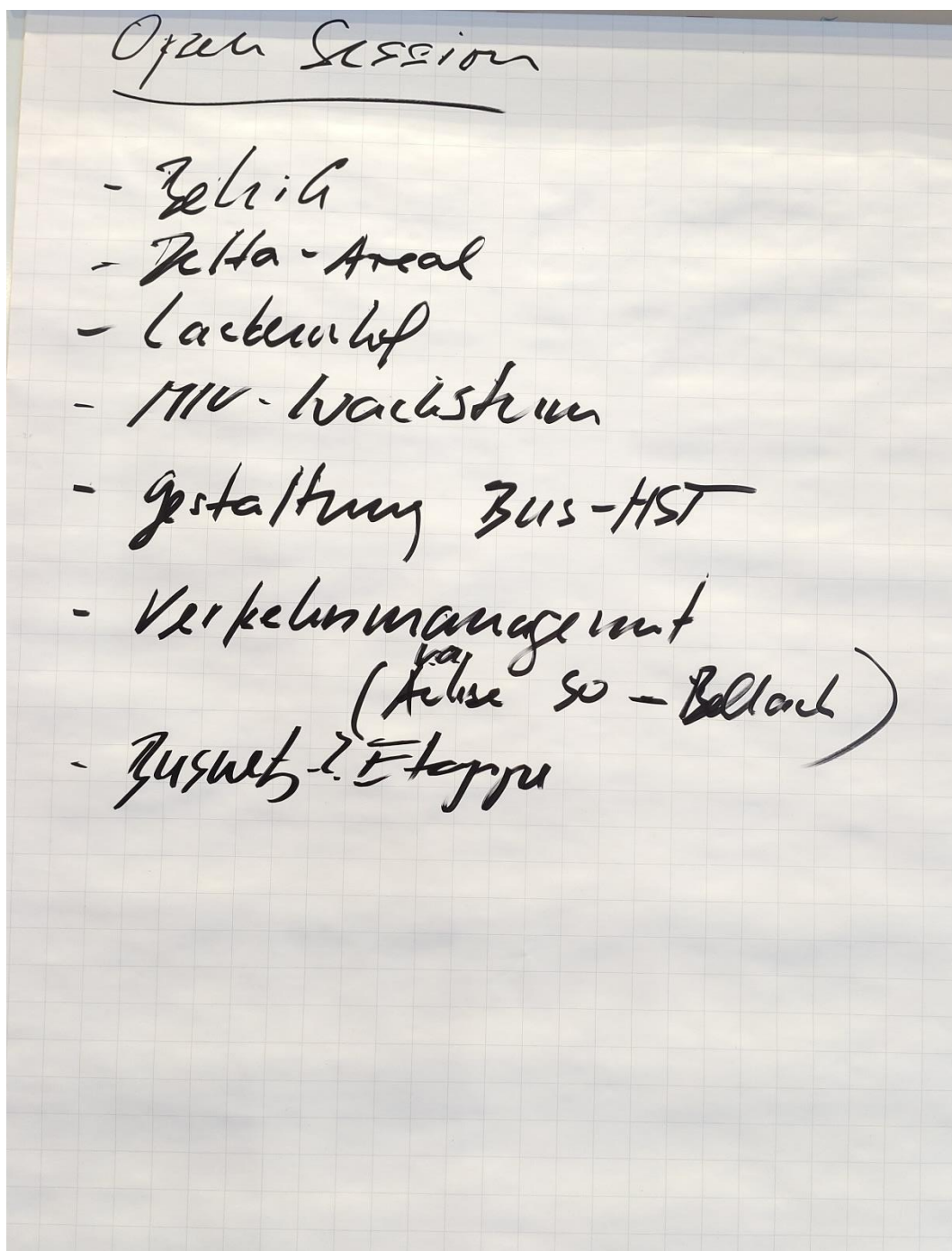


Foto INFRAS.