

repla espaceSOLOTHURN / Kanton Solothurn

Agglomerationsprogramm Solothurn

5. Generation

Auswertungsbericht zur Vernehmlassung, 15. Januar 2025

Inhalt

1. Eingereichte Stellungnahmen	3
2. Gesamteindruck und Schwerpunktthemen	4
3. Rückmeldungen zum Entwurf des AP SO 5 (Fragebogen).....	7

1. Eingereichte Stellungnahmen

Zum Agglomerationsprogramm Solothurn der 5. Generation (AP SO 5) hat vom 5. August bis 30. September 2024 die Vernehmlassung stattgefunden. Die Übersicht der offiziell eingereichten Stellungnahmen¹ ist nachfolgend aufgeführt. 16 von 28 bzw. 57% der Gemeinden des Bearbeitungsperimeters und 3 von 14 bzw. 21% der Gemeinden im Betrachtungsperimeter haben sich zum Entwurf des AP SO 5 geäußert.

Gemeinden	Kantonale Ämter	Verbände	
▪ Bellach	▪ Lohn-Ammannsegg	▪ AVT	▪ Industrieverband Solothurn und Umgebung
▪ Biberist	▪ Oberdorf SO	▪ AfU	▪ Pro Natura Solothurn
▪ Bolken	▪ Oekingen	▪ AWA	
▪ Drei Höfe	▪ Recherswil	▪ AWJF / Abteilung Jagd und Fischerei	
▪ Feldbrunnen-St. Niklaus	▪ Riedholz	▪ AWJF / Wald	
▪ Gerlafingen	▪ Selzach	▪ ARP (NP 1 = Bezirke Solothurn und Wasseramt; NP2 = Bezirk Lebern)	
▪ Halten	▪ Stadt Solothurn	▪ Fachstelle Standortförderung und Aussenbeziehungen	
▪ Hüniken	▪ Subingen		
▪ Kriegstetten	▪ Zuchwil		
▪ Langendorf			

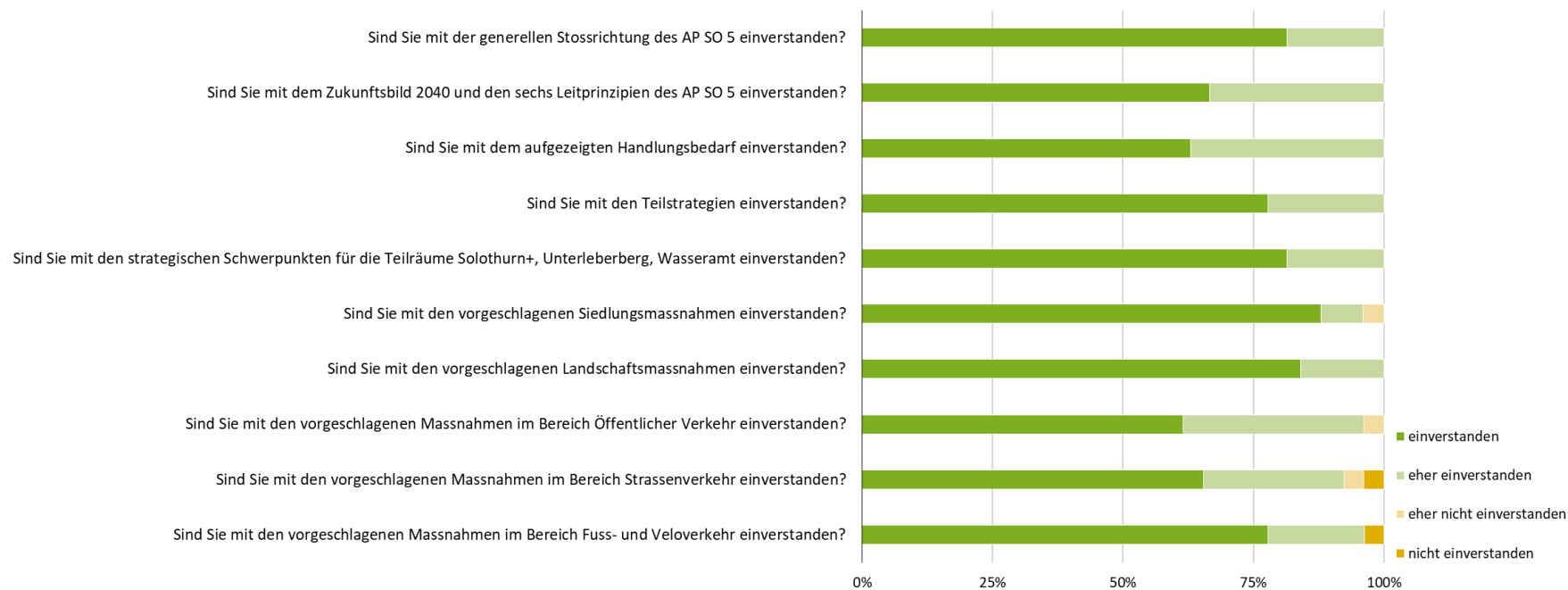
¹ Die Gemeinde Schnottwil verzichtet auf eine Stellungnahme.

2. Gesamteindruck und Schwerpunktthemen

2.1. Gesamteindruck

Im Rahmen der öffentlichen Vernehmlassung wurden 21 Stellungnahmen von Gemeinden und Verbänden eingereicht. Zusätzlich haben sieben kantonale Ämter/Fachstellen im Rahmen der Ämtervernehmlassung eine Stellungnahme abgegeben. Die grafische Zusammenfassung der entsprechenden Antworten ist aus der untenstehenden Abbildung ersichtlich:

Abbildung 1: Gesamteindruck und Einschätzung von wichtigen Bausteinen des Agglomerationsprogramms Solothurn der 5. Generation



Die zu diesen Fragen eingereichten Bemerkungen sind im Kapitel 3 zu finden.

2.2. Schwerpunktthemen und Umgang damit

Nachfolgend sind wichtige im Rahmen der Vernehmlassung eingebrachte Themen und der entsprechende Umgang damit aufgeführt:

▪ Integration Klimawandel als Querschnittsthema

- Die Klimathematik ist prominenter ins AP SO 5 aufzunehmen.

⇒ Aussagen zum Klimawandel werden in den verschiedenen Bausteinen des AP soweit möglich noch stärker aufgenommen/hervorgehoben. Auf der Ebene des Zukunftsbildes kann dies im Leitprinzip 1 und/oder 4 erfolgen:

- Leitprinzip 1. *savoir vivre* – in qualitativ vollen Siedlungsräumen: «Kompakte, klimaangepasste und klar differenzierte Siedlungsräume entlang der Hauptverkehrsachsen»
- Leitprinzip 4. *savoir vivre* – in Naherholungsgebieten und der Natur: «Vernetzte Grünräume als gliederndes Element, als Lebensraum für Fauna und Flora und als Klimawandelanpassung»

▪ Vernetzungsachsen/Grünzäsuren und Wildtierkorridore

- Die «grünen Zäsuren» aus dem AP SO 4 wurden z.T. nicht übernommen oder durch Vernetzungsachsen ersetzt. Dies wird kritisch gesehen.
- Die Wildtierkorridore und deren langfristige Raumsicherung sowie deren ökologischen Aufwertung sind im Kapitel zu den Massnahmen in geeigneter Weise explizit zu bezeichnen und einzubeziehen.

⇒ Die Darstellung zu den Vernetzungsachsen wird nochmals überprüft und ggf. ergänzt sowie die Bezeichnung angepasst (Siedlungszäsuren und ökologische Vernetzungsachsen).

⇒ Im Agglomerationsprogramm werden Aussagen zu den Wildtierkorridoren auf der Ebene des Zukunftsbildes und der Teilstrategie aufgenommen. Die Raumsicherung zu den Wildtierkorridoren und der Auftrag zu entsprechenden Aufwertungsmassnahmen sind Aufgaben des kantonalen Richtplans (L-3.3). Das Zukunftsbild wird mit den Wildtierkorridoren gemäss KRP nochmals abgeglichen. Wenn im AP eine Aufwertung von Wildtierkorridoren passiert, erfolgt dies grundsätzlich im Rahmen einer anderen Massnahme.

▪ Abstimmung mit dem Buskonzept Region Solothurn, zweite Etappe

⇒ Die Inhalte des AP SO 5 haben den Schlussbericht Planungsphase 1 (06.2023) als Grundlage.

- **Optimierung der ÖV-Erschliessung der Siedlungs- und Arbeitsplatzschwerpunkte, insbesondere für den Busverkehr**
 - ⇒ *Mit dem Agglomerationsprogramm soll das ÖV-Angebot raumtypengerecht ausgebaut werden mit dem Ziel den ÖV-Anteil am Gesamtverkehr zu steigern. Massgebend für den Angebotsausbau werden die Ergebnisse des Buskonzepts Region Solothurn 2. Etappe sein. Der Ausbau ist zudem von den vorhandenen finanziellen Mitteln abhängig. Für die Mehrheit der Entwicklungs- und Arbeitsschwerpunkte ist langfristig ein 7.5' bzw. 15'-Takt vorgesehen.*

- **Auswirkungen der Neukonzeption des Knotens Lackenhof und Stauproblematik H5 Bellach**
 - Die Massnahme wird in der Vernehmlassung von den Gemeinden Bellach und Langendorf sowie dem Industrieverband Solothurn und Umgebung als dringlich erachtet, um den Verkehr auf der Westtangente stadtauswärts zu verflüssigen. Dadurch sollen die Verkehrssicherheit erhöht und die Stabilität des strassengebundenen ÖVs gewährleistet werden.
 - Gemäss Rückmeldung der Gemeinde Biberist wird die Massnahme bzw. der verbesserte Verkehrsfluss mittel- und langfristig auch mehr Verkehr generieren. Die Auswirkungen wären im Umgebungsbereich spürbar, so auch in Richtung Biberist. Der aktuelle Projektstand zeigt diesen Aspekt zu wenig auf.
 - Die Gemeinde Bellach ist der Ansicht, dass der Schwerpunkt und Fristigkeit der Stauproblematik H5 Bellach zu tief ist.
 - ⇒ *Die Massnahme Neukonzeption Lackenhof ist abgestimmt auf die bereits beschlossenen Massnahmen V-NA 401.1 (Optimierung Knoten Obach) und V-NA 401.2 (Stauraummanagement Aarebrücke) des Agglomerationsprogramms der 4. Generation. Der nun vorgesehene Umbau des Knotens Lackenhof ermöglicht es, dass diese Massnahmen ihre volle Wirkung entfaltet. Die Wirksamkeit der Massnahme Lackenhof wurde von unabhängiger Seite beurteilt und bestätigt. Negative Auswirkungen auf das städtische und regionale Strassennetz konnten dabei ausgeschlossen werden. Dies wird im Massnahmenblatt entsprechend festgehalten.*
 - ⇒ *Die Massnahmen Verkehrsmanagement Westtangente (4. Generation), die Busspur Weissensteinstrasse (3. Generation) sowie die Neukonzeption des Knotens Lackenhof (A-Liste AP SO 5) tragen auch zur Entschärfung der Stauproblematik auf der H5 bei.*

- **Ausbau Velovorrang- und Velohauptrouten vorantreiben**
 - ⇒ *Die Velovorrang- und Velohauptrouten sind sowohl strategisch als auch massnahmenseitig prominent im Agglomerationsprogramm behandelt: Der Abschnitt Solothurn Bellach der Velovorrangroute Solothurn-Grenchen war bereits Inhalt der 4. Generation des Agglomerationsprogramms. Im Fokus des AP SO 5 steht die Umsetzung der Velovorrangroute Solothurn – Biberist – Gerlafingen – Rechterswil (V3) sowie von Abschnitten der Velovorrangroute Solothurn-Subingen (V2) und der Velohauptroute (Wangen BE)-Deitingen-Luterbach-Zuchwil-Solothurn (H110). Der Abschnitt Selzach der Velovorrangroute Solothurn-Grenchen (V1) wird ab 2032 realisiert.*

3. Rückmeldungen zum Entwurf des AP SO 5 (Fragebogen)

Legende zum Umgang mit den Bemerkungen

z.K. = Kenntnisnahme

A. = Aufnahme

tlw. A. = teilweise Aufnahme

k.A. = Keine Aufnahme

P. = Prüfen

3.1. Sind Sie mit der generellen Stossrichtung des Agglomerationsprogramms Solothurn der 5. Generation (AP SO 5) einverstanden?

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Bolken, Gerlafingen, Halten, Hüniken, Langendorf, Lohn-Ammansegg, Oberdorf, Oekingen, Recherswil, Riedholz, Selzach, Subingen, Zuchwil	einverstanden	▪ --	z.K.	▪ --
Biberist, Feldbrunnen-St.Niklaus	eher einverstanden	▪ --	z.K.	▪ --
Bellach	eher einverstanden	▪ Schwerpunkt und Fristigkeit Stauproblematik H5 Bellach zu tief	z.K.	▪ Die Massnahmen Verkehrsmanagement Westtangente (4. Generation), die Busspur Weissensteinstrasse (3. Generation) sowie die Neukonzeption des Knotens Lackenhof (A-Liste AP SO 5) tragen zur Entschärfung der Problematik bei.
Drei Höfe	einverstanden	▪ Die Gemeinde hat keine wesentlichen Änderungen und ist damit einverstanden.	z.K.	▪ --

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Kriegstetten	eher einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kriegstetten ist wenig betroffen 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --
Stadt Solothurn	einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die einzelnen Massnahmen zu den Kapiteln «Strassenverkehr» und «Fuss- und Veloverkehr» sind mit dem Stadtbauamt abgesprochen. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --
Industrieverband Solothurn und Umgebung	eher einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Erreichbarkeit der Arbeitsgebiete wird zu wenig verbessert. Sowohl für Einwohner aus dem Repla-Perimeter wie auch für Zupendler von extern besteht Verbesserungsbedarf. Dies ist ein entscheidender Faktor für die Standortqualität der Repla-Gemeinden. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Bereich ÖV sieht das Buskonzept entsprechende Verbesserungen vor. Zudem sind im AP verschiedene Massnahmen zur besseren Erreichbarkeit mit dem Velo enthalten.
AVT	einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die vorliegenden Berichte zum Aggloprogramm Solothurn 5. Generation sind gut konzipiert und haben einen ausreichenden Planungsstand. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --
AfU, ARP (NP1), ARP (NP2), AWA, AWJF/Abteilung Jagd und Fischerei, Fachstelle Standortförderung und Aussenbeziehungen	einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ -- 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --
AWJF / Wald	eher einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Agglomerationsprogramm behandelt Massnahmen auf einer grossen Flughöhe. Inwiefern der Wald von den geplanten Massnahmen betroffen ist, kann vorliegend kaum abgeschätzt werden. Massgebend ist die Waldgesetzgebung auf Bundes- und Kantonsebene. Die Waldbeanspruchung ist grundsätzlich zu minimieren. ▪ Auffällig ist, dass im Agglomerationsprogramm Solothurn 5 die Anpassung an den Klimawandel keine Würdigung erfährt, was wir bedauern. Aus unserer Sicht ist das eine verpasste Chance. 	z.K. A.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ -- ▪ Aussagen zum Klimawandel werden soweit möglich noch aufgenommen.

3.2. Sind Sie mit dem Zukunftsbild 2040 und den sechs Leitprinzipien des AP SO 5 einverstanden?

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Bellach, Bolken, Gerlafingen, Halten, Hüniken, Lohn-	einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ -- 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Ammansegg, Oberdorf, Oekingingen, Recherswil, Selzach, Subingen, Zuchwil				
Biberist, Feldbrunnen- St.Niklaus	eher einverstanden	▪ --	z.K.	▪ --
Kriegstetten	einverstanden	▪ Kriegstetten ist wenig betroffen	z.K.	▪ --
Langendorf	einverstanden	▪ Das Zukunftsbild wurde folgerichtig weiterentwickelt. Die Kernstadt Solothurn als Zentrum der Agglomeration bleibt unbestrittenermassen bestehen. Dass das Attisholz-Areal als Ort mit überregionaler Ausstrahlung etwas zurückgestuft wird in seiner Bedeutung ist eine sinnvolle Weiterentwicklung des Zukunftsbildes. Das Agglo-Programm Solothurn ist nicht einfach ein statisches Instrument, sondern die Gemeinden überlegen und entwickeln weiter.	z.K.	▪ --
Riedholz	einverstanden	▪ Zu ergänzen auf der Abbildung «Zukunftsbild 2040» (Kurzfassung S.3) ist die Velohauptroute Attisholz-Feldbrunnen zu ergänzen, resp. besser darzustellen.	K.A.	▪ Die Darstellung im Zukunftsbild ist schematisch. Die detaillierte Darstellung der Velovorrang- und Velohaupttrouten erfolgt in der Teilstrategie «Fuss- und Veloverkehr». Dort ist der Korridor der Velohauptroute «Biberist/Gerlafingen - Derendingen - Luterbach (Attisholz) - Riedholz/Feldbrunnen» detailliert eingezeichnet (gemäss kantonalem Velonetzplan).
Stadt Solothurn	eher einverstanden	▪ Leitprinzip 2: Die Verbindungen zwischen Solothurn und seinen Nachbargemeinden sollen gestärkt werden. Das ist festzuhalten. ▪ Dem Leitsatz fehlt generell die Aussage, dass das Verkehrsaufkommen geringer als die Siedlungsentwicklung ausfallen soll. Es fehlt damit ein Bekenntnis zu der Stadt / den Gemeinden der kurzen Wege	A. A.	▪ Die Beziehungen/Verbindungen zwischen der Kernstadt Solothurn und den umliegenden Gemeinden werden stärker hervorgehoben. ▪ Eine Aussage zur Stadt / Gemeinde der kurzen Wege wird in den Leitsatz 2 integriert.

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Industrieverband Solothurn und Umgebung	eher einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Präzisierung auf Seite 73 unten: Die Arbeitsschwerpunkte der Agglomeration haben als wichtige Arbeitsplatzgebiete innerhalb des Agglomerationsraums und darüber hinaus hohe Anziehungskraft und haben eine bedeutende Funktion für die wirtschaftliche Entwicklung der Agglomeration. 	A.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eine entsprechende Präzisierung wird aufgenommen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Deshalb auf Seite 80 bei den Arbeitsschwerpunkten der Agglomeration bitte auch die Anbindung an Bahn-Fernverkehr thematisieren. Aktuelle Situation hilft nicht den Modal-Split zu Gunsten des ÖV's zu verbessern. 	A.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ergänzung wird vorgenommen.
AVT	eher einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beim Zukunftsbild werden verschiedene «Hauptverbindungen Bus mit hoher Erschliessungsqualität» benannt, die wir nicht in dieser Kategorie sehen. In der Karte auf Seite 77 des Hauptberichts sind alle heutigen Buslinien abgebildet und darüber hinaus noch zusätzliche Linien (z. B. Oberdorf Endhalt – Oberdorf Bahnhof oder Tangentiallinie Gerlafingen – Deitingen), alle mit der Signatur «Hauptverbindungen Bus mit hoher Erschliessungsqualität». Nicht alle Linien sind Hauptverbindungen mit hoher Erschliessungsqualität, z. B. Linie 16 Kriegstetten – Halten - Drei Höfe (ausserhalb Agglomerimeter), Abschnitt Linie 2 Bellach – Lommiswil – Selzach oder Linie 12 auf den Balmberg. Die Beschreibung der Signatur auf der Seite 83 passt auch nicht wirklich mit der Bezeichnung Hauptverbindungen und hohe Erschliessungsqualität überein. 	A.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ In den Karten wird das Busliniennetz (vorerst) mit dem Stand 03.01.2024 und ohne Tangentiallinie 17 aktualisiert. Dies wird bis zur Einreichung des AP SO 5 im Juni 2025 auf den aktuellen Stand aktualisiert.
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Netzelemente, deren Realisierung im Horizont des Zukunftsbilds nicht realistisch ist, sind wegzulassen. Die Tangente Gerlafingen – Deitingen wird Stand heute nie so kommen wie eingezeichnet; im Bericht wird das ja an verschiedenen Stellen auch so gesagt. Eine Verlängerung der Linie 1 zur Bahnstation Oberdorf ist zur Zeit nicht in Planung und sollte auch nicht dargestellt werden. 	A.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aktualisierung wird vorgenommen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Linie 17 Gerlafingen – Attisholz wird per Ende 2024 eingestellt. Hier ist zu überlegen, ob diese nicht ebenfalls aus der Karte entfernt werden sollte. 	A.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ In den Karten wird das Busliniennetz (vorerst) mit dem Stand 03.01.2024 und ohne Tangentiallinie 17 aktualisiert. Dies wird bis zur Einreichung des AP SO 5 im Juni 2025 auf den aktuellen Stand aktualisiert.

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
		<ul style="list-style-type: none"> Wir schlagen vor, das heutige Busnetz oder das Busnetz 2025 indikativ zu hinterlegen. Zudem sollte die Bezeichnung «Hauptverbindungen Bus mit hoher Erschliessungsqualität» überdacht werden. 	A.	<ul style="list-style-type: none"> In den Karten wird das Busliniennetz (vorerst) mit dem Stand 03.01.2024 und ohne Tangentiallinie 17 aktualisiert. Dies wird bis zur Einreichung des AP SO 5 im Juni 2025 auf den aktuellen Stand aktualisiert.
AfU	eher einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> Obwohl die Aufnahme der Klimathematik nicht ausdrücklich gefordert ist, würden wir es begrüßen, sie in den Leitprinzipien explizit aufzunehmen. Grund: Klima ist eine Querschnittsthematik und tritt dadurch in verschiedensten Themenbereichen auf, insbesondere in der Mobilitätsplanung und Stadtplanung (Stichworte: qualitätsvolle Siedlungsräume, Naherholungsgebiete und Natur). 	A.	<ul style="list-style-type: none"> Die Klimathematik wird soweit möglich noch aufgenommen.
ARP (NP2)	eher einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> Elemente Siedlung: Bei Gebieten ausserhalb der Kernräume (bspw. Selzach, Lommiswil, grosser Teil von Langendorf, Rüttenen...) wird erläutert: «Nachverdichtete Einzel- und Reihenhaushäuser sorgen für ortsverträgliche Dichten...». Dies finde ich sehr defensiv, es gibt auch Areale in welchen in diesen Gemeinden auch Mehrfamilienhäuser durchaus verträglich sind. Die «grünen Zäsuren» sind neu offenbar durch Vernetzungsachsen ersetzt worden. Dies verstehe ich nicht. Vernetzungsachsen erinnern an Wildtierkorridore, erscheinen auch recht schmal auf dem Plan, die grünen Zäsuren hatten mehr Gewicht. 	A.	<ul style="list-style-type: none"> Wird entsprechend angepasst. Die Darstellung zu den Vernetzungsachsen wird nochmals überprüft und ggf. ergänzt sowie die Bezeichnung angepasst (Siedlungszäsuren und ökologische Vernetzungsachsen).
ARP (NP1), AWJF/Abteilung Jagd und Fischerei, Fachstelle Standortförderung und Aussenbeziehungen	einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> -- 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> --

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
AWA	eher einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> Die Herausforderungen des Klimawandels sind ein Querschnittsthema. Das Agglomerationsprogramm nimmt die Klimathematik an verschiedenen Stellen auf, so auch in Kapitel 5, Handlungsbedarf im Kapitel Landschaft, «Vernetzte Grünräume als gliederndes Element und Lebensraum für Fauna und Flora», Spalte «Verbleibender Handlungsbedarf» (Seite 90f). Im Sinne einer stärkeren Gewichtung der Herausforderungen des Klimawandels würden wir es begrüßen, wenn diese auch in die Leitprinzipien aufgenommen würden, beispielsweise in das Leitprinzip 4, «savoir vivre – in Naherholungsgebieten und der Natur». 	A.	<ul style="list-style-type: none"> Die Klimathematik wird soweit möglich noch aufgenommen.
AWJF / Wald	eher einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> «Die Flussläufe und ihre Uferbereiche sind freigehalten und als wichtige Erholungsräume in und ausserhalb der Siedlungen erlebbar und zugänglich» -> Der Walderhaltung ist im Sinne der kantonalen und eidgenössischen Gesetzgebung Rechnung zu tragen. Bezüglich Wald (S.82 Hauptbericht) ist der Forstkreis nicht einverstanden. Hier wird lediglich die Waldfunktion Naturschutz und Erholung erwähnt. Die wichtige Waldfunktion Holzproduktion wird unterschlagen und mit dem Satz «Auf forstliche Eingriffe wird verzichtet, damit sich der Wald wieder natürlich entwickeln kann.» gänzlich zurückgestellt. Womöglich bezieht sich dieser Satz nur auf Waldreservate, dies ist aber nicht eindeutig und kann missverstanden werden. Nicht nur bietet Holz eine lokale, nachwachsende Ressource, die es zu nutzen gilt, sondern auch ist der Wald ein relevanter Arbeitsort. Ausserdem leistet der Wald bei gezielter Pflege lokal einen wichtigen Beitrag zum Schutz vor Naturgefahren. Dem ist in diesem Abschnitt gebührend Rechnung zu tragen. 	A. A.	<ul style="list-style-type: none"> Wird im letzten Punkt ergänzt. Waldbewirtschaftung und Holzproduktion sowie Schutzwald als Waldfunktionen werden neu in zwei separaten Punkten erwähnt.

3.3. Sind Sie mit dem aufgezeigten Handlungsbedarf einverstanden?

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Bolken, Gerlafingen, Halten, Hüniken, Langendorf, Lohn-Ammansegg, Oberdorf, Oekingen, Recherswil, Riedholz, Selzach, Stadt Solothurn, Subingen, Zuchwil	einverstanden	▪ --	z.K.	▪ --
Biberist, Feldbrunnen-St.Niklaus	eher einverstanden	▪ --	z.K.	▪ --
Bellach	eher einverstanden	▪ Eingabe SP/Grüne: Veloverbindung Solothurn-Grenchen prioritär behandeln	z.K.	▪ Der Abschnitt Solothurn-Bellach wird prioritär im Rahmen des AP SO 4 behandelt und umgesetzt. Die Realisierung des Abschnitts Selzach folgt ab 2032.
		▪ Handlungsbedarf Stauproblematik H5 Bellach höher gewichten und kurzfristiger lösen	z.K.	▪ Die Massnahmen Verkehrsmanagement Westtangente (4. Generation), die Busspur Weissensteinstrasse (3. Generation) sowie die Neukonzeption des Knotens Lackenhof (A-Liste AP SO 5) tragen zur Entschärfung der Problematik bei.
Kriegstetten	eher einverstanden / eher nicht einverstanden	▪ Die Optimierung der Ausfahrt Kriegstetten ist zwingend. Der Fluchtverkehr bei Stau hat das Mass des Erträglichen bei Weitem überschritten.	z.K.	▪ Die Optimierung der Autobahnausfahrt Kriegstetten ist im Kap. 5.4 unter «Verbleibender Handlungsbedarf» aufgeführt.
		▪ Die Buswendeschleife südlich von Kriegstetten wird kritisch beurteilt.	z.K.	▪ Die Wendeschleife ist eine Massnahme aus dem AP 4. Generation und wird angesichts der Bedeutung von Kriegstetten als Knotenpunkt im Busnetz zwingend benötigt.
Industrieverband Solothurn und Umgebung	eher einverstanden	▪ Seite 88: Bei den Arbeitsgebieten beim Handlungsbedarf die Verbesserung der Erreichbarkeit erwähnen.	tlw. A.	▪ Der Handlungsbedarf Siedlung stellt siedlungsplanerische Themen (z.B. Dichte, Qualität u.a.) in den Vordergrund. Auf die verbesserte Erschliessung der Arbeitsgebiete

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seite 93: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Buskonzept 2. Etappe: siehe INVESO-Vernehmlassungs-Stellungnahme ▪ Buserschliessung für Arbeits- und Entwicklungsgebiete optimieren (z.B. ...) ▪ Seite 95: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sehr positiv sei erwähnt, dass die überlastete Westtangente als verbleibender Handlungsbedarf erwähnt und angegangen wird 	<p>A.</p> <p>z.K.</p>	<p>wird insbesondere im Handlungsbedarf Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität (vgl. Kap. 5.3) hingewiesen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eine entsprechende Ergänzung zur Buserschliessung der Arbeitsgebiete wird vorgenommen. ▪ --
AVT	eher einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zu Kapitel 5.3 Handlungsbedarf öffentlicher Verkehr, Abschnitte «Bahnlinsen und Bahnhöfe attraktiveren und sicher erschliessen» sowie «Attraktive Umsteigeorte für die kombinierte Mobilität»: Die Formulierung «Ausbau RBS-Hauptbahnhof» ist zu ersetzen durch «Entwicklung Solothurn Hauptbahnhof Süd». Es geht bei dem Projekt um eine generelle Aufwertung (neue Buskanten, Unterführung, Umgebung) des südlichen Teils des Hauptbahnhofs von Solothurn und nicht nur um die RBS-Infrastruktur. ▪ In der Karte auf Seite 94 werden die ASM-Linie und die BSU-Linien 5/7 hervorgehoben und mit einer Signatur «Auslastungsgrenze erreicht» versehen. Was mit der erreichten Auslastungsgrenze gemeint ist und auf welcher Grundlage diese Einschätzung gemacht wurde sollte ergänzt werden. Ohne Erklärung könnte diese Aussage Handlungsbedarf suggerieren, was u.E. nicht der Fall ist. ▪ Für uns bildet in Sachen Buskonzept Region Solothurn der Schlussbericht zur Planungsphase 1 vom 30. Juni 2023 mit den Planungsgrundsätzen, dem Handlungsbedarf und den Stossrichtungen der momentane Arbeitsstand. Verschiedene Elemente aus diesem 	<p>A.</p> <p>A.</p> <p>z.K.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wird entsprechend angepasst. ▪ Die Signaturen betreffen den identifizierten Handlungsbedarf früherer Generationen (AP1-AP4) wofür bereits entsprechende Massnahmen beschlossen wurden. Insbesondere wird damit auf die Massnahmen V-ÖV-Ü 404 Solothurn, Feldbrunnen: Doppelspurinsel ASm St. Katharinen und die damit zusammenhängende Taktverdichtung auf der ASm-Linie sowie auf die Massnahme V-ÖV 401 Verstärkung ÖV-Achse Solothurn-Subingen Bezug genommen. Dies wird in der Legende entsprechend konkretisiert. ▪ Die Inhalte des Buskonzepts wurden ins AP übernommen.

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
		Bericht finden sich auch im Bericht zum Aggloprogramm. Inwieweit die Inhalte aus dem Bericht zum Buskonzept 1:1 ins Aggloprogramm übernommen worden oder ob es noch Ergänzungen gegeben hat, haben wir nicht überprüft. Allenfalls gibt es Abweichungen zwischen Buskonzept und Aggloprogramm.		
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zu Kapitel 5.4 Strassenverkehr und Verkehrsmanagement <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sichere und direkte Hauptverkehrsachsen gestalten: Ist mit der Massnahme «Weissensteinstrasse» die elektronische Busspur gemeint? Falls ja, wäre dies eine Massnahme aus dem AP3 (nicht AP1). 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Es ist das Betriebs- und Gestaltungskonzept auf der Weissensteinstrasse in Oberdorf aus dem AP1 (M.4.3.02) gemeint.
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zu Kapitel 5.4 Strassenverkehr und Verkehrsmanagement <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sichere und direkte Hauptverkehrsachsen gestalten: Bei den Bahnübergängen ist zwischen Derendingen/Subingen und Biberist zu differenzieren. Der Bahnübergang in Biberist wird im Ausbauschrift 2035 ggü. heute nicht zusätzlich belastet. Zudem ist in Biberist nicht der Übergang an der Bernstrasse gemeint, sondern derjenige an der Solothurnstrasse (höherer DTV). 	A.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wird entsprechend angepasst.
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zu Kapitel 5.4 Strassenverkehr und Verkehrsmanagement <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hochleistungsstrassen mit ausreichender Kapazität ausstatten und Schnittstellen zum nachgelagerten Netz optimieren: Was ist mit dem Ausbau des Verkehrsmanagements auf den Einfallachsen von Osten und Süden gemeint? Von Osten her besteht bereits heute ein wirksames VM resp. wird mit der beschlossenen Massnahme auf der Baselstrasse in Solothurn noch ausgebaut. Auch weitere Elemente auf der Luzernstrasse in Derendingen / Subingen sind bereits Teil beschlossener Massnahmen. Von Süden her gibt es mit der Busspur Gerlafingen – Biberist ebenfalls eine bereits beschlossene Massnahme – weitere Ausbauten des VM drängen sich derzeit nicht auf. 	A.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Angaben werden zusammen mit dem AVT bereinigt.
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zu Kapitel 5.4 Strassenverkehr und Verkehrsmanagement <p>Grafische Darstellung auf Seite 96:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Aufwertung der Ortsdurchfahrt Feldbrunnen ist bereits umgesetzt (im Jahr 2016 ausgeführt). Die Signatur ist zu entfernen. 	A.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Signaturen und Bezeichnungen in der Karte werden entsprechend angepasst.

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Signatur «Gestaltungsdefizite Ortsdurchfahrt» zwischen Hubersdorf und Günsberg scheint nicht passend, da diese Strecke grösstenteils ausserorts verläuft. Empfehlung: Ausserortsstrecken mit Signatur «Eingeschränkte Verkehrssicherheit» versehen. ▪ Gerlafingen: Die Signatur «Eingeschränkte Verkehrssicherheit» betrifft zum Teil Abschnitte, welche kürzlich umfassend saniert wurden (z.B. Obergerlafingenstrasse). Auf den sanierten Abschnitten gibt es keinen zusätzlichen Handlungsbedarf. ▪ Zu Kapitel 5.5 Fuss- und Veloverkehr, Grafische Darstellung auf S. 98: Unfallrisiko in Flumenthal: An dieser Stelle besteht eine Personenunterführung + seit kurzem eine oberirdische Querung für FG+Velo. Kein Handlungsbedarf. 	A.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anpassung wird vorgenommen.
AfU	eher einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Klimathematik sollte auch in Kap. 5 explizit(er) enthalten sein. Begründung siehe vorherige Antwort zum Zukunftsbild und den Leitprinzipien. 	A.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entsprechende Ergänzungen werden vorgenommen.
ARP (NP2)	einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ich sehe Koordinationsbedarf mit Projekt kant. Nutzungsplanung Aareraum (es wird jedoch das Nutzungskonzept 'Aare-Emme' erwähnt, aber nun ist man doch schon weiter?) Mir scheint, es könnte ev. noch expliziter ins Kap. 5.2. einfließen, so wie die Punkte heute daher kommen scheint mir das etwas zerstückelt. 	A.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Inhalte werden mit der kantonalen Nutzungsplanung Aareraum (Stand 26.09.2024) abgeglichen und entsprechend angepasst.
ARP (NP1), AWA, Fachstelle Standortförderung und Aussenbeziehungen	einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ -- 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --
AWJF / Abteilung Jagd und Fischerei	eher einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Unter dem Kapitel 3.3.2 ist die Vernetzung zwar erwähnt, jedoch sind unter diesem Thema auch explizit die Wildtierkorridore (WTK) zu erwähnen und langfristig zu sichern. Die Raumsicherung und ökologische Aufwertung der WTK (z.B. Wildtierspezifische Bauwerke Wildtierüberführungen (WTÜ) über Verkehrsträger, etc.) über Kantons- und Landesgrenzen hinweg sind im Rahmen von Massnahmen vorzusehen. Hinsichtlich der Stabilisierung von Meta-Populationen (z.B. Luchs, Wolf, Rothirsch, etc.) ist die Vernetzung via intakter internationaler WTK zwischen Teilpopulationen in Europa essentiell. 	tlw. A.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wird im Handlungsbedarf, im Zukunftsbild und in der Beschreibung der Teilstrategie unter «Siedlungsäsuren und ökologische Vernetzungsachsen» entsprechend ergänzt.

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Antrag: Die Wildtierkorridore und deren langfristige Raumsicherung sowie deren ökologischen Aufwertung sind im Kapitel 8 der Massnahmen in geeigneter Weise explizit zu bezeichnen und einzubeziehen. 	tlw. A.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Aggloprogramm werden Aussagen zu den Wildtierkorridoren auf der Ebene des Zukunftsbildes und der Teilstrategie aufgenommen. Die Raumsicherung zu den Wildtierkorridoren und der Auftrag zu entsprechenden Aufwertungsmassnahmen sind Aufgaben des kantonalen Richtplans (L-3.3). Das Zukunftsbild wird mit den Wildtierkorridoren gemäss KRP nochmals abgeglichen. Wenn im AP eine Aufwertung von Wildtierkorridoren passiert, erfolgt dies grundsätzlich im Rahmen einer anderen Massnahme.
AWJF / Wald	eher einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Alle Massnahmen im verbleibenden Handlungsbedarf (einige Beispiele nachfolgend) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Attraktivierung der Uferbereiche für die Naherholung ▪ Zugänge und Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr zu Freizeit- und Naherholungsgebieten, insb. entlang der Aare und Emme, verbessern (ins. Anbindung Attisholz Nord Richtung Solothurn) ▪ Verbesserte Erschliessung von touristischen Hotspots der Agglomeration (z.B. Parkplatzkonzept und ÖV-Erschliessung Balmburg, Erschliessung Infozentrum Witi/ Naherholungsraum Aare in Altreu) ▪ Erschliessung Korridor Solothurn-Attisholz <p>müssen im Bereich der Wälder in Einklang mit der Waldgesetzgebung realisiert werden.</p>	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Waldgesetzgebung wird bei einer Konkretisierung der Massnahmen berücksichtigt.

3.4. Sind Sie mit den Teilstrategien einverstanden?

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Bellach, Bolken, Gerlafingen, Halten, Hüniken, Langendorf, Oberdorf, Oekingen, Recherswil, Selzach, Subingen, Zuchwil	einverstanden	▪ --	z.K.	▪ --
Biberist, Feldbrunnen-St.Niklaus	eher einverstanden	▪ --	z.K.	▪ --
Kriegstetten	eher einverstanden	▪ Kriegstetten wenig betroffen. Die Vernetzungssache über die Autobahn nach Kriegstetten wird kritisch beurteilt. Die Anbindung der HOEK Gemeinden an die Velovorrangroute ist dürftig. Wieso soll sie nach Recherswil geführt werden und nicht in die HOEK Gemeinden?	z.K.	▪ Die Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr basiert auf dem kantonalen Velonetzplan (Stand 22.11.2023). Als Grundlage dafür dient eine Velopotenzialanalyse gestützt auf den Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen im Veloeinzugsgebiet. Auf Basis der Potenzialanalyse wurden dort, wo hohes bzw. mittleres Velopotenzial vorhanden ist, Korridore für Velovorrang- bzw. Velohaupttrouten ausgewiesen. Bei der Festlegung der Korridore wurden zudem die Lage und die Qualität der vorhandenen Veloinfrastruktur sowie Schulstandorte, Bahnhöfe und andere wichtige Ziele mitberücksichtigt.
Lohn-Ammannsegg	eher einverstanden	▪ Im Grundsatz Ja. Bei geänderten Verhältnissen müsste eine Anpassung vorgenommen werden.	z.K.	▪ --
Riedholz	einverstanden	▪ Die angestrebte Reduktion des MIV-Anteils wird begrüsst, doch um diese zu erreichen, müssten die bis anhin nicht ans ÖV-Netz angebundenen Ortsteile der Agglo-Region besser angeschlossen werden (z.B. Ortsbusse).	z.K.	▪ --

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Stadt Solothurn	eher einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> Neukonzeption Knoten Lackenhof erhöht den Verkehrsdruck auf die Innenstadt Solothurn und wird daher kritisch beurteilt. Es muss der Nachweis erbracht werden, dass das Verkehrsaufkommen verträglich abgewickelt werden kann. 	z.K. / A.	<ul style="list-style-type: none"> Die Wirksamkeit der Massnahme wurde von unabhängiger Seite beurteilt und bestätigt. Negative Auswirkungen auf das städtische und regionale Strassennetz konnten dabei ausgeschlossen werden. Dies wird im Massnahmenblatt entsprechend festgehalten.
Industrieverband Solothurn und Umgebung	eher einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> Erschliessung Arbeitsgebiete mit ÖV im Rahmen Buskonzept 2. Etappe noch offen. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> --
		<ul style="list-style-type: none"> Spezifisch in diesem Zusammenhang: Ab Bahnhof Oberdorf über Langendorf Verbindung in Arbeitsgebiet Bellach. Nebst den Pendlern aus dem Thal und den Gemeinden Oberdorf, Langendorf und Rüttenen würde dies auch der Bellacher Bevölkerung ermöglichen mit dem ÖV zum Weissenstein zu gelangen. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> Im Rahmen des Buskonzepts 2. Etappe zu diskutieren.
AVT	einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> Zu Kapitel 6.5 Strassen und Verkehrsmanagement, «Leistungsfähige überregionale Verkehrsachsen sicherstellen und Schnittstellen HLS-HVS verbessern»: Die Angaben zum Realisierungshorizont des 6-Streifen-Ausbaus Luterbach-Härkingen sind nicht korrekt: Es handelt sich nicht um ein Projekt mit Realisierungshorizont 2040 – die Ausführung erfolgt zwischen 2025 und 2032. 	A.	<ul style="list-style-type: none"> Anpassung wird vorgenommen.
		<ul style="list-style-type: none"> Abbildung 50 auf Seite 108: Die Solothurn – Moutier Bahn ist aktuell als S21 und nicht als S22, wie in der Abbildung festgehalten, unterwegs. Die Bezeichnung S30 ist uns nicht bekannt. Auf der S20 zwischen Grenchen und Solothurn ist u. E. 1 Zwischenhalt zu viel eingezeichnet und nach unserem Wissenstand wurden die Zwischenhalte noch nicht definitiv benannt. Auf der S. 30 fehlt Bettlach ausserhalb des Aggloperimeters. 	tlw. A.	<ul style="list-style-type: none"> Die Haltestellen ausserhalb des Aggloperimeters werden in der Abbildung generell nicht dargestellt.
		<ul style="list-style-type: none"> Die Formulierung im Hauptbericht Seite 115 «Fusswege und Velofreizeitrouten werden voneinander entflochten» ist wegzulassen, denn eine solche Trennungsstrategie besteht nicht, da in der Praxis schlecht umsetzbar. 	tlw. A.	<ul style="list-style-type: none"> Es wird die Formulierung aus Art. 6c des Bundesgesetzes über Velowege übernommen.
		<ul style="list-style-type: none"> Grundsätzlich soll durch die FS FVV in Zusammenarbeit mit Infras eine Umsetzungsstrategie Velovorrangrouten definiert und im Kapitel 6.6. Fuss- und Veloverkehr ergänzt werden. 	A.	<ul style="list-style-type: none"> Die erwähnte Studie zur Projektpriorisierung der kantonalen Velovorrang- und Velohaupttrouten befindet sich in Ausarbeitung.

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
AfU, ARP (NP1), ARP (NP2), AWA, AWJF/Abteilung Jagd und Fischerei, Fachstelle Standortförderung und Aussenbeziehungen	einverstanden	▪ --	z.K.	▪ --
AWJF / Wald	einverstanden	▪ Aufgrund der vorliegenden Unterlagen bestehen keine generellen Vorbehalte gegen die vorgesehenen Massnahmen. Soweit Wald betroffen ist, muss die Waldgesetzgebung beachtet werden.	z.K.	▪ --

3.5. Sind Sie mit den strategischen Schwerpunkten für die Teilräume Solothurn+, Unterleberberg, Wasseramt einverstanden?

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Bolken, Gerlafingen Halten, Hüniken, Oberdorf, Oekingen, Recherswil, Riedholz, Selzach, Stadt Solothurn, Subingen, Zuchwil	einverstanden	▪ --	z.K.	▪ --
Biberist, Feldbrunnen-St.Niklaus	eher einverstanden	▪ --	z.K.	▪ --
Bellach	eher einverstanden	▪ Stauproblematik H5 Bellach kurzfristig und konkret angehen	z.K.	▪ --
Kriegstetten	einverstanden	▪ Kriegstetten wenig betroffen.	z.K.	▪ --
Langendorf	einverstanden	▪ Mit der Benennung der Teilräume ergibt sich eine sinnvolle Weiterentwicklung ggü. AP 4.	z.K.	▪ --
Lohn-Ammannsegg	eher einverstanden	▪ Im Grundsatz Ja. Bei geänderten Verhältnissen müsste eine Anpassung vorgenommen werden.	z.K.	▪ --

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Industrieverband Solothurn und Umgebung	einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> Beachte die Pendlerströme zwischen den Teilräumen. Detaildaten bei INVESO verfügbar. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> --
AVT	einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> Im Hauptbericht Seite 124 Resultate zum regionalen Veloverleihsystem ergänzen. 	A.	<ul style="list-style-type: none"> Wird ergänzt.
AfU, ARP (NP1), AWA, AWJF/Abteilung Jagd und Fischerei, Fachstelle Standortförderung und Aussenbeziehungen	einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> -- 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> --
ARP (NP2)	einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> Ich verstehe die Vermischung von Gün- und Freiräumen nicht so gut. Funktioniert das? Naherholung und ökologische Vernetzung zusammenlegen? 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> Naherholung und ökologische Vernetzung werden nicht miteinander vermischt. Im Gegenteil, es wird in den strategischen Schwerpunkten der Teilraumbeschreibungen jeweils explizit auf Nutzungsabstimmungen im Zuge des Nutzungskonzept «Aare und Emme» hingewiesen.
AWJF / Wald	einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> Aufgrund der vorliegenden Unterlagen bestehen keine generellen Vorbehalte gegen die vorgesehenen Massnahmen. Soweit Wald betroffen ist, muss die Waldgesetzgebung beachtet werden. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> --

3.6. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Siedlungsmassnahmen einverstanden?

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Bolken, Feldbrunnen-St.Niklaus, Gerlafingen, Halten, Hüniken, Langendorf, Lohn-Ammansegg, Oberdorf, Oekingen, Rechterswil, Riedholz, Selzach, Stadt Solothurn, Subingen, Zuchwil	einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> -- 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> --

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Biberist, Industrieverband Solothurn und Umgebung	eher einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ -- 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --
Bellach	einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Siedlungsentwicklung Bellach Ost generiert zusätzlichen MIV. Dito für die Entwicklung vom Deltaareal Langendorf. Heute geht ein Teil des Fluchtverkehrs durch Bellach über Langendorf. Entsprechend wichtig und dringlich ist die Lösung der Stauproblematik auf den H5. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --
Kriegstetten	eher nicht einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die HOEK Gemeinden werden voraussichtlich fusionieren und somit ein wichtiges Zentrum bilden. In den Massnahmen Siedlung wird dies ignoriert 	tlw. A.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Auf die geplante Fusionierung der Gemeinden Halten, Oekingen und Kriegstetten (Abstimmung voraussichtlich 2025) wird insb. im Kap. 7 Teilräume eingegangen.
Pro Natura Solothurn	--	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Alle Massnahmen wie folgt ergänzen: Aussenräume sind wo sinnvoll und umsetzbar (genügend Wurzelraum) mit möglichst zahlreichen einheimischen standortangepassten Bäumen zu bepflanzen, Anlegen von Biodiversitätsflächen (bspw. Blumenwiesen); Schwammstadtprinzip einbeziehen. Möglichst viele Flächen unversiegelt belassen oder entsiegeln, was für eine bessere Entwässerung/Versickerung von Regenwasser führt und mit den entsprechenden Grünräumen und Bäumen für ein angenehmes Klima sorgt. Im Stil der Visualisierung zur Umnutzung des Emmenhofareals (s. S501.3 Massnahmenplan S. 13) Neubauten vertikal begrünen: als Beispiel begrüntes Hochhaus in Rotkreuz (siehe: https://www.nzz.ch/feuilleton/das-erste-gartenhochhaus-der-schweiz-ein-paar-baeumeauf-50-metern-hoehe-sind-kein-wald-ld.1524158) 	tlw. A.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Massnahmen betreffen laufende Entwicklungsplanungen mit z.T. rechtsgültigen Gestaltungsplänen. ▪ Die Gestaltung der Aussenräume als Vernetzung der Frei- und Grünräume, als Trittsteine der Biodiversität und zur Verbesserung der klimatischen Verhältnisse ist im Zukunftsbild prominent verankert. Auch in den Teilstrategien Siedlung und Landschaft wird neu darauf eingegangen.
AVT	--	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Verknüpfung von Siedlungsmassnahmen mit der Fuss- und Veloinfrastruktur (FVV-Massnahmen) muss bei den jeweiligen Massnahmenblättern Siedlung unter der Rubrik Abhängigkeiten aufgezeigt und falls möglich im Text erläutert werden. Dies betrifft insbesondere: <ul style="list-style-type: none"> ▪ S.501.1: Verknüpfung mit der FVV 501 / Velovorrangroute 3 ▪ S 501.3: Verknüpfung mit FVV503 / Velovorrangroute 2 ▪ S. 501.5: FVV506 VHR 107 ▪ S. 501.6: FVV 504.1 Velohauptroute H 110 (Wangen BE) – Deitingen – Luterbach – Zuchwil – Solothurn: 1. Etappe: Abschnitt Zuchwil Rote Brücke – Zuchwil Ortsende 	A.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entsprechende Hinweise werden in den jeweiligen Massnahmenblättern aufgenommen.

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ S. 502.1: FVV506 VHR 107 ▪ S. 502.3: S.501.1: Verknüpfung mit der FVV 501 / Velovorrangroute 3 ▪ S. 502.4: V-LV 401.1 Velokorridor Solothurn – Grenchen: Velovorrangroute Solothurn – Grenchen, Abschnitt Solothurn – Bellach ▪ S. 504.2: FVV506 VHR 107 		
AfU, AWA, AWJF/Abteilung Jagd und Fischerei, Fachstelle Standortförderung und Aussenbeziehungen	einverstanden	▪ --	z.K.	▪ --
ARP (NP1)	einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Kapitel 2.2 im Massnahmenband wird zu «S502.3 Solothurn, Hauptbahnhof Süd Solothurn» im Planungsstand auf die Ortsplanung verwiesen, welche 2022 genehmigt worden sein soll. Die Ortsplanung von Solothurn wurde erst mit RRB Nr. 2024/260 vom 27. Februar 2024 regierungsrätlich genehmigt, ist jedoch noch nicht rechtskräftig. ▪ Im Kapitel 2.2 im Massnahmenband wird zu «502.5 Subingen, Zentrum» im Planungsstand aufgelistet, dass die Ortsplanungsrevision 2022 genehmigt wurde. Dies ist nicht der Fall, die OPR ist in Bearbeitung und wurde noch nicht zur regierungsrätlichen Genehmigung eingereicht. ▪ Ähnliches gilt für «S502.3 Solothurn, Weitblick» - dort scheinen die angegebenen Daten u. U. auch nicht ganz zu stimmen (sofern bspw. «Rahmgestaltungplan (2021/22)» aussagt, dass dann die Ausarbeitung des Gestaltungsplans abgeschlossen wurde). Der Gestaltungsplan wurde noch nicht regierungsrätlich genehmigt. Zudem scheint hier die Benennung der Siedlungsmassnahme nicht ganz stimmig, S502.3 wurde zweimal vergeben; für den Weitblick und den Hauptbahnhof Süd in Solothurn. Ich nehme an, dem Weitblick müsste S503.2 zugeschrieben werden. 	A.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Präzisierung wird vorgenommen.
			A.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wird angepasst.
			A.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anpassungen werden vorgenommen.
AWJF / Wald	einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufgrund der vorliegenden Unterlagen bestehen keine generellen Vorbehalte gegen die vorgesehenen Massnahmen. Soweit Wald betroffen ist, muss die Waldgesetzgebung beachtet werden. 	z.K.	▪ --

3.7. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Landschaftsmassnahmen einverstanden?

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Bellach, Bolken, Feldbrunnen-St.Niklaus, Gerlafingen, Halten, Hüniken, Langendorf, Lohn- Ammansegg, Oberdorf, Oekingen, Recherswil, Riedholz, Selzach, Stadt Solothurn, Subingen, Zuchwil	einverstanden	▪ --	z.K.	▪ --
Biberist, Industrieverband Solothurn und Umgebung	eher einverstanden	▪ --	z.K.	▪ --
Kriegstetten	--	▪ Keine Massnahmen in Kriegstetten vorgesehen	z.K.	▪ --
Pro Natura Solothurn	--	▪ Zu 502.3 Zuchwil, Emmenspitz: Bezüglich der Bemerkung in dieser Massnahme «Ausserdem ist im Nutzungskonzept «Aare und Emme» (2023) ein Fussgängersteg über die Emme vorgesehen. Mit diesem soll das Naturreservats Emmenschachen vor Störungseinflüssen durch eine direktere West-Ost Wegführung entlastet werden.» Antrag: auf den Fussgängersteg über die Emme ist zu verzichten. Wie stets in der Begleitgruppe und in unserer Stellungnahme zum Nutzungskonzept «Aare und Emme» Natur und Naherholung im Herzen der Agglomeration Solothurn betont, sind wir gegen einen Fussgängersteg über die Emme. Dieser wurde bereits in einem früheren Aggloprogramm vom Bund kritisiert und zurückgestuft, da dadurch die durch weitere Erholungsstrukturen am Emmespitz noch zahlreicher geförderten Erholungssuchenden direkt zum nationalen Auengebiet Emmenschachen geleitet werden. Dort würde dadurch der Druck von Besuchenden auf das nationale und kantonale Naturreservat erhöht, was negative Auswirkungen auf die wertvolle und geschützte Tier- und Pflanzenwelt zur Folge haben würde	k.A.	▪ Die Massnahme geht aus dem Nutzungskonzept «Aare und Emme» bzw. aus der «kantonalen Nutzungsplanung Aareraum» hervor (Massnahme 10. Emmenspitz, Zuchwil / Luterbach). ▪ Aus Sicht Naherholung und Fussverkehr wird der Steg weiterverfolgt.

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ L502.14 Langendorf, Freiräume und Biodiversität <p>Input: Die aktuelle Pflege von ausgewählten alten Bäumen weiterhin von Baumpflegefachpersonen ausführen lassen und auf weitere alte Baumbestände ausweiten. Pflanzung von neuen einheimischen und standortgerechten Bäumen fördern mit Berücksichtigung der nachfolgenden wichtigen Jungbaumpflege.</p>	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --
AVT	--	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Massnahme L502.12 Zuchwil/Solothurn: Wegverbindungen Aarmatt: Dieses Projekt muss mit FVV 504.1 Velohauptroute H 110 (Wangen BE) – Deitingen – Luterbach – Zuchwil – Solothurn: 1. Etappe: Abschnitt Zuchwil Rote Brücke – Zuchwil Ortsende koordiniert werden, dies ist unter der Rubrik Abhängigkeiten aufzuführen. 	A.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hinweis wird aufgenommen.
AfU, ARP (NP1), AWA, Fachstelle Standortförderung und Aussenbeziehungen	einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ -- 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --
ARP (NP2)	eher einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sind L502.4 – L502.9 nun die konkreten Massnahmen aus dem Projekt von Thomas Schwaller? Auch hier: scheint mir etwas zerstückelt. 	A.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Es handelt sich um Massnahmen aus dem Nutzungskonzept «Aare und Emme» (Stand 27.04.2023). Die Massnahmen werden mit der kantonalen Nutzungsplanung Aareraum (Stand 26.09.2024) abgeglichen und entsprechend angepasst.
AWJF / Abteilung Jagd und Fischerei	eher einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Unter dem Kapitel 3.3.2 ist die Vernetzung zwar erwähnt, jedoch sind unter diesem Thema auch explizit die Wildtierkorridore (WTK) zu erwähnen und langfristig zu sichern. Die Raumsicherung und ökologische Aufwertung der WTK (z.B. Wildtierspezifische Bauwerke Wildtierüberführungen (WTÜ) über Verkehrsträger, etc.) über Kantons- und Landesgrenzen hinweg sind im Rahmen von Massnahmen vorzusehen. Hinsichtlich der Stabilisierung von Meta-Populationen (z.B. Luchs, Wolf, Rothirsch, etc.) ist die Vernetzung via intakter internationaler WTK zwischen Teilpopulationen in Europa essentiell. 	tlw. A.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wird im Handlungsbedarf im Zukunftsbild und in der Beschreibung der Teilstrategie unter «Siedlungsäsuren und ökologische Vernetzungsachsen» entsprechend ergänzt.

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
		<ul style="list-style-type: none"> Antrag: Die Wildtierkorridore und deren langfristige Raumsicherung sowie deren ökologischen Aufwertung sind im Kapitel 8 der Massnahmen in geeigneter Weise explizit zu bezeichnen und einzubeziehen. 	tlw. A.	<ul style="list-style-type: none"> Im Aggloprogramm werden Aussagen zu den Wildtierkorridoren auf der Ebene des Zukunftsbildes und der Teilstrategie aufgenommen. Die Raumsicherung zu den Wildtierkorridoren und der Auftrag zu entsprechenden Aufwertungsmassnahmen sind Aufgaben des kantonalen Richtplans (L-3.3). Das Zukunftsbild wird mit den Wildtierkorridoren gemäss KRP nochmals abgeglichen. Wenn im AP eine Aufwertung von Wildtierkorridoren passiert, erfolgt dies grundsätzlich im Rahmen einer anderen Massnahme.
AWJF / Wald	einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> Sackmooswald (Massnahme 503.2): Einer Umsetzung gemäss Beschrieb der Gemeinde im räumlichen Leitbild stehen AWJF aus waldrechtlicher Sicht und BG Gerlafingen als Grundeigentümerin kritisch entgegen, dies soll auf tieferer Flughöhe angegangen werden. Aufgrund der vorliegenden Unterlagen bestehen anderweitig keine generellen Vorbehalte gegen die vorgesehenen Massnahmen. Soweit Wald betroffen ist, muss die Waldgesetzgebung beachtet werden. Wir begrüssen zudem, dass bei den agglomerationsnahen Naturräumen die Problematik des hohen Nutzungsdrucks erkannt wurde. Hier ist eine gut durchdachte Besucherlenkung sehr wichtig. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> --

3.8. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Massnahmen im Bereich Öffentlicher Verkehr einverstanden?

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Bolken, Gerlafingen, Langendorf, Oberdorf, Oeking, Subingen, Zuchwil	einverstanden	--	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> --
Biberist, Feldbrunnen-	eher	--	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> --

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
St.Niklaus, Hüniken	einverstanden			
Bellach	eher nicht einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einer Elektrifizierung des Busnetzes ist nichts entgegenzusetzen. Die Priorisierung muss aber weiterhin auf gute Verbindungen gesetzt werden. (Besser gute Verbindungen mit einem dieselbetriebenen Fahrzeug als schlechte Verbindungen mit einem E-Fahrzeug). Langfristig braucht es einen "mittleren" Busring um das Zentrum Solothurn, der z.B. die Verbindung ab Langendorf direkt nach Bellach sicherstellt, ohne den Umweg über einen der Solothurner Bahnhöfe. Allenfalls müssen hier die Gemeinden zusammen mit den Firmen Zwischenlösungen anbieten (Bsp. zus. Shuttlebus in den Hauptverkehrszeiten). Dazu muss aber die Stauproblematik (kurzfristig!) gelöst werden. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Verbindungen verschlechtern sich nicht aufgrund der Elektrifizierung.
Halten	eher einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit Buswendeplatz in Kriegstetten nicht einverstanden. Vorschlag: Anstelle der Busschleife in Kriegstetten könnte der Bus eine Schleife mit Kurs über Kriegstetten - Halten - Oekingen - Kriegstetten fahren. Dies hätte ein Mehrwert für alle und insbesondere Oekingen wäre dann auch am ÖV Netz angeschlossen. Halten wäre bereit die Strassen für den Bus, falls nötig auszubauen. Dieser Vorschlag wurde schon mehrfach beim AVT eingespielen. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Wendeschleife ist eine Massnahme aus dem AP 4. Generation und wird angesichts der Bedeutung von Kriegstetten als Knotenpunkt im Busnetz zwingend benötigt. Eine Verlängerung einzelner Linien nach Oekingen/Halten kann diese Massnahme nicht vollständig ersetzen.
Kriegstetten	eher einverstanden / eher nicht einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Buswendeschleife südlich von Kriegstetten wird kritisch beurteilt. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Wendeschleife ist eine Massnahme aus dem AP 4. Generation und wird angesichts der Bedeutung von Kriegstetten als Knotenpunkt im Busnetz zwingend benötigt.
Lohn-Ammannsegg	eher einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zusätzliche Entlastung Solothurn - Biberist erwünscht. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --
Riedholz	eher einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Anbindung an den ÖV muss funktionieren, wenn das Attisholz Nord-Areal 1.Etappe bezogen wird, d.h. die ÖV-Erschliessung muss somit 2026/2027 im Fahrplanverfahren sein. Spätestens ein Jahr vor Bezug der Wohnungen muss der Bus fahren. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Umsetzung der Busanbindung erfolgt in Abstimmung mit der Arealentwicklung, welche unter anderem auch den Bau der dazu nötigen Haltestelle umfasst.
Selzach	eher einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Massnahme ÖV502 Aufwertung Bushaltestellen sehen wir für Selzach (wenn überhaupt) nur für die Bushaltestelle Selzach Pfarreizentrum (Richtung Grenchen) als realistisch. Bei den Bushaltestellen Selzach Pfarreizentrum (Richtung Lommiswil) und Selzach Passionsplatz (beide Richtungen) fehlt der Platz für eine 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
		Wartehalle.		
Stadt Solothurn	grundsätzlich einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> Es besteht Abstimmungsbedarf zwischen Stadt und Kanton. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> --
Industrieverband Solothurn und Umgebung	eher einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> Siehe Bemerkungen oben und INVESO-Stellungnahme zu Buskonzept 2. Etappe. Mit welchen öV-Güteklassen denkt man den MIV-Anteil in die Arbeitsgebiete senken zu können? 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> Das angestrebte ÖV-Angebotsniveau ist in der Teilstrategie Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität ersichtlich (Grundlage: Buskonzept Region Solothurn 2. Etappe). Für die Mehrheit der Arbeitsgebiete ist demnach ein 7.5' bzw. 15'-Takt vorgesehen.
AVT	einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> Bei der Massnahme öV-501 (öV-Drehscheibe Riedholz) sollte unter «Bezug zu anderen Massnahmen» auf die Massnahme FVV 504.2 hingewiesen werden. Diese Massnahmen sind gemeinsam umzusetzen. 	A.	<ul style="list-style-type: none"> Hinweis wird aufgenommen.
AfU, ARP (NP1), AWA, AWJF/Abteilung Jagd und Fischerei, Fachstelle Standortförderung und Aussenbeziehungen	einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> -- 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> --
ARP (NP2)	einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsdrehscheibe Riedholz: Gehört da die Anpassung des Fusswegnetzes durchs Dorf Riedholz auch dazu? (durch die Verlegung des Bahnhofs müssen sie gewisse Anpassungen vornehmen) 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> Die durch das ARP erwähnten kommunalen Wege stellen einen integralen Bestandteil der öV-Drehscheibe dar. Sie sind entweder Teil der Massnahme öV-501 oder werden durch den Bahninfrastrukturfonds finanziert.
AWJF / Wald	einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> Aufgrund der vorliegenden Unterlagen bestehen keine generellen Vorbehalte gegen die vorgesehenen Massnahmen. Soweit Wald betroffen ist, muss die Waldgesetzgebung beachtet werden. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> --

3.9. Spezifische Fragen an die Gemeinden zum Massnahmenblatt «ÖV 502 Aufwertung Bushaltestellen».

3.9.1. Ist die Gemeinde bereit die Aufwertungsmassnahmen bei den im Massnahmenblatt aufgeführten Bushaltestellen auf ihrem Gemeindegebiet umzusetzen? Falls ja, ist die Gemeinde mit dem Zeithorizont und der groben Kostenschätzung einverstanden?

Gemeinde / Organisation	Antwort	Umgang	Kommentar zum Umgang
Bellach	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ja, ist aber leider noch nicht geplant welche Bushaltestellen in Frage kämen 	P.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ist zusammen mit der Gemeinde zu klären.
Biberist	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Erstellung von Wartehallen bei den im Massnahmenblatt genannten Bushaltestellen ist nicht umsetzbar oder nicht erforderlich, da diese bereits bestehen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Biberist, Emmenbrücke (Richtung Rüttenen/Lommiswil) -> Haltestelle vis à vis Coop: Wartehalle besteht bereits ▪ Biberist, Emmenbrücke (Richtung Kriegstetten/Zielebach) -> Haltestelle Coop: Wartehalle nicht sinnvoll, da grosses Vordach Gebäude ▪ Biberist, St. Urs (Richtung Kriegstetten/Zielebach) -> Haltestelle Rössli: Wartehalle aus Platzgründen nicht möglich ▪ Biberist, St. Urs (Richtung/Lommiswil) -> Haltestelle katholische Kirche: Wartehalle besteht bereits 	A.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Aufwertung der Haltestellen wird gemäss den Angaben der Gemeinde angepasst.
Bolken	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sind nicht im Perimeter 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --
Gerlafingen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Achtung: Im Bolacker, gefühlt Gerlafingen, aber Gemeindegebiet Obergerlafingen, ist auch noch eine Bushaltestelle aufzuwerten. Diese ist noch nicht aufgeführt. 	P.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wird mit der Gemeinde Obergerlafingen geklärt.
Halten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grundsätzlich Ja, die Kosten sind allerdings unbekannt! 	P.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wird mit der Gemeinde geklärt.
Hüniken	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinde Hüniken ist im Massnahmenblatt nicht enthalten 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --
Kriegstetten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ja 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --
Langendorf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine geplant auf Gemeindegebiet Langendorf 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --
Lohn-Ammannsegg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wir sind nicht betroffen 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --
Oberdorf SO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ JA, Unsere Ortsdurchfahrt wird durch den Kanton 2026 – 2027 umgesetzt 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --
Oekingen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemäss Massnahmenblatt sind in Oekingen keine Bushaltestellen zur Umsetzung geplant. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --
Recherswil	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ja und ja. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --
Riedholz	<ul style="list-style-type: none"> ▪ betrifft Gemeinde Riedholz nicht 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --

Gemeinde / Organisation	Antwort	Umgang	Kommentar zum Umgang
Selzach	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Siehe oben... wenn überhaupt nur für die Bushaltestelle Selzach Pfarreizentrum (Richtung Grenchen) 	P.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wird zur Kenntnis genommen und abschliessend mit der Gemeinde geklärt.
Stadt Solothurn	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grundsätzlich einverstanden. Es besteht Abstimmungsbedarf zwischen Stadt und Kanton. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abstimmung wird vorgenommen.
Subingen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ja 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --
Zuchwil	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ja, grundsätzlich schon. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --

3.9.2. Sieht die Gemeinde an weiteren Bushaltestellen Aufwertungsmassnahmen vor? An welchen Bushaltestellen sind Aufwertungsmassnahmen vorgesehen? Beschreiben Sie kurz welche Massnahmen an den einzelnen Haltestellen (richtungsgetrennt!) vorgesehen sind. Wann ist die Umsetzung möglich bzw. geplant? Wie hoch sind die (geschätzten) Kosten?

Gemeinde / Organisation	Aufwertungsmassnahmen an weiteren Bushaltestellen	Beschreibung	Zeithorizont	Kosten	Umgang	Kommentar zum Umgang
Bolken, Feldbrunnen-St.Niklaus, Gerlafingen, Halten, Hüniken, Kriegstetten, Langendorf, Lohn-Ammansegg, Oberdorf, Oekingen, Riedholz	nein	<ul style="list-style-type: none"> ▪ -- 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ -- 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ -- 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --
Bellach	ja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ noch nicht geplant, aber mehrheitlich wohl Veloabstellplätze und Überdachungen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ab 2028 als Massnahme des AP Solothurn der 5. Generation 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ nicht gerechnet. 	P.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ist zusammen mit der Gemeinde zu klären.
Biberist	ja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Gegenzug sind Wartehallen bei folgenden Bushaltestellen vorzuziehen und im AP SO 5 aufzunehmen: 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ab 2028 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ -- 	A.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Aufwertung der genannten Haltestellen wird aufgenommen.

Gemeinde / Organisation	Aufwertungsmaßnahmen an weiteren Bushaltestellen	Beschreibung	Zeithorizont	Kosten	Umgang	Kommentar zum Umgang
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Biberist, Bleichenberg (Haltestelle bei Gotthelfstrasse Richtung Solothurn) ▪ Biberist, Bleichenberg (Haltestelle bei Gotthelfstrasse Richtung Biberist) ▪ Biberist, Post (Richtung Solothurn) ▪ Biberist, Post Richtung Biberist) 				
Selzach	ja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Selzach Bahnhof (beide Richtungen) Eine Überdachung und der behindertengerechte Ausbau sollen zusammen mit dem Umbau / Neugestaltung Bahnhof geprüft resp. realisiert werden 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ vor 2028 als Eigenleistung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2 x CHF 50'000.- 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Es handelt sich hier um ein Projekt Gemeinde/SBB. Entsprechend müsste die Gemeinde mit ihrem Anliegen bei den SBB vorstellig werden.
Stadt Solothurn	ja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bis auf die nachfolgend erwähnten Haltestellen sind sämtliche Buskanten bei kommunalen Strassen gemäss BEHIG angepasst (vor 2028 als Eigenleistung; (Aufwand ca. Fr. 900'000.-). ▪ «Schöngrünstrasse» beide Richtungen, Kantenerhöhungen, Verkehrssicherheit, 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ -- ▪ Realisierung 2024 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ -- ▪ 50'000 	z.K. P/tlw. A	<ul style="list-style-type: none"> ▪ -- ▪ Abstimmung zwischen Kanton und Stadt. Im Rahmen des AP 5 ist der Realisierungshorizont ab 2028 relevant.

Gemeinde / Organisation	Aufwertungsmaßnahmen an weiteren Bushaltestellen	Beschreibung	Zeithorizont	Kosten	Umgang	Kommentar zum Umgang
		<ul style="list-style-type: none"> Buswartehalle ▪ «Casablanca» eine Richtung, Buswartehalle ▪ «Brunngraben» beide Richtung, Kantenerhöhungen, Verkehrssicherheit ▪ «Ulmenweg» beide Richtung, Kantenerhöhungen, Verkehrssicherheit ▪ «Spital» beide Richtungen, Kantenerhöhungen, Verkehrssicherheit, Buswartehalle ▪ «Sonnenpark» Kantenerhöhungen, Verkehrssicherheit, Buswartehalle 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Realisierung 2025 ▪ Realisierung 2025 ▪ Realisierung 2025 ▪ Realisierung 2027 ▪ Realisierung 2028 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 60'000 ▪ 50'000 ▪ 50'000 ▪ 90'000 ▪ 60'000 		
Subingen	--	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die zwei Bushaltestellen «Kirche» an der Luzernstrasse sowie eine Bushaltestelle «Dorf» an der Luzernstrasse sollen langfristig mit einem Buswartehaus überdacht werden. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ab 2028 als Massnahme des AP Solothurn der 5. Generation 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ca. 25'000 CHF pro Bushaltestelle 	A.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Aufwertung dieser Haltestellen wird aufgenommen. Die Massnahmen an der Bushaltestelle «Dorf» sind mit der Sanierung der Kantonsstrasse zu koordinieren.
Zuchwil	ja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Abteilung Bau und Planung ist gegenwärtig daran, eine Übersicht über 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ vor 2028 als Eigenleistung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Kosten für den erforderlichen Ersatz / für die 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --

Gemeinde / Organisation	Aufwertungsmaßnahmen an weiteren Bushaltestellen	Beschreibung	Zeithorizont	Kosten	Umgang	Kommentar zum Umgang
		alle zu erneuernden Haltestellen zu erarbeiten. Danach geht sie an die Sanierungsplanung der jeweils betroffenen Haltestellen.		notwendige Erneuerung aller Bushaltestellen sind noch nicht bekannt. Diese müssen erst erhoben werden.		
Industrieverband Solothurn und Umgebung	ja		■ --	■ --	z.K.	■ --

3.10. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Massnahmen im Bereich Strassenverkehr einverstanden?

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Bolken, Feldbrunnen-St.Niklaus, Hüniken, Oberdorf, Oekingen, Recherswil, Subingen, Selzach, Zuchwil	einverstanden	■ --	z.K.	■ --
Bellach	eher nicht einverstanden	■ Stauproblematik H5 in Bellach kurzfristig (nicht mittelfristig) lösen. Spätestens mit der Umgestaltung Lackenhof muss eine gute Lösung vorliegen	z.K.	■ --
Biberist	eher einverstanden	■ Die zusätzliche Rampe Bürenstrasse erhöht die Knotenkapazität und verbessert die Verkehrssituation in diesem Bereich. Das Staurisiko kann erheblich verringert werden. Es ist jedoch möglich, dass ein verbesserter Verkehrsfluss mittel- und langfristig auch mehr Verkehr generiert. Die Auswirkungen wären im Umgebungsbereich spürbar, so auch in Richtung Biberist. Der aktuelle Projektstand zeigt diesen Aspekt zu wenig auf.	z.K. / A.	■ Die Wirksamkeit der Massnahme Lackenhof wurde von unabhängiger Seite beurteilt und bestätigt. Negative Auswirkungen auf das städtische und regionale Strassennetz konnten dabei ausgeschlossen werden. Dies wird im Massnahmenblatt entsprechend festgehalten.
Gerlafingen	eher	■ Ortsdurchfahrt Gerlafingen: Umsetzung Tempo 30 mit aufnehmen -->	P.	■ Tempo-30 auf der Hauptstrasse sowie einem

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
	einverstanden	als Massnahme des Kantons!		Abschnitt der Kriegstettenstrasse wird aktuell mittels Gutachten überprüft. Wenn das Gutachten die Zulässigkeit bestätigt, kann die Umsetzung von Tempo 30 aufgenommen werden (Ergebnis voraussichtlich im Jan. 2025).
Halten	eher einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Besonders mit der Aufwertung des Zentrums Kriegstetten. 	z.K.	▪ --
Kriegstetten	einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Projekte sind zu erweitern, insbesondere auch auf die Autobahnausfahrt Kriegstetten mit Fluchtverkehr und Unfallschwerpunkt 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Autobahnausfahrt Kriegstetten wird unabhängig vom Aggloprogramm 5. G vom ASTRA überprüft und verbessert sowie der Unfallschwerpunkt behoben. Falls es während des 6-Streifenausbaus A1 zu Fluchtverkehr auf das Kantonsstrassennetz kommen sollte, werden seitens AVT Dosieranlagen in Betrieb genommen um dem Fluchtverkehr entgegenzuwirken.
Langendorf	eher einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ STR 501: Obwohl die teuerste Massnahme im AP 5, wird diese eher geringfügige Anpassung des Autobahnanschlusses dazu führen, dass der MIV Richtung Süden flüssiger wird. Der Linksabbieger beim Lackenhof kann aufgehoben werden und so keinen Stau Richtung A5 mehr produzieren. Dies entlastet den Gibelintunnel, die Kreisel Konsumbäckerei und Ypsomed, entstaut die T5 und die Weissensteinstrasse, was die Fahrplangenaugigkeit der Linien 1, 2 und 3 erhöhen wird. 	z.K.	▪ --
Lohn-Ammannsegg	eher einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Grundsatz Ja. Bei geänderten Verhältnissen müsste eine Anpassung vorgenommen werden. 	z.K.	▪ --
Riedholz	eher einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Betrifft die Gemeinde Riedholz nicht. 	z.K.	▪ --

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Stadt Solothurn	nicht einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> Massnahme Str501 Solothurn, Neukonzeption «Lackenhof – Rampe Bürenstrasse»: Die Massnahme entlastet die A5 führt aber zu Mehrverkehr in der Stadt (Dornacherstrasse, Knoten Dornacherstrasse / Rötistrasse (Hauptbahnhof). Die Massnahme hat direkte Auswirkungen auf die Massnahme Str504.1 Solothurn, Umgestaltung Berthastrasse / Querung Dornacherstrasse. Die Auswirkungen auf das städtische Strassennetz und mögliche Gegenmassnahmen werden zurzeit durch das AVT geprüft. Resultate liegen keine vor. 	z.K. / A.	<ul style="list-style-type: none"> Die Wirksamkeit der Massnahme wurde von unabhängiger Seite beurteilt und bestätigt. Negative Auswirkungen auf das städtische und regionale Strassennetz konnten dabei ausgeschlossen werden. Dies wird im Massnahmenblatt entsprechend festgehalten.
	einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> Massnahmen Str504.1 Solothurn, Umgestaltung Berthastrasse / Querung Dornacherstrasse Massnahme Str504 Solothurn, Knoten Untere Steingrubenstrasse / Werkhofstrasse 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> --
Industrieverband Solothurn und Umgebung	eher einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> Sehr gut und dringlich ist die Massnahme Lackenhof (Str501). Definitiv für A-Liste! Die aktuelle Situation ist sowohl sehr gefährlich (Rückstau auf Autobahn), klimaschädlich (Emissionen wegen Stau) und schädlich im Standortwettbewerb um Fachkräfte für die heimischen Wirtschaft. Zudem ist hier keinerlei Kulturland notwendig. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> --
AVT	einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> Bei der Massnahme Str503 soll der Strassenast mit dem Vorprojekt Gerlafingenstrasse ergänzt werden. Bei der Massnahme Str505 Kriegstetten, BGK Hauptstrasse Nord muss die Karte angepasst werden und der Perimeter des ASTRA ergänzt werden. Bei der Massnahme Str506.1 Kriegstetten/Oekingen, BGK Subingenstrasse sollte der Planausschnitt Richtung Osten (Dorfeinfahrt) erweitert werden, die Umgestaltung dieses Strassenabschnitts ist auch Bestandteil dieser Massnahme. 	A.	<ul style="list-style-type: none"> Anpassungen werden vorgenommen.
AfU, ARP (NP1), AWA, AWJF/Abteilung Jagd und Fischerei, Fachstelle Standortförderung und Aussenbeziehungen	einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> -- 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> --
ARP (NP2)	--	<ul style="list-style-type: none"> Kann ich nicht einschätzen. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> --
AWJF / Wald	einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> Aufgrund der vorliegenden Unterlagen bestehen keine generellen 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> --

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
		Vorbehalte gegen die vorgesehenen Massnahmen. Soweit Wald betroffen ist, muss die Waldgesetzgebung beachtet werden.		

3.11. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr einverstanden?

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Bolken, Feldbrunnen-St.Niklaus, Gerlafingen, Halten, Langendorf, Oekingen, Recherswil, Riedholz, Subingen	einverstanden	▪ --	z.K.	▪ --
Biberist, Hüniken, Kriegstetten, Industrieverband Solothurn und Umgebung	eher einverstanden	▪ --	z.K.	▪ --
Bellach	nicht einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SP/Grüne: Velos in Witischutzzone nur für Naherholung. Veloschnellroute entlang T5 ist zu priorisieren. Nördlich der Bahnlinie, weil schneller realisierbar. ▪ Bike & Ride - Station kurzfristig auch an der Bahnhofstabelle Bellach vorsehen. Dies zur (kurzfristigen) Entspannung auf der Stauproblematik H5 in Bellach. Damit soll v.a. die Erreichbarkeit des Arbeitsschwerpunktes Bellach (S504.1) für Mitarbeiter verbessert werden. Hierzu könnten/müssten auch die Gemeinde und die Firmen als Akteure einbezogen werden. 	z.K. P.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eine Studie zur Projektpriorisierung der kantonalen Velovorrang- und Velohaupttrouten befindet sich in Ausarbeitung. ▪ Die Situation wird nochmals überprüft. Bei Bedarf kann ein Ausbau vorgesehen werden.
Lohn-Ammannsegg	einverstanden	▪ Wir sind nicht betroffen.	z.K.	▪ --
Oberdorf SO	einverstanden	▪ Der Gemeinderat Oberdorf ist an einer Umsetzung / Verbesserung der Velohauptroute H104 interessiert.	z.K.	▪ --

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Selzach	einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ FVV505.12 Selzach, Bahnhof: Mit den CHF 40'000.- sollen 40 B+R-Plätze aufgewertet werden. 	P./A.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Anpassung der Anzahl B+R wird vorgenommen. Die Kosten sind abhängig vom Ausbaustandard und werden mit der Gemeinde noch abschliessend geklärt.
Stadt Solothurn	einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Massnahmen <ul style="list-style-type: none"> ▪ FVV504.3 Solothurn, Unterführung Römerstrasse ▪ FVV504.6 Solothurn, neue Fuss- und Veloverbindung zwischen Obere Sternengasse und St. Niklausstrasse ▪ FVV504.7 Solothurn, neue Fuss- und Veloverbindung zwischen Grimmengasse und Obere Sternengasse <p>sind Eingaben der Stadt Solothurn und mit dem Kanton abgesprochen.</p>	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Massnahme FVV507 Solothurn, Knoten St. Niklausstrasse/ Werkhofstrasse ist mit der Stadt abgesprochen. Detailplanung läuft. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Massnahme FVV508.2 Solothurn, Querung Westumfahrung / Unterführung SMB / Querung Bielstrasse. <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Vorhaben hat sowohl aus Sicht der kantonalen Velovorzugsrouten als auch im städtischen Velo und Fusswegnetz eine sehr grosse Bedeutung. Die Massnahme ist in den A-Horizont aufzunehmen. 	A.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Massnahme wird nach dem Variantenentscheid in die A-Liste aufgenommen.
Zuchwil	einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Für die Einwohnergemeinde Zuchwil ist es jedoch wichtig, dass dereinst eine gute sowie insbesondere sichere Anbindung des Velonetzes in der Region der Stadt Solothurn beziehungsweise der geplanten Velovorrangrouten aus den Gemeinden Gerlafingen / Biberist und aus den Gemeinden Subingen / Derendingen / Zuchwil an den Bahnhof Süd sichergestellt respektive realisiert und der Öffentlichkeit gewährleistet wird. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --
Pro Natura Solothurn	--	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Generell befürworten wir gute und sichere Velorouten. Eine neue Streckenführung von Solothurn nach Grenchen mitten durch die kantonale Landwirtschafts- und Schutzzone Witi lehnen wir jedoch ab. Eine Zerschneidung des wichtigen Lebensraums mit einer geteerten Veloroute allenfalls sogar mit Nachtbeleuchtung ist nicht mit der Witi-Schutzverordnung kompatibel und hätte zu grosse negative Auswirkungen auf Landschaft, Flora und Fauna. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Rahmen der Machbarkeitsstudie werden die genannten Aspekte einbezogen. Die Linienführung der Velovorrangroute Solothurn-Grenchen ist ausserhalb der Witi-Schutzzone geplant.

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
AWJF / Wald	einverstanden	<ul style="list-style-type: none"> Aufgrund der vorliegenden Unterlagen bestehen keine generellen Vorbehalte gegen die vorgesehenen Massnahmen. Soweit Wald betroffen ist, muss die Waldgesetzgebung beachtet werden. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> --

3.12. Haben Sie weitere Bemerkungen oder Hinweise zu Themen und Inhalten, die das Agglomerationsprogramm Solothurn betreffen?

Allg. = Allgemein ; HB = Hauptbericht ; MB = Massnahmenblätter

Gemeinde / Organisation	Allg. / HB / MB	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Bellach, Bolken, Feldbrunnen-St.Niklaus, Halten, Hüniken, Langendorf, Lohn-Ammansegg, Oberdorf, Oekingen, Riedholz, Stadt Solothurn, Zuchwil	--	nein	<ul style="list-style-type: none"> -- 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> --
Gerlafingen	Allg.	ja	<ul style="list-style-type: none"> Ganz herzlichen Dank für die riesige Arbeit, die in dieser Sache geleistet wird!!! 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> Wird dankend zur Kenntnis genommen.
Selzach	MB	ja	<ul style="list-style-type: none"> V-LV 404.1 Velovorrangroute V1 Solothurn-Grenchen, Abschnitt Selzach, Massnahmenblätter S. 134: Mit dem SBB-Projekt: Selzach: Umbau Bahnhof soll eine Anbindung vom Dorf Selzach auf die Velovorrangroute mit einer Velo-Unterführung realisiert werden. 	P.	<ul style="list-style-type: none"> Wird mit der Gemeinde besprochen - mit einer neuen Linienführung der Vorrangroute ergeben sich voraussichtlich Möglichkeiten.
	Allg.	ja	<ul style="list-style-type: none"> Allgemein ÖV: Die Busverbindung Grenchen – Solothurn soll optimiert werden (mit der Fusion BGU / BSU wird eine Grundlage dafür geschaffen). Selzach wünscht sich eine bessere Anbindung mit dem Bus Richtung Solothurn. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> Dies wäre im Rahmen der 2. Etappe des Buskonzepts Region Solothurn zu diskutieren.

Gemeinde / Organisation	Allg. / HB / MB	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Subingen	Allg.	ja	<ul style="list-style-type: none"> Der Ausbau der SBB Solothurn – Wanzwil (Mehrfahrten / erhöhte Schliessung der Barriere wird für die Gemeinde Subingen wie auch für den Busverkehr sehr einschneidend sein. Aktuell wird durch das AVT eine neue/zusätzliche Erschliessung geprüft. Dies auch im Zusammenhang mit dem Ausbau Lidl. Die Gemeinde Subingen bittet diese Aspekte dringend zu berücksichtigen. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> Lösungsansätze in diesem Zusammenhang sind im Kap. 5.4 unter «Verbleibender Handlungsbedarf» aufgeführt.
Industrieverband Solothurn und Umgebung	Allg.	ja	<ul style="list-style-type: none"> siehe Vernehmlassung Buskonzept Solothurn 2. Etappe 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> --
AVT	HB	ja	<ul style="list-style-type: none"> Die Linie 17 wird per Mitte Dezember 2024 eingestellt. Somit wird die Karte zum ÖV-Netz 2024 auf Seite 47 des Berichts bei der Genehmigung des Aggloprogramms und/oder der Einreichung beim Bund veraltet sein. Eine Darstellung des Netzes 2025 wäre wahrscheinlich zielführender. Im Bericht auf Seite 48 im letzten Abschnitt wird ausgeführt, dass für die Covid-Jahre 2020 und 2021 für die meisten Buslinien keine Fahrgastzahlen vorliegen. Ist diese Aussage mit dem BSU validiert? Für unsere Busplanung konnten wir jedenfalls auf Fahrgastzahlen 2021 zurückgreifen. Verschiedentlich wird Bezug auf die STEP 2035-Planung genommen (Seite 50 oder 107). Das Angebotskonzept 2035 wird unter Federführung des Bundes aktuell überarbeitet und konsolidiert. Die Botschaft dazu wird für Ende 2026 erwartet. Hinweis: Einige Ausführungen im Bericht zum Aggloprogramm dürften dannzumal überholt sein. 	A. A. A.	<ul style="list-style-type: none"> Die Karte wird aktualisiert. Die Diagramme werden mit den aktuellsten Zahlen für 2023 und um die Fahrgastzahlen 2021 ergänzt. Der Text wird entsprechend angepasst. Ein entsprechender Hinweis wird im Bericht aufgenommen.
AfU	MB	ja	<ul style="list-style-type: none"> Betrifft diverse Massnahmenblätter: Die auf den Massnahmenblättern unter Zuständigkeiten aufgeführten «Weitere Beteiligte» scheinen uns nicht immer konsistent. Bei einigen Massnahmen ist dies sehr offen formuliert mit «Kantons Solothurn», was den Einbezug einzelner Ämter nicht näher ein- oder ausgrenzt. Andernorts werden gezielt ein oder zwei spezifische Ämter genannt, obwohl aufgrund der Thematik durchaus weitere Ämter gleichermaßen beteiligt bzw. zu beteiligen sind. Beispiele: <ul style="list-style-type: none"> Massnahme 502.9 betrifft den Aareplatz mit Zugang ans Wasser, 	A.	<ul style="list-style-type: none"> Die Zuständigkeiten (kantonale Ämter) werden soweit möglich präzisiert.

Gemeinde / Organisation	Allg. / HB / MB	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
			<p>Bootsanlegestelle und ökologischen Uferaufwertungen. Als «Weitere Beteiligte» sind ARP und AWJF aufgeführt, nicht aber das AfU.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Massnahme 503.1 betrifft das Naherholungsgebiet Emme und insbesondere die Attraktivierung der Zugänglichkeit zum Fluss. Als «Weitere Beteiligte» ist einzig das AWJF aufgeführt, nicht aber das AfU oder das ARP. 		
			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bei den Massnahmen werden in der Regel «Keine Konflikte mit der Umweltgesetzgebung» angegeben, teilweise werden einzelne Umweltbereiche aufgeführt. Einige Massnahmen mit den Angaben «Keine Konflikt» weisen jedoch einen Abstimmungsbedarf mit der Umweltgesetzgebung auf (beispielsweise Hauptbahnhof Süd Solothurn und Solothurn West -> Einbau ins Grundwasser, Lärm / Bellach Ost -> Lärm / Weitblick -> Einbau ins Grundwasser etc.). Damit bei der weiteren Planung die Abstimmung mit der Umweltgesetzgebung frühzeitig erfolgt, empfehlen wir eine Formulierung zu wählen, welche auf den Abstimmungsbedarf hinweist. 	A.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die nötige Abstimmung mit der Umweltgesetzgebung wird soweit möglich ergänzt.
ARP (NP1), ARP (NP2), AWA, AWJF/Wald	--	nein	<ul style="list-style-type: none"> ▪ -- 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --
AWJF / Abteilung Jagd und Fischerei	HB	ja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Unter dem Kapitel 3.3.2 ist die Vernetzung zwar erwähnt, jedoch sind unter diesem Thema auch explizit die Wildtierkorridore (WTK) zu erwähnen und langfristig zu sichern. Die Raumsicherung und ökologische Aufwertung der WTK (z.B. Wildtierspezifische Bauwerke Wildtierüberführungen (WTÜ) über Verkehrsträger, etc.) über Kantons- und Landesgrenzen hinweg sind im Rahmen von Massnahmen vorzusehen. Hinsichtlich der Stabilisierung von Meta-Populationen (z.B. Luchs, Wolf, Rothirsch, etc.) ist die Vernetzung via intakter internationaler WTK zwischen Teilpopulationen in Europa essentiell. 	tlw. A.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wird im Handlungsbedarf im Zukunftsbild und in der Beschreibung der Teilstrategie unter «Vernetzungsachsen Landschaft» entsprechend ergänzt.

Gemeinde / Organisation	Allg. / HB / MB	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Antrag: Die Wildtierkorridore und deren langfristige Raumsicherung sowie deren ökologischen Aufwertung sind im Kapitel 8 der Massnahmen in geeigneter Weise explizit zu bezeichnen und einzubeziehen. 	tlw. A.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Aggloprogramm werden Aussagen zu den Wildtierkorridoren auf der Ebene des Zukunftsbildes und der Teilstrategie aufgenommen. Die Raumsicherung zu den Wildtierkorridoren und der Auftrag zu entsprechenden Aufwertungsmassnahmen sind Aufgaben des kantonalen Richtplans (L-3.3). Das Zukunftsbild wird mit den Wildtierkorridoren gemäss KRP nochmals abgeglichen. Wenn im AP eine Aufwertung von Wildtierkorridoren passiert, erfolgt dies grundsätzlich im Rahmen einer anderen Massnahme.
Fachstelle Standortförderung und Aussenbeziehungen	Allg.	nein	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aus Sicht FAST für die Wirtschaft, begrüssen wir das die strategisch wichtigen Umstrukturierungsareale sowie die Arbeitsschwerpunkte Attisholz und Bellach berücksichtigt wurden. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --