

Anhang 3

IIIIII KANTON **solothurn**

*Amt für Raumplanung
Amt für Verkehr und Tiefbau*

VERKEHRSPOLITISCHES LEITBILD

Grundlagenbericht

26. Juli 2004

INFRAS

MÜHEMATTSTRASSE 45
CH-3007 BERN
t +41 31 370 19 19
f +41 31 370 19 10
BERN@INFRAS.CH

GERECHTIGKEITSGASSE 20
CH-8039 ZÜRICH

WWW.INFRAS.CH

INHALT

1.	EINLEITUNG	3
1.1.	AUSGANGSLAGE UND ZIELSETZUNG	3
1.2.	METHODISCHES VORGEHEN, ZEITPLAN	5
2.	SITUATIONSANALYSE	7
2.1.	GESELLSCHAFT UND WIRTSCHAFT	7
2.2.	RAUM UND UMWELT	10
2.3.	VERKEHR	12
2.3.1.	Öffentlicher Verkehr	12
2.3.2.	Privater Verkehr	16
2.3.3.	Pendlerverhalten: Volkszählung 2000	18
2.3.4.	Verkehrsverhalten: Mikrozensus 2000	20
2.3.5.	Institutionelles, Finanzierung	22
2.3.6.	Grenzüberschreitende Zusammenarbeit	24
3.	ZIELSYSTEM UND HANDLUNGSSCHWERPUNKTE	26
3.1.	ÜBERSICHT	26
3.2.	OBERZIELE UND LEITBILDZIELE	28
3.3.	HANDLUNGSSCHWERPUNKTE	28
3.3.1.	Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	28
3.3.2.	Erreichbarkeit von Agglomerationen und Zentren	29
3.3.3.	Finanzierung Gesamtverkehr	32
3.3.4.	Weitere Handlungsfelder	33
4.	LÖSUNGSANSÄTZE	35
4.1.	RAHMENBEDINGUNGEN, GRUNDSÄTZE	35
4.2.	BESCHREIBUNG UND BEURTEILUNG IM EINZELNEN	36
4.3.	NICHT AUFGENOMMENE LÖSUNGSANSÄTZE	39
5.	CONTROLLING, INDIKATOREN, BERICHTERSTATTUNG	40
ANNEX		41
	ANHANG 1: BEGLEITGRUPPEN- UND KERNGRUPPENMITGLIEDER	41
	ANHANG 2: INDIKATOREN ZIELCONTROLLING	42
	ANHANG 3: LÖSUNGSANSÄTZE	43
	GLOSSAR	63
	LITERATUR	65

1. EINLEITUNG

1.1. AUSGANGSLAGE UND ZIELSETZUNG

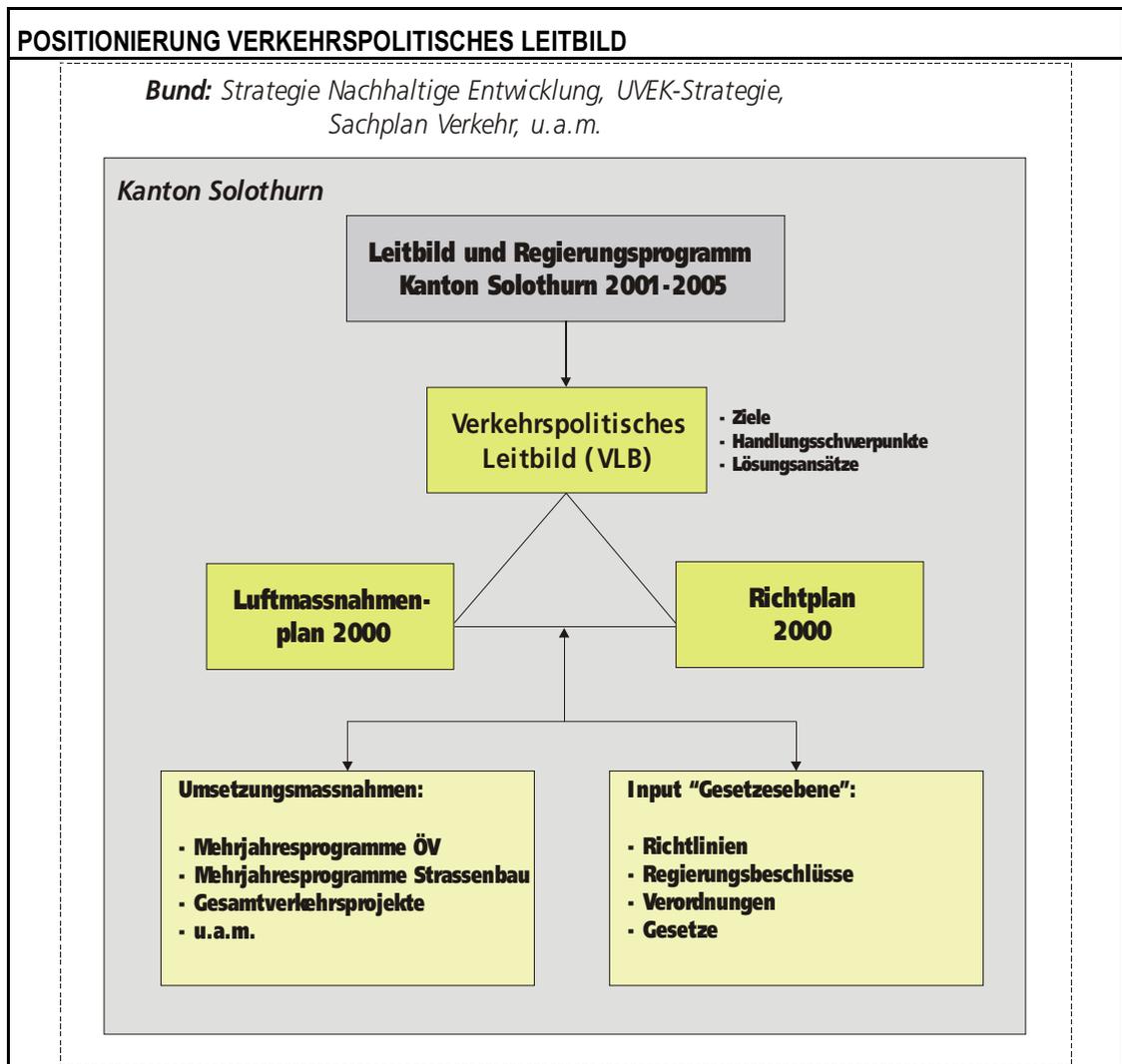
Im „Leitbild und Regierungsprogramm 2001-2005“ (RRB Nr. 1779 vom 18.08.2001) hat der Regierungsrat des Kantons Solothurn je sechs Grundsätze und politische Absichten für die laufende Legislatur definiert. Eine der sechs politischen Absichten lautet, die „Attraktivierung des Wirtschafts- und Arbeitsortes weiter ausbauen“. Dafür soll u.a. das Massnahmenpaket „Verkehrsinfrastruktur ausbauen und optimieren“ sorgen. Dabei verlangt der Regierungsrat die Erarbeitung eines „Verkehrspolitischen Leitbildes“ (nachfolgend VLB genannt).

Bereits der Kantonale Richtplan 2000 weist auf die fehlenden Grundlagen und Kriterien für eine koordinierte Verkehrspolitik hin und verlangt mit RP-Beschluss TV-1.1.1 die Erarbeitung derselben, inklusive der zur Umsetzung notwendigen Massnahmen. Die entsprechenden Arbeiten sollen auf der Verkehrspolitik des Bundes aufbauen.

Das VLB ersetzt das Verkehrskonzept aus dem Jahre 1986 und definiert die Schwerpunkte der kantonalen Verkehrspolitik der nächsten 10 Jahre¹. Es definiert die *Ziele, Handlungsschwerpunkte* und *Lösungsansätze*. Besondere Berücksichtigung erfahren dabei die Schnittstellen zur Umwelt-, Raumordnungs- und Wirtschaftspolitik.

Die folgende Darstellung positioniert das VLB im Zusammenhang mit wichtigen nationalen und kantonalen Grundlagen. Das VLB stellt ein verkehrspolitisches Strategiepapier der Regierung dar. Im Gegensatz zum Richtplan ist das VLB aber nicht „behördenverbindlich“.

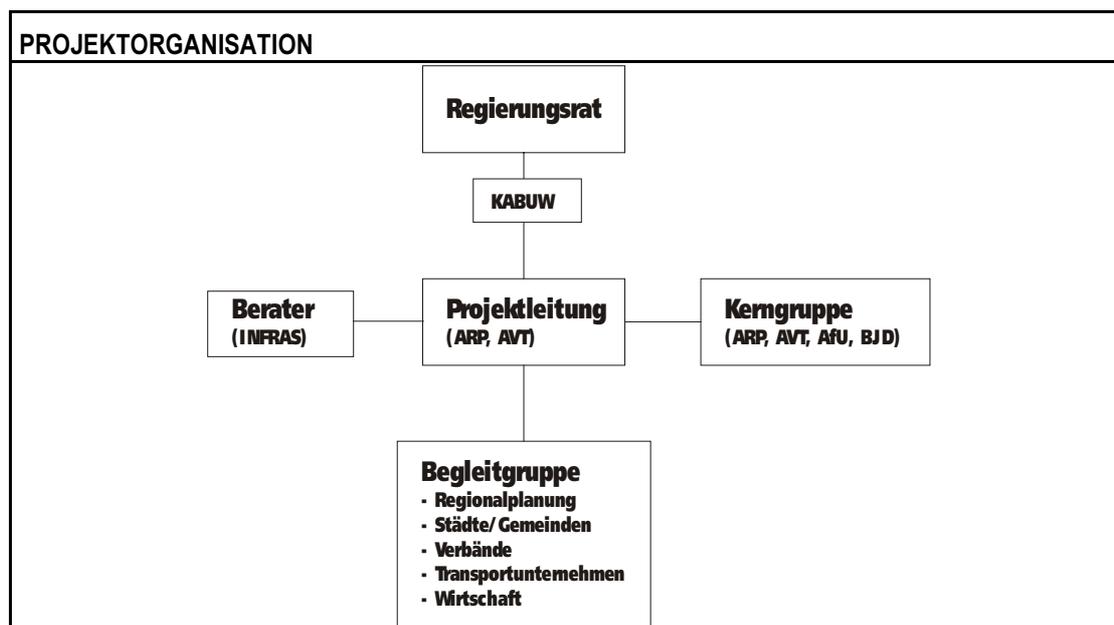
¹ Wobei einzelne Lösungsansätze einen Wirkungshorizont von deutlich über 10 Jahren haben.



Figur 1

1.2. METHODISCHES VORGEHEN, ZEITPLAN

Damit das Verkehrspolitische Leitbild die erhoffte Wirkung erzielen kann, strebt der Regierungsrat eine möglichst breite Abstützung an. Die Erarbeitung des VLB erfolgt ämterübergreifend sowie unter Mitwirkung der wichtigsten betroffenen Akteurgruppen ausserhalb der Verwaltung. Die folgende Abbildung zeigt die Projektorganisation:

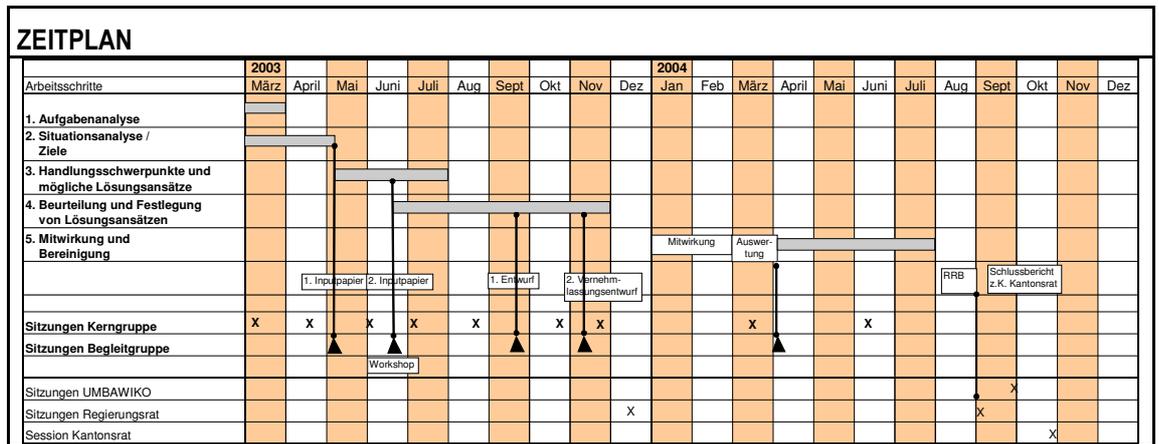


Figur 2

Die Projektleitung erfolgt durch das Amt für Raumplanung (ARP) sowie das Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT). Eine Kerngruppe mit Vertretern des ARP, AVT, AfU sowie des Departmentscontrollers BJD führt zusammen mit der externen Beraterfirma INFRAS die eigentlichen Arbeiten durch. Begleitet werden diese Arbeiten durch eine breit abgestützte Begleitgruppe, bestehend aus Regionalplanungsorganisationen, Städte- und Gemeindevertretern, Verkehrs- und Umweltverbänden, Transportunternehmen sowie Wirtschaftsvertretern (siehe Anhang). Die aktive Mitwirkung dieser Akteurgruppen ist im Falle des VLB zentraler methodischer Baustein. Das heisst, dass die Kerngruppe nur Vorüberlegungen im Sinne von Inputpapieren sowie Nachbearbeitungen durchführt, die eigentliche Herleitung und Festsetzung von Handlungsschwerpunkten und Lösungsansätzen erfolgt jedoch partizipativ, zusammen mit der Begleitgruppe.

Die Erstellung des verkehrspolitischen Leitbildes unterteilt sich in eine Hauptphase bis zum Vernehmlassungsentwurf (November 2003), eine Vernehmlassung bei interessierten Kreisen

(Jan./Febr. 2004; siehe separater Vernehmlassungsbericht) sowie eine Bereinigungsphase bis Juni 2004.

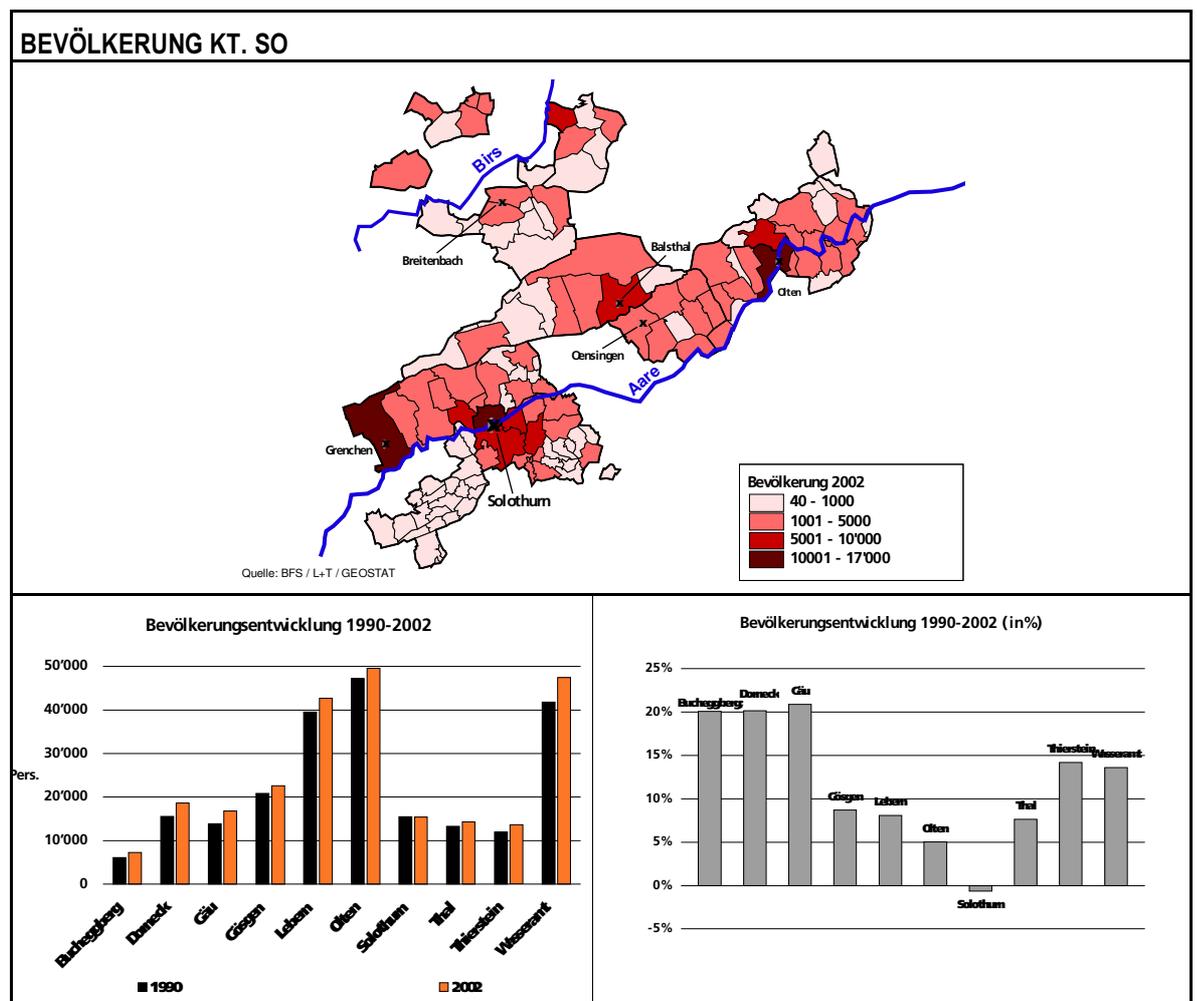


Figur 3

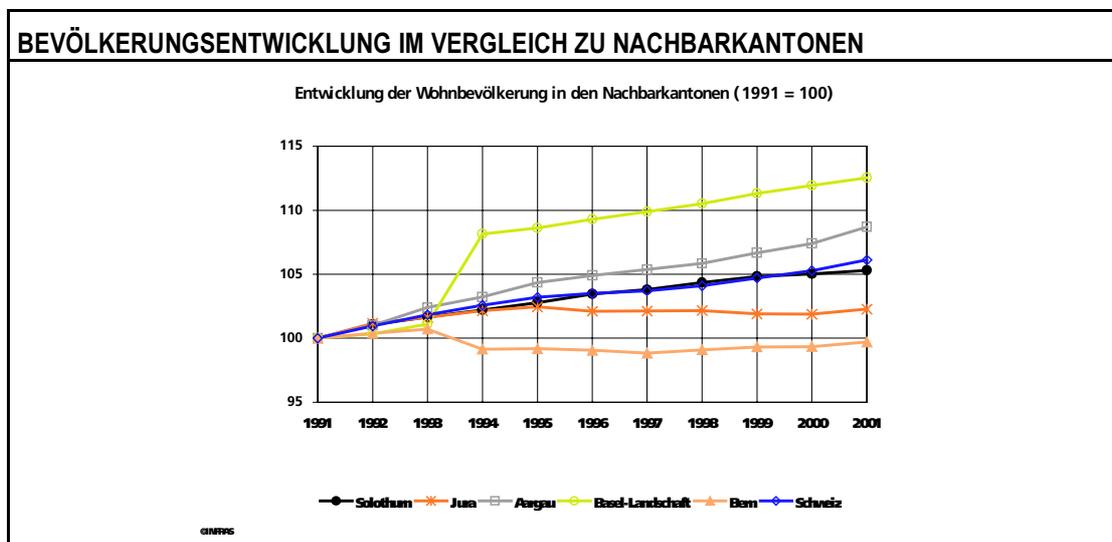
2. SITUATIONSANALYSE

2.1. GESELLSCHAFT UND WIRTSCHAFT

Die **Bevölkerung** des Kantons Solothurn betrug Ende 2002 rund 248'000 Personen. Die grössten Konzentrationen befinden sich entlang des Jurasüdfusses auf der Achse Olten–Solothurn–Grenchen (Figur 4). Zwischen 1990 und 2002 hat die Bevölkerung um rund 10% zugenommen, also rund 0.8% pro Jahr. Diese Zunahme liegt in etwa im Rahmen der gesamtschweizerischen Entwicklung. Die höchsten Bevölkerungszuwächse weisen ländlich geprägte Gemeinden nahe der Agglomerationen auf (Bezirke Bucheggberg, Wasseramt, Dorneck/Thierstein sowie das Gäu). Hingegen verzeichnen die Zentren und zentrumsnahen Gebiete eine deutlich unterdurchschnittliche bis sogar stagnierende Bevölkerungsentwicklung.



Figur 4 Bevölkerung 2002 und Entwicklung zwischen 1990 und 2002 nach Bezirken (Quelle: BFS).

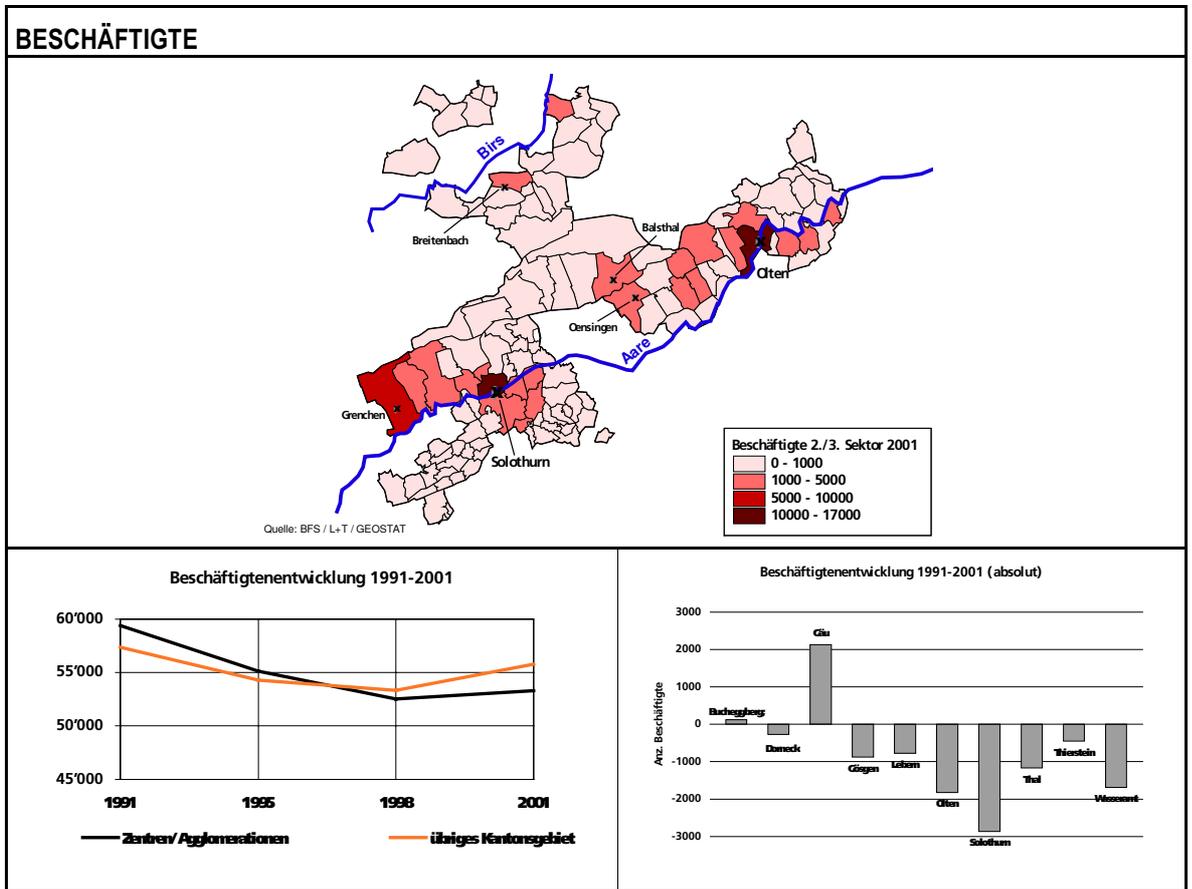


Figur 5 Bevölkerungsentwicklung Kt. SO und in den Nachbarkantonen 1991-2001 (Quelle: BFS).

Im Vergleich mit den Nachbarkantonen liegt das Bevölkerungswachstum des Kt. SO über demjenigen der Kantone BE und JU, hingegen unterhalb der Kantone BL und AG.

Die neuesten gesamtschweizerischen BFS-Prognosen sehen für die Zukunft (im Trendszenario) ein anhaltendes, wenn auch abgeschwächtes Bevölkerungswachstum von 2.7% zwischen 2000 und 2020 vor. Für den Kt. SO prognostiziert das BFS ein deutlich schwächeres Wachstum von 0.9% im gleichen Zeitraum. Die Prognosen gehen von anhaltend höheren Wachstumsraten in ländlich geprägten Räumen aus. Zudem geht der Alterungsprozess der Gesellschaft weiter. Der Anteil der über 65-Jährigen dürfte bis 2020 rund 20% betragen (heute ca. 15%). Für die zukünftige Verkehrsentwicklung ebenfalls wichtig ist der anhaltend steigende gesellschaftliche Stellenwert der Freizeit.

Die rund 109'000 **Beschäftigten** (als wesentlicher *Zielparameter* des Verkehrs) verteilen sich stark auf die drei Zentren Solothurn, Grenchen und Olten. In den 90er Jahren gingen im Kanton Solothurn jedoch insgesamt 7700 Arbeitsplätze oder 6.5% verloren. Diese Entwicklung ist negativer als der gesamtschweizerische Beschäftigtenrückgang von rund 2%. Der Beschäftigtenrückgang resultiert aus einem massiven Abbau im 2. Sektor (-11'300 oder -20%) und einem leichten Zuwachs im 3. Sektor (+3'600 oder +5%). Von den Bezirken konnte einzig das Gäu bezüglich Beschäftigten zulegen.



Figur 6 Beschäftigte 2. und 3. Sektor 2001 und Entwicklung zwischen 1991 und 2001 (Quelle: BFS).

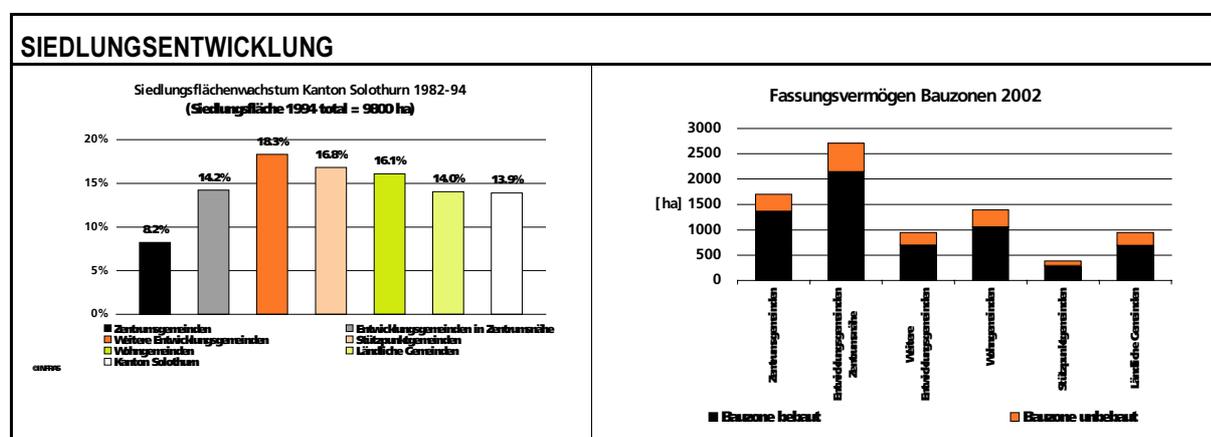
Bei den Wirtschaftsprognosen sind Schätzungen deutlich schwieriger. Die aktuellen Verkehrsprognosen (siehe Kapitel 2.3) unterlegen ein durchschnittliches BIP-Wachstum von rund 1% pro Jahr zwischen 2000 und 2020. Zur Zeit erscheint dies zwar eher optimistisch, im langjährigen Mittel sollte dieser Wert jedoch realistisch sein. Die Prognosen über die Entwicklung der Arbeitsplätze bis ins Jahr 2020 sind noch schwieriger und für den Kanton Solothurn eher unklar (Kuster et al. 1996): Sie reichen von -10% (Szenario Tief) bis +10% (Szenario Hoch), was im Mittel eine Stagnation bedeutet.

Die kantonale Wirtschaftsförderung setzt auf die vermehrte Bildung sogenannter Clusters von wertschöpfungsintensiven Wirtschaftszweigen² in den vom Richtplan bezeichneten kantonalen und überregionalen Arbeitsplatzgebieten.

2 Präzisionsindustrie, Mikro- und Nanotechnologie, Life Sciences, Logistik und Distribution, Unternehmensdienstleistungen, Berufsbildung.

2.2. RAUM UND UMWELT

Gemäss dem parallel erarbeiteten Richtplancontrolling des Kantons Solothurn (ARP 2003) wächst die **Siedlungsfläche** ungebremst rund 1% pro Jahr. Das Wachstum liegt somit weiterhin über dem Bevölkerungswachstum. Die grösste Dynamik zeigt sich in den äusseren oder periurbanen Agglomerationsgürteln sowie Teilen des ländlichen Raumes (v.a. Bezirke Bucheggberg, Wasseramt, Gäu, Thierstein/Dorneck). Diese Entwicklung deckt sich mit den gesamtschweizerischen Siedlungstrends. Die Bauzonenreserven sind mit rund 20 bis 30% noch immer hoch, was auch von dieser Seite keinen schnellen Trendbruch erwarten lässt.



Figur 7 Entwicklung der Siedlungsflächen zwischen 1982 und 1994 und aktuelle Fassungsvermögen der Bauzonen nach Richtplan-Gemeindekategorien (Quelle: BFS/Arealstatistik, ARP).

Gemäss Luftmassnahmenplan 2000 (AfU 2001) sind die Ziele der **Luftreinhaltepolitik** erst teilweise erreicht. Sowohl Emissionen als auch Immissionen verschiedener Luftschadstoffe liegen auch heute noch über den Ziel- bzw. Grenzwerten. Deutliche Verbesserungen sind beim Schwefeldioxid und Kohlenmonoxid, teilweise Reduktionen bei Stickstoffdioxidbelastungen zu verzeichnen. Die Situation beim Ozon und Feinstaub (PM10) ist hingegen nach wie vor unbefriedigend. Die folgende Darstellung fasst die aktuelle lufthygienische Situation, differenziert nach verschiedenen Räumen zusammen:

LUFTBELASTUNG				
Schadstoff	Land	Agglomeration	Stadt	Verkehrsreiche Strasse
Schwefeldioxid (SO ₂)	😊	😊	😊	😊
Kohlenmonoxid (CO)	😊	😊	😊	😊
Stickstoffdioxid (NO ₂)	😊	😐	😞	😞
Ozon (O ₃)	😞	😞	😞	😞
Schwebstaub (PM10)	😐	😞	😞	😞

Tabelle 1 Situation ausgewählter gas- und staubförmiger Luftschadstoffe (Quelle: AfU 2004).

Legende:

- 😊 Die Grenzwerte der LRV werden eingehalten
- 😐 Die Messwerte bewegen sich im Bereich der Grenzwerte der LRV (+/- 10%)
- 😞 Die Grenzwerte der LRV werden überschritten, teilw. sogar massiv.

Für die Zukunft dürfte insbesondere die Situation bei den drei Schadstoffen NO₂, O₃ und PM10 problematisch bleiben; vor allem aufgrund des weiter zunehmenden motorisierten Verkehrs. Verbesserte Motorentchnologien und neue Filtertechniken setzen sich nur langsam durch. Zudem ist der Trend zu schwereren Personenwagen ungebrochen.

Ebenfalls unbefriedigend ist die Lärmsituation. Im Kanton Solothurn existieren Strassenlärmskataster entlang der Nationalstrassen und bei rund einem Drittel des Kantonsstrassennetzes wo Sanierungsbedarf erwartet wird. Der Strassenlärmskataster wird periodisch überarbeitet. Gesamtkantonale Angaben über den Anteil der Bevölkerung über dem Immissionsgrenzwert liegen aber nicht vor³. Gesamtschweizerisch schätzt das BUWAL, dass rund 60% der Wohnbevölkerung während des Tages einer Strassenlärmbelastung von über 55 db(A) ausgesetzt ist⁴. In der Nacht sind gegen zwei Drittel der Wohnbevölkerung Lärmbelastungswerten von über 45 dB(A) ausgesetzt (BUWAL 2002). Zudem sind die Kantone mit den Sanierungsmassnahmen im Verzug. Die Sanierungsfristen gemäss Eidg. Lärmschutzverordnung dürften (gemäss Vernehmlassungsvorlage des BUWAL) bei den Nationalstrassen neu bis 2015 und bei den Kantonsstrassen bis 2018 erstreckt werden. Und schliesslich ist auch im Schienenverkehr nicht gewährleistet, ob die Lärmschutzmassnahmen aus dem FINöV-Fonds fristgerecht bis 2015 umgesetzt werden können.

Für die Zukunft sind vor allem im Strassenverkehr keine Abnahmen der Lärmbelastung zu erwarten. Die Motoren werden zwar spezifisch betrachtet leiser, dies wird aber kompensiert durch mehr und schwerere Fahrzeuge sowie breitere Reifen.

³ Eine entsprechende Erhebung ist zeitlich und finanziell sehr aufwändig.

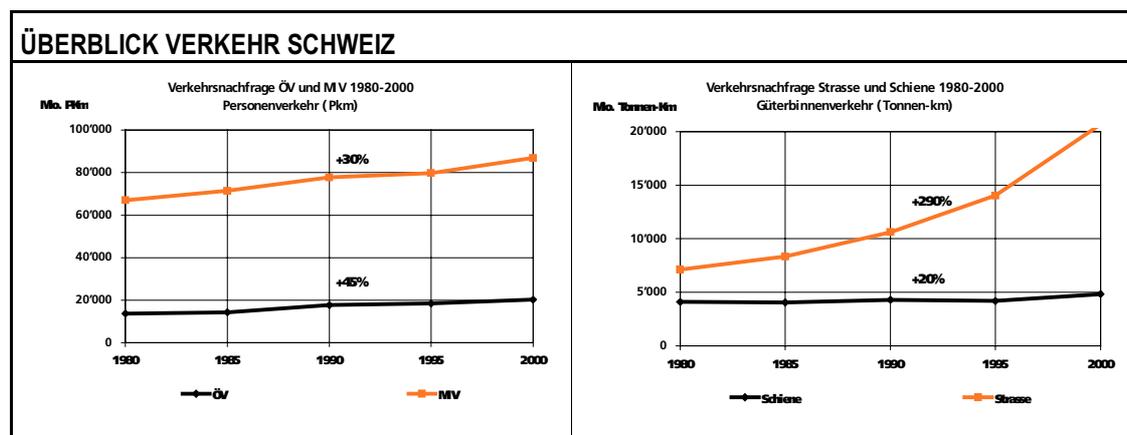
⁴ Immissionsgrenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung (in dB(A) Tag/Nacht): Erholungszonen 55/45, Wohnzonen 60/50, Wohn-/Gewerbezone 65/55, Industriezonen 70/60.

2.3. VERKEHR

2.3.1. ÖFFENTLICHER VERKEHR

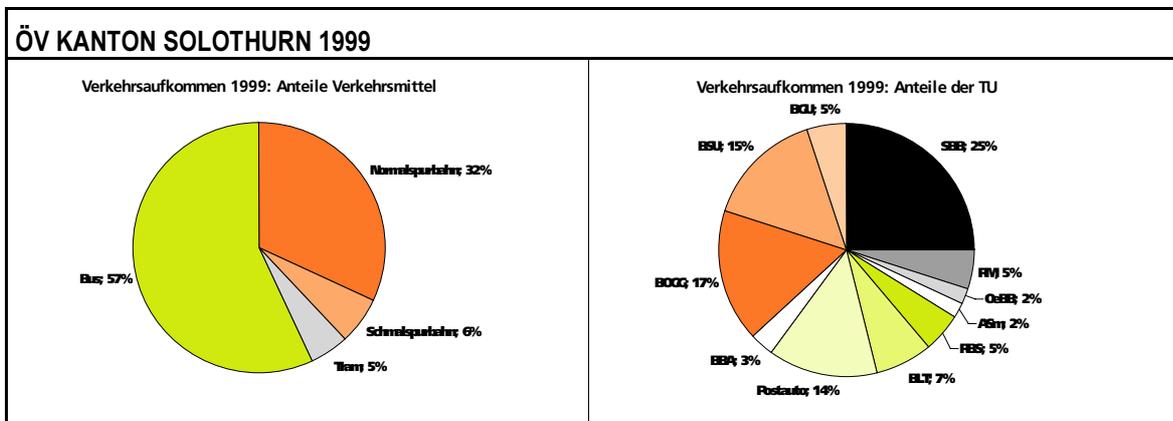
Verkehrsnachfrage

In den vergangenen 20 Jahren hat der Verkehr in der Schweiz deutlich zugenommen (siehe Figur 8). Beim Personenverkehr stieg der motorisierte Individualverkehr (MIV) um rund 30%, der öffentliche Verkehr (ÖV) etwas stärker um rund 45%. Noch immer werden jedoch gut viermal mehr Personenkilometer mit dem PW als mit dem ÖV zurückgelegt. Beim Güterverkehr zeigt sich die unterschiedliche Entwicklung zwischen Schiene und Strasse viel deutlicher. Der Strassengüter-Binnenverkehr (rund 20 Mia Tonnen-km gesamtschweizerisch) verdreifachte sich, hingegen konnte er auf der Schiene nur leicht zulegen. Der Strassengüter-Transitverkehr hat zwischen 1980 und 2000 sogar um einen Faktor 10 zugenommen (auf heute rund 1,9 Mia Tonnen-km).



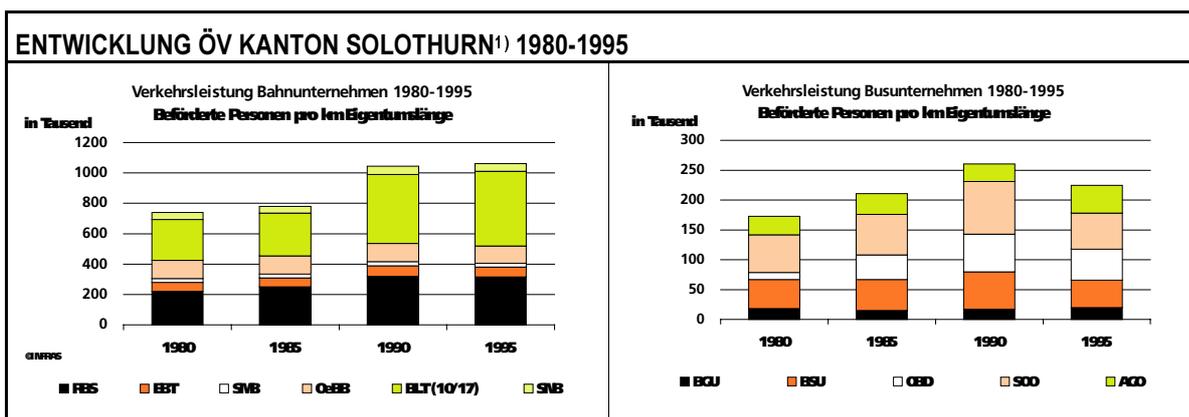
Figur 8 Verkehrsnachfrage im gesamtschweizerischen Personenverkehr (Pkm) und Güterbinnenverkehr (Tkm) (Quelle: Litra/BFS)

Die Transportunternehmen des ÖV im Kanton Solothurn haben 1999 insgesamt 27 Mio. Personen befördert mit einer Verkehrsleistung von 285 Mio. Personenkilometer (AVT 2001). Dies entspricht rund 2% der gesamtschweizerischen ÖV-Verkehrsleistung. Die Aufteilung auf die verschiedenen öffentlichen Verkehrsmittel und Transportunternehmen zeigen die folgenden Abbildungen:



Figur 9 Verkehrsaufkommen (Personenfahrten) des öffentlichen Verkehrs im Kt. SO (Quelle: AVT 2001)

Die Busse befördern knapp 60%, die Bahnen rund 40% der Personen im Kt. SO. Bezüglich Verkehrsleistung (Pkm) ist das Verhältnis gerade umgekehrt, nämlich rund 75% Bahn-Pkm und rund 25% Bus/Tram-Pkm. Insgesamt 11 Transportunternehmen teilen sich das kantonale ÖV-Verkehrsaufkommen. Die grössten Anteile haben SBB, Postauto, BOGG und BSU. Die Entwicklung der ÖV-Verkehrsleistung ausgewählter Transportunternehmen mit mehreren oder einzelnen Linien im Kt. SO (keine Gebietsabgrenzung) lag zwischen 1980 und 1995 bei rund +40% (Bahnen) bzw. +30% (Busse). Diese Entwicklung liegt in etwa im gesamtschweizerischen Mittel. Die grössten ÖV-Zuwächse sind im Nordteil (BLT) sowie beim RBS zu verzeichnen.



Figur 10 Entwicklung der Verkehrsleistung ausgewählter Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs im Kt. SO zwischen 1980 und 1995 (Quelle: AVT 1997)

¹⁾ nur konzessionierte Transportunternehmen; ohne Bundesbetriebe SBB und Postauto CH, da hier keine solothurnspezifischen Daten vorliegen.

Die zukünftigen Prognosen gehen je nach zugrunde gelegten Annahmen teilweise stark auseinander. Im Sachplan Schiene (UVEK 2002a) wird zwischen 1997 und 2020 von einer weiteren Zunahme des ÖV-Personenverkehrs von +30% bis +130% ausgegangen, gegenüber +16% bis

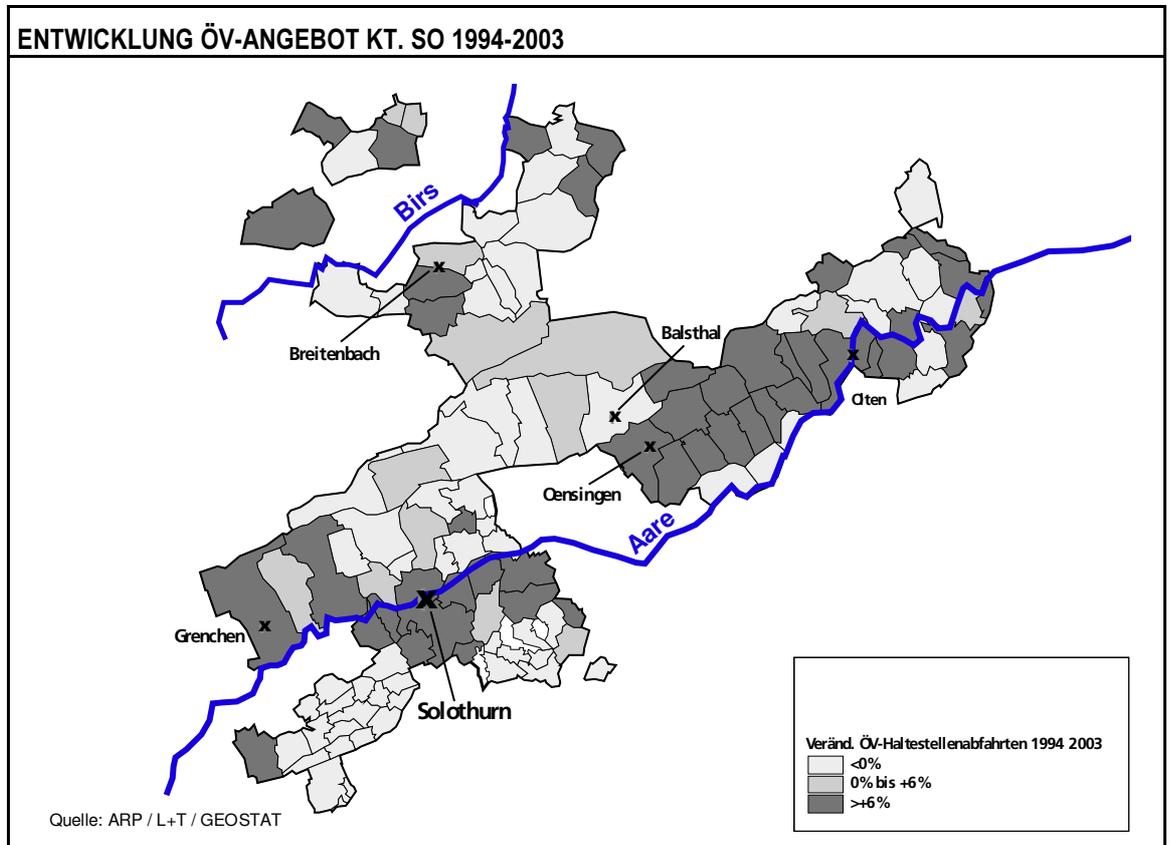
+31% beim MIV. Beim Güterstrassenverkehr liegen die Prognosen noch höher (+40% bei den Tonnenkilometer gemäss neuesten Schätzungen des ARE [2004]).

Verkehrsangebot

Das öffentliche Verkehrsangebot wird heute von 2 Bundesbetrieben (SBB, Postauto) und 9 KTU's (BLT, RBS, ASm, OeBB, RM, BBA, BGU, BOGG, BSU) bereitgestellt. Die Bundesbetriebe unterhalten 364 km Streckennetze und 41 Linien, die KTU's 423 km Streckennetze und 42 Linien. Im Bezirk Bucheggberg wird der Linienbusbetrieb zu bestimmten Tageszeiten als Rufbusbetrieb geführt. Die Transportunternehmen im Kanton Solothurn haben sich weitgehend flächendeckend in drei Tarifverbänden organisiert:

- › Tarifverbund Solothurn-Grenchen („Froschabo“: Aboverbund): Bezirke Bucheggberg, Wasseramt, Solothurn, Lebern und Thal-West. Wird per Ende 2004 teilweise in den neuen integralen Tarifverbund Bern-Solothurn „Liberio“ integriert. Der Raum Grenchen nimmt nur im Abobereich an „Liberio“ teil, schliesst sich zugleich aber dem Bieler Tarifverbund an („Zig-Zag-Abo“).
 - › Tarifverbund Olten („U-Abo“: Aboverbund): Bezirke Thal-Ost, Gäu, Olten, Gösgen. Wird per Ende 2004 in den Aarauer Aboverbund „A-Welle“ integriert.
 - › Tarifverbund Nordwestschweiz (Integraler Tarifverbund): Bezirke Dorneck und Thierstein.
- Das ÖV-Angebot, ausgedrückt in (nach Verkehrsmittel gewichteten) Anzahl Haltestellenabfahrten hat zwischen 1994 und 2003 um insgesamt rund 9% zugenommen (Figur 11). Die deutlichsten Zunahmen verzeichnen die Entwicklungsgemeinden um die Agglomerationszentren Olten, Solothurn und Grenchen. Hingegen ist in weiten Teilen des ländlichen Raumes eine Stagnation⁵ des ÖV-Angebotes festzustellen, d.h. häufig in Gebieten mit hohen Bevölkerungs- und Siedlungsflächenzuwachsrate.

⁵ Bei den einzelnen Gemeinden, welche sogar eine Abnahme verzeichnen gilt es zu berücksichtigen, dass in den dargestellten Daten neue unkonventionelle ÖV-Angebote wie Rufbusse nicht enthalten sind (z.B. Gemeinden im Bucheggberg).



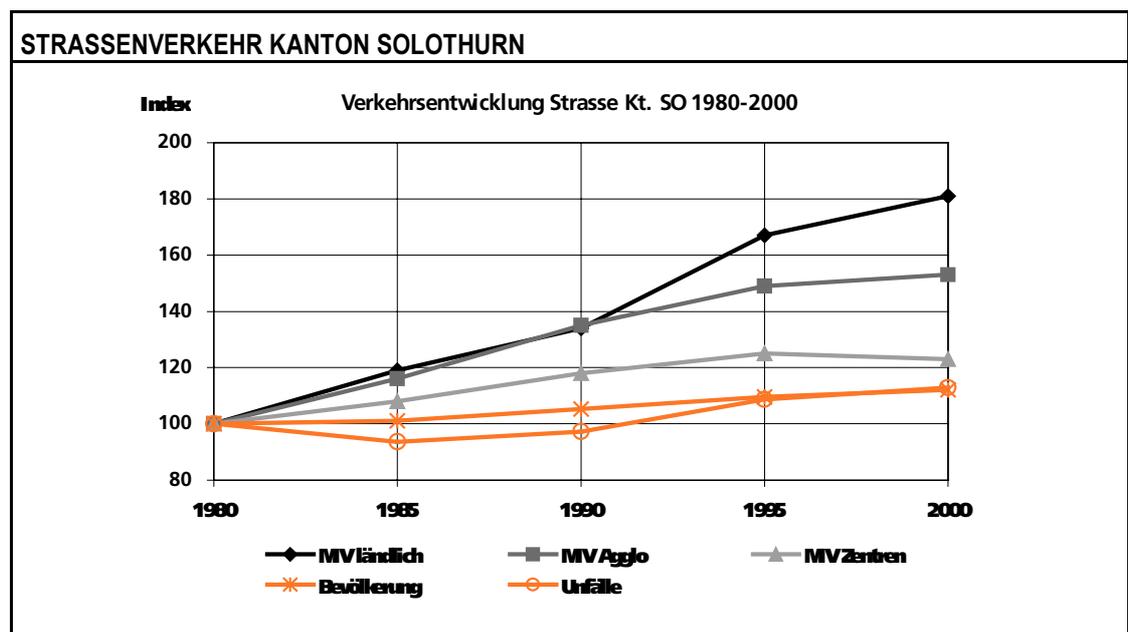
Figur 11 Entwicklung der gewichteten Haltestellen-Abfahrten 1994-2003 (Quelle: AVT).

Die grössten **Kapazitätsengpässe** zeigen sich beim ÖV auf den Abschnitten Solothurn–Biel, Solothurn–Olten und Olten–Aarau. Die Trassen auf der Jurasüdfusslinie sowie der Nord-Süd-Achse Basel–Olten sind sehr stark durch den Personenfernverkehr sowie den Güterverkehr belegt. In der Folge kann der Regionalverkehr entweder nicht immer alle Haltestellen bedienen (z.B. Wangen b. Olten und Olten Hammer) oder es kann nicht durchgehend der ½h-Takt im Regionalverkehr angeboten werden (z.B. Solothurn–Biel). Mit der Realisierung von Bahn 2000, 1. Etappe (B21) auf Ende 2004 wird insbesondere der integrale ½h-Takt im Fernverkehr auf der Jurasüdfusslinie zwischen Biel und Olten-(Zürich) eingeführt. In der Folge werden auch die regionalen Angebotskonzepte überarbeitet, teilweise erzwingt B21 auch Angebotsausbauten (z.B. Raum Grenchen und Oensingen), teilweise geht es nur um die Anpassung der Anschlusszeiten. Kapazitätengpässe im Regionalverkehr auf den Abschnitten Olten–Solothurn und noch stärker Solothurn–Biel und Olten–Aarau bleiben jedoch bestehen.

2.3.2. PRIVATER VERKEHR

Verkehrsnachfrage Strasse

Der motorisierte Individualverkehr hat im Kanton Solothurn seit 1980 stark zugenommen. Die Verkehrsentwicklung auf der Strasse präsentiert sich gemäss „Verkehrserhebung 2000“ (AVT 2001) folgendermassen:



Figur 12 Verkehrsentwicklung an ausgewählten Querschnitten sowie zum Vergleich die Bevölkerungs- und Unfallentwicklung zwischen 1980 und 2000 (Quelle: AVT 2001).

Das grösste Verkehrswachstum zwischen 1980 und 2000 zeigt sich in den ländlichen Gebieten (+80%), gefolgt von den Agglomerationen (+50%) und den Zentren (+20%). Im Vergleich mit der rund 35%-igen Zunahme gesamtschweizerisch dürfte die Verkehrsentwicklung im Kt. SO somit überdurchschnittlich sein. Die starke Verkehrsbelastung des Kantons Solothurn ist neben dem Binnenverkehr zu einem grossen Teil auch auf den Transit- und Ziel-/Quellverkehr als Folge der verkehrstechnisch zentralen geographischen Lage zurückzuführen. So liegt die Entwicklung auf den Autobahnen mit +60% zwischen 1985 und 2000 an den zwei Querschnitten Härkingen und Luterbach deutlich über dem Schweizer Mittel. Der LKW-Anteil liegt hier an Werktagen bei rund 20%. Die Verkehrsentwicklung liegt auch deutlich über der Bevölkerungsentwicklung. Der Motorisierungsgrad (PW und Motorräder) hat in der Folge stark zugenommen; und zwar um knapp 60% von 408 Mfz/1000 Ew. im Jahr 1980 auf 641 Mfz/1000 Ew. im Jahr 2000 (CH: 636 Mfz/1000 Ew.). Die Unfallzahlen sind ziemlich stabil.

Die Prognosen für die **Zukunft** gehen schweizweit von einem anhaltend starken Strassenverkehrswachstum aus (zwischen 16% bis 31% gemäss UVEK 2002b). Die Ursachen liegen sowohl in den bereits erwähnten gesellschaftlichen (Freizeitgesellschaft, Individualismus, Alterung) wie auch den wirtschaftlichen Trends (Arbeitsteilung, steigende Einkommen, u.a.m.).

Vor diesem Hintergrund ist die verstärkte Koordination zwischen Luftreinhaltung und Verkehrsentwicklung unabdingbar⁶.

Verkehrsangebot Strasse

Die Länge des **Kantonsstrassennetzes** des Kantons Solothurn hat sich in den letzten Jahren kaum verändert und beträgt zur Zeit 618 km. Das Gemeindestrassennetz dürfte hingegen leicht zugenommen haben (genaue Angaben liegen nicht vor), gesamtschweizerisch haben die Kantons- und Gemeindestrassen zusammen seit 1980 um rund 6% zugenommen.

Die aktuellen **Kapazitätsengpässe** auf der Strasse befinden sich vor allem in und um die Agglomerationszentren Solothurn und Olten in den Morgen- und Abendspitzenzeiten. Auf den Nationalstrassen ist gemäss Entwurf Sachplan Strasse (UVEK 2002b) die A1, insbesondere der Abschnitt Luterbach–Härkingen–Wiggertag, an der Belastungsgrenze und anfällig für Stauaufkommen.

Die jüngste Strassenbauentwicklung im Kanton Solothurn ist geprägt durch die Eröffnung der A5 zwischen Solothurn und Biel im Jahr 2002. Die wichtigsten **Strassenbauvorhaben** der kommenden Jahre sind die Folgenden:

⁶ Massnahme SO-1 (AfU 2001): Die Koordination ermöglicht die Ansiedlung verkehrintensiver Einrichtungen mittels Standortvorgaben bzw. Fahrtenkontingentierung, ohne die Vorgaben der Luftreinhaltung zu verletzen.

STRASSENBAUVORHABEN KT. SO		
Vorhaben	Beschreibung	Realisierung
Flankierende Massnahmen A5 im Raum Solothurn-Grenchen	Umgestaltungen, Verkehrslenkungen, etc. in den Gemeinden Grenchen, Bettlach, Selzach, Bellach, Solothurn, Zuchwil, Biberist, Lüsslingen, Nennigkofen	2001-2009
Entlastung Solothurn	Neue Westtangente zur Verbindung der A5 mit der T5 und flankierende Massnahmen	bis 2008
Entlastung Region Olten	Entlastungsstrasse Olten-Wangen, flankierende Massnahmen auf bestehendem Strassennetz bzw. Sofortmassnahmen zur Beruhigung des Basisstrassennetzes	bis ca. 2012
Umfahrung Klus	Umfahrung Städtchen Klus und flankierende Massnahmen auf bestehender Ortsdurchfahrt	offen
Umfahrung Schönenwerd	Ortskernumfahrung als Voraussetzung zur Erschliessung neuer Mischzone	offen
Entlastung Oensingen	Dorfkernentlastung (Verlängerung Jurastrasse)	offen
Anschluss Egerkingen	Optimierung der Verkehrserschliessung im Raume Gäu	offen
Umfahrung Laufen ¹⁾	Südumfahrung Laufen würde direkten Anschluss H18 im Raum Breitenbach ermöglichen	offen
Umfahrung Aarburg ¹⁾	Direkte Erschliessung des rechten Teils der Stadt Olten mit der A1	2007

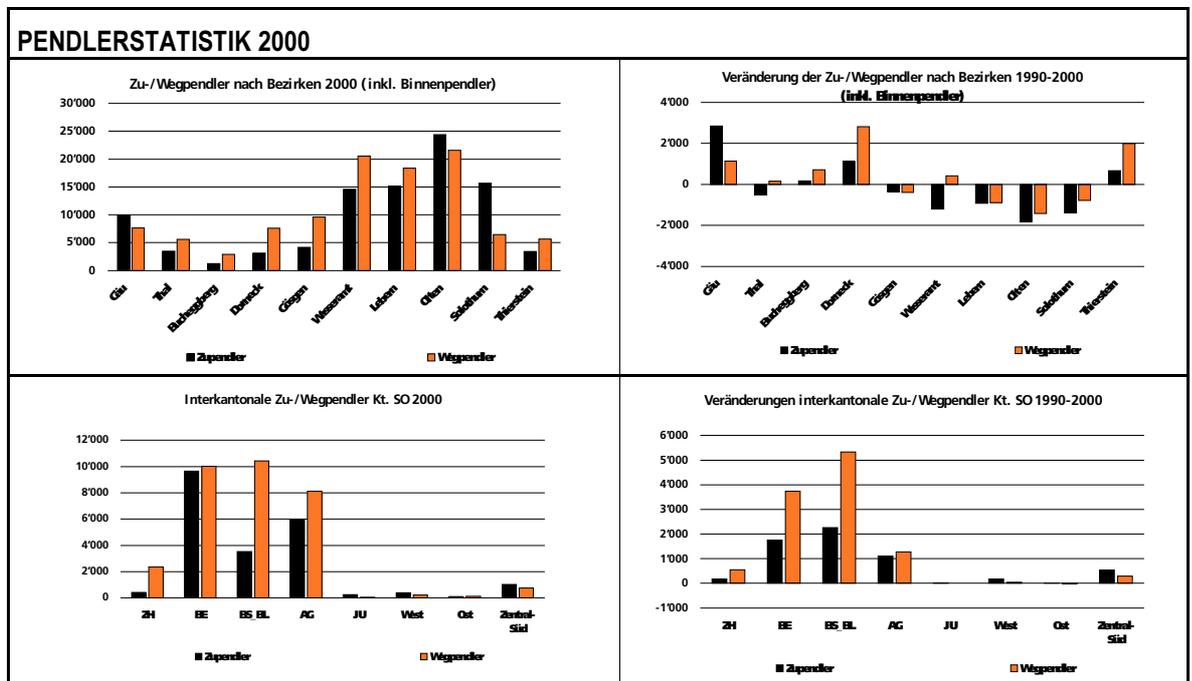
Tabelle 2 Wichtigste kantonale Strassenbauvorhaben der kommenden Jahre (Quelle: AVT).

¹⁾ Strassenbauvorhaben ausserhalb des Kt. SO, jedoch mit Auswirkung in den Kt. SO.

2.3.3. PENDLERVERHALTEN: VOLKSZÄHLUNG 2000

Das Pendlerverhalten ist eine wichtige verkehrspolitische Grösse⁷, namentlich zur Bemessung der Angebotskapazitäten in den Morgen- und Abendspitzen des Verkehrs. Die neusten Daten stammen aus der Volkszählung 2000. Die folgenden Darstellungen zeigen die Zu- und Wegpendler im Jahr 2000 sowie die Veränderungen 1990-2000; einerseits nach Bezirken (total der Pendler; inkl. Binnenpendler innerhalb des Kantons), andererseits nach den Gebieten der interkantonalen Pendler:

⁷ Als „Pendler“ werden erwerbstätige Personen ab 15 Jahren bezeichnet, welche ihren Wohnstandort (Gebäude) zur Arbeit verlassen (intra- oder interkommunale Pendler).



Figur 13 Zu-/Wegpendler nach Bezirken (intra- und interkantonal) sowie interkantonale Zu-/Wegpendler des Kantons Solothurn 2000 sowie Veränderungen 1990-2000 (Quelle: BFS).

Erwartungsgemäss haben die Arbeitsplatzbezirke Solothurn, Olten und Gäu mehr Zu- als Wegpendler (positiver Pendlersaldo). In den übrigen Gebieten ist dieses Verhältnis umgekehrt. Die Entwicklung der vergangenen 10 Jahre widerspiegelt die schlechte Beschäftigungslage im Kanton Solothurn (siehe Kapitel 2.1): Die Wegpendler haben um knapp 4000 Personen auf 106'000 zugenommen. Die Zupendler hingegen um 1500 auf 95'000 Pendler abgenommen. Leicht abnehmende Pendlerströme verzeichnen die Bezirke Solothurn, Olten und Lebern, leicht zunehmende das Gäu sowie Dorneck und Thierstein.

Bei den Pendlerströmen über die Kantonsgrenze dominieren die Kantone BE, BS/BL sowie AG. Zürich hingegen liegt deutlich hinter diesen Kantonen zurück. Die grössten Zunahmen der Wegpendlerströme sind zwischen 1990 und 2000 in die Kantone BS/BL⁸ und BE⁹ zu beobachten.

Modal Split

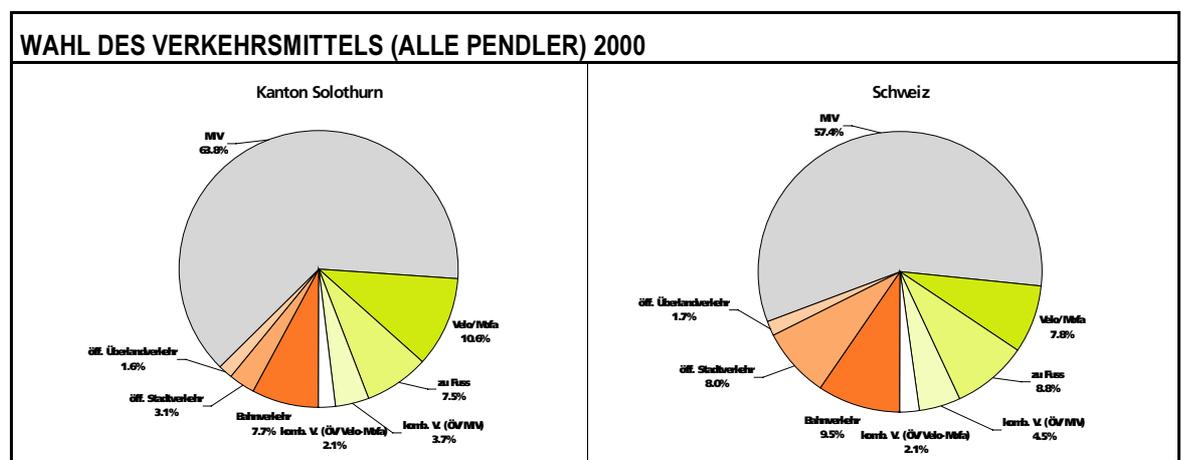
Ein Blick auf die Verkehrsmittelwahl der Pendler zeigt die ungebrochene Dominanz des motorisierten Individualverkehrs (PW, Motorräder). Mit knapp 64% MIV-Anteilen liegt der Kt. SO

8 v. a. aus Dorneck (+2500) und Thierstein (+2100)

9 v. a. aus Wasseramt (+1500), Lebern (+900) und Bucheggberg (+500; bzw. +80%!)

noch über dem Schweizer Mittel. Der ÖV-Anteil (Bahnverkehr und öff. Stadt- und Überlandverkehr) liegt im Kt. SO mit 12.5% unter dem Schweizer Mittel von rund 19%. Hingegen ist der Veloanteil im Kt. SO leicht höher.

Im Vergleich zur Pendlerstatistik 1990 hat der MIV-Anteil deutlich zugelegt (von 55% auf 64%) und der Langsamverkehrsanteil abgenommen (von 25% auf 18%). Die ÖV- und kombinierten Anteile blieben in etwa gleich.



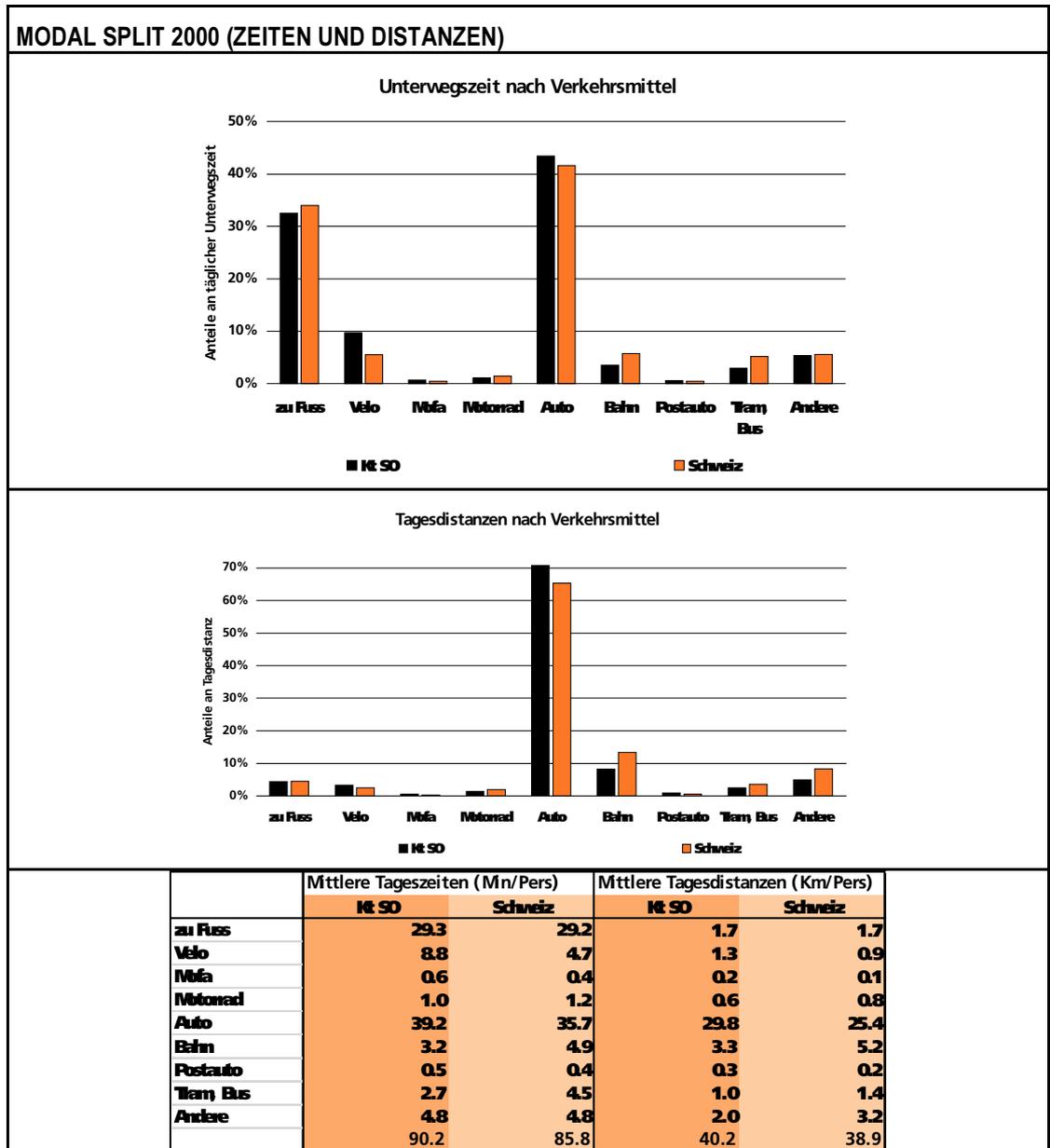
Figur 14 Aufteilung der Pendler (intra- und interkantonale Pendler) nach Verkehrsmittel (Quelle: BFS).

2.3.4. VERKEHRSPOLITISCHES LEITBILD: MIKROZENSUS 2000

Das Verkehrsverhalten über alle Verkehrszwecke wird durch die periodischen Erhebungen des Mikrozensus beschrieben (ARE/BFS 2001). Die nachfolgenden Darstellungen zeigen die Unterwegszeit sowie die Tagesdistanzen zwischen dem Kanton Solothurn und dem Schweizer Mittel. Die Unterschiede sind jedoch mit Vorbehalten zu interpretieren. Die Stichprobe im Kt. SO ist mit 400 interviewten Personen klein, weil der Kt. SO keine regionale Verdichtung vorgenommen hat¹⁰. In der Folge ist je nach Kombination der Auswertungsvariablen die statistische Sicherheit relativ schlecht¹¹.

¹⁰ Die gesamte Stichprobe des Mikrozensus 2000 beträgt knapp 30'000 Interviews. Rund die Hälfte davon wurden durch sogenannte regionale Verdichter ermöglicht, d.h. Kantone/Städte/Regionen, die in ihren Gebieten mehr Interviews durch eigene finanzielle Beteiligung an der Erhebung sicherten. Die Grunderhebung des BFS sichert die statistische Sicherheit nur auf der Stufe der 7 Grossregionen.

¹¹ Das Vertrauensintervall beträgt bspw. bei der Merkmalskombination (Tagesdistanz) ÖV und Verkehrszwecke +/-40%.



Figur 15 Auswertungen Mikrozensus 2000 nach Etappen (Quelle: ARE/BFS)

Insgesamt stimmt das Verkehrsverhalten der Solothurnerinnen und Solothurner recht gut mit den gesamtschweizerischen überein. Die längsten Distanzen und grössten Zeitbudgets im Verkehr werden vom MIV beansprucht (mit leicht überdurchschnittlichen Solothurner Werten). Zumindest bei der Unterwegszeit nimmt der Langsamverkehr (zu Fuss, Velo) mit rund 40% ebenfalls einen bedeutenden Anteil ein (mit leicht überdurchschnittlichen Solothurner Veloanteilen). Die ÖV-Anteile liegen im Kanton Solothurn leicht unter dem Schweizer Mittel.

2.3.5. INSTITUTIONELLES, FINANZIERUNG

Die Finanzierung von Bau, Unterhalt und Betrieb des Verkehrs ist beim Strassen- und Schienenverkehr unterschiedlich geregelt und zur Zeit stark im Fluss (NFA, Sachpläne). Die **Finanzierung des Strassennetzes** ist weitgehend bundesrechtlich geregelt (v.a. Treibstoffzollbelastung, LSVA). Auf kantonaler Ebene steht die Motorfahrzeugsteuer im Vordergrund. Das kommunale Strassennetz finanzieren hauptsächlich die Gemeinden. Seit dem 1. Januar 2001 ist das neue kantonale Strassengesetz in Kraft. Eine wesentliche Änderung ist der Wegfall der Drittelsbeteiligung der Gemeinden am Unterhalt der Kantonsstrassen. Die folgende Darstellung zeigt die Aufwendungen der öffentlichen Hand für den National- und Kantonsstrassenbau im Jahre 2002: Insgesamt haben Bund, Kantone und Gemeinden rund 137 Mio. Franken ausgegeben. Der Kanton trägt dabei einen Anteil von rund 52 Mio. Franken (entspricht 38%). Von den 137 Mio. Franken Ausgaben für die National- und Kantonsstrassennetze entfielen im Jahr 2002 rund 37 Mio. Franken auf die Substanzerhaltung (ca. 22 Mio. für Nationalstrassen, ca. 15 Mio. für Kantonsstrassen). Bei den Kantonsstrassen ist dieser Anteil konstant (zu) tief um längerfristig den notwendigen Unterhalt zu gewährleisten, bei den Nationalstrassen schwankt er von Jahr zu Jahr stark.

ÖFFENTLICHE AUFWENDUNGEN STRASSENBAU UND -UNTERHALT KT. SO 2002							
	Investitionen			Betrieb			Total
	Bund	Kant.	Gde.	Bund	Kant.	Gde.	
Nationalstrassen ¹⁾	72'779	19'167	1'390	6'480	420	--	100'236
Kantonsstrassen	762	14'613	3'990	--	17'700	-- ²⁾	37'065
Total	73'541	33'780	5'380	6'480	18'120	--	137'301

Tabelle 3 Angaben in Tausend Franken (Quelle: AVT Kt. SO).

¹⁾ Inkl. A5-Neubau; flankierende Massnahmen zur A5 auf dem Kantonsstrassennetz.

²⁾ Nach neuem Strassengesetz zahlen Gemeinden keine Beiträge mehr an den Kantonsstrassenunterhalt.

Die **Finanzierung des öffentlichen Verkehrs** ist eine Verbundaufgabe zwischen Bund, Kanton und Gemeinden. Seit der Bahnreform wird der Fernverkehr über Leistungsvereinbarungen zwischen dem Bund und der SBB geregelt und finanziert. Der Regionalverkehr wird durch Bund und Kantone gemeinsam bestellt und abgegolten. Investitionen in die Infrastruktur werden über periodische Rahmenkredite von der öffentlichen Hand an die Transportunternehmen finanziert. Die Gemeinden im Kt. SO bezahlen gemäss kantonalem ÖV-Gesetz 50% der Kantonsbeiträge (Abgeltungen, Beiträge an Tarifverbände *und* Investitionen). Am Ortsverkehr beteiligt sich der Bund nicht. Wegen ausgeschöpften Bundesgeldern übernimmt der Kt. SO auch Teile der RPV-Abgeltungen ohne Bundesbeteiligung. Im Jahre 2001 haben Bund, Kanton und Gemeinden 47

Mio. Franken Abgeltungen für den öffentlichen Verkehr bezahlt (Bund 22,8 Mio.; Kanton und Gemeinden je 12,3 Mio.).

Zur Zeit wird im Kanton Solothurn an der **Revision des ÖV-Gesetzes** gearbeitet. Unter anderem soll die Infrastrukturfinanzierung zwischen SBB und KTU harmonisiert werden (bspw. Mitfinanzierung bei SBB-Haltestellen durch den Kanton).

Ein weiterer institutioneller Aspekt im ÖV ist die **Weiterentwicklung der Tarifverbände**. Der Tarifverbund Olten wird per Ende 2004 in den Aargauer Aboverbund (A-Welle) integriert. Eine Osterweiterung hat sich hier ggü. einer Westerweiterung nach Solothurn aus wirtschaftlicher Sicht als vorteilhafter erwiesen. Im Raum Solothurn erfolgt ein grosser Schritt per Ende 2004, indem aus dem „Frosch-Abo“ und dem Berner „Bäre-Abi“ der Integrale Tarifverbund Bern-Solothurn „Libero“ entsteht. Der Raum Grenchen nimmt nur im Abonnementsbereich am neuen Tarifverbund „Libero“ teil, schliesst sich aber zugleich dem Bieler Tarifverbund („Zig-Zag-Abo“) an. Der bereits seit langem bestehende integrale Tarifverbund Nordwestschweiz ist mit seiner Einheitszone (im Abobereich) besonders attraktiv.

Auf **Nationaler Ebene** stehen diverse Anpassungen im Finanzierungssystem und in der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen zur Diskussion, namentlich im Rahmen des neuen Finanzausgleichs (NFA). Wir fassen diese Anpassungen auf Bundesebene folgendermassen zusammen:

- › **Bahnreform 1/2:** Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs wurde in den vergangenen 10 Jahren grundlegend reformiert. Mit der Bahnreform 1 wurde sowohl auf Bundesebene (Eisenbahngesetz von 1996), als auch im Kanton Solothurn (ÖV-Gesetz von 1992) das Besteller- und Abgeltungsprinzip anstelle der bisherigen Defizitgarantie eingeführt. Zudem besteht neu die Möglichkeit zur öffentlichen Ausschreibung von Linien im regionalen Personenverkehr. Der Güterverkehr schliesslich wurde weitgehend liberalisiert. Das BAV arbeitet derzeit an der Bahnreform 2. Wichtigste Bestandteile sind dabei die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (v.a. Diskussion um Grund- und Ergänzungsnetz). Die Harmonisierung der Infrastrukturfinanzierung und Investitionen zwischen SBB und KTU's sowie die Weiterentwicklung der Marktöffnung.
- › **Agglomerationsverkehr:** In jüngster Zeit haben die stark angestiegenen Kapazitätsprobleme in den Agglomerationen (ÖV und MIV) zu einer vermehrten Diskussion um die entsprechende Verkehrspolitik geführt. Der Bund prüft zur Zeit erneut (d.h. nach dem AVANTI-Nein vom Februar 2004) neue Finanzierungsformen für den Agglomerationsverkehr. Als Grundlage für

die Mitfinanzierung des Bundes von Agglomerationsprogrammen wird von den Kantonen die Ausarbeitung von Gesamtverkehrskonzepten verlangt.

- › **Neue Strassenfinanzierung im Rahmen NFA:** Der Entwurf zur Neugestaltung des Finanzausgleichs zwischen Bund und Kantonen (NFA; Botschaftsentwurf 2001) sieht auch eine neue Aufgabenteilung im Strassenverkehr vor: Die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes bleibt eine Gemeinschaftsaufgabe von Bund und Kantonen. Unterhalt und Betrieb werden neu ebenfalls zu Bundesaufgaben. Für die Hauptstrassen sieht der NFA eine Teilentflechtung vor: Die Gesamtverantwortung bleibt bei den Kantonen. Der Bund unterstützt die mit dem Bau und Unterhalt beauftragten Kantone jedoch mit zweckgebundenen Mitteln in Form von Globalbeiträgen (nach gewichteten HVS-Km) oder Beiträgen an Grossprojekte (Projektfinanzierung). Die Regelung der Strassenfinanzierung im Rahmen des NFA muss aber noch mit den laufenden Arbeiten zum Sachplan Verkehr abgestimmt werden. Vorab geht es um die Klärung der Frage nach einer neuen Definition des „Bundesstrassennetzes“ (Differenzierung in Grund- und Ergänzungsnetz).

2.3.6. GRENZÜBERSCHREITENDE ZUSAMMENARBEIT

Der Kanton Solothurn liegt verkehrstechnisch an sehr zentraler Lage: Olten ist der zentrale Bahnverkehrsknotenpunkt zwischen den West–Ost- und Nord–Süd-Achsen, die Jurasüdfusslinie ist sowohl auf der Strasse als auch der Schiene eine nationale Hauptachse und der nördliche Kantonsteil ist unmittelbar in den Grossraum Basel/F/D eingebunden. Insofern ist die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in verkehrspolitischen Fragen eine unabdingbare Voraussetzung, sowohl für ein funktionierendes und attraktives Transportsystem als auch einen effizienten Mitteleinsatz. Diese Zusammenarbeit erfolgt heute auf verschiedenen Ebenen. Wichtige Gremien sind dabei (nicht abschliessend):

- › Nationalstrassen: Die gesamtschweizerische Unterhaltsplanung wird von UPlanS durch das ASTRA koordiniert.
- › Konferenz Kantonsingenieure NWCH (KINWE): Diese koordiniert sowohl bedeutende Vorhaben auf dem Kantons- als auch Nationalstrassennetz und beruft je nach Aktualität Ad-hoc Arbeitsgruppen ein (zur Zeit bspw. zu den Auswirkungen des NFA).
- › Plattform Kt. AG-SO (PASO): Koordinationsgremien für Verkehrsbelange im Grossraum Aarau-Olten-Zofingen; und zwar sowohl hinsichtlich Strassen- als auch Schienenverkehr. Zusätzlich werden auch raumordnungspolitische Fragen diskutiert.
- › ÖV-Tarifverbände: Im ÖV ist die Zusammenarbeit zwischen den Transportunternehmen und der öffentlichen Hand über die erwähnten Tarifverbände gewährleistet.

- › Begleitgremium ÖV Espace Mittelland: Koordinationsgremium für Infrastrukturen und Betrieb des öffentlichen Verkehrs in den Kantonen BE, SO, FR, JU, VD und VS.
- › Regio-S-Bahn Basel 2005: Zusammenschluss aller Nordwestschweizer Kantone.

Die interkantonale Zusammenarbeit im Verkehr ist vielschichtig. Dazu sind auch die interkantonalen Gremien in der Raumordnung zu zählen (z.B. Kantonsplanerkonferenz, Koordinationsgremium BE-SO oder grenzüberschreitende Zusammenarbeit von Regionalplanungsverbänden bspw. Grenchen-Büren und Erlach-östliches Seeland). In Zukunft dürfte der Abstimmungsbedarf noch weiter zunehmen (Stichworte dazu: Zusammenschlüsse von Transportunternehmen und Tarifverbänden, Neueinteilung zwischen Bundes- und Kantonsstrassennetz im Rahmen Sachplan Verkehr, u.a.m.). Die interkantonale Zusammenarbeit bleibt somit eine Daueraufgabe *aller* Kantonalen Ämter, die sich mit Verkehrsfragen beschäftigen (v.a. AVT, ARP, AfU, AWA).

3. ZIELSYSTEM UND HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

3.1. ÜBERSICHT

Das Zielsystem des verkehrspolitischen Leitbildes Kanton Solothurn gibt strategische Antworten auf die Situations- und Trendanalyse. Es muss sich sowohl an nationalen wie auch kantonalen Zielsetzungen orientieren. Auf übergeordneter Ebene gilt es, das VLB auf das Konzept einer nachhaltigen Entwicklung abzustützen. Dazu gehört insbesondere die Gleichberechtigung der drei Dimensionen Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft. Auf kantonaler Ebene ist vor allem das Leitbild und Regierungsprogramm 2001-2005 massgebend. Darin postuliert der Regierungsrat u.a. eine Vernetzung des Verkehrssystems, einen Verkehrsablauf ohne unnötige Behinderungen auf den Hauptverkehrsachsen und in den Agglomerationen sowie eine Förderung des öffentlichen Verkehrs.

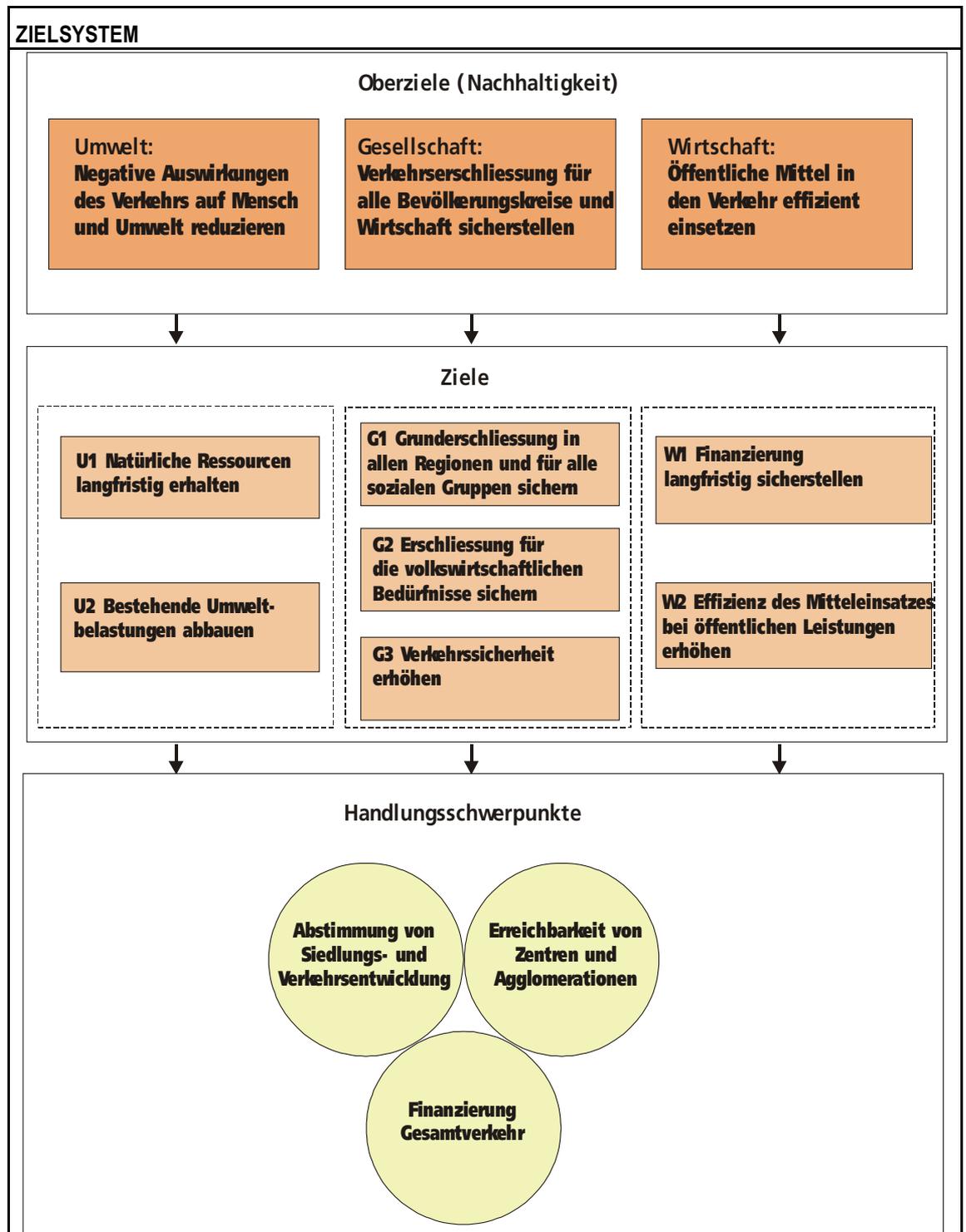
Auf diesem Hintergrund, den Erkenntnissen aus der Situationsanalyse, den Diskussionen mit der Begleitgruppe sowie der öffentlichen Vernehmlassung (siehe separaten Vernehmlassungsbericht) wurde das folgende Zielsystem entwickelt. Es unterscheidet:

- › 3 Oberziele auf der übergeordneten Ebene
- › 7 Leitbildziele, und
- › 3 Handlungsschwerpunkte.

Im Vergleich zum Verkehrskonzept'86, welches nur drei Ziele definiert¹², ist dieser Zielkatalog umfassender.

¹² Ziele des Verkehrskonzept'86:

1. Koordination der Verkehrspolitik
2. Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs
3. Qualitative Verbesserungen beim Individualverkehr



Figur 16

3.2. OBERZIELE UND LEITBILDZIELE

Die Oberziele sind übergeordnete Ziele im Sinne der Nachhaltigen Entwicklung, interpretiert aus Sicht des Verkehrs. Sie definieren die Grundhaltung der Verkehrspolitik und bilden das Dach für die daraus abgeleiteten einzelnen Leitbildziele:

- › **Umwelt:** Die Verkehrspolitik des Kantons Solothurn soll dazu beitragen, die natürlichen Ressourcen wie Boden, Luft und Wasser langfristig zu erhalten (U1). Voraussetzung dazu ist die Reduktion der bestehenden Umweltbelastungen (U2), aus verkehrlicher Sicht namentlich bzgl. schädlichen Lärm- und Luftbelastungen.
- › **Gesellschaft:** Das gesellschaftspolitische Oberziel betont das Anrecht aller Bevölkerungsschichten auf eine Grundmobilität (G1). Zudem sind die volkswirtschaftlichen Bedürfnisse der Verkehrserschliessung zu sichern (G2). Dabei bedeutet „sichern“ (im Gegensatz zu „maximieren“ od. „erhöhen“), dass es Grenzen der Verkehrserschliessung gibt, über die hinaus die öffentliche Hand nicht mehr zuständig ist. Diese Grenze kann nur politisch ausgehandelt werden. Schliesslich ist auch die Erhöhung der Verkehrssicherheit ein gesellschaftspolitisches Leitbildziel (G3).
- › **Wirtschaft:** Nachhaltige Verkehrspolitik heisst auch, dass die langfristige Finanzierung des gesamten Verkehrssystems (Strasse und Schiene) sichergestellt werden muss (W1). Es widerspricht den Grundsätzen einer nachhaltigen Entwicklung, wenn sich die heutige Generation durch eine übermässige Verschuldung des Staatshaushaltes ein Verkehrssystem auf Kosten zukünftiger Generationen leistet. Voraussetzung dazu ist ein effizienter Mitteleinsatz bei öffentlichen Leistungen (W2).

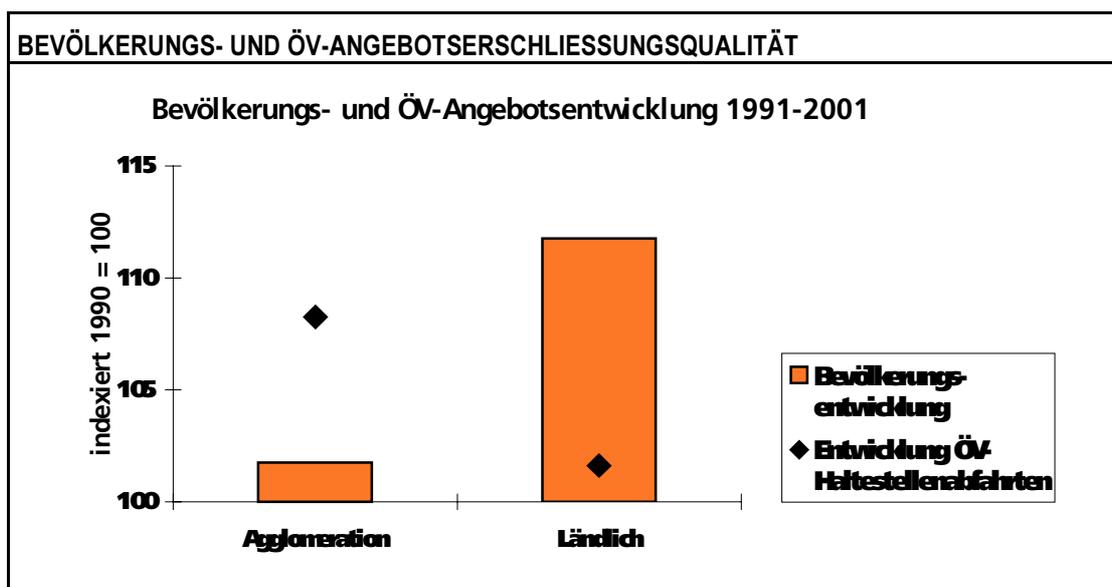
3.3. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

Die drei Handlungsschwerpunkte (HS) widerspiegeln den Problemdruck, so wie ihn die Situationsanalyse darstellt und die beteiligten Akteure (Begleitgruppe, Kerngruppe, Mitwirkende der Vernehmlassung) in ihrem Alltag wahrnehmen. Im Folgenden werden diese Handlungsschwerpunkte kurz beschrieben und begründet. Ausgewählte Darstellungen illustrieren die Ausgangslage.

3.3.1. ABSTIMMUNG VON SIEDLUNGS- UND VERKEHRSENTWICKLUNG

Dieser Handlungsschwerpunkt ergibt sich primär aus dem anhaltenden Trend, wonach die höchsten Wachstumsraten von Bevölkerung und Siedlungsfläche in ländlichen Gebieten mit (im Vergleich zu den Agglomerationen) unterdurchschnittlicher Verkehrserschliessung zu beobach-

ten sind. Die Figur 17 illustriert diesen Sachverhalt: Dabei ist zu beachten, dass der deutlich stärkere ÖV-Ausbau in den Agglomerationen eine unmittelbare Folge der Kapazitätengässe in diesen wohnraum- und arbeitsplatzintensiven Räumen ist. D.h. die Figur illustriert vor allem die nicht den VLB-Zielen entsprechende Entwicklung der Bevölkerung. Hingegen entspricht die unterschiedliche Dynamik des *ÖV-Angebotes* in den zwei illustrierten Räumen durchaus den VLB-Zielen. Die Folgen des wachsenden Bevölkerungswachstums im Grünen sind einerseits längere Arbeitswege und andererseits ein vermehrtes Benutzen des motorisierten Individualverkehrs. Mit dem Handlungsschwerpunkt soll die Siedlungsentwicklung stärker auf Gebiete mit guter Verkehrserschliessung gelenkt werden. Konkret zielen die daraus abgeleiteten Lösungsansätze auf eine verbesserte Koordination der Instrumente von Raum- und Verkehrsplanung (z.B. verkehrliche Kriterien für die Ausscheidung von Bauzonen, Bewilligung von verkehrsintensiven Grossprojekten, Richtlinien Parkraumpolitik).



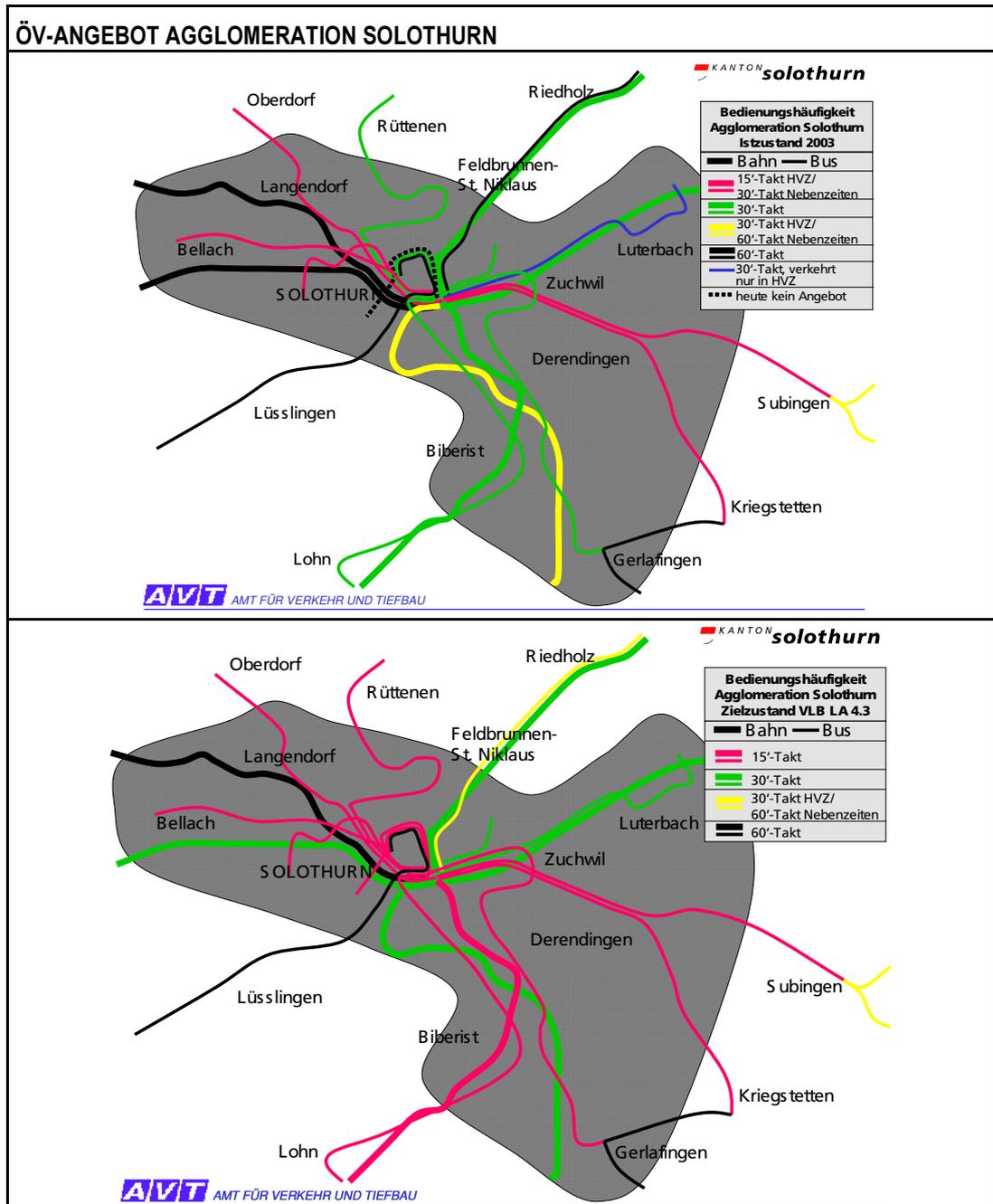
Figur 17 Illustration zur Bevölkerungsentwicklung und ÖV-Erschliessung (Quelle: BFS, AVT)

¹⁾ nach Verkehrsmittel gewichtete Anzahl Abfahrten pro Haltestellen.

3.3.2. ERREICHBARKEIT VON AGGLOMERATIONEN UND ZENTREN

Die grössten Kapazitätsprobleme im Verkehr sind in den Agglomerationen Solothurn und Olten zu beobachten (neben Teilabschnitten auf dem Nationalstrassennetz). Die Erreichbarkeit in den morgen- und abendlichen Spitzenzeiten ist nicht mehr genügend gewährleistet. Gerade die Agglomerationen sind jedoch die Motoren des Wirtschaftsstandortes Kanton Solothurn und deren Erreichbarkeit ist eine Grundvoraussetzung zur „Attraktivierung des Wirtschafts- und Arbeits-

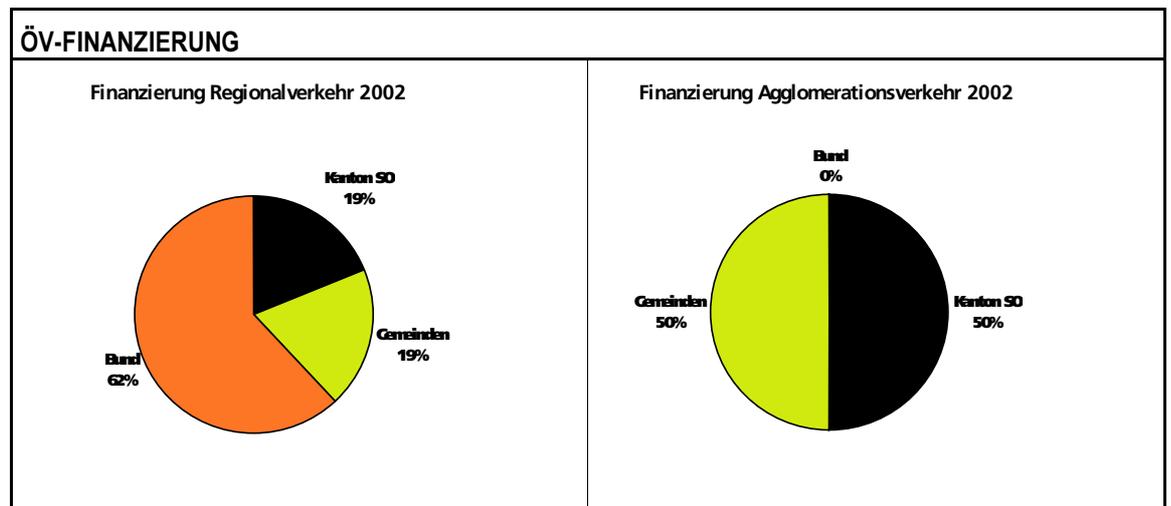
ortes“ (siehe Regierungsprogramm 2001-2005). Die Ausbaumöglichkeiten sind in diesen, bereits sehr dichten Siedlungsräumen aber besonders schwierig. Umfassende Agglomerationsprogramme sollen die konkreten Lösungsansätze aufzeigen. Das VLB fordert die Erarbeitung von wichtigen Teilmassnahmen im Bereich Verkehr als Grundlage für solch umfassende Agglomerationsprogramme. Wesentliche Elemente sind dabei eine Effizienzerhöhung im Strassenverkehr (primär über die neuen Möglichkeiten der Verkehrstelematik), der Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die Förderung des Langsamverkehrs (Velowegnetze und Infrastrukturen an ÖV-Knoten). Dabei ist die Koordination der Verkehrsträger wichtiger denn je. Die folgende Figur 18 zeigt illustrativ, in welche Richtung es bzgl. ÖV-Ausbau gehen sollte:



Figur 18 ÖV-Angebot nach Taktdichte Stand 2003 (oben) und Sollzustand (unten). (Quelle: interne Planungsgrundlagen AVT).

Im ländlichen Raum tritt das VLB grundsätzlich für ein Halten des aktuellen ÖV-Angebotes ein. Ein flächendeckender Ausbau ist nicht finanzierbar. Andererseits wäre auch ein deutlicher Rückbau regionalpolitisch nicht vertretbar und finanzpolitisch nicht opportun, weil die Finanzierung

des Regionalverkehrs (im Unterschied zum Agglomerationsverkehr) stark vom Bund getragen ist (siehe Figur 19):



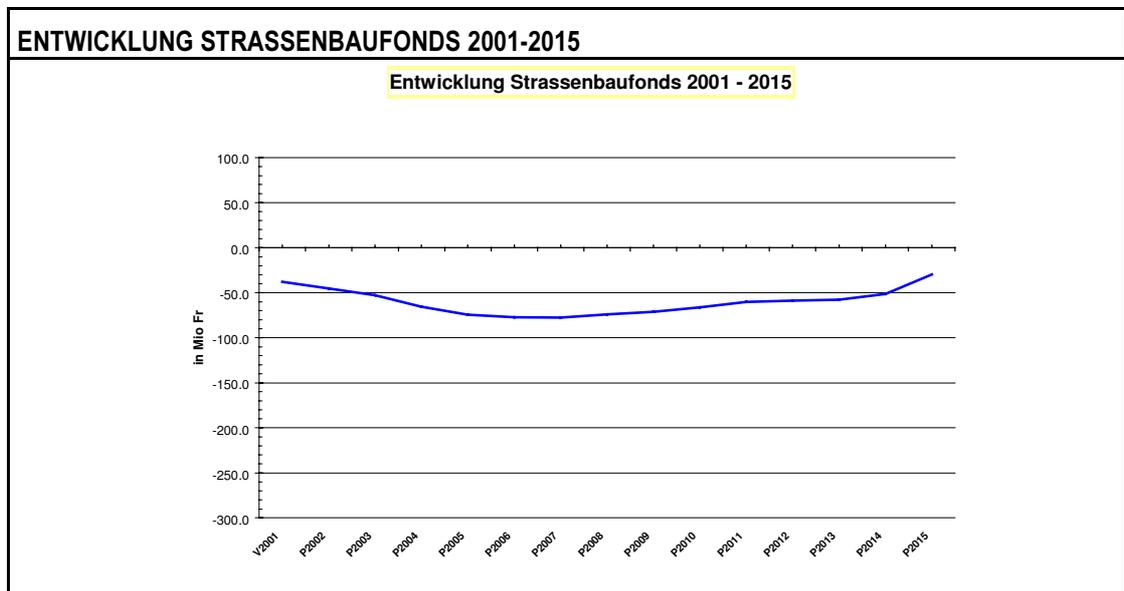
Figur 19 Aufteilung der Finanzierung von Regional- und Agglomerationsverkehr (Quelle: AVT).

3.3.3. FINANZIERUNG GESAMTVERKEHR

Die finanziellen Rahmenbedingungen prägen das Leitbild entscheidend. Die Finanzprobleme der öffentlichen Haushalte, aber auch die sich ändernden Rahmenbedingungen auf nationaler Ebene (NFA, Sachplan Verkehr, Bahnreform 2) sind wichtige Einflussfaktoren.

Insgesamt werden im Kt. SO rund 130 Mio. Franken jährlich für die National- und Kantonsstrassen ausgegeben (siehe Kapitel 2.3.5). Davon entfielen 2002 rund 37 Mio. Franken auf die Substanzerhaltung (d.h. baulicher Unterhalt, Sanierungen). Bei den Kantonsstrassen alleine macht die Substanzerhaltung rund 15 Mio. Franken aus. Notwendig sind aber 1.5 bis 2% des Anlagewertes, was rund 27-36 Mio./a entsprechen würde. Im Jahr 2001 wurde zur Finanzierung der Gesamtverkehrsprojekte Solothurn und Olten in einer Volksabstimmung der Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer um 15% zugestimmt. Diese Erhöhung ist auf 20 Jahre befristet.

Figur 20 zeigt die Entwicklung des Strassenbaufonds. Trotz generell grosser Zurückhaltung bei den Investitionen ist eine zunehmende Verschuldung des Strassenbaufonds bis in das Jahr 2006 abzusehen (langfristig wird eine leichte Erholung erwartet). Insbesondere ist zu befürchten, dass die aus technischer Sicht in Zukunft zwingenden Ersatzinvestitionen nicht finanziert werden können. Ein Hinausschieben dieser Massnahmen wäre aber kontraproduktiv, hätte dies doch höhere Kosten zur Folge.



Figur 20 Entwicklung der Verschuldung des Strassenbaufonds (Quelle: Abstimmungsbotschaft, Aug. 2001).

Handlungsbedarf besteht auch beim öffentlichen Verkehr: Der öffentliche Verkehr wird durch Kanton und Gemeinden jährlich mit über 30 Mio. Franken subventioniert (Abgeltungen, Beiträge an Tarifverbände, Investitionsbeihilfen). Kanton und Gemeinden beteiligen sich im Wesentlichen zu je 50%. Für das Jahr 2005, wenn der neue Fahrplan Bahn 2000 1. Etappe eingeführt ist (ab Dez. 2004), müssen die Leistungen für den öffentlichen Verkehr angehoben werden. Zudem stehen weitere Begehren (z.B. im Kontext Agglomerationsprogramme) zur Angebotsverbesserung an. Auch werden die Tarifverbände laufend weiterentwickelt. Schliesslich ist mittelfristig (ab 2007 gemäss derzeitigem Planungsstand) auch mit Implikationen von Bahnreform 2 zu rechnen (neue Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen, Harmonisierung der Infrastrukturfinanzierung).

Im Langsamverkehr sind die finanziellen Mechanismen am wenigsten geregelt. Eigenständige Finanzierungsquellen existieren nicht bzw. neue Vorhaben sind zur Zeit in die laufenden Strassenbauprogramme zu integrieren oder im Falle von ÖV-Knoten mit den Transportunternehmen abzustimmen.

3.3.4. WEITERE HANDLUNGSFELDER

Die Fokussierung auf die ausgeführten drei Handlungsschwerpunkte ist das Resultat verschiedener Iterationen zwischen Kerngruppe, Begleitgruppe und öffentlicher Vernehmlassung. Die Lösungsansätze der zwei – vor der Vernehmlassung zusätzlich vorgesehen – Handlungsschwerpunkte „Koordination der Verkehrsträger“ und „Förderung des Langsamverkehrs“ wurden

zwecks grösserer Prägnanz des VLB in die resultierenden drei Handlungsschwerpunkte integriert.

Die folgenden ebenfalls im Erstellungsprozess des VLB erwähnten Handlungsfelder wurden aus folgenden Gründen als weniger prioritär beurteilt oder sind in den 3 prioritären Handlungsfeldern mitberücksichtigt (in Klammern Hinweis, in welchem Handlungsschwerpunkt integriert)¹³:

- › Übergeordnete Verkehrsaspekte: Koordination der Verkehrsträger (1,2), Grundversorgung im ländlichen Raum (1,2), Nachfragesteuerung/Verkehrsverlagerung (2,3), Freizeitverkehr (kleiner kant. Handlungsspielraum), Neue Mobilitätsformen (3), Verkehrssicherheit (übergeordnetes Ziel), Flugverkehr (untergeordnete Bedeutung), Schifffahrt (untergeordnete Bedeutung)
- › Öffentlicher Verkehr: ÖV-Angebot im RPV (2), ÖV-Angebot im FV (2), ÖV-Angebot im Güterverkehr (kleiner kant. Handlungsspielraum), Tarifpolitik (3), Institutionelle Rahmenbedingungen (3)
- › Individualverkehr: Förderung des Langsamverkehrs (1,2,3), Steuerungssysteme (2), Parkraumbewirtschaftung (1), schwerverkehrsbelastete Innerortsbereiche (2), Strassengüterverkehr (2)

¹³ Nummerierung (siehe Massnahmenblätter im Anhang): 1=Abstimmung Siedlung/Verkehr; 2=Erreichbarkeit Zentren/Agglomerationen; 3=Finanzierung Gesamtverkehr.

4. LÖSUNGSANSÄTZE

4.1. RAHMENBEDINGUNGEN, GRUNDSÄTZE

Die konkreten Handlungsanweisungen innerhalb der drei Handlungsschwerpunkte definiert das VLB in Form von Lösungsansätzen. Dabei handelt es sich um Massnahmen, welche die kantonale Verwaltung federführend umsetzen kann und in den nächsten 10 Jahren zusätzlich zu laufenden Aufgaben verfolgen soll. Nicht alle denkbaren Lösungsansätze sind jedoch zweckmässig und/oder finanzierbar. Die nachfolgend präsentierte Auswahl der 14 Lösungsansätze muss insgesamt als pragmatisch beurteilt werden. Dies namentlich auch im Vergleich zum Verkehrskonzept'86, welches in einem deutlich positiveren wirtschaftlichen Umfeld entstanden ist. Insofern setzt das VLB auf folgende Grundsätze:

- › **Optimierung statt grosse Würfe:** Viele Lösungsansätze verlangen Überprüfungen aktueller Praktiken, entweder in Form neuer Konzepte oder gesetzlicher Anpassungen. Die grundlegend neuen verkehrspolitischen Ansätze sind kaum zu finden. Dies hängt primär mit zwei Gründen zusammen: Erstens hat der Kt. SO (wie die gesamte Schweiz) ein sehr hohes Niveau im Strassen- und Schienenverkehr erreicht. Quantensprünge bezüglich Ausbau sind kaum mehr möglich. Zweitens kann sich auch das VLB nicht der finanzpolitisch angespannten Situation entziehen. Die Spielräume werden immer enger. Die unbestrittene Konsequenz davon ist die Forderung, dass die Substanzerhaltung im Vergleich zu weiteren Ausbaumassnahmen an Bedeutung gewinnt.
- › **Koordination statt Partikularinteressen:** Sehr wichtig ist die vermehrte Koordination in der Planung; und zwar sowohl zwischen Verkehrs- und Raumplanung (z.B. Standortkriterien von verkehrsintensiven Grossprojekten) wie unter den Verkehrsträgern (z.B. Agglomerationsprogramme). Die „Koordination der Verkehrspolitik“ war zwar schon im Verkehrskonzept'86 eines der drei Hauptziele, die Erfahrungen zeigen jedoch, dass dieser Anspruch in der alltäglichen Planungspraxis schwierig ist und deshalb häufig zu wenig konsequent umgesetzt wird. Durch zusätzliche Massnahmen soll dies verbessert werden.
- › **Zusammenarbeit statt Alleingang:** Der Kanton kann in vielen Bereichen der Verkehrsplanung zwar übergeordnete Richtlinien herausgeben und Koordinationsaufgaben wahrnehmen. Sobald es um konkrete Bauvorhaben geht, wird der Hoheitsbereich der Gemeinde tangiert. Insofern sind einige der Lösungsansätze zwar durch den Kanton initialisierbar, die effektive Wirkung hängt jedoch entscheidend von der (baurechtlichen) Umsetzung und/oder (planungsrechtlichen) Mitwirkung der Gemeinden ab (z.B. Kriterien für Bauzonenerweiterungen und verkehrsintensive Grossprojekte, Velowegnetz, ÖV-Angebot). Ebenfalls muss die interkantonale Zusammenarbeit in der Verkehrs- und Raumplanung weiter intensiviert werden.

- › **Stärkung der Zentren und Agglomerationen, Halten im ländlichen Raum:** Obwohl die höchsten relativen Strassenverkehrszunahmen im ländlichen Raum zu beobachten sind, herrschen die grössten Kapazitätsengpässe in den Agglomerationen. Hier nimmt der Verkehr etwas weniger stark zu, jedoch ausgehend von einem viel höheren (absoluten) Niveau. Die Situation ist im Kt. SO zwar nicht so ausgeprägt wie in Grossagglomerationen wie Zürich oder Genf, aber auch in den Agglomerationen Olten und Solothurn sind Staus zu den Spitzenzeiten häufig. Die Erreichbarkeit von Zentrums- und Agglomerationsgemeinden als unsere Wirtschaftsmotoren ist prioritär sicherzustellen. Die Qualitäten des Angebotes im ländlichen Raum soll gehalten werden.

4.2. BESCHREIBUNG UND BEURTEILUNG IM EINZELNEN

Im Rahmen eines Workshops mit der Begleitgruppe wurden mögliche Lösungsansätze gesammelt. In der Folge wurden diese durch die Kerngruppe verdichtet und beurteilt. Die einzelnen Massnahmenblätter sind im Anhang 3 dargestellt. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick. Die Lösungsansätze wurden nach folgenden Kriterien grob beurteilt¹⁴:

- › **Zielbeitrag:** Zu welchen der 7 Leitbildzielen leistet die Massnahme einen positiven Beitrag. Wie stark ist dieser Beitrag (+ = „mittel“; ++ = „gross“)?
- › **Handlungsspielraum:** Kann der Kanton in diesem Handlungsfeld selber aktiv werden (+ = „mittel“; ++ = „gross“)? Wie stark sind die Abhängigkeiten von anderweitigen Kompetenzen von Bund, Gemeinden oder ggf. Privaten?
- › **Machbarkeit:** In welchem zeitlichen Horizont erscheint eine *Umsetzung* der Massnahme möglich („kurzfristig“ = 1-5 Jahre, „mittelfristig“ = 5-10 Jahre; „langfristig“ = Initialisierung bis in 10 Jahre, Umsetzung und Wirkung später)? Die vollständige Wirkung der Massnahme entfaltet sich dabei in den meisten Fällen jeweils später. Unter Machbarkeit werden auch die anfallenden Kosten (finanzielle und personelle Ressourcen) subsumiert.
- › **Kosten-Nutzen Potenzial:** Nur beschreibend (im Anhang) sind schliesslich Überlegungen bezüglich den gesamtwirtschaftlichen Kosten und Nutzen der Massnahme (quantifizierte K/N-Analysen sind aufgrund der meistens sehr offen formulierten Lösungsansätze nicht adäquat): Das Nutzenpotenzial leitet sich aus dem Zielbeitrag ab. Hier geht es um eine gesamtheitliche

¹⁴ Auf eine Differenzierung innerhalb der 14 ausgewählten Lösungsansätze (im Sinne einer weitergehenden Priorisierung) wurde bewusst verzichtet: Einerseits kommt diese Auswahl bereits einer Priorisierung gleich, andererseits ist das für eine solche Differenzierung im Vordergrund stehende Kriterium des „Kosten-Nutzen Potenzials“ zu grob (bzw. die offene Formulierung vieler Lösungsansätze erlaubt keine feinere Analyse).

Sichtweise, d.h. inklusive externer Nutzen in den drei Bereichen Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft. Die Realisierungskosten sind bereits unter dem Kriterium Machbarkeit subsumiert.

Lösungsansätze	Zielbeitrag	Handlungs- spielraum	Machbarkeit	Erläuterungen ¹⁾
1. Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung				
Kriterien für Bauzonenerweiterungen ergänzen	G1, G2 (U1, U2)	++	+	Mittelfristig S. 43
Standortkriterien für verkehrsintensive Grossprojekte festlegen	U1 (G2)	+	++	kurz- bis mittelfristig S. 45
Koordination Schulstandort- und Verkehrsplanung sicherstellen	G1 (G3, U1)	+	++	Kurzfristig S. 47
Interkantonale Zusammenarbeit in der Verkehrs- und Raumplanung intensivieren	U1, G2 (W2)	+	++	Kurzfristig S. 48
Richtlinien für die kommunale Parkraumpolitik festlegen	G2, U1	++	+	Mittelfristig S. 49
ÖV-Tarifverbünde erweitern	G2, W2	++	+	Mittelfristig S. 51
2. Erreichbarkeit von Zentren und Agglomerationen				
Gesamtverkehrs- und Umfahrungsprojekte planen, projektieren und realisieren	G1, G2, G3, U2	++	++	kurz- bis langfristig S. 52
Agglomerationsprogramme fördern und Umsetzung begleiten	G2 (U2, G3)	+	++	kurz- bis langfristig S. 53
Verkehrssteuerungs- und -Informationssysteme koordinieren	G1, G2 (G3)	+	++	Kurzfristig S. 54
ÖV-Ausbau in den Agglomerationen fördern	G2	++	+	Mittelfristig S. 56
Koordination der Verkehrsträger sicherstellen	W2	+	++	Kurzfristig S. 57
Velowegnetz für den Alltagsverkehr vervollständigen	G1, G3 (U2)	++	+	kurz- bis mittelfristig S. 58
Ausbau der Langsamverkehrs-Infrastrukturen an ÖV-Knoten realisieren	G1, G3 (U2)	+	++	kurz- bis langfristig S. 60
3. Finanzierung Gesamtverkehr				
Neue Finanzierungsformen prüfen	W1, W2	++	+	kurzfristig S. 61

Tabelle 4 Lösungsansätze und Beurteilung. Legende:

+ = mittel; ++ = gross

kurzfristig = Umsetzung 1-5 Jahre (Wirkung ggf. später)

mittelfristig = Umsetzung 5-10 Jahre (Wirkung ggf. später)

langfristig = Initialisierung bis in 10 Jahren (Umsetzung und Wirkung später)

¹⁾ siehe Massnahmenblätter im Grundlagenbericht; Seitenangaben

1. Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Strengere Einzonungskriterien hinsichtlich Verkehrserschliessung sollen primär das Bauen auf der „grünen Wiese“ reduzieren helfen. Zudem geht es darum, aus verkehrlicher Sicht strengere Kriterien für Bewilligungen von verkehrsintensiven Grossprojekten zu etablieren. Diese erzeugen übermässig viel Verkehr und dürfen deshalb nur in bereits gut erschlossenen Gebieten erstellt werden (MIV und ÖV). Eine bessere, d.h. institutionalisierte Koordination zwischen Schulstandort- und Verkehrsplanung sowie eine intensivere interkantonale Zusammenarbeit in

verkehrs- und raumordnungspolitischen Fragen sind weitere Lösungsansätze. Und schliesslich sollen unter dem Handlungsschwerpunkt 1 Richtlinien für die kommunale Parkraumpolitik definiert und die Tarifverbände weiter ausgebaut werden.

2. Erreichbarkeit von Zentren und Agglomerationen

Die hier neben der Realisierung der Gesamtverkehrs- und Umfahrungsprojekte vorgeschlagenen Lösungsansätze sind unter anderem als Input in die laufenden Arbeiten zu umfassenden Agglomerationsprogrammen zu verstehen. Die verbesserte Erreichbarkeit von Agglomerationen kann nur über Massnahmenpakete erreicht werden. Aus Sicht des VLB stehen dabei im Vordergrund: der ÖV-Ausbau in Agglomerationen, die effizientere (ggf. auch für gewisse Verkehrsteilnehmer restriktivere) Strassennutzung über neue Steuerungs- und Informationssysteme, die Förderung des Langsamverkehrs (Velowegnetze und Infrastrukturen an ÖV-Knoten). Die verstärkte Koordination zwischen den Verkehrsträgern ist bei all diesen Massnahmen integrierender und zunehmend wichtiger Bestandteil.

3. Finanzierung Gesamtverkehr

Der Kanton prüft bestehende und neue Finanzierungsformen in Form eines Finanzierungskonzept für den gesamten Verkehrsbereich. Dieses Konzept bildet die Basis für die mittelfristige Finanzplanung und soll erlauben, die Implikationen von Neuregelungen auf nationaler Ebene (NFA, Bahnreform) auf den Kanton besser abzuschätzen. Zum einen geht es dabei um die Überprüfung von Finanzierungsmechanismen von Investitionen, Unterhalt und Betrieb des Strassen- und Schienenverkehrs (z.B. Kostenteiler Bund–Kantone–Gemeinden, Kostenbeteiligung Dritter, etc.). Zum anderen sollen auch Wege aufgezeigt werden, wie die Finanzierung der zunehmenden Ausrichtung auf gesamtverkehrliche Aspekte gerecht werden kann. Dazu gehören vor allem die Überprüfung neuer monetärer Anreizsysteme zur Nachfragesteuerung (bis hin zur längerfristigen Perspektive von verursachergerechten Abgabesystemen), die Finanzierung des Langsamverkehrs sowie eine gezielte Förderung neuer umweltgerechterer Mobilitätsformen.

4.3. NICHT AUFGENOMMENE LÖSUNGSANSÄTZE

Im Verlaufe des Erstellungsprozesses des VLB, v.a. im Rahmen des Workshops mit der Begleitgruppe, wurden noch weitere Lösungsansätze erwähnt, ohne diese jedoch gewichtet zu haben. Letztlich wurden diese aus folgenden Gründen nicht aufgenommen:

NICHT AUFGENOMMENE LÖSUNGSANSÄTZE	
Lösungsansatz	Begründung
Grundangebotsverordnung im ÖV überprüfen	› Abbau der Mindesterschliessung hat wenig Sparpotenzial, weil Schülertransport nach wie vor gewährleistet sein muss und Bundesunterstützung für den Regional-, nicht aber für den Agglomerationsverkehr (Betrieb) geleistet wird. › Politisch enorm sensibles Handlungsfeld
Gesamtkantonales P&R-Konzept erstellen	› In den zwei LA „Richtlinien kommunale Parkraumpolitik“ und „LV-Infrastrukturen an ÖV-Knoten“ integriert
Steuerhoheit juristischer Personen kantonal regeln	› Zu starker Eingriff in die Gemeindeautonomie › Nicht primäre Aufgabe des VLB
Neue Formen des Schülerverkehrs überprüfen	› In LA „Schulstandort- und Verkehrsplanung koordinieren“ integriert.
Unterhaltsgelder im Strassenbau sicherstellen	› In LA „Neue Finanzierungsformen prüfen“ integriert. › Kein eigentlicher Lösungsansatz
Neue Formen der Kostenbeteiligung im ÖV überprüfen	› In LA „Neue Finanzierungsformen prüfen“ integriert.
Zusätzlicher Strassenraum	› Zu pauschal; in LA „Koordination der Verkehrsträger“ und LA „Agglomerationsprogramme“ integriert
Entscheidungsträger anpassen	› Zu stark politikübergreifend-institutionelle Angelegenheit, d.h. nicht primäre Aufgabe des VLB
Zeitfenster öffnen	› Bundeskompetenz (Nachfahrverbot); im Sinne von „Zeitfenster <i>punktuell regeln</i> “ aber durchaus in den Agglomerationsprogrammen integrierbar.
Carpooling	› Nachgewiesenermassen begrenztes Potenzial in der Schweiz
Erziehung zum ÖV	› zu diffus
Pendlerverkehr	› zu diffus; in LA's zu den Agglomerationsprogrammen und dem Langsamverkehr integriert.
Wohnen in Zentren attraktivieren	› zu diffus; in LA's zu den Agglomerationsprogrammen und dem Langsamverkehr integriert.
Gemeindeanteil Strassenfinanzierung	› Integriert in LA „Neue Finanzierungsformen prüfen“
Lobbying für Schienenkapazitäten	› zu diffus; in LA „Ausbau ÖV in Agglomerationen“ integriert
Methodik für Beurteilung Umfahungsstrassen	› Ist in laufenden Vollzugsarbeiten bereits vorgesehen.
Revision des ÖV-Gesetzes	› Ist bereits am laufen.
Neue Mobilitätsformen fördern	› In LA „Neue Finanzierungsformen prüfen“ integriert

Tabelle 5 Nicht aufgenommene, am Workshop vom 12. Juni 2003 von der Begleitgruppe erwähnte Lösungsansätze.

5. CONTROLLING, INDIKATOREN, BERICHTERSTATTUNG

Im Gegensatz zum Verkehrskonzept'86 plant der Kanton Solothurn, den Vollzug und die Zielerreichung des neuen verkehrspolitischen Leitbildes periodisch zu überprüfen. Das Controlling umfasst somit zwei Arten:

- › **Vollzugscontrolling:** Werden die zur Erreichung der Leitbildziele beschlossenen Lösungsansätze ausgeführt (Massnahmenachweis)?
- › **Zielcontrolling:** Werden die Leitbildziele erreicht („Zielerreichungscontrolling“)? Und sind die Ziele noch aktuell bzw. gültig („Zielvaliditätscontrolling“)?

Für das Zielerreichungscontrolling der 7 Leitbildziele werden Indikatoren benötigt, mit deren Hilfe die Zustandsveränderungen dargestellt und den festgelegten Zielgrössen gegenübergestellt werden können. Im Anhang 2 ist ein mögliches Indikatorenset dargestellt. Dieses orientiert sich auf nationaler Ebene an den Arbeiten des BFS zu einem „Monitoring Nachhaltige Entwicklung (Projekt MONET) sowie am Indikatorensystem Nachhaltiger Verkehr (EBP 2000; im Rahmen NFP41). Auf kantonaler Ebene wurde das Indikatorenset mit dem parallel laufenden Zielcontrolling Kantonalen Richtplan abgestimmt. Falls sich herausstellen sollte, dass die Ziele des VLB nicht erreicht werden, sind zwei Schritte vorzusehen:

1. Zusätzliche Lösungsansätze prüfen und beantragen.
2. Ziele allenfalls anpassen (Zielvalidierung)

Operationell wird das VLB-Controlling (Vollzugs- und Zielcontrolling) sinnvollerweise ins 4-jährliche Richtplancontrolling integriert. Das VLB-Controlling beinhaltet jedoch eine zum Richtplancontrolling separate Berichterstattung. Ein erster VLB-Controllingbericht soll per 2008 erstellt werden. Die Federführung liegt beim ARP; AVT und AfU liefern die massgeblichen Dateninputs.

Nicht vorgesehen ist hingegen das sogenannte „Wirkungscontrolling“: Darunter ist die spezifische Wirkungsanalyse einer einzelnen Massnahme (hier Lösungsansatz) zu verstehen. Im Rahmen der kantonalen Richtplanung ist ein solches frühestens für 2008 geplant. Für das VLB ist ein Wirkungscontrolling nicht angemessen bzw. die einzelnen Lösungsansätze sind sehr breit definiert und in ihrer Wirkung schwierig abgrenzbar.

ANNEX

ANHANG 1: BEGLEITGRUPPEN- UND KERNGRUPPENMITGLIEDER

Begleitgruppe:

- Barbey Claude, Stadtbaumeister, Grenchen
- Eng Andreas, ACS Sektion Solothurn, Günsberg
- Frey Beat, Regionalverein Olten-Gösgen-Gäu, Wangen b. Olten (ab September'03)
- Friedli Johannes, Regionalplanungsgruppe Solothurn und Umgebung, Balm b. Messen
- Hafner Willy, Verband Solothurnischer Einwohnergemeinden, Balsthal
- Henzi Kurt, Gemeindepräsident, Dornach
- Hotz René, TCS Sektion Solothurn, Olten
- Huber Anita, VCS Sektion Solothurn, Solothurn
- Kübli Hans, Regionalplanung Grenchen-Büren, Bettlach
- Nünlist Eric, WWF Sektion Solothurn, Solothurn
- Prina Pietro (Stv. Hr. Stoppa), Bauverwalter, Olten
- Reinert Ulrich, Regionalverkehr Bern-Solothurn / Busbetrieb Solothurn und Umgebung, Worblaufen
- Spielmann Ruedi, ASTAG Sektion Solothurn, Bettlach
- Stebler Werner, Chef Stadtbauamt, Solothurn
- Studer Hans, Solothurner Handelskammer / Kantonaler Gewerbeverband, Olten
- Wildi Beat, Regionalverein Olten-Gösgen-Gäu, Wangen b. Olten (bis August'03)

- Albisetti Bernardo, Departementscontroller BJD
- Barrière Pascal, Amt für Umwelt
- Dünbier Ludwig, Amt für Verkehr und Tiefbau
- Heiniger Peter, Amt für Verkehr und Tiefbau (ab Juli'03)
- Mathys Werner, Amt für Wirtschaft und Arbeit
- Nützi Daniel, Amt für Verkehr und Tiefbau (bis Juli'03)
- Schwaller Thomas, Amt für Raumplanung
- Staub Bernard, Amt für Raumplanung
- Suter René, Amt für Verkehr und Tiefbau

Kerngruppe:

- Albisetti Bernardo, Departementscontroller BJD
- Barrière Pascal, Amt für Umwelt
- Dünbier Ludwig, Amt für Verkehr und Tiefbau
- Erni Kurt, Amt für Verkehr und Tiefbau (ab Januar'04)
- Käser Rudolf, Amt für Umwelt (ab März'04)
- Nützi Daniel, Amt für Verkehr und Tiefbau (bis Juli'03)
- Schwaller Thomas, Amt für Raumplanung (Vorsitz)

ANHANG 2: INDIKATOREN ZIELCONTROLLING

INDIKATORENSET FÜR ZIELCONTROLLING			
Ziel	Indikator	Zielgrösse	Datenquelle
U1: Natürliche Ressourcen langfristig erhalten	Entwicklung der Siedlungs- und Verkehrsfläche [ha]	reduzierte Zuwachsraten	BFS (Arealstatistik) ARP Kt. SO (Bauzonenstatistik)
	Entwicklung Energieverbrauch im Verkehr [J/a]	Abnahme	BFE/AfU/AVT Kant. Zahlen ableitbar auf Basis der Fahrleistungen [FzKm], 5-jährlich
U2: Bestehende Umweltbelastungen abbauen	O ₃ -, NO _x , PM10-Immissionsentwicklung ¹⁵	Abnahme	AfU Kt. SO
	% übermässig lärmbelasteter Personen in Siedlungsgebieten	Abnahme	AVT/Statistikamt (Datenlage unsicher)
	Verkehrsaufkommen auf Autobahnen und Kantonsstrassen [DTV]	Entwicklung analog Fahrtenmodell	ASTRA (AB-Querschnitte) AVT Kt. SO (KS-Querschnitte)
G1: Grunderschliessung in allen Regionen und für alle soziale Gruppen sichern	ÖV-Angebot [Haltestellenabfahrten pro Gemeinde]	Zunahme (Agglo) Halten (ländl. Raum)	AVT Kt. SO (ÖV-Kostenteiler)
	Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs [% Bevölkerung mit max. 500m Abstand zur nächsten Haltestelle]	Zunahme (Agglo) Halten (ländl. Raum)	AVT Kt. SO (Haltestellennetz) BFS (Arealstatistik / Bevölkerungsdichte)
G2: Erschliessung für die volkswirtschaftlichen Bedürfnisse sichern	Anzahl Stauereignisse [Stautunden/a]	Abnahme (mind. Stagnation)	Kantonspolizei
	Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs [% Arbeitsplätze mit max. 500m Abstand zur nächsten Haltestelle]	Zunahme	AVT Kt. SO (Haltestellennetz) BFS (Arealstatistik / Arbeitsplatzdichte)
G3: Verkehrssicherheit erhöhen	Verkehrsoffer [Anz. Tote und Verletzte /a]	Abnahme	AVT/Kantonspolizei
	Schulwegsicherheit [%Kinder mit gefahrenlosem Grundschulweg]	Zunahme	AVT Kt. SO (Datenlage unsicher)
W1: Finanzierung langfristig sicherstellen	Gesamtausgaben im Strassenbau und -unterhalt [% des Anlagenwertes]	mind. 1-2% jährlich des Anlagenwertes	AVT Kt. SO (Strassenrechnung)
	Kantonsanteile der Abgeltungen im ÖV [% der totalen Abgeltungen im RPV u. ÖPNV]	Stabiler Anteil	AVT Kt. SO (ÖV-Rechnungen)
W2: Effizienz des Mitteleinsatzes bei öffentlichen Leistungen erhöhen	Deckungsgrad der ÖV-Angebote [%Abgeltungsanteil an Gesamtkosten pro TU]	Zunahme	AVT Kt. SO

Tabelle 6 Vorschlag für ein Indikatorenset (die Datenlage ist im Einzelfall noch vertiefter zu untersuchen).

¹⁵ Bei einer allfälligen gesamtschweizerischen Einführung des Luftqualitätsindex ist dieser als Indikator zu verwenden.

ANHANG 3: LÖSUNGSANSÄTZE

LA 1.1: KRITERIEN FÜR BAUZONENERWEITERUNGEN ERGÄNZEN		
	Beschreibung	Beurteilung ¹⁶
Ausgangslage	Die Erweiterung des Siedlungsgebietes ist mit den Richtplanbeschlüssen SW 2.1 geregelt. Für Fortschreibungen sind darin maximal mögliche Neueinzonungen pro Gemeindetyp festgelegt (in ha pro 10 Jahre). Weitergehende Erweiterungen bedürfen einer Richtplananpassung und eines entsprechenden kommunalen Bedarfsnachweises. Dieser Bedarfsnachweis kennt jedoch keine expliziten verkehrlichen Kriterien, sondern stützt sich primär auf das Fassungsvermögen des kommunalen Zonenplanes.	
Massnahme	Mit dem Bedarfsnachweis nach zusätzlichem Bauland als eine Voraussetzung dafür, dass der Kanton Erweiterungen der Bauzonen genehmigen kann, ist gleichzeitig auch eine genügende Erschliessungsqualität für die entsprechende Nutzung der Zonen nachzuweisen. Der Kanton erarbeitet zusammen mit den Regionen und Gemeinden nutzungsspezifische Kriterien für eine solche Erschliessungsqualität. Die Kriterien sollen überdies die unterschiedlichen strukturellen Eigenschaften der verschiedenen Gemeindetypen gemäss Richtplan berücksichtigen und dementsprechend differenziert sein. Der Richtplan sowie ggf. das Planungs- und Baugesetz werden entsprechend angepasst.	
Rechtsgrundlagen	Kant. Richtplan (SW 2.1.4) Kant. Planungs- und Baugesetz PBG (v.a. Art. 26, 28)	
Zielbeitrag	Der LA zielt primär auf die Sicherung der Verkehrserschliessung (G1, G2). Sekundär kann durch eine bessere Abstimmung von Siedlung und Verkehr das Verkehrsaufkommen reduziert werden mit positiven Folgen für die natürlichen Ressourcen (U1, U2).	++
Kant. Handlungsspielraum	Die Ortsplanung ist zwar eine kommunale Aufgabe, der Kanton verfügt jedoch mit dem Richtplan über ein übergeordnetes behördenverbindliches Planungsinstrument. Und mit dem kant. Planungs- und Baugesetz werden die zwei Begriffe „Bauzonen“ und „Erschliessung“ definiert. Insgesamt muss der kantonale Handlungsbedarf aber als begrenzt beurteilt werden, weil bereits die Erarbeitung neuer Einzonungskriterien nicht ohne frühen Einbezug der Gemeinden erfolgen kann.	+
Machbarkeit / Zeithorizont	Notwendig sind eine Richtplananpassung sowie ggf. eine Gesetzesanpassung des Kant. Planungs- und Baugesetzes (mittelfristig). Die Massnahme wirkt jedoch verkehrlich erst über den VLB-Horizont von 10 Jahren hinaus, weil die aktuell verfügbaren Bauzonenreserven noch hoch sind.	mittelfristig
Kosten-Nutzen-Potenzial	Die Massnahme kann ohne zusätzliche Finanzmittel im Rahmen der laufenden Verwaltungsgeschäfte vorbereitet und umgesetzt werden. Zu erwarten ist jedoch ein nicht zu unterschätzender Effort bzgl. Mitwirkungsprozesse mit den Gemeinden (und somit allenfalls zeitliche Verzögerung anderer, weniger prioritärer Verwaltungsaufgaben). Der potenzielle Nutzen ist jedoch gross, aber erst langfristig angelegt: Siedlungserweiterungen ohne neue Verkehrsinfrastrukturen sind volkswirtschaftlich deutlich günstiger, sowohl was die direkten Investitionen angeht wie auch die (externen) Folgekosten von Verkehr und Umwelt.	

16

Beurteilungsskala:

+ mittel

++ gross

kurzfristig = Umsetzung 1-5 Jahre (Wirkung ggf. später)

mittelfristig = Umsetzung 5-10 Jahre (Wirkung ggf. später)

langfristig = Initialisierung bis in 10 Jahren (Umsetzung und Wirkung später)

Zuständigkeiten	ARP (AVT)	
Querbezüge	LA 1.2, 1.3, 1.5	

LA 1.2: STANDORTKRITERIEN FÜR VERKEHRSINTENSIVE GROSSPROJEKTE FESTLEGEN		
	Beschreibung	Beurteilung
Ausgangslage	<p>Publikumsintensive Einrichtungen PE (grössere Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeitanlagen, etc.) wurden in den letzten Jahren immer weiter weg von Zentren gebaut. In der Folge wächst der Verkehr auch in diesen Gebieten; und zwar vor allem auf der Strasse. Die Standorte von PE benötigen eine Festlegung im Richtplan (SW-5: ausserhalb der Zentrumsgemeinden und zentrumsnahen Entwicklungsgemeinden ab einer Nettoladenfläche von 5000m², ab 10'000m² in allen Gebieten). Allerdings fehlen bisher Konkretisierungen zur Frage der Definition von PE, zu den Standortkriterien und zu den lufthygienischen Anforderungen. Zu verkehrsintensiven Projekten gehören aber nicht nur PE's, sondern auch güterverkehrsintensive Anlagen GA (Lagerhäuser, Güterverteilzentren und Logistikbetriebe). Auch hier fehlen bisher griffige Standortkriterien. Das Problem besteht vor allem in der Vermeidung von Fahrten durch Wohnzonen.</p> <p>Im Luftmassnahmenplan wird die kantonale Verwaltung mit der Massnahme SO-1 beauftragt, Luftreinhaltung und Verkehrsentwicklung stärker zu koordinieren. Inzwischen hat sich eine Arbeitsgruppe intensiv damit auseinandergesetzt. Als Folge dieser Arbeiten wird der Richtplan bzgl. Standortkriterien von „verkehrsintensiven Grossprojekten“ (PE und GA) – welche die betroffenen Gemeinden in der Nutzungsplanung umsetzen müssen – angepasst (Vernehmlassung Herbst'03). Auf gesetzlicher Ebene fehlen hingegen entsprechende Präzisierungen. Bei der aktuellen Teilrevision des Planungs- und Baugesetzes wird das Thema aufgenommen.</p>	
Massnahmen	<p>Der Kanton setzt die Erkenntnisse aus der laufenden Richtplananpassung um (differenzierte Standortkriterien für publikumsintensive Einrichtungen und güterverkehrsintensive Anlagen, Definition der grossen Vorhaben, Auftrag an die Gemeinden zur Umsetzung der Thematik in der Nutzungsplanung).</p> <p>Der Kanton schlägt Massnahmen zum lufthygienisch tragbaren zukünftigen Verkehrswachstum im Zusammenhang mit dem Luftmassnahmenplan vor.</p> <p>Der Kanton ergänzt das Planungs- und Baugesetz (PBG Art. 28), bzw. den Richtplan mit Bestimmungen zu den Standortkriterien von publikums- und güterverkehrsintensiven Einrichtungen, insbesondere bzgl. Erschliessungsqualität mit dem ÖV, sowie zur Thematik der Parkraumbewirtschaftung.</p>	
Rechtsgrundlagen	<p>Kantonaler Richtplan (SW 5, 9-4) Luftmassnahmenplan (SO-1) Kant. Planungs- und Baugesetz PBG</p>	
Zielbeitrag	<p>Die Massnahme zielt primär auf eine langfristige Erhaltung der natürlichen Ressourcen (U1). Auch die Erschliessung soll dabei sichergestellt werden (G2), wobei diese stärker als bisher über öffentliche Verkehrsträger erfolgen soll.</p>	+
Kant. Handlungsspielraum	<p>Der Kanton verfügt sowohl über gesetzliche Kompetenzen als auch über die behördenverbindlichen Instrumente Richtplan und Luftmassnahmenplan. Es obliegt dem Kanton, wie weit er diese Kompetenzen den Gemeinden delegiert.</p>	++
Machbarkeit / Zeithorizont	<p>Die Richtplananpassung kann kurzfristig umgesetzt werden. Allfällige Gesetzes- und Verordnungsanpassungen haben jedoch mittelfristigen Charakter. Insgesamt dürften diese Ergänzungen bei verkehrsintensiven Grossprojekten Einrichtungen auch politisch konsensfähig sein (im Vergl. bspw. mit Bestimmungen zu Baubewilligungen von Bauten insgesamt).</p>	kurz- bis mittelfristig

Kosten-Nutzen-Potenzial	Die einzelnen Teilmassnahmen können ohne zusätzliche Finanzmittel im Rahmen der laufenden Verwaltungsgeschäfte vorbereitet und umgesetzt werden. Der Nutzen ergänzender Bestimmungen von Standortkriterien liegt primär in einer stärkeren Konzentration der Grossprojekte in verkehrlich gut erschlossenen Gebieten mit der Folge reduzierten Verkehrsaufkommens und geringerer Umweltbelastung. Der Nutzen darf aber nicht überschätzt werden: Zusätzliche PE's sind auch weiterhin ausserhalb der eigentlichen Kernzentren möglich; zumindest in den drei solothurnischen Agglomerationsgebieten ist die Verkehrserschliessung gut (inkl. ÖV!). Neue Einrichtungen ganz „im Grünen“ werden verhindert, da nur noch in bestimmten Gemeindetypen solche Vorhaben realisiert werden können.	
Zuständigkeiten	ARP und AfU	
Querbezüge	LA 1.1, 1.4, 1.5	

LA 1.3: KOORDINATION SCHULSTANDORT- UND VERKEHRSPLANUNG SICHERSTELLEN		
	Beschreibung	Beurteilung
Ausgangslage	<p>Das Bildungswesen ist im Kt. SO (wie gesamtschweizerisch) in einer Umbruchphase. Aus bildungs- und finanzpolitischen Gründen werden Ausbildungsgänge auf allen Stufen inhaltlich, aber vor allem auch bzgl. Räumlichen Standorten neu organisiert. Insbesondere für die Oberstufe läuft zur Zeit eine Neuorganisation. Das DBK plant u.a. eine Standortreduktion der Schulzentren. Welche Standorte übrig bleiben, wird frühestens bis Frühjahr 2005 bekannt sein. In jedem Fall ist aber mit nennenswerten Auswirkungen auf den Schülerverkehr zu rechnen (in Richtung längerer Wege). Auch auf der Primarschul- und Kindergartenstufe sind regionale Neuorganisationen in Planung (z.B. Bucheggberg).</p> <p>In der bisherigen Planungspraxis bei kommunalen Schulbauten wurde seitens des Kantons neben dem Finanzdepartement und dem Amt für Volksschule und Kindergarten auch das Hochbauamt zur Stellungnahme aufgerufen. Hingegen werden die verkehrlichen Erschliessungsaspekte (primär ÖV und LV) nicht standardmässig beurteilt. Ein Beispiel ungenügender Abstimmungen ist die Schulraumpassung Subingen im Wasseramt. In Messen und Schnottwil hingegen (Bucheggberg) wurden die verkehrs- und raumordnungspolitischen Belange besser aufeinander abgestimmt. Ein ständiger Einbezug von AVT und ARP in die Schulstandortplanung erscheint angezeigt.</p>	
Massnahmen	Der Kanton stimmt die Schulstandortplanung stärker mit der Verkehrs- und Raumplanung ab. Dies beinhaltet primär eine standardmässige Anhörung der massgebenden Amtsvertreter von AVT und ARP. Diese prüfen die Projekte insbesondere auf folgende Aspekte: Verkehrliche Auswirkungen (Mehrverkehr, zeitlich-räumliche Verlagerungen), Erschliessungsqualität (und Kostenfolge) mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie zu Fuss und per Velo, Möglichkeiten alternativer Schultransporte (z.B. flexible öffentliche od. private Busbetriebe).	
Rechtsgrundlagen	Kant. Planungs- und Baugesetz PBG (v.a. Teile Ortsplanung und Erschliessung)	
Zielbeitrag	Die Massnahme zielt primär auf die Sicherstellung der Grunderschliessung (G1). Sekundär bzw. über die Suche nach möglichst sozial- und umweltverträglichen Mobilitätsformen des Schülerverkehrs geht es auch um die Verbesserung der Verkehrssicherheit (G3) sowie die Erhaltung natürlicher Ressourcen (U1).	+
Kant. Handlungsspielraum	In der Schulstandortplanung hat der Kanton massgeblichen Einfluss. Dieser wurde bisher v.a. aus bildungs- oder finanzpolitischer Sicht wahrgenommen. Eine Ausdehnung der Einflussnahme auf die kantonale Verkehrs- und Raumplanung ist ohne weiteres möglich.	++
Machbarkeit / Zeithorizont	Die Massnahme kann sofort initialisiert werden. Allfällige Wirkungen sind jedoch erst mittel- bis längerfristig zu erwarten, weil neue Schulstandorte sehr sporadisch und punktuell realisiert werden.	kurzfristig
Kosten-Nutzen-Potenzial	Zu erwarten ist ein leicht zunehmender (punktuell anfallender) personeller Aufwand seitens AVT und ARP. Die Nutzen auf der anderen Seite sind zurückhaltend zu beurteilen: Neuorganisationen zielen primär auf eine stärkere Konzentration der Standorte. Meistens liegen solche auch in zentraler gelegenen Gemeinden mit vergleichsweise guter ÖV-Erschliessung. Insofern dürfte die stärkere Integration der Verkehrs- und Raumplanung zwar punktuell bessere Erschliessungslösungen hervorbringen, bezüglich genereller Standortwahl dürfte der Einfluss hingegen nicht allzu gross sein.	
Zuständigkeiten	AVT, ARP	
Querbezüge	LA 1.4, 1.5, 2.6, 2.7	

LA 1.4: INTERKANTONALE ZUSAMMENARBEIT IN DER VERKEHRS- UND RAUMPLANUNG INTENSIVIEREN		
	Beschreibung	Beurteilung
Ausgangslage	Es gibt wohl kaum einen Kanton in der Schweiz, der geographisch dermassen wie der Kanton Solothurn mit anderen Kantonen verhängt ist. Die Wichtigkeit grenzüberschreitender Planungsprozesse ist auf diesem Hintergrund selbstredend, dürfte in Zukunft aber noch wichtiger werden. Die interkantonale Zusammenarbeit geschieht heute über verschiedene Gremien (siehe dazu Kapitel 2.3.6), wie z.B. KINWE (Konferenz Kantonsingenieure NWCH) oder PASO (Plattform Kt. AG-SO). Gleichwohl muss die Zusammenarbeit je nach Kanton und Fachgebiet unterschiedlich intensiv beurteilt werden. Vor allem mit den Kantonen BE und BL könnte die Zusammenarbeit stärker sein. Vorbild dazu ist die Plattform Aargau-Solothurn (PASO). Gleichzeitig ist der Kt. SO auch essenziell auf die Erfahrungen anderer (v.a. grösserer) Kantone angewiesen, z.B. bei der Einführung neuer verkehrspolitischer Massnahmen.	
Massnahmen	Der Kanton Solothurn intensiviert die Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen in verkehrs- und raumplanerischen Belangen. Vorbild dazu ist die Plattform der Kantone AG und SO (PASO). Namentlich mit den Kantonen BE und BL soll die Zusammenarbeit verstärkt werden. Zukünftige Entwicklungen und neue Massnahmen im Verkehr werden via bestehende und neue Gremien der interkantonalen Zusammenarbeit laufend verfolgt (keine neue Stabsstelle). Dabei wird jeweils geprüft, inwieweit diese Entwicklungen den Kt. SO betreffen und ob neue Massnahmen auch im Kt. SO zum Einsatz gelangen sollten.	
Rechtsgrundlagen	Kantonales Planungs- und Baugesetz PBG Kantonaler Richtplan	
Zielbeitrag	Mit der Massnahme soll ein Optimum erreicht werden zwischen der langfristigen Erhaltung der natürlichen Ressourcen (U1) bei gleichzeitiger Sicherstellung der Erschliessung für die volkswirtschaftlichen Bedürfnisse.	+
Kant. Handlungsspielraum	Der Kt. SO ist frei in der Art und Weise, wie er seine Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen gestaltet. Verschiedene Gremien existieren bereits. Neue Formen kann der Kanton in eigener Initiative ergreifen.	++
Machbarkeit / Zeithorizont	Interkantonale Zusammenarbeit erfordert immer zwei oder noch mehr Partner. Insofern ist die Umsetzung nicht alleine vom Handeln des Kt. SO abhängig. Die Massnahmen sind aber kurzfristig initialisierbar.	kurzfristig
Kosten-Nutzen-Potenzial	Es fallen keine zusätzlichen relevanten Kosten an. Die interkantonale Zusammenarbeit ist integrierender Bestandteil einer jeder Verwaltungstätigkeit. Die Nutzen sind vielseitig (siehe Zielbeitrag), die Wirkungen sind aber sehr indirekt und in einem längerfristigen Horizont zu betrachten.	
Zuständigkeiten	AVT, ARP, (AfU, AWA)	
Querbezüge	LA 1.2, 1.3, 1.5, 2.2, 2.3, 2.4, 3.1	

LA 1.5: RICHTLINIEN FÜR DIE KOMMUNALE PARKRAUMPOLITIK FESTLEGEN		
	Beschreibung	Beurteilung
Ausgangslage	Für die Beurteilung und Bewilligung von öffentlichen und privaten Parkplatzangeboten ist grundsätzlich die Gemeinde zuständig. Der Kanton bzw. die entsprechenden Ämter (AfU, ARP) beurteilen nur grössere, UVP-pflichtige Vorhaben, insbesondere die verkehrintensiven Grossprojekte. Dabei wurde bisher v.a. nach der 10%-Regel entschieden, wonach eine neue Anlage nicht mehr als 10% der Differenz zwischen Hintergrundbelastung und Immissionsgrenzwert erzeugen darf. Diese Regelung ist jedoch unbefriedigend, weil sie das Bauen auf der „grünen (noch weniger belasteten) Wiese“ bevorzugt. Ansonsten orientiert sich die Beurteilung von Parkplätzen an den VSS-Normen, welche in den AfU-Parkierungsrichtlinien an die Gemeinden (Nr. 26, 37 u. 49) und in der KBV (Anh. IV) konkretisiert sind. Eine kantonsweit harmonisierte und abgestimmte Parkraumpolitik im umfassenden Sinne ist jedoch weitgehend inexistent. Insbesondere auch die Praxis der Parkplatzbewirtschaftung grösserer Anlagen ist im Kt. SO sehr heterogen. Übergeordnete kommunale Richtlinien würden im Gegensatz zu den schematischen Reglementsbestimmungen von heute ein lenkungsorientiertes Instrument darstellen. Im Jahre 1995 hat der Kt. SO mit dem RRB Nr. 249 die grösseren Gemeinden mit einem kommunalen Parkraumkonzept beauftragt. Mit der Massnahme SO-1 des Luftmassnahmenplanes wurde dieser RRB jedoch wieder aufgehoben. Der LMP konzentriert sich auf ergänzende Standortkriterien von PE's (siehe LA 1.2). Aufgrund der Richtplananpassung ‚Standortkriterien für verkehr-intensive Einrichtungen‘ kam der Kanton zur Erkenntnis, dass mit dieser Anpassung nicht alle Aspekte zur Thematik ‚Parkierung‘ abgedeckt werden können. Das gleiche gilt für Park&Ride-Anlagen an Schnittstellen zwischen ÖV und MIV.	
Massnahmen	Der Kanton erarbeitet zusammen mit den Regionen und Gemeinden übergeordnete Richtlinien für die kommunale Parkraumpolitik. Diese definieren die Minimalanforderungen an die kommunale Parkraumpolitik aus übergeordneter kantonalen Sicht. Die Richtlinien sollten Aussagen zu folgenden Aspekten beinhalten: Situationsanalyse und allgemeiner Handlungsbedarf, Kriterien zum Bedarfsnachweis, P&R-Angebote, Parkplatzbewirtschaftung, Parkieren bei Grossanlässen, flankierende Massnahmen. Die Richtlinien sind nach unterschiedlichen Gemeindetypen zu differenzieren (insbesondere Unterscheidung zwischen lufthygienisch sensiblen Gebieten und ländlichen Gebieten). Die Richtlinien gelten als Richtschnur für kommunal auszuarbeitende Konzepte bzw. Anpassung und Harmonisierung bestehender Konzepte und Reglemente.	
Rechtsgrundlagen	Kantonales Planungs- und Baugesetz PBG (Art. 147) Kantonale Bauverordnung KBV (Art. 42, Anh. IV) Kantonaler Richtplan 2000 (TV-6) AfU-Richtlinien Nr. 26, 37, 42, 49	
Zielbeitrag	Mit den Parkierungsrichtlinien sollen die Erschliessung für die volkswirtschaftlichen Bedürfnisse gesichert (G2) und gleichzeitig die natürlichen Ressourcen langfristig erhalten werden (U1).	++
Kant. Handlungsspielraum	Die Richtlinien sind entweder im Luftmassnahmenplan oder Richtplan zu verankern. Insofern sind sie behördenverbindlich. D.h. auch die Gemeinden orientieren sich bei ihren Planungs- und Bauvorhaben daran. Die Baubewilligungskompetenz bleibt jedoch bei den Gemeinden. Einzig grössere Vorhaben (UVP-pflichtig oder PE gemäss Richtplan) unterliegen der Bewilligungspflicht durch den Kanton.	+
Machbarkeit / Zeithorizont	Übergeordnete Richtlinien kommunaler Parkraumpolitik kann der Kanton grundsätzlich unabhängig erstellen. Um die Wirkungen zu erhöhen, ist jedoch ein starker Einbezug der Gemeinden unabdingbar. Unter Beachtung eines partizipativen Prozesses und des erfahrungsgemäss hohen politischen Sensibilitätsgehaltes von Parkplatzfragen muss mit mindestens 2 Jahren Erstellungs-dauer gerechnet werden. Die Umsetzung in den Gemeinden erfolgt danach und dürfte erst mittel- bis längerfristig Wirkung zeigen.	mittelfristig

Kosten-Nutzen-Potenzial	Je nach Konkretisierungsgrad sind zur Erstellung der Richtlinien neben verwaltungsinternen Arbeiten auch externe Unterstützung notwendig. Nicht zu unterschätzen sind die personellen Ressourcen für den partizipativen Prozess mit den Gemeinden. Die Nutzen liegen primär in einer kantonsweit harmonisierten Planungsgrundlage. Dies schafft sowohl Klarheit für die öffentliche Planung wie auch private Investoren. Im Weiteren wird die Gleichbehandlung bestehender und geplanter Objekte bzw. Vorhaben sichergestellt.	
Zuständigkeiten	AfU (federführend), Mitarbeit ARP u. AVT	
Querbezüge	LA 1.1, 1.2, 2.4	

LA 1.6: ÖV-TARIFVERBÜNDE ERWEITERN		
	Beschreibung	Beurteilung
Ausgangslage	<p>Die im Kanton Solothurn tätigen Transportunternehmen haben sich zur Zeit in drei Tarifverbänden organisiert (siehe Kapitel 2.3.1): Solothurn–Grenchen („Frosch-Abo“), Olten und Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW: „J-Abo“). Damit gehört nahezu das gesamte Kantonsgebiet einem Verbund an. Hingegen ist die Kleinräumigkeit der Tarifverbände noch unbefriedigend. Die Pendlerströme werden immer weiträumiger, aber auch der Freizeit- und Einkaufsverkehr lässt sich je länger je weniger räumlich eingrenzen. Eine räumliche, aber auch inhaltliche Erweiterung der bestehenden Tarifverbände in Richtung „integraler Tarifverbund“ (Tarifverbund für Abonnemente und Einzelbillette) ist deshalb wichtig.</p> <p>Der nördliche Kantonsteil ist mit dem TNW bereits gut mit einem integralen Tarifverbund erschlossen. Im Raum Solothurn erfolgt ein grosser Schritt per Ende 2004, indem aus dem „Frosch-Abo“ und dem Berner „Bäre-Abi“ der integrale Tarifverbund Bern-Solothurn „Liberio“ entsteht. Der Raum Grenchen nimmt nur im Abonnementsbereich am neuen Tarifverbund „Liberio“ teil, schliesst sich aber zugleich dem Bieler Tarifverbund („Zig-Zag-Abo“) an. Der Tarifverbund Olten wird ebenfalls per Ende 2004 in den Tarifverbund Aarau („A-Welle“) integriert, jedoch werden vorerst auch weiterhin nur Verbundabonnemente angeboten.</p>	
Massnahmen	<p>Der Kanton Solothurn überprüft die Möglichkeiten zu weiteren räumlichen und inhaltlichen Erweiterungen seiner Tarifverbände des Öffentlichen Verkehrs. Dazu gehören nach den Zusammenschlüssen zum Integralen Tarifverbund „Liberio“ sowie zum Abonnementsverbund „A-Welle“ namentlich die Überprüfung der folgenden weiteren Schritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> › Integraler Tarifverbund A-Welle › Schaffung Verbundgrenzen übergreifender Abonnemente im Mittelland 	
Rechtsgrundlagen	Gesetz über den öffentlichen Verkehr (z.B. Art. 3)	
Zielbeitrag	Die Massnahme zielt primär auf eine Erhöhung der Angebots- resp. Erschliessungsqualität (G2). Gleichzeitig kann mit Tarifverbänden aber auch die Effizienz des Mitteleinsatzes öffentlicher Leistungen gesteigert werden (W2).	++
Kant. Handlungsspielraum	Der Kanton Solothurn kann das Thema aktiv beeinflussen. Die Entscheide fallen jedoch zusammen mit den Transportunternehmen sowie den beteiligten Kantonen.	+
Machbarkeit / Zeithorizont	Die Diskussionen um den integralen Tarifverbund „Liberio“ Bern–Solothurn haben gezeigt, dass Verbunderweiterungen häufig mit mehrjährigen Verhandlungen verbunden sind, namentlich bei Einführung eines integralen Tarifverbundes. Insofern dürften nach den erwähnten zwei Erweiterungsschritten per Ende 2004 die weiteren Integrationsschritte eher mittelfristig umzusetzen sein.	mittelfristig
Kosten-Nutzen-Potenzial	Anpassungen von Tarifverbänden bedeuten für die Kantonsverwaltung zunächst einen erhöhten Prozessaufwand im Rahmen der Verhandlungsphase. Bei einer Umsetzung fallen kurzfristig Administrations- bzw. Umstellungskosten bei den Transportunternehmen an, die zum grossen Teil von den Kantonen zu tragen sind. Beim integralen Verbund verteilen sich die Einnahmen neu, was im Einzelfall letztlich auch Implikationen für die Finanzierung durch den Kanton haben kann. Insgesamt handelt es sich aber bei Anpassungen von Tarifverbänden aus Sicht des Kantons um eine kostengünstige Massnahme. Der Nutzen ist andererseits je nach Erweiterungsschritt für die ÖV-Benutzer gross bis sehr gross.	
Zuständigkeiten	AVT	
Querbezüge	LA 1.4, 2.2, 2.4, 2.5	

LA 2.1: GESAMTVERKEHRS- UND UMFÄHRUNGSPROJEKTE REALISIEREN		
	Beschreibung	Beurteilung
Ausgangslage	Die Entlastung West , Solothurn, die Entlastung Region Olten sowie die Ortskernumfahrungen Klus und Schönenwerd sind im kantonalen Richtplan als Bauvorhaben, an deren Realisierung ein kantonales Interesse besteht, bereits festgesetzt. Die Planungsarbeiten sind im Gang.	
Massnahmen	<p>Im Sinne einer angebotsorientierten Verkehrsplanung realisiert der Kanton folgende prioritären Strassenbauvorhaben mit dem Ziel, ortsfremden Verkehr von den Zentren und Agglomerationen fernzuhalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> › Flankierende Massnahmen zur A5 im Raum Solothurn-Grenchen mit Umgestaltungen und Verkehrslenkungen › Die neue Westtangente zur Verbindung der A5 mit der T5 (Entlastung Solothurn) › Die Entlastungsstrasse Olten-Wangen mit flankierenden Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz, bzw. Sofortmassnahmen zur Beruhigung des Basisstrassennetzes (Entlastung Region Olten) <p>Der Kanton prüft die vorzeitige Realisierung (von Teilen) der im Richtplan festgesetzten Projekte der Umfahrungen Klus und Schönenwerd und setzt die Planung und Projektierung der Dorfkernentlastungen Oensingen und Gerlafingen fort.</p>	
Rechtsgrundlagen	Kantonales Planungs- und Baugesetz PBG Kantonales Strassengesetz Kantonaler Richtplan (TV 3-2)	
Zielbeitrag	Die Massnahmen zielen primär auf die Sicherstellung der Grunderschliessung für alle sozialen Gruppen (G1), die volkswirtschaftlichen Bedürfnisse (G2) und die Erhöhung der Verkehrssicherheit (G3). Sie dienen ebenfalls dem Abbau bestehender Umweltbelastungen (U2) im Innerortsbereich durch Entlastung desselben vom starken Durchgangsverkehr.	++
Kant. Handlungsspielraum	Aufgrund des hoch verschuldeten Strassenbaufonds (1.1.2004 ca. 36 Mio. Fr.) sowie den vom Volk genehmigten Gesamtverkehrsprojekten Solothurn und Region Olten besteht für weitere Umfahrungenprojekte nur ein beschränkter Handlungsspielraum.	+
Machbarkeit / Zeithorizont	Bis im Jahre 2009 werden die flankierenden Massnahmen zur A5 und die Entlastung Solothurn realisiert sein. Ab diesem Zeitpunkt liegt das Schwergewicht bei der Entlastung Region Olten. Für alle weiteren Projekte bestehen noch keine konkreten Zeitvorstellungen.	kurz- bis langfristig
Kosten-Nutzen-Potenzial	Bei Verkehrsprojekten ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis nur mit einem grossen Aufwand eruierbar. Das hängt damit zusammen, dass der Eigner nur Kosten und wenig direkten Nutzen hat. Das Nutzenpotential liegt vor allem bei volkswirtschaftlichen Vorteilen (Staukostenreduktion, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Entlastung der Umwelt) und ist nur in sehr aufwändigen Verfahren erreichbar.	
Zuständigkeiten	AVT	
Querbezüge	LA 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 3.1	

LA 2.2: AGGLOMERATIONSPROGRAMME FÖRDERN UND UMSETZUNG BEGLEITEN		
	Beschreibung	Beurteilung
Ausgangslage	<p>Mit dem Bericht zur „Agglomerationspolitik des Bundes“ (19.12.2001) hat der Bundesrat unterstrichen, dass der Bund seine Tätigkeiten vermehrt auf die Bedürfnisse der Agglomerationen ausrichten will. Dazu hat er das neue Instrument der „Agglomerationsprogramme“ geschaffen. Formal ist dieses als Teil oder separat (aber in engem Bezug) zum Kantonalen Richtplan gedacht. Im Bereich Verkehr plant der Bund auch eine finanzielle Beteiligung (rund 300-350 Mio./a).</p> <p>Im Kt. SO haben seit Herbst 2003 die zwei Regionalplanungsorganisationen RSU (Solothurn u. Umgebung) und OGG (Olten-Gösgen-Gäu) je mit der Ausarbeitung solcher Agglomerationsprogramme begonnen. Inhaltlich sind die Vorgaben des Bundes zwar recht offen, zentraler Bestandteil sind jedoch die zwei Bereiche Verkehr und Raumordnung und dessen Wechselwirkungen. Die Kantone funktionieren primär als Koordinatoren. Sie können aber auch inhaltliche Anforderungen an Agglomerationsprogramme stellen und die Umsetzung begleiten. Hier soll das VLB ansetzen. Es gilt die Umsetzung der Agglomerationsprogramme aus verkehrlicher Sicht zu unterstützen und institutionell zu verankern. Dazu gehört insbesondere auch die Berücksichtigung der weiteren im VLB geforderten Lösungsansätze mit Bezug zu den Agglomerationsprogrammen.</p>	
Massnahmen	Der Kanton unterstützt aktiv die Umsetzung der Agglomerationsprogramme. Er bestimmt dazu die organisatorischen, personellen und finanziellen Rahmenbedingungen und prüft eine gesetzliche Verankerung.	
Rechtsgrundlagen	<p>Agglomerationsprogramme sind rechtlich noch nicht verankert. Auf Bundesebene ist eine Verankerung im Raumplanungsgesetz vorgesehen sowie (bzgl. finanz. Beteiligung im Verkehr) im Gesetz über die Verwendung der Mineralölsteuer.</p> <p>Im Kt. SO ist am ehesten eine Verankerung im Planungs- und Baugesetz PBG zu prüfen.</p>	
Zielbeitrag	Agglomerationsprogramme wirken sehr vielfältig. Zunächst geht es um die Erschliessungssicherheit für die volkswirtschaftlichen Bedürfnisse (G2). Mit der verkehrsträgerübergreifenden Planung soll aber insbesondere auch der Mitteleinsatz effizienter gestaltet werden. Einzelne Teilmassnahmen mit Verkehrsverlagerungs- oder gar Reduktionswirkungen zielen letztlich auf den Abbau von Umweltbelastungen (U2) und die Erhöhung der Sicherheit (G3).	+
Kant. Handlungsspielraum	Die Kantone sind vom Bund mit der Koordination von Agglomerationsprogrammen beauftragt. Insofern ist der Handlungsspielraum sehr gross.	++
Machbarkeit / Zeithorizont	Die Koordination und Begleitung von Agglomerationsprogrammen erfolgt laufend. Einzelne Programmbausteine erfordern breit abgestützte Mitwirkungsprozesse. Abhängig von diesen Prozessen sowie den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln sind die Zeithorizonte für die Realisierung einzelner Projekte sehr unterschiedlich.	kurz- bis langfristig
Kosten-Nutzen-Potenzial	Die Erstellung von umfassenden Agglomerationsprogrammen bindet nicht zu unterschätzende personelle Ressourcen, sowohl in der Kantonsverwaltung wie in den Gemeinden. Insofern ist eine gute Abstimmung sehr wichtig, namentlich zwischen den Ämtern mit starkem Bezug zum Verkehr (AVT, ARP, AfU, AWA). Die Nutzen liegen vor allem in einer besseren politik- bzw. fachbereichsübergreifenden Planung mit längerfristig deutlichen Effizienzgewinnen.	
Zuständigkeiten	AVT, ARP (AfU)	
Querbezüge	zu allen LA	

LA 2.3: VERKEHRSTEUERUNGS- UND -INFORMATIONSSYSTEME KOORDINIEREN		
	Beschreibung	Beurteilung
Ausgangslage	<p>Mit den neuen Informations- und Telekommunikationstechnologien erfolgt auch die Verkehrssteuerung immer stärker über sogenannte Verkehrslematiksysteme. Im Kanton Solothurn existieren auf den Nationalstrassenabschnitten A1, A2 und A5 Verkehrsbeeinflussungssysteme (VBS). Diese wurden v.a. im Hinblick auf die Expo.02 installiert. Das „VBS N1/Expo.02“ wurde ggü. dem ursprünglich geplanten Projekt aber redimensioniert: Es umfasst in seiner heutigen Ausgestaltung primär Wechseltextanzeigen (grossräumige Verkehrslenkung) und Wechselverkehrszeichen (Gefahrenhinweise, z.B. für Stauereignisse oder Baustellen). Eine abschnittsbezogene Geschwindigkeitsregulierung existiert aber noch nicht (Verkehrsleitung; wie z.B. im Grauholz).</p> <p>Auf lokaler Ebene werden in den Agglomerationen Solothurn und Olten Pfortnersysteme aufgebaut. Dabei handelt es sich um lichtsignalgesteuerte Verkehrssteuerungen auf den wichtigsten Einfallsachsen, zwecks Reduzierung des innerstädtischen Verkehrs und Verlagerung auf Umfahrungsstrassen. Gleichzeitig kann der ÖV priorisiert werden (z.B. eigenständiges Grünschalten durch Buschauffeure). Ein einfaches Parkleitsystem existiert nur in Solothurn. Weitergehende Massnahmen (z.B. differenzierte räumliche und zeitliche Zutrittsberechtigung für LKW's) sind keine geplant. Erst angedacht ist bzgl. LKW-Verkehr ein Monitoring von nicht erwünschten Fahrten auf dem untergeordneten Strassennetz in den Räumen Gäu und Luterbach (über Videosysteme), dessen Realisierung allerdings unter dem Aspekt des Datenschutzes eher problematisch ist.</p> <p>Die bestehenden Systeme sind zwischen über- und untergeordneten Strassennetzen nur sehr bedingt miteinander vernetzt. Vor allem fehlt jedoch eine gesamtkantonale Strategie, welche die mittel- bis längerfristig zu erreichenden Ziele und Möglichkeiten der Verkehrslematik (VT) definiert. Der Bund hat solche Ziele im Leitbild Strassenverkehrslematik des ASTRA festgelegt (SVT-CH).</p>	
Massnahmen	<p>Der Kanton erstellt ein Gesamtkonzept „Verkehrssteuerungs- und Informationssysteme“. Darin sind folgende Punkte thematisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> › Auslegeordnung: Bestehende Systeme und deren Vernetzung › Allgemeine Ziele: In welchen Räumen und zu welchen Zeiten besteht welcher Handlungsbedarf (reine Information vs. aktive Nachfragesteuerung bzw. Zutrittsberechtigungen)? › Systeme: Welche VT-Systeme sind mit welcher Priorität einzuführen (Verkehrslenkung, -leitung, Parkleitsysteme, räumliche und zeitliche Zutrittsberechtigungen, u.a.m.)? Wie sind diese Systeme miteinander zu vernetzen (innerhalb des Kantons, über die Kantonsgrenzen hinaus)? › Datengrundlage/Verkehrsmodelle: Welche Daten benötigen die VT-Systeme? Wer sammelt und unterhält diese Daten? Ist die Ausstattung mit Zählstellen genügend? Braucht es ein gesamtkantonales Verkehrsmodell? › Institutionelle Rahmenbedingungen: Wer betreibt ein zukünftiges Verkehrssteuerungssystem? Besteht rechtlicher Anpassungsbedarf? 	
Rechtsgrundlagen	Kantonales Strassengesetz	
Zielbeitrag	Die Massnahme zielt primär auf die Sicherstellung der Verkehrserschliessung (G1, G2). Sekundär können auch Verbesserungen in der Verkehrssicherheit erzielt werden (G3).	+
Kant. Handlungsspielraum	Die Verantwortung für die Strassenverkehrsführung liegt sowohl beim National- als auch Kantonsstrassennetz beim Kanton. Auf lokaler Ebene ist die Zusammenarbeit mit der kommunalen Verkehrspolizei zwingend. Insgesamt ist der Handlungsspielraum für Lenkungs- und Leitungsmassnahmen gross. Weiter reichende Massnahmen in der Nachfragesteuerung (z.B. Roadpricing) sind zwingend auf erste Schritte des Bundes angewiesen (rechtlich, technologisch).	++

Machbarkeit / Zeithorizont	Das Gesamtkonzept kann kurzfristig erstellt werden. Deren Realisierung muss in einem langfristigen Horizont betrachtet werden.	kurzfristig
Kosten-Nutzen-Potenzial	Das Gesamtkonzept sollte mit vernünftigem Aufwand kurzfristig erstellt werden können. Für sich alleine hat es aber noch keine verkehrlichen Wirkungen. Die längerfristigen Potenziale von VT-Systemen sind aber vielseitig: Abhängig vom aktuellen lokal-spezifischen Zustand können bestehende Kapazitätsengpässe entweder entschärft oder Neubauten verzögert bzw. ganz vermieden werden. Die Kosten andererseits hängen sehr stark von den einzelnen Systemen ab. Flächendeckende Videoinstallationen bspw. wären mit erheblichen Investitionen verbunden. Eine generelle Aussage über das Kosten-Nutzen Verhältnis ist deshalb nicht möglich.	
Zuständigkeiten	AVT	
Querbezüge	LA 1.4, 2.1, 2.2, 2.5, 3.1	

LA 2.4: ÖV-AUSBAU IN DEN AGGLOMERATIONEN FÖRDERN		
	Beschreibung	Beurteilung
Ausgangslage	In den Agglomerationen spielt der öffentliche Verkehr eine zentrale Rolle zur Erschliessung der Städte und trägt damit wesentlich bei zur Funktionsfähigkeit der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Abläufe. Aufgrund seiner Systemeigenschaften (hohe Kapazitäten bei geringem spezifischem Flächenverbrauch) soll der öffentliche Verkehr vor allem in den Agglomerationen gegenüber dem MIV gefördert werden. Das ÖV-Gesetz und die Grundangebotsverordnung weisen dem ÖV je nach Siedlungstyp eine unterschiedliche Funktion zu. Für die Agglomerationen ist die sog. Feinerschliessung vorgesehen, um Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität zu steigern. Diese Stufe sieht mindestens den Halbstundentakt vor, was aufgrund des heutigen Mobilitätsniveaus und der Konkurrenzsituation ungenügend ist.	
Massnahmen	Als strategisches Zielangebot gilt im engeren, dicht besiedelten Agglomerationsbereich in der Regel ein Viertel-Stundentakt. Damit soll die Attraktivität des ÖPNV in den Agglomerationen dem heutigen Bedürfnisstand angepasst und gleichzeitig eine Entlastungswirkung beim MIV erzielt werden.	
Rechtsgrundlagen	Bedingt Anpassung des ÖV-Gesetzes und der Grundangebotsverordnung.	
Zielbeitrag	Die Massnahme ist in erster Linie auf die Sicherung der Erschliessung und Erschliessungsqualität (G2) ausgerichtet.	++
Kant. Handlungsspielraum	Die Ausgestaltung des ÖV-Angebots in den Agglomerationen ist – entsprechend dem geltenden Finanzierungsschlüssel von 50%/50% (Kanton/Gemeinden) eine Verbundaufgabe. Grundsätzlich ist der Handlungsspielraum im Rahmen der Finanzierungsmöglichkeiten gross.	+
Machbarkeit / Zeithorizont	Kurzfristig initialisierbar, mittel- bis langfristige Verlagerungs- und Entlastungswirkung. Grundsätzliche grosse Abhängig von der Finanzierung.	mittelfristig
Kosten-Nutzen-Potenzial	Die Abgeltungen für die Ausweitung des ÖV-Angebotes sind von dessen Umfang abhängig, dürften aber in jedem Fall nennenswerte Mehraufwendungen im Umfang von mehreren 100k-CHF zur Folge haben, da die Kostendeckungsgrade auch starker Agglomerationslinien deutlich unter 100% liegen. Auch wenn eine genaue Bezifferung der Nutzen schwierig ist, sind Entlastungs- und Verlagerungswirkungen sowie die Erhöhung der Attraktivität der Erschliessungsqualität und somit ein signifikanter Zielbeitrag ausgewiesen und anerkannt. Die Effekte von Angebotsausweitungen alleine sind allerdings limitiert, können aber erhöht und effizienter werden wenn sie Teil gesamtverkehrlicher Massnahmenpakete sind (z.B. Parkraumkonzept), wie sie im Rahmen von Agglomerationsprogrammen zu erarbeiten sind.	
Zuständigkeiten	AVT	
Querbezüge	LA 1.4, 1.6, 2.1-2.5, 3.1	

LA 2.5: KOORDINATION DER VERKEHRSTRÄGER SICHERSTELLEN		
	Beschreibung	Beurteilung
Ausgangslage	Die Koordination der Verkehrspolitik war bereits im Verkehrskonzept'86 eines von drei Hauptzielen. Die geforderten Massnahmen waren sehr breit. ÖV-seitig standen v.a. Finanzierungsfragen im Vordergrund. MIV-seitig ging es z.B. um kommunale Parkraumkonzepte oder die Revision der Motorfahrzeugsteuer. In der konkreten Planung von neuen Infrastrukturen und Angeboten ist jedoch bis heute das monomodale Denken immer noch weit verbreitet. So werden z.B. auch die heutigen Mehrjahresprogramme Strassen und ÖV nur soweit synchronisiert, als bautechnische Aspekte betroffen sind (z.B. Berücksichtigung Schleppkurven von Postautos bei Kreiselleubauten). Eine übergeordnete Abstimmung aus Sicht der Verkehrs- und Raumplanung wird zumindest bei einzelnen Projekten häufig nicht systematisch vorgenommen. In Zeiten knapper öffentlicher Finanzmittel und weiter wachsendem ökologischen Problemdruck ist die Koordination der Verkehrsträger aber wichtiger denn je. Die Koordination muss auf allen Planungsebenen und systematisch sichergestellt werden.	
Massnahmen	Der Kanton stellt die Koordination der Verkehrsträger auf allen Ebenen der Verkehrs- und Raumplanung sicher. Namentlich in folgenden Bereichen: <ul style="list-style-type: none"> › Im Rahmen der Agglomerationsprogramme (siehe LA 2.2) › Im Rahmen der Mehrjahresprogramme Strasse und ÖV (Leistungsaufträge zum Globalbudget) › Im Rahmen der kantonalen Richtplanung › Bei Umgestaltungsprojekten von Kantonsstrassen (Überprüfung der räumlichen Anlage der Verkehrsträger; Trennung vs. Mischverkehr). 	
Rechtsgrundlagen	Kant. Planungs- und Baugesetz Kant. Strassengesetz Kant. ÖV-Gesetz Kant. Richtplan Kant. Gesetz für wirkungsorientierte Verwaltungsführung (WoVG)	
Zielbeitrag	Die Massnahme zielt auf eine effizientere und flexiblere Abwicklung der Verkehrsplanung ab. Damit soll eine bessere Koordination zwischen den Verkehrsträgern und damit ein effizienterer Mitteleinsatz gewährleistet werden (W2).	+
Kant. Handlungsspielraum	Der Kanton kann seine Regelungen in diesem Bereich weitgehend selbständig bestimmen. Der Handlungsspielraum ist deshalb sehr gross.	++
Machbarkeit / Zeithorizont	Die Koordination der Verkehrsträger ist keine neue Massnahme. Vielmehr geht es darum, diesem Aspekt in den laufenden Planungsprozessen vermehrt und explizite Beachtung zu schenken. Insofern handelt es sich um eine kurzfristig und laufend umzusetzende Massnahme.	Kurzfristig
Kosten-Nutzen-Potenzial	Die Massnahmen bedingen keine grundlegend neuen oder erweiterten Aktivitäten, sondern sind Optimierungen laufender Prozesse. Der Nutzen liegt deshalb in der effizienteren und transparenteren Abwicklung sowie insbesondere in der besseren Koordination zwischen MIV und ÖV ohne nennenswerten Mehraufwand.	
Zuständigkeiten	AVT	
Querbezüge	LA 1.4, 1.5, 2.1-2.7, 3.1	

LA 2.6: VELOWEGNETZ FÜR DEN ALLTAGsverkehr Vervollständigen		
	Beschreibung	Beurteilung
Ausgangslage	Der Kt. SO ist für die Signalisation und den Unterhalt eines Netzes an Radwanderwegen von rund 290km Länge verantwortlich (zum Vergleich: gesamtes Kantonsstrassennetz ca. 620km). Dieses Netz unterteilt sich in Abschnitte der nationalen Radwanderwegen („Veloland Schweiz“) und regionale Routen. Zur Zeit läuft eine Abstimmung und bessere Verknüpfung dieser beiden Netze (Projekt „Veloland Regional“). Insgesamt ist somit im Bereich Freizeitveloverkehr der Handlungsbedarf klein. Hingegen bestehen im Bereich des Alltagsverkehrs noch erhebliche Lücken im Velowegnetz. Die Fachstelle Velo des AVT hat sich zum Ziel gesetzt, mindestens alle Kantonsstrassenabschnitte mit einer Verkehrsbelastung von über 10'000 DTV mit Velomassnahmen zu versehen. In der jüngeren Planungspraxis wird bei grösseren Strassenum- oder Strassenneubauten so weit möglich auf die Bedürfnisse des Velo- und Fussgängerverkehrs geachtet. Eine Verpflichtung dazu für alle Strassenbauvorhaben existiert jedoch nicht. Zur Zeit laufen Arbeiten für einen Gesamtkataster und einen kantonalen Velorichtplan (siehe auch Entwurf Kant. Richtplan Veloverkehr KT. BE vom 20.5.03). Dabei werden die Lücken des kantonalen Velowegnetzes bzw. der Handlungsbedarf aufgezeigt. Dieser ist insbesondere in den Agglomerationen ausgewiesen. Es existieren auch einzelne regionale Velorichtpläne, diese sind aber nicht aufeinander abgestimmt und konnten bisher relativ wenig bewirken. Was fehlt, ist ein behördenverbindlicher Auftrag, damit die festgestellten Lücken auch tatsächlich geschlossen werden können.	
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> › Der Kanton beschleunigt die laufenden Arbeiten zum kantonalen Velorichtplan und stellt sicher, dass dieser umfassend den Handlungsbedarf ausweist. Z.B. soll der Handlungsbedarf genügend differenziert werden (Zentren-Agglomerationen-ländl. Raum, Schulwege, Velotourismus, etc.). › In der Folge gewährleistet der Kanton, dass die dringendsten Sanierungs- und Ausbauprojekte ins Strassenbauprogramm aufgenommen werden. Grösste Priorität haben dabei die Zentren und Agglomerationen, inklusive Einfallsachsen von Agglomerationen. 	
Rechtsgrundlagen	Kantonales Planungs- und Baugesetz PBG Kantonales Strassengesetz (Art. 10) Kantonaler Richtplan (TV 7-1)	
Zielbeitrag	Die Massnahme zielt primär auf die Grunderschliessung für alle sozialen Gruppen (G1) und die Erhöhung der Verkehrssicherheit (G3). Attraktive Velowegnetze sind aber auch eine Voraussetzung für Verkehrsverlagerungen vom MIV auf kurzen Distanzen (U2).	+
Kant. Handlungsspielraum	Auf dem Kantonsstrassennetz ist der Kanton für die Infrastrukturen von Velo und Fussgängern verantwortlich. Hier ist der Handlungsspielraum sehr gross. Hingegen liegen die entsprechenden Kompetenzen beim Gemeindestrassennetz bei den Gemeinden. Mit dem Kant. Velorichtplan können aber zumindest die übergeordneten Anforderungen und Mindestkriterien festgelegt werden.	+
Machbarkeit / Zeithorizont	Die Ausarbeitung der Grundlagen benötigt rund 1 bis max. 2 Jahre Zeit (kurzfristig). Die Realisierung ist jedoch primär abhängig von der Finanzierungsfrage (im Rahmen der Mehrjahresprogramme des Strassenbaues) und hat somit Langfristcharakter.	kurz- bis langfristig

Kosten-Nutzen-Potenzial	Die Ausarbeitung der Grundlagen kann im Rahmen der laufenden Verwaltungstätigkeiten des AVT bewerkstelligt werden (allenfalls externe Unterstützung). Hingegen fallen bedeutende Kosten bei der Realisierung von Strassenum- oder -ausbauprojekten an. Diesen Baukosten stehen jedoch bedeutende Nutzen gegenüber: Das Verlagerungspotenzial vom MIV auf den LV auf kurzen Distanzen ist gross. Voraussetzung dazu ist aber ein durchgängiges Velowegnetz, insbesondere auf Relationen zwischen Wohn- und Arbeits-/Einkaufsstandorten in den Agglomerationen. Zudem können durch erhöhte Sicherheit bedeutende interne und externe Kosten gespart werden.	
Zuständigkeiten	AVT (ARP)	
Querbezüge	LA 1.3, 2.1-2.7, 3.1	

LA 2.7: AUSBAU DER LANGSAMVERKEHRS-INFRASTRUKTUREN AN ÖV-KNOTEN		
	Beschreibung	Beurteilung
Ausgangslage	Attraktive Veloabstellplätze und Fussgängerinfrastrukturen an ÖV-Knoten sind Voraussetzung für Verlagerungseffekte vom MIV auf den ÖV. Bei grösseren Umbauvorhaben werden die Bedürfnisse des LV in der Planungspraxis des Kt. SO zwar so weit möglich berücksichtigt, eine kantonsweit harmonisierte Planungspraxis dazu gibt es aber nicht. Es existiert auch keine Situationsanalyse zum aktuellen Handlungsbedarf. In den zwei Zentren Solothurn und Olten bspw. wurde zwar das Abstellplatzangebot verbessert, hängig sind aber neue Unterführungsprojekte zur Verbesserung des Zuganges. In den kleineren und mittleren ÖV-Knoten ist die Situation unterschiedlich. Der Handlungsbedarf ist aber auch zu überprüfen. Im Vordergrund stehen Bahnstationen.	
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> › Der Kanton überprüft den Handlungsbedarf zum Ausbau der Langsamverkehrs-Infrastrukturen an Bahnhöfen. Unter Langsamverkehrs -Infrastrukturen werden Veloabstellplätze (Bike&Ride) sowie Zugänge zu Bahnhöfen und Verbindungen innerhalb des Bahnhofperimeters für Fussgänger und Velofahrer verstanden. Geprüft werden sowohl die Kapazitäten als auch die Qualität der bestehenden Infrastrukturen. › In der Folge erstellt der Kanton ein Umsetzungsprogramm zum Ausbau der Langsamverkehrs-Infrastrukturen: Es sind einzelne Projektbausteine zu definieren, diese sind nach Dringlichkeit zu priorisieren. Grösste Priorität haben Projekte in den Zentren und Agglomerationen. 	
Rechtsgrundlagen	Kant. Planungs- und Baugesetz PBG (Teil Ortsplanung) Gesetz über den öffentlichen Verkehr (z.B. Art. 7 Investitionsbeiträge) Kant. Richtplan (TV-6, TV-7)	
Zielbeitrag	Die Massnahme zielt primär auf die Grunderschliessung für alle sozialen Gruppen (G1) und die Erhöhung der Verkehrssicherheit (G3). Attraktive LV-Infrastrukturen an ÖV-Knoten sind aber auch eine Voraussetzung für Verkehrsverlagerungen vom MIV auf kurzen Distanzen (U2).	++
Kant. Handlungsspielraum	Ausbauprojekte von Infrastrukturen an ÖV-Knoten liegen in Kompetenz der Transportunternehmen (soweit es nicht Grundeigentum von Kanton oder Gemeinde betrifft). Insofern ist der Handlungsspielraum stark begrenzt. Über Investitionsbeiträge an Infrastrukturen des ÖV (inkl. Gestaltung der Knoten) kann der Kanton aber entscheidenden Einfluss auf Um- und Ausbauten nehmen.	+
Machbarkeit / Zeithorizont	Sowohl Bedarfsanalyse wie Umsetzungsprogramm können in rund 1-2 Jahren erstellt werden. Die effektive Realisierung einzelner Bauvorhaben muss jedoch in einem längerfristigen Horizont betrachtet werden und primär abhängig von der Finanzierungsfrage.	kurz- bis langfristig
Kosten-Nutzen-Potenzial	Bauvorhaben sind auch im Bereich des Fuss- und Veloverkehrs mit nennenswerten Kosten verbunden. Von diesen Kosten können jedoch im Vergleich zu vielen MIV-Ausbauten überdurchschnittlich viele NutzerInnen profitieren. Daraus resultiert eine hohe Kosteneffizienz öffentlicher Investitionen in den Langsamverkehr (siehe INFRAS 2003a).	
Zuständigkeiten	AVT	
Querbezüge	LA 1.3, 2.1, 2.2, 2.4-2.6, 3.1	

LA 3.1: NEUE FINANZIERUNGSFORMEN PRÜFEN		
	Beschreibung	Beurteilung
Ausgangslage	<p>Die finanziellen Rahmenbedingungen prägen das Leitbild entscheidend. Die Finanzprobleme der öffentlichen Haushalte, aber auch die sich ändernden Rahmenbedingungen auf nationaler Ebene (NFA, Sachplan Strasse, Bahnreform 2) sind wichtige Einflussfaktoren. Das heutige Finanzierungssystem ist im Wesentlichen modal ausgerichtet und basiert auf 3 Pfeilern:</p> <p><i>1. Finanzierung der Kantons- und Nationalstrassen mit zweckgebundenen Mittel</i></p> <p>Bau, Betrieb und Unterhalt im Strassenverkehr werden über die kantonalen Verkehrsabgaben (Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge) sowie mit zweckgebundenen Bundesmitteln finanziert (§24 Strassengesetz BSG 725.11). Im Jahr 2001 wurde in einer Volksabstimmung zur Finanzierung der Gesamtverkehrsprojekte Solothurn und Olten die Motorfahrzeugsteuer um 15% erhöht. Die Erhöhung ist auf 20 Jahre befristet. Insgesamt wendet der Kanton Solothurn jährlich rund 50 Mio. Franken eigener Mittel zur Finanzierung von Unterhalt, Substanzerhaltung und Erweiterung seiner Strasseninfrastruktur auf (welche auch vom ÖV genutzt wird). Die zusätzlichen Beiträge des Bundes betragen jährlich rund 70 Mio. Franken (primär für Nationalstrassen), jene der Gemeinden (allgemeine Steuermittel) an Investitionen in das kantonale Strassennetz rund 4-5 Mio. Franken. Von den 137 Mio. Franken Ausgaben für die National- und Kantonsstrassennetze entfielen im Jahr 2002 rund 37 Mio. Franken auf die Substanzerhaltung. Bei den Kantonsstrassen ist dieser Anteil konstant zu tief, bei den Nationalstrassen schwankt er von Jahr zu Jahr stark. Bei den Kantonsstrassen alleine macht die Substanzerhaltung rund 15 Mio. aus (von 37 Mio.). Notwendig sind aber rund 1,5 bis 2% des Anlagewertes, was 27-36 Mio./a entsprechen würde.</p> <p>Wie sich der neue Finanzausgleich, der die Finanzierung des Strassenverkehrs zwischen Bund und Kanton neu regelt, auswirken wird, ist heute offen.</p> <p>Bleiben die zur Verfügung stehenden Mittel insgesamt gleich hoch, ist zu befürchten, dass die aus technischer Sicht in Zukunft unabwendbaren Ersatzinvestitionen nicht finanziert werden können. Ein Hinausschieben dieser Massnahmen ist kontraproduktiv, hätte dies doch höhere Kosten zur Folge.</p> <p>Die Höhe der längerfristig zur Verfügung stehenden Mittel für Ersatzinvestitionen sind vor allem vor dem Hintergrund des nicht unbedeutenden Ausbaus des Kantonsstrassennetzes (Umfahrung Solothurn, Umfahrung Olten) als ungenügend zu beurteilen.</p> <p><i>2. Finanzierung der Gemeindestrassen mit allgemeinen Steuereinnahmen</i></p> <p>Die Aufwendungen für den Bau und Unterhalt von Gemeindestrassen wird aus dem allgemeinen Haushalt der betroffenen Gemeinwesen finanziert. Neben der Finanzierung der eigenen Strasseninfrastruktur fallen darunter auch die Beiträge der Gemeinden an den Neu- und Ausbau des Kantonsstrassennetzes.</p> <p><i>3. Finanzierung des ÖV</i></p> <p>Der öffentliche Verkehr wird durch Kanton und Gemeinden jährlich mit rund 32 Mio. subventioniert. Kanton und Gemeinden beteiligen sich im wesentlichen zu je 50%.</p> <p>Für das Jahr 2005, wenn der neue Fahrplan Bahn 2000 1. Etappe eingeführt ist (ab Dez. 2004), müssen die Subventionen für den öffentlichen Verkehr angehoben werden. Zudem stehen weitere Begehren (z.B. im Kontext Agglomerationsprogramme) zur Angebotsverbesserung an. Auch werden die Tarifverbünde laufend weiterentwickelt. Schliesslich ist mittelfristig (ab 2007 gemäss derzeitigem Planungsstand) auch mit Implikationen von Bahnreform 2 zu rechnen (neue Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen, Harmonisierung der Infrastrukturfinanzierung).</p>	
Massnahmen	<p>Der Kanton prüft mittelfristig die Anpassung der bestehenden und die Einführung neuer Finanzierungsmechanismen in Form eines Finanzierungskonzepts Gesamtverkehr. Dieses Konzept bildet die Basis für die mittelfristige Finanzplanung und um die Implikationen von Neuregelungen auf nationaler Ebene (Neuer Finanz- und Lastenausgleich NFA, Bahnreform) auf den Kanton</p>	

	<p>abzuschätzen. Gleichzeitig soll es Wege aufzeigen, wie die Finanzierungsmechanismen der zunehmenden Ausrichtung auf gesamtverkehrliche Aspekte gerecht werden können, inklusive finanziellen Anreizsystemen zur Nachfragesteuerung und Förderung neuer Mobilitätsformen. Mögliche Orientierungslinien für ein solches Gesamtfinanzierungskonzept sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> › Finanzierungsregeln für Investitionen an der Schnittstelle zwischen motorisiertem Individualverkehr, öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr (Verkehrstrennungsmassnahmen, Langsamverkehrs-Infrastrukturen, Busstreifen, verkehrsträgerübergreifende Verkehrsinformationssysteme etc.) › Prüfung eines stärkeren Einbezugs der Gemeinden in die Finanzierung (v.a. ÖV, Kontext Agglomerationsprogramme), Suche nach einem neuen Finanzierungsschlüssel, der auch den Gemeinden Anreize gewährt, eigene Mittel (z.B. Parkraumpolitik) besser auszuschöpfen › Neue Formen der Kostenbeteiligung Dritter (Privater): Entwickeln von Muster-Infrastrukturverträgen › Prüfung von mittel- bis längerfristig einzuführenden finanziellen, verursachergerechten Anreizsystemen zur Nachfragesteuerung (z.B. Differenzierung/Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer [Verlagerungen, aber keine Erhöhung], steuerliche Bevorzugung des ÖV oder als längerfristige Option die Einführung von leistungsabhängigen Strassenverkehrsabgaben [zuerst Änderung der Bundesverfassung notwendig]) › Prüfung einer verstärkten Förderung neuer umweltgerechterer Mobilitätsformen (in den Bereichen Human Powered Mobility, Elektro-Mobilen, Elektro-Bikes, ÖV- und kombinierte Angebote, energieeffiziente und/oder alternativbetriebene Personewagen, u.a.m.) 	
Rechtsgrundlagen	Strassengesetz, ÖV-Gesetz Bundesverfassung (bei neuen verursachergerechten Abgabesysteme)	
Zielbeitrag	Die Massnahme ist in erster Linie auf die langfristige Sicherung der Finanzierung (W1) ausgerichtet, gleichzeitig soll sie dem effizienten Mitteleinsatz Rechnung (W2) tragen	++
Kant. Handlungsspielraum	Der Kanton ist grundsätzlich frei in Sachen Finanzierung (sowohl Umfang als auch Form). Gleichwohl existieren Abhängigkeiten und Grenzen: Einerseits prägen Umfang und Form der Regelungen (des Bundes) die Finanzierungssituation des Kantons direkt, andererseits existieren Verbundaufgaben mit den Gemeinden (z.B. ÖV-Angebot), womit die Gemeinden – wenn auch primär auf der Mitwirkungsebene – ein wichtiger Einflussfaktor sind.	+
Machbarkeit / Zeithorizont	Kurzfristig initialisierbar, mit mittel- bis langfristiger Implikation	kurzfristig
Kosten-Nutzen-Potenzial	Ein namhafter Teil – v.a. der investiven Massnahmen des Leitbilds – ist letztlich mit Mehrkosten verbunden. Aber selbst wenn dem Leitbild „Kostenneutralität“ als strategische Grundposition unterlegt würde, ist nicht ausgeschlossen, dass die Aufwendungen für den Kanton sich in Zukunft verändern (z.B. als Folge der Massnahmen auf Bundesebene). Die Verkehrsfinanzierung ist somit in jedem Fall ein Schlüsselfaktor für die weitere Entwicklung. Deshalb ist es unabdingbar, die Finanzierungsfrage zu stellen, vor allem auf dem Hintergrund der sich ändernden Rahmenbedingungen. Der Nutzen einer solchen Re-evaluation der Finanzierungsmechanismen liegt in der Bereitstellung von Grundlagen für die politische Debatte, die Kosten dafür halten sich in Grenzen (Verwaltungstätigkeit, ggf. Arbeitsgruppentätigkeiten, Expertenberichte).	
Zuständigkeiten	AVT	
Querbezüge	LA 1.5, 1.6, 2.1-2.7	

GLOSSAR

AfU	Amt für Umwelt Kt. SO
AGO	Olten – Lostorf – Niedergösgen (heute BOGG)
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ARP	Amt für Raumplanung Kt. SO
ASm	Aare Seeland mobil
AVT	Amt für Verkehr und Tiefbau Kt. SO
AWA	Amt für Wirtschaft und Arbeit Kt. SO
BAV	Bundesamt für Verkehr
BBA	Busbetrieb Aarau
BFS	Bundesamt für Statistik
BGU	Busbetrieb Grenchen und Umgebung
BJD	Bau- und Justizdepartement Kt. SO
BLT	Baselland Transport AG
BOGG	Busbetrieb Olten Gösgen Gäu
BSU	Busbetrieb Solothurn und Umgebung
BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
dB(A)	Dezibel (A); Mass für die Lärmbelastung
DBK	Departement für Bildung und Kultur Kt. SO
EBT	Emmental – Burgdorf – Thun (heute RM)
GA	Güterverkehrsintensive Anlagen (Verteilzentren, etc.)
HVS	Hochleistungsverkehrsstrassen
KABUW	Konferenz der kantonalen Ämter aus Bau, Umwelt, Wirtschaft
KBV	Kantonale Bauverordnung
KTU	Konzessionierte Transportunternehmen (excl. SBB, Postauto)
LKW	Lastkraftwagen
LRV	Luftreinhalteverordnung des Bundes
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
LV	Langsamverkehr (zu Fuss gehen, Velofahren)
MFZ	Motorfahrzeuge (PW's und Motorräder)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NFA	Neuer Finanzausgleich (zwischen Bund und Kantonen)
NFP	Nationales Forschungsprogramm (NFP 41: Verkehr und Umwelt)

OBD	Ortsbus Dornach (heute BLT)
OeBB	Oensingen–Balsthal–Bahn
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (Ortsverkehr)
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBG	Kantonales Planungs- und Baugesetz
PE	Publikumsintensive Einrichtungen (Einkaufszentren, etc.)
PKm	Personenkilometer
RBS	Regionalverkehr Bern – Solothurn
RM	Regionalverkehr Mittelland
RPV	Regionaler Personenverkehr
RRB	Regierungsratsbeschluss
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SMB	Solothurn – Moutier – Bahn (heute RM)
SNB	Solothurn – Niederbipp – Bahn (heute ASm)
SOO	Stadtomnibus Olten (heute BOGG)
TKm	Tonnenkilometer
TU	Transportunternehmen (im ÖV)
UVEK	Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VLB	Verkehrspolitisches Leitbild Kt. SO
WoVG	Kant. Gesetz für wirkungsorientierte Verwaltungsführung

LITERATUR

- AfU 2001:** Luftmassnahmenplan 2000, Zusammenfassender Bericht, Amt für Umwelt, Juni 2001.
- AfU 2004:** Überwachung der Luftqualität – Resultate 2003 (FB 04-02), Amt für Umwelt, März 2004.
- ARE/BFS 2001:** Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten, Bundesamt für Raumentwicklung/Bundesamt für Statistik, Bern/Neuenburg 2001.
- ARE 2004:** Perspektiven des schweizerischen Güterverkehrs bis 2030 – Hypothesen und Szenarien, protrans/INFRAS i.A. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern 2004.
- ARP 2003:** Richtplancontrolling Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung, Teil Zielcontrolling vom April 2003.
- AVT 1997:** Verkehrserhebung 1995, Amt für Verkehr und Tiefbau, Mai 1997.
- AVT 2001:** Verkehrserhebung 2000, Amt für Verkehr und Tiefbau, Entwurf Mai 2001.
- BUWAL 2002:** Umwelt Schweiz 2002 – Statistiken und Analysen, Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft, Neuenburg 2002.
- EBP 2000:** Der Weg zu mehr Nachhaltigkeit im Verkehr in der Schweiz, Ernst Basler & Partner/IKAOe, Materialienband M26, NFP 41, Bern 2000.
- INFRAS 2003a:** Effizienz von öffentlichen Investitionen in den Langsamverkehr, i.a. Bundesamt für Strassen, Bern 2003.
- INFRAS 2003b:** Grobbeurteilung innovativer Mobilitätsprojekte, i.a. Bundesamt für Energie und BVE Kanton Bern, (noch unveröffentlicht), Bern/Zürich 2003.
- Kuster J., Meier H.R., Schuler M. 1996:** Szenarien zur Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung im Kanton Solothurn bis 2020, Solothurn 1996.
- UVEK 2002a:** Sachplan Schiene/ÖV, Konzeptteil, Vernehmlassungsentwurf, September 2002.
- UVEK 2002b:** Sachplan Strasse, Konzeptteil, Vernehmlassungsentwurf, September 2002.