Anhang 2

KANTON solothurn

Amt für Raumplanung
Amt für Verkehr und Tiefbau

VERKEHRSPOLITISCHES LEITBILD

Vernehmlassungsbericht

26. Juli 2004

INHALT

1. EINLEITUNG 3

1.1. AUSGANGSLAGE 3

1.2. ANPASSUNGEN VLB (ÜBERBLICK) 4

2. ZIELE, ALLGEMEINES 5

2.1. EINGABEN 5

2.2. FOLGERUNGEN 5

3. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE 7

3.1. EINGABEN 7

3.2. FOLGERUNGEN 9

4. LÖSUNGSANSÄTZE 10

4.1. EINGABEN 10

4.2. FOLGERUNGEN 12

5. WEITERES VORGEHEN 14

ANNEX 15

ANHANG 1: EINGABEN UND KOMMENTARE IM DETAIL 15

ANHANG 2: FRAGEBOGEN VERNEHMLASSUNG 45

1. EINLEITUNG

1.1. AUSGANGSLAGE

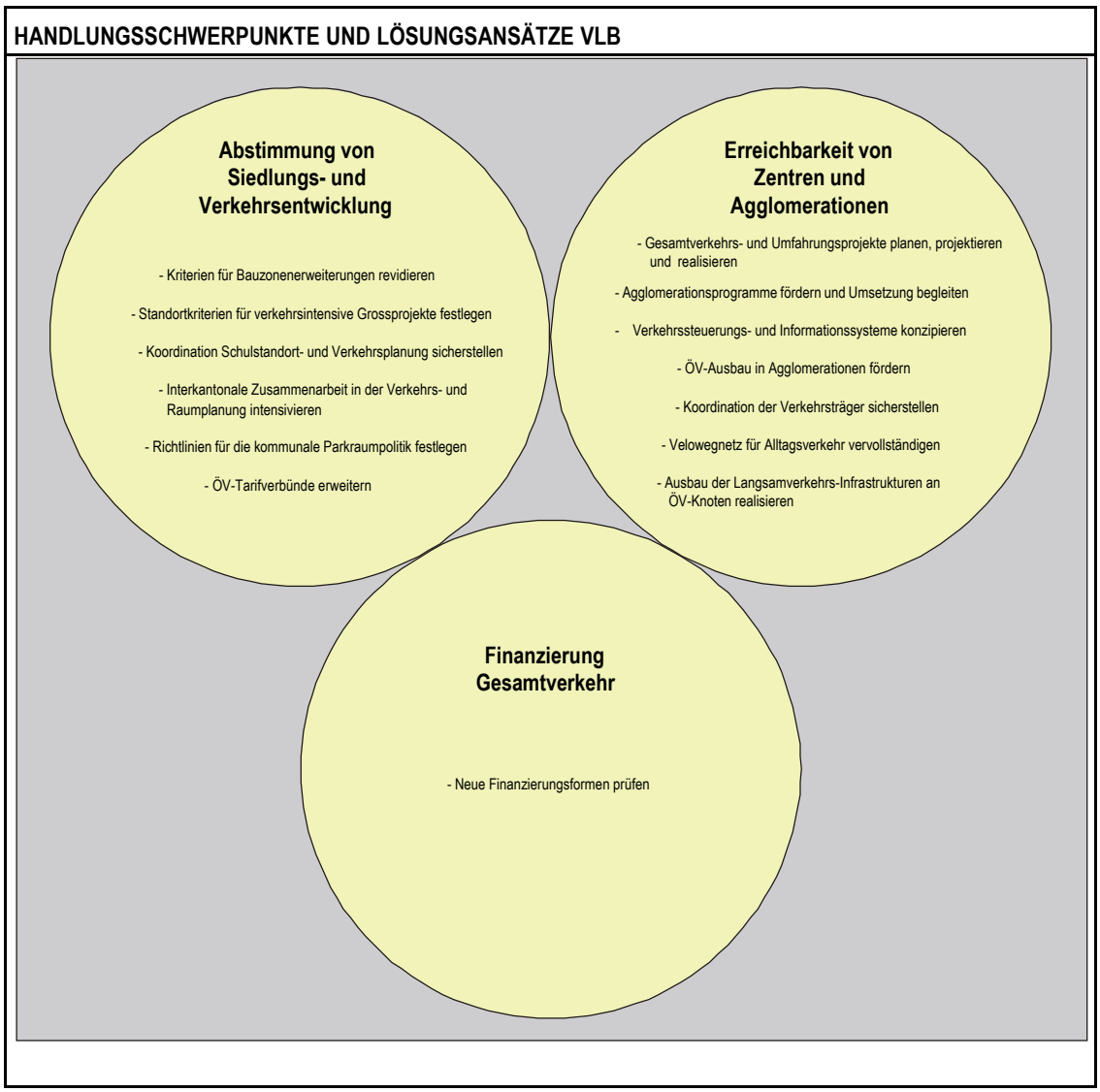
Der Regierungsrat hat mit Beschluss Nr. 2003/402 vom 10. März 2003 die Erarbeitung eines verkehrspolitischen Leitbildes (VLB) für den Kanton Solothurn in Auftrag gegeben und das Bau- und Justizdepartement (BJD) bzw. das Amt für Raumplanung (ARP) mit dem Vollzug betraut.

Die breit eingesetzte Begleitgruppe hat das VLB am 7. November 2003 zuhanden des Regierungsrates verabschiedet. Dieser hat das VLB in ein öffentliches Vernehmlassungsverfahren geschickt.

Das Vernehmlassungsverfahren zum Verkehrspolitischen Leitbild hat vom 1. Januar bis 27. Februar 2004 gedauert. Das ARP hat dazu einen Fragebogen verfasst (siehe Anhang). Insgesamt wurden 57 Institutionen aus Politik, Planung, Wirtschaft, Umwelt, Gesellschaft sowie die 5 Departemente der Kantonalen Verwaltung angeschrieben. 25 Institutionen haben geantwortet. Die folgenden Kapitel fassen die Ergebnisse zusammen, unterteilt nach den drei Ebenen des VLB: Ziele – Handlungsschwerpunkte (HS) – Lösungsansätze (LA). Die Konsequenzen aus der Vernehmlassung wurden mit dem federführenden Bau- und Justizdepartement abgesprochen. Die einzelnen Eingaben sowie die Kommentare des verwaltungsinternen Kernteams aus Vertretern des ARP, AVT und AfU sind im Anhang dargestellt.

1.2. ANPASSUNGEN VLB (ÜBERBLICK)

Auf dem Hintergrund der nachfolgenden geschilderten Stellungnahmen und der entsprechenden Besprechung mit der Begleitgruppe ergibt sich für ein überarbeitetes VLB die folgende vereinfachte Struktur („Konzentrationsvariante"), bestehend aus 3 Handlungsschwerpunkten und 14 Lösungsansätzen:



Figur 1

2. ZIELE, ALLGEMEINES

2.1. EINGABEN

Das Zielsystem wird grossmehrheitlich unterstützt und als taugliche Grundlage für eine nachhaltige Verkehrspolitik im Kt. SO erachtet. Zuweilen betonen einzelne Eingeber ihre Prioritäten ohne jedoch das Zielsystem als solches in Frage zu stellen. Vier Aspekte werden zum Zielsystem sowie zum VLB insgesamt besonders hervorgehoben:

a) Die geringe Verbindlichkeit des VLB und somit begrenzte Einflussnahme.
b) Die notwendige Ausgewogenheit in der Gewichtung der einzelnen Nachhaltigkeitsdimensionen.
c) Das Potenzial zu Zielkonflikten
d) Die grosse Abhängigkeit von der Finanzierung

Von drei Eingebern wurden die VLB-Grundlagen als zu umfangreich und teilweise zu wenig transparent beurteilt (CVP, Handelskammer, OGG). Nur zwei Eingeber (FdP, Soloth. Bankinstitute) hinterfragen das Leitbild ganz grundsätzlich bzw. beurteilen dieses als zu abgehoben und in Zeiten knapper öffentlicher Finanzmittel als wenig taugliches Instrument.

Seitens der Gemeinden wird vor allem darauf hingewiesen, dass der Spielraum für eine stärkere finanzielle Einbindung sehr klein ist.

2.2. FOLGERUNGEN

Der Umfang und die Formulierung der 3 Oberziele und 7 Leitbildziele wird nicht verändert. Entsprechende Anträge liegen nur sehr punktuell vor. Zu den vorgebrachten vier Hauptaspekten folgendes:

a) Die geringe Verbindlichkeit des VLB schmälert nicht dessen Stellenwert als strategisches Instrument auf Stufe Regierung. Hinter dem VLB steht nicht die Absicht, ein zusätzliches rechtlich verbindliches Planungsinstrument zu schaffen, sondern die übergeordneten Ziele und prioritären Handlungsfelder der kommenden 10 Jahre zu definieren. Die planungs- und baurechtliche Kompetenzverteilung zwischen Kanton und Gemeinden wird nicht tangiert.
b) Auf eine Gewichtung der einzelnen Leitbildziele wurde bewusst verzichtet. Eine solche muss in jedem Einzelfall, d.h. bei der Konkretisierung der Lösungsansätze geschehen. Die periodisch geplante Überprüfung der Leitbildziele soll wiederum gleichwertig zwischen den drei Nachhaltigkeitsdimensionen Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft durchgeführt werden.
c) Das Potenzial zu Zielkonflikten beim vorliegenden Zielsystem ist bekannt und nicht zu vermeiden. Dies ist bei jeder Diskussion um eine nachhaltige Entwicklung der Fall. Solche Zielkonflikte können nur begrenzt sachlich ausgeräumt werden. In den meisten Fällen geht es um eine politisch-argumentative Aushandlung.
d) Die Abhängigkeit von der Finanzierung ist fundamental, der entsprechende Spielraum zur Zeit als klein einzustufen. Auf diesem Hintergrund rechtfertigt sich einerseits der pragmatische Charakter der vorgeschlagenen Lösungsansätze mit den Auswahlkriterien „Machbarkeit“, „Handlungsspielraum“

und „Kosten-Nutzen-Potenzial“, anderseits der Vorschlag zu einem „Finanzierungskonzept Gesamtverkehr“.

Zu den zwei kritischen Grundsatzbemerkungen bezüglich Zweckmässigkeit des VLB insgesamt muss gesagt werden, dass in Zeiten knapper Finanzmittel die Konzentration auf die wichtigsten Problembereiche umso wichtiger ist. Die entsprechende Festlegung ist aber nicht a priori klar – wie zuweilen argumentiert wird – sondern je nach politischer Anschauung unterschiedlich gefärbt und erfordert deshalb einen Prozess wie ihn die Erarbeitung des VLB verfolgt.

3. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

3.1. EINGABEN

Prioritäten

Bei den vorgelegten 5 Handlungsschwerpunkten divergieren die Meinungen bereits deutlich stärker als beim Zielsystem. Insgesamt haben 18 der 25 Institutionen die im Fragebogen verlangte Priorisierung vorgenommen. 7 Institutionen haben darauf entweder bewusst verzichtet (v.a. aus Gründen der grossen Abhängigkeiten zwischen den Handlungsschwerpunkten) oder eine Priorisierung auf Stufe der Ziele abgegeben. Die folgende Darstellung fasst die Priorisierungen zusammen:

Handlungsschwerpunkte (Prioritäten)					
	1. Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsentwick	2. Koordination der Verkehrsträger	3. Erreichbarkeit der Agglomeratione	4. Förderung des Langsamverkehr	5. Finanzierung Gesamtverkehr
FdP Kt. SO	*keine Priorisierung*				
SP Kt. SO		XXX	X	XX	
CVP Kt. SO	XXX		XX		
JUSO Kt. SO	*keine Priorisierung*				
Verband Solothurner Einwohnergemeinden VSEG	*keine Priorisierung*				
Bürgergemeinden und Waldeigentümer Verband Kt. SO (BWSo)	XXX		XX		X
Solothurner Handelskammer	*keine Priorisierung*				
Baumeisterverband Kt. SO	XXX				XX
Solothurnischer Bauernverband (SOBV)	*keine Priorisierung*				
Solothurnischer Verband Kies-Steine-Erden (SKS)		X	XXX		XX
Touring Club Kt. SO		XX	X		XXX
VCS Sektion Solothurn	XXX		X	XX	
SYNA - die Gewerkschaft	XXX		XX	X	
Vereinigung Solothurnischer Bankinstitute		X	XXX		XX
Industrie- und Handelsverein Olten u. Umgebung	XXX				XX
Regionalplanungsgruppe Solothurn u. Umgebung RSU				XXX	
Regionalverein Olten Gösgen Gäu OGG	*keine Priorisierung*				
Regionalplanung Grenchen-Büren	XXX	XX			X
RegionThal	XX		X		XXX
Einwohnergemeinde Biberist	XXX	XX		X	
Einwohnergemeinde Egerkingen	XXX		XX		X
Planungskommission Stadt Solothurn	XX		XXX	X	
BLS Lötschbergbahn AG	*keine Priorisierung*				
Wirtschaftsförderung Kt. SO	XXX		XX		X
Amt für Landwirtschaft Kt. SO	XXX	XX			X
Total Punkte	**37**	**13**	**23**	**10**	**19**

Tabelle 1: Prioritäten bei den Handlungsschwerpunkten (XXX = 1. Priorität, XX = 2. Priorität, X = 3. Priorität).

- Mit Abstand die grösste Priorität erhält der Handlungsschwerpunkt 1 „Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsentwicklung“. Hinter diesem Handlungsfeld werden die grössten Ursachen der aktuellen Verkehrsprobleme gesehen. Gleichzeitig sind die Lösungsansätze in diesem Handlungsfeld aber auch am umstrittensten (siehe weiter unten).
- Am zweitwichtigsten werden die zwei Handlungsschwerpunkte 3 (Erreichbarkeit der Agglomerationen und Zentren) und 5 (Finanzierung Gesamtverkehr) erachtet:
  - Im Falle von Handlungsschwerpunkt 3 wird namentlich auf das hohe Kosten-Nutzen Potenzial entsprechender Massnahmen hingewiesen, weil sehr viele Leute und die Wirtschaft betroffen sind.
  - Im Falle von Handlungsschwerpunkt 2 wird die Sicherung der Finanzierung als Grundvoraussetzung für das gesamte VLB erachtet. Gleichzeitig wird aber auch der enge Spielraum betont.
- Die übrigen zwei Handlungsschwerpunkte 2 (Koordination der Verkehrsträger) und 4 (Förderung des Langsamverkehrs) erhalten die kleinste Priorität:
  - Die Koordination der Verkehrsträger wird von einigen als integrierter Bestandteil im ständigen Planungsvollzug erachtet bzw. die entsprechenden LA als wenig VLB würdig beurteilt (im Sinne von neuen strategischen Ansätzen).
  - Bei der Förderung des Langsamverkehrs gehen die Meinungen am stärksten auseinander. Von einigen (v.a. politisch-bürgerlichen Institutionen) wird die Wirkung grundsätzlich in Frage gestellt. Andere (v.a. politisch-linke Institutionen, Planungsinstitutionen und Gemeinden) sehen darin ein grosses Potenzial zur Entschärfung der aktuellen Verkehrs- und Umweltprobleme, stellen gleichzeitig aber auch die Finanzierungsfrage.

Weitere Handlungsschwerpunkte

Insgesamt formulieren nur wenige Institutionen ganz neue Handlungsschwerpunkte. Zu erwähnen sind:

- Drei Eingeber sehen die Nachfragesteuerung zu wenig berücksichtigt (SP, VCS, RegionThal). Dazu gehören namentlich monetäre Steuerungs- und Lenkungsabgaben im Verkehr.
- Einige Eingeber (Planungsregionen des ländlichen Raumes sowie Wirtschaftsverbände) bemängeln, dass bezüglich Sicherstellung der Grunderschliessung (Leitbildziel G1) der ländliche Raum zu wenig Beachtung findet. Ein expliziter Antrag zur Aufnahme eines entsprechenden eigenständigen Handlungsschwerpunktes stellt aber nur eine Stelle.
- Jeweils ein Eingebender verlangt explizite Handlungsschwerpunkte bezüglich einfacherer Verfahrenswege bei (baulichen) Massnahmen im Verkehr (SKS), optimaler Strassenverkehrserschliessung (Soloth. Bankinstitute) sowie Förderung und Ausbau des ÖV (JUSO).

Grundsätzliche Einwände

› Nur zwei Eingeber (FdP, Soloth. Bankinstitute) reden dem VLB insgesamt und den Handlungsschwerpunkten im Besonderen die Praxistauglichkeit ab. Das Ganze sei primär eine Übung für Planungsbüros mit geringer praktischer Wirkung.
› Von einigen Eingebern wird eine Benachteiligung des motorisierten Individualverkehrs (IV) befürchtet. Sie fordern insbesondere eine konsequente Durchsetzung der Zweckbindung bei der Finanzierung der einzelnen Verkehrsträger sowie ein deutlicheres Bekenntnis zur Substanzerhaltung der Strassenverkehrsinfrastrukturen.
› Der Handlungsschwerpunkt zum Langsamverkehr wird von einigen in Frage gestellt oder es wird vorgeschlagen, diesen in die übrigen Handlungsschwerpunkte zu integrieren.

3.2. FOLGERUNGEN

› Die fünf Handlungsschwerpunkte sollen auf drei reduziert werden. Eine stärkere Fokussierung auf drei Handlungsschwerpunkte erhöht inhaltlich die Aussagekraft des VLB und erleichtert die anstehende politische Diskussion. Aufgehoben werden die zwei umstrittensten Handlungsschwerpunkte „Koordination der Verkehrsträger“ sowie „Förderung des Langsamverkehrs“, welche auch insgesamt als eigenständige Handlungsschwerpunkte am geringsten priorisiert werden. Die entsprechenden Lösungsansätze werden aber teilweise in die übrigen Handlungsschwerpunkte integriert (siehe nächstes Kapitel):
  › **Koordination der Verkehrsträger**: Das Postulat an sich ist aus verkehrspolitischer Sicht unbestritten. Einige der vorgeschlagenen Lösungsansätze sind aber – wie von einzelnen Eingebern richtig erkannt – zu stark in bereits laufende Vollzugsarbeiten eingebettet und somit wenig VLB-affin. Die verbleibenden Lösungsansätze können in die zwei Handlungsschwerpunkte „Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung“ sowie „Erreichbarkeit von Zentren und Agglomerationen“ integriert werden.
  › **Förderung des Langsamverkehrs**: Der Handlungsbedarf beim Fuss- und Veloverkehr ist zwar ebenfalls ausgewiesen. Dies hat auch der Bund erkannt und ein entsprechendes Leitbild Langsamverkehr mit konkreten Massnahmen ist in Bearbeitung. Die im Rahmen des VLB vorgeschlagenen Lösungsansätze können aber auch hier in die Handlungsschwerpunkte „Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung“ sowie „Erreichbarkeit von Zentren und Agglomerationen“ integriert werden. In den Zentren und Agglomerationen besteht auch der grösste Handlungsbedarf zur Förderung des Langsamverkehrs.
› Berücksichtigung der Bedenken der ländlichen Regionen: Diese Bedenken werden mit gewissen Anpassungen in der Formulierung der umstrittensten Lösungsansätze berücksichtigt (siehe Kapitel 4).
› Berücksichtigung der Nachfragesteuerung: Mögliche Massnahmen zur Nachfragsteuerung sollen im Rahmen des Finanzierungskonzeptes geprüft werden (siehe Kapitel 4). Für einen eigenständigen sechsten Handlungsschwerpunkt fehlt aber eine genügend breite Abstützung.

4. LÖSUNGSANSÄTZE

4.1. EINGABEN

Prioritäten

Die von den Eingebenden vorgenommene Schwerpunktlegung innerhalb der 15 vorgeschlagenen Lösungsansätze (LA) zeigt ein heterogeneres Bild als bei den Handlungsschwerpunkten. Dabei haben 6 von 25 Institutionen bewusst auf eine Priorisierung verzichtet und sich auf allgemeine Bemerkungen zu einzelnen Lösungsansätzen beschränkt:

Lösungsansätze (Prioritäten)															
	HS1				**HS2**				**HS3**			**HS4**			**HS5**
LA	1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	4.1	4.2	4.3	5.1
FdP Kt. SO	*keine Priorisierung*														
SP Kt. SO							X				X	X	X		X
CVP Kt. SO															
JUSO Kt. SO			X	X				X			X	X			
Verband Solothurner Einwohnergemeinden VSEG	*keine Priorisierung*														
Bürgergemeinden und Waldeigentümer Verband Kt. SO (BWSo)	X	X	X		X										X
Solothurner Handelskammer	X	X		X						X					X
Baumeisterverband Kt. SO	X	X		X						X					X
Solothurnischer Bauernverband (SOBV)	X	X		X						X					X
Solothurnischer Verband Kies-Steine-Erden (SKS)	*keine Priorisierung*														
Touring Club Kt. SO						X	X		X	X					X
VCS Sektion Solothurn	X	X			X						X	X	X		
SYNA - die Gewerkschaft		X	X						X			X	X		
Vereinigung Solothurnischer Bankinstitute				X	X		X	X							X
Industrie- und Handelsverein Olten u. Umgebung	X	X		X						X					X
Regionalplanungsgruppe Solothurn u. Umgebung RSU	*keine Priorisierung*														
Regionalverein Olten Gösgen Gäu OGG	*keine Priorisierung*														
Regionalplanung Grenchen-Büren			X	X						X					X
RegionThal		X							X	X		X			X
Einwohnergemeinde Biberist		X				X				X		X			X
Einwohnergemeinde Egerkingen				X					X		X				X
Planungskommission Stadt Solothurn		X		X					X	X					X
BLS Lötschberbahn AG	*keine Priorisierung*														
Wirtschaftsförderung Kt. SO	X	X		X						X					X
Amt für Landwirtschaft Kt. SO	X	X				X	X								X
Total Punkte	**8**	**12**	**4**	**10**	**3**	**3**	**4**	**2**	**5**	**10**	**4**	**6**	**3**	**0**	**15**

Tabelle 2: Prioritäten der Lösungsansätze.

- Am meisten Punkte erzielen vier Lösungsansätze innerhalb der drei von den Eingebern bevorzugten Handlungsschwerpunkten 1 (Siedlung/Verkehr), 3 (Zentren/Agglomerationen) und 5 (Finanzierung). Es sind dies die folgenden vier LA, in welchen offenbar der grösste Konsens hinsichtlich Handlungsbedarf besteht:
  - Standortkriterien verkehrsintensive Grossprojekte (LA 1.2; 12 Pt.)
  - Interkantonale Zusammenarbeit (LA 1.4; 10 Pt.)
  - Gesamtkonzept Verkehrssteuerungs- und –Informationssysteme (LA 3.2; 10 Pt.)
  - Finanzierungskonzept Gesamtfinanzierung (LA 5.1; 15 Pt.)
- Weitere oft genannte und zu priorisierende LA sind „Kriterien für Neueinzonungen“ (LA 1.1), die „Checkliste Agglomerationsprogramme“ (LA 3.1) sowie die „Vervollständigung des Velowegnetzes“ (LA 4.1). Zur konkreten Ausgestaltung dieser drei LA gehen die Meinungen aber vergleichsweise stark auseinander (siehe unten).
- Für die Lösungsansätze im Handlungsschwerpunkt Langsamverkehr machen sich v.a. politisch-linke Institutionen, der VCS sowie zwei Gemeindevertretungen stark.
- Am wenigsten unterstützt werden die LA im Handlungsschwerpunkt Koordination der Verkehrsträger.

Weitere Lösungsansätze

Nur 6 von 25 Institutionen machen konkrete Vorschläge für ergänzende Lösungsansätze. Es sind dies:

- Ausweisen der Finanzierung für LV-Massnahmen (SP)
- Halbstundentakt Regionalverkehr Olten-Biel (JUSO)
- Unterstützung von Gemeinden, die kommunale Betriebe zu verändertem Verkehrsverhalten anhalten möchten (VCS).
- Road-Pricing expliziter positionieren (VCS).
- Zusätzliche Investitionen in die Grunderschliessung des Thals (RegionThal)
- Marktgerechte Ansätze zur Steuerung der Mobilität (RegionThal)
- Umwelt-Abos, agglomerationsübergreifend (Gde Egerkingen)
- Nochmaliges Überprüfen der in der Begleitgruppe ausgehandelten, nicht aufgenommenen Lösungsansätze (Wirtschaftsförderung Kt. SO; wobei nicht näher spezifiziert welche LA).

Einwände

Die Einwände betreffen diverse Lösungsansätze (siehe einzelne Kommentare im Anhang). Besonders augenfällig – d.h. von zwei oder mehr Stellen genannt – sind dabei:

- Kriterien bei Neueinzonungen (LA 1.1): geht zu weit; für ländliche Gebiete nicht akzeptabel
- Kantonales Parkraumkonzept (LA 2.1): nicht flächendeckend notwendig, starker Eingriff in Gemeindeautonomie
- Checkliste Agglomerationsprogramme (LA 3.1): unnötig, Beschäftigungstherapie für Planungsbüros
- ÖV-Ausbau in Agglomerationen (LA 3.3): finanzielle Grenzen

› Ausbau Velowegnetze und LV-Infrastrukturen an ÖV-Knoten (LA 4.1, 4.2): geringe Wirkung, keine gesicherte Finanzierung
› Förderung neuer Mobilitätsformen (LA 4.3): keine Eingrenzung auf HPM, keine Langfristsubventionen

4.2. FOLGERUNGEN

Die Folgerungen in Bezug auf die Lösungsansätze fasst die folgende Tabelle zusammen:

ANPASSUNGEN LÖSUNGSANSÄTZE			
	Entscheid	**Anpassungen**	**Begründung**
1. Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung			
Kriterien für Neueinzonungen um verkehrliche Voraussetzungen ergänzen	behalten; aber	Stärker betonen, dass die Erarbeitung zusammen mit den Gemeinden und Regionen in Abhängigkeit von der Zonennutzung erfolgt und letztlich politisch ausgehandelt werden muss.	Politisch sensibles Feld, v.a. im ländlichen Raum. Kommunale Planungshoheit.
Standortkriterien für verkehrsintensive Grossprojekte um verkehrliche Voraussetzungen ergänzen	behalten; aber	Finale Formulierung mit laufender Vernehmlassung zur Richtplananpassung abstimmen	Grosser Konsens
Schulstandort- und Verkehrsplanung besser koordinieren	behalten	--	Grosser Konsens
Interkantonale Zusammenarbeit in der Verkehrs- und Raumplanung intensivieren	behalten	--	Grosser Konsens
2. Koordination der Verkehrsträger			
Kantonales Parkraumkonzept erstellen	behalten; aber	**Neuer Titel: „Richtlinien für kommunale Parkraumpolitik festlegen". Integration in HS1** Stärkerer Einbezug der Gemeinden und Regionen in die Erarbeitung. Stärkere Differenzierung zwischen Gemeindetypen (v.a. lufthygienisch stark belastete Gebiete und andere). Integration der Thematik „Parkieren bei Grossanlässen" (auch im ländl. Raum).	Politisch sensibles Feld. Kommunale Planungshoheit.
Methodik für ganzheitliche Beurteilung von Umfahrungsstrassen entwickeln	**weglassen**	--	Ist in laufenden Vollzugsarbeiten bereits vorgesehen.
Koordination der Verkehrsträger im Rahmen der Mehrjahresprogramme	behalten; aber	**Neuer Titel: „Koordination der Verkehrsträger sicherstellen". Integration in HS2 (neu)** Keine Konzentration auf Mehrjahresprogramme, angesprochen sind alle verkehrspolitisch relevanten Planungsinstrumente (z.B. auch Richtplan oder Agglomerationsprogramme). Räumliche Fokussierung auf Zentren und Agglomerationen.	Strategisch wichtiges Signal; Aber: Mehrjahresprogramme sind nicht die einzigen relevanten Planungsinstrumente. Zudem sind die Inhalte und Periodizitäten zwischen Strassenbauprogrammen (Investitionen) und ÖV-Mehrjahresprogrammen (v.a. Angebot) unterschiedlich.

	Entscheid	Anpassungen	Begründung
Anpassung der gesetzlichen Grundlagen im ÖV	**weglassen**	--	keine substanziellen Änderungen vorgesehen; laufende Vollzugsaufgabe
3. Erreichbarkeit von Agglomerationen und Zentren			
Agglomerationsprogramme; Checkliste Verkehr erstellen	behalten; aber	**Neuer Titel: „Agglomerationsprogramme fördern und Umsetzung begleiten“**: Die Aggloprogramme sind bereits in Bearbeitung. Wichtige Signale kann das VLB aber hinsichtlich konkreter Umsetzung verkehrlich relevanter Teilmassnahmen setzen.	Grosser Konsens
Gesamtkonzept Verkehrssteuerungs- und -Informationssysteme	behalten	--	Grosser Konsens
Ausbau des ÖV in den Agglomerationen fördern	behalten; aber	Auf finanzielle Grenzen stärker hinweisen	Grosser Konsens; mit Ausnahme der Finanzierung
4. Förderung des Langsamverkehrs			
Velowegnetz für den Alltagsverkehr vervollständigen	behalten; aber	Integration in HS2 (neu) Klärung der Finanzierungsfrage stärker aufgreifen Räumliche Fokussierung auf Zentren und Agglomerationen	Grosser Konsens; mit Ausnahme der Finanzierung und dem flächendeckenden Ansatz
Ausbau der LV-Infrastrukturen an ÖV-Knoten	behalten; aber	do.	do.
Neue Mobilitätsformen fördern („Human powered mobility“)	**weglassen**	Integration in „Finanzierung Gesamtverkehr“	Zu umstritten sind in der konkreten Umsetzung das Förderobjekt und zu begrenzt sind die finanziellen Möglichkeiten des Kantons.
5. Finanzierung Gesamtverkehr			
Finanzierungskonzept Gesamtverkehr	behalten; aber	**Neuer Titel LA: „Neue Finanzierungsformen prüfen“** Inhaltliche Erweiterung (der Finanzierungsmöglichkeiten von Investitionen und Betrieb) um eine Überprüfung marktgerechter Massnahmen/Anreize zur Nachfragesteuerung sowie die Förderung neuer Mobilitätsformen (nicht nur HPM).	Grosser Konsens
Neu aufzunehmende Lösungsansätze			
„ÖV-Tarifverbünde erweitern“[1]	neu aufnehmen	Inhaltliche Erweitung auf integrale Tarifverbünde (ITV) und Überprüfung räumlicher Erweiterung in Richtung überregionaler Zusammenschlüsse	Substanzielle Wirkung, vergleichsweise geringe Kosten und gleichzeitig politisch wenig umstritten

1 Unter Handlungsschwerpunkt 1 (Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung)

5. WEITERES VORGEHEN

Der Zeitplan für das weitere Vorgehen sieht folgende Schritte vor:

› Überarbeitung des VLB	Mai 2004
› Beratung in der Kerngruppe und Antrag ans Departement	Juni/Juli 2004
› Regierungsratsbeschluss	September 2004
› Beratung in der UMBAWIKO	September 2004
› Kenntnisnahme VLB durch Kantonsrat (zusammen mit Richtplan-Controllingbericht)	November 2004

ANNEX
ANHANG 1: EINGABEN UND KOMMENTARE IM DETAIL

FDP KANTON SOLOTHURN		
	Kommentar (Eingeber)	Kommentar (ARP/AVT/AFU)
Zielsystem		
Allgemeine Bemerkungen	Das Leitbild wird als überflüssig erachtet, da nicht umsetzbar und finanzierbar. Der Leistungsausweis des Verkehrskonzept'86 ist gering. Das Vertrauen in die Planung und ihre Umsetzung ist derzeit gering.	Im Vergleich mit dem Verkehrskonzept'86 hat das VLB einen pragmatischeren Ansatz. Machbarkeit und Realitätsbezogenheit sind Kernmerkmale der ausgewählten Lösungsansätze, deren Umsetzung zum Teil schon eingeleitet ist..
Zielsystem (Eignung)		
Handlungsschwerpunkte (Prioritäten)		
keine Prioritätensetzung	--	--
Weitere	Nein	--
Lösungsansätze (Prioritäten)		
keine Prioritätensetzung	--	--
Weitere	Nein	--
Lösungsansätze (Einwände)		
Kriterien für Neueinzonungen um verkehrliche Voraussetzungen ergänzen	Der Ansatz geht zu weit und greift massiv in die Gemeindeautonomie ein.	Der LA weist eine hohe Priorität auf. Die konkrete Ausgestaltung wird in Zusammenarbeit mit den Gemeinden resp. Gemeindeverband und Regionen erfolgen. Der LA basiert auf dem Strukturkonzept und dem kantonalen Richtplan.
Kantonales Parkraumkonzept erstellen	Wird als kantonale Planung abgelehnt, Delegation an die Gemeinden	Der Lösungsansatz wird angepasst (siehe Kapitel 4.2)
Methodik für ganzheitliche Beurteilung von Umfahrungsstrassen entwickeln	Unnötig, darauf verzichten	Der Lösungsansatz wird fallengelassen, weil bereits im Vollzug integriert (siehe Kapitel 4.2)
Anpassung der gesetzlichen Grundlagen im ÖV	Limitierend sind nicht Gesetzesgrundlagen, sondern Finanzen; darauf verzichten	LA wird weggelassen, da laufende Vollzugsaufgabe.
Agglomerationsprogramme; Checkliste Verkehr erstellen	Planerische Selbstbefriedigung ohne realen Nutzen.	LA wird überarbeitet im Sinne von einer Förderung der Umsetzung verkehrlich relevanter Aspekte laufender Agglomerationsprogramme. Zudem sind für Verkehrsprojekte Bundesgelder vorgesehen (unabhängig vom AVANTI-Nein).
Ausbau des ÖV in den Agglomerationen fördern	Angesichts der Finanzlage des Kantons ist es ein frommer Wunsch.	Der Ausbau des ÖV in den Agglomerationen gehört zu den effizientesten Massnahmen, Stausituationen zu verhindern.
Neue Mobilitätsformen fördern („Human powered mobility")	Beschränkung auf „Human powered mobility" ist nicht sinnvoll. Keine langfristigen Subventionen	Der Lösungsansatz wird im LA zum Finanzierungskonzept integriert (siehe Kapitel 4.2), die Einschränkung auf HPM fallengelassen.

SP KANTON SOLOTHURN		
	Kommentar (Eingeber)	**Kommentar (ARP/AVT/AFU)**
Zielsystem		
Allgemeine Bemerkungen	--	--
Zielsystem (Eignung)	Abhängig vom Vollzug	--
Handlungsschwerpunkte (Prioritäten)		
1. Koordination der Verkehrsträger	Abstimmung ÖV-IV (mit Priorität ÖV), effiziente Massnahme	Wichtig, aber meist laufende Vollzugsaufgaben; wird daher als eigener HS aufgegeben und die meisten LA in übrige HS integriert (siehe Kapitel 4.2).
2. Förderung des Langsamverkehrs	Gutes K/N-Verhältnis von LV-Massnahmen (Entlastung Strassen, Gesundheit, Umwelt)	Handlungsbedarf v.a. in Zentren und Agglomerationen; wird daher als eigener Handlungsschwerpunkt aufgegeben und die meisten LA in übrige HS integriert (siehe Kapitel 4.2).
3. Erreichbarkeit von Agglomerationen und Zentren	Gewährleistung des Zugangs für alle BürgerInnen	--
Weitere	Es fehlen Lenkungsabgaben allgemeiner Art (Steuerabzüge für ÖV-Benutzer, Velofahrer, Benutzer neuer Mobilitätsformen, abgestufte Mtfz-Steuern, Bonus-Malus-Systeme)	Es ist richtig, dass das VLB hier keine expliziten Forderungen stellt. Seitens der Begleitgruppe war diesbezüglich kein Konsens zu erreichen. Im Rahmen des LA „Finanzierungskonzept Gesamtverkehr" liegt Spielraum, die Möglichkeiten neuer Lenkungsabgaben zu prüfen (z.B. differenzierte Mtfz-Steuern, Steuerabzüge). Die emissions- und leistungsabhängige Mtfz-Steuer ist als Massnahme SO-9 im Luftmassnahmenplan vorgesehen. Gewisse Lenkungsabgaben übersteigen aber die kantonale Kompetenz (z.B. Bonus-Malus-Systeme importierter Fahrzeuge).
Lösungsansätze (Prioritäten)		
1. Velowegnetz für den Alltagsverkehr vervollständigen	Gutes K/N-Verhältnis, wichtig für Verkehrssicherheit und Verlagerung	Wichtig ist aber auch die Sicherung der Finanzierung, was im entsprechenden LA thematisiert werden soll.
2. Ausbau der LV-Infrastrukturen an ÖV-Knoten	grosser Nutzen für die Verlagerung des Pendlerverkehrs auf den ÖV	do.
3. Ausbau des ÖV in den Agglomerationen fördern	--	--
4. Koordination der Verkehrsträger im Rahmen der Mehrjahresprogramme	--	Der Lösungsansatz wird angepasst (siehe Kapitel 4.2)
5. Finanzierungskonzept Gesamtverkehr	Übers Portemonnaie Impulse in Richtung ÖV setzen (Lösung von Verkehrs- und Umweltproblemen)	s.o.

Weitere	Zwingendes Ausweisen der nötigen Finanzen für Massnahmen im Langsamverkehr (z.B. in % der Ausgaben für Kantonsstrassen).	In den beiden LA zum Ausbau des Langsamverkehrs sowie zum Finanzierungskonzept sind die Sicherung der LV-Finanzierung Bestandteil. In welcher Form, muss aber politisch ausdiskutiert werden.
	Neue Mobilitätsformen fördern	Dieser LA wird in den LA zum Finanzierungskonzept integriert.
Lösungsansätze (Einwände)		
--		

CVP KANTON SOLOTHURN		
	Kommentar (Eingeber)	**Kommentar (ARP/AVT/AFU)**
Zielsystem		
Allgemeine Bemerkungen	Unterlagen zu umfangreich, schlecht gestaltet und zu wenig klar, wo der Kanton Handlungsspielraum hat bzw. welche Wirkungen davon zu erwarten sind	Die vorgeschlagenen Lösungsansätze sind bereits das Resultat einer Relevanzanalyse Die Kriterien „Zielbeitrag", „Handlungsspielraum", „Machbarkeit" und „K/N-Potenzial" sind bei jedem LA bezeichnet. Die Endversion des VLB wird hinsichtlich Umfang und Gestaltung noch „miliztauglicher" gemacht.
Zielsystem (Eignung)	geeignet, aber insgesamt beschränkte Einflussmöglichkeiten staatlicher Massnahmen im Bereich Mobilität	Die Einflussmöglichkeiten sind zwar begrenzt, aber durchaus gegeben.
Handlungsschwerpunkte (Prioritäten)		
1. Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	Effiziente Massnahmen, Konsistenz mit Richtplan, Transparenz für Grundeigentümer und Investoren, Planungssicherheit	--
2. Erreichbarkeit von Agglomerationen und Zentren	Hier wird bereits viel gemacht, hoher Nutzen weil viele Leute erreicht werden, Zentren = Arbeitsplatz- und Schulzentren	Mit „Zentren" sind primär diejenigen gemäss Richtplan gemeint. Allfällige zusätzliche Schulstandorte sind mit dem Lösungsansatz „Abstimmung von Schulstandort- und Verkehrsplanung" berücksichtigt.
3. --	keine weiteren Schwerpunkte notwendig, weil viele Wechselwirkungen	Mit nur zwei Handlungsschwerpunkten wäre den Anliegen der Begleitgruppe zu wenig Rechnung getragen worden.
Weitere	nein	--
Lösungsansätze (Prioritäten)		
keine Priorisierung	Ansatz Optimierung *vor* grossen Würfen wird unterstützt	--
Weitere	nein	--
Lösungsansätze (Einwände)		
Allgemein	Nur Lösungsansätze mit Wirkung in der Leitbildperiode aufnehmen	siehe Kriterien „Zielbeitrag" und „Machbarkeit"
	Keine neuen Ansätze; eher auf bestehendem aufbauen	Grundsätzlicher Ansatz des VLB
Kantonales Parkraumkonzept erstellen	Nicht flächendeckend, sondern nur in verkehrsintensiven Agglomerationen	Der Lösungsansatz wird angepasst (siehe Kapitel 4.2)
Koordination der Verkehrsträger im Rahmen der Mehrjahresprogramme	Mittelfristige Integration des Mehrjahresprogramm ÖV ins Globalbudget	Der Lösungsansatz wird angepasst (siehe Kapitel 4.2)

JUSO KT. SO		
	Kommentar (Eingeber)	**Kommentar (ARP/AVT/AFU)**
Zielsystem		
Allgemeine Bemerkungen		
Zielsystem (Eignung)	Ja; wobei das Gewicht unbedingt auf den ÖV gelegt werden muss. Prioritäten: 1. G1 Grunderschliessung in allen Regionen und für alle sozialen Gruppen sichern 2. Natürliche Ressourcen langfristig erhalten 3. Verkehrssicherheit erhöhen	Das Grundprinzip des VLB ist die aus Sicht Nachhaltigkeit optimale Verkehrserschliessung. Dazu gehören neben Umweltaspekten auch die Bedürfnisse von Wirtschaft und der Gesellschaft.
Handlungsschwerpunkte (Prioritäten)		
keine Priorisierung	--	--
Weitere	Förderung und allgemeiner Ausbau des ÖV	s.o.
Lösungsansätze (Prioritäten)		
1. Ausbau des ÖV in den Agglomerationen fördern	Bedienung aller sozialen Schichten, Schonung natürlicher Ressourcen	--
2. Anpassung der gesetzlichen Grundlagen im ÖV	Mehr Privilegien für den ÖV.	Die ÖV-Gesetzesrevision hat nicht das Ziel vermehrter Privilegien (gegenüber dem MIV) zu definieren. Dazu fehlen die gesetzlichen Kompetenzen. Vielmehr geht es um Optimierungen in Teilbereichen von Angebot und Finanzierung. Als eigenständiger LA wird dieser jedoch fallengelassen, weil es sich um eine dauernde Vollzugsaufgabe handelt.
3. Velowegnetz für den Alltagsverkehr vervollständigen	sinnvollste, weil umweltverträglichste Art sich fortzubewegen	--
4. Schulstandort- und Verkehrsplanung besser koordinieren	Schulen sollten gut erschlossen sein, aber gleichzeitig möglichst an verkehrsarmen Strassen liegen.	Hier liegt je nach verfügbaren Standorten ein Zielkonflikt, der im Einzelfall ausgehandelt werden muss.
5. Interkantonale Zusammenarbeit in der Verkehrs- und Raumplanung intensivieren	Verbesserung des Angebotes durch verbesserte ZA	--
Weitere	Halbstundentakt des Regionalzuges auf Strecke Olten–Biel	Der Handlungsbedarf auf diesem Streckenabschnitt ist erkannt (siehe Kap. 2.3.1). Das VLB kann aber nicht einzelne Angebote definieren. Dies ist Sache der Angebotsplanung.
Lösungsansätze (Einwände)		
--	--	--

VERBAND SOLOTHURNER EINWOHNERGEMEINDEN (VSEG)		
	Kommentar (Eingeber)	**Kommentar (ARP/AVT/AFU)**
Zielsystem		
Allgemeine Bemerkungen	Eine stärkere finanzielle Einbindung der Gemeinden wird im Verkehrsbereich grundsätzlich abgelehnt. Die Gemeinden verfügen (im Vergleich zu Bund und Kantonen) über keine zweckgebundenen Finanzierungsquellen.	Die Konkretisierung erfolgt im Rahmen des LA „Finanzierungkonzept Gesamtverkehr" gemeinsam mit den Gemeinden. Die politische Aushandlung erfolgt erst nach Vorliegen konkreter Vorschläge.
Zielsystem (Eignung)	Ja; Zielsetzungen sind richtig und wünschbar. Zusätzliches Ziel W3: „Anbindung der wichtigsten Arbeitsplatzgebiete sowie verkehrsintensiver Industrie- und Gewerbezonen an das übergeordnete Verkehrsnetz optimieren."	Dieses Ziel ist mit G2 „Erschliessung für die volkswirtschaftlichen Bedürfnisse sichern" abgedeckt.
Handlungsschwerpunkte (Prioritäten)		
keine Priorisierung	--	--
Weitere	Nein	--
Handlungsschwerpunkte (Einwände)		
Förderung des Langsamverkehrs	HS ergänzen: „Förderung des LV / Verknüpfung mit ÖV verbessern" Es werden kantonale Beiträge erwartet, weil die Last bei LV-Investitionen bei den Gemeinden liegt.	Dieser Handlungsschwerpunkt wird zugunsten einer stärkeren Fokussierung aufgehoben. Die entsprechenden LA werden jedoch in übrige HS integriert (siehe Kapitel 4.2). Die Finanzierungsfrage ist unmittelbar mit dem LA „Finanzierungskonzept Gesamtverkehr" gekoppelt. Bei Sanierungen von Kantonsstrassen trägt der Kanton die Hauptlast.
Weitere	Nein	--
Lösungsansätze (Prioritäten)		
keine Priorisierung	--	--
Weitere	Nein	--
Lösungsansätze (Einwände)		
Kriterien für Neueinzonungen um verkehrliche Voraussetzungen ergänzen	LA greift unstatthaft in die Gemeindeautonomie ein	Die Konkretisierung dieses LA muss mit den Gemeinden zusammen definiert werden.
Standortkriterien für verkehrsintensive Grossprojekte um verkehrliche Voraussetzungen ergänzen	Einverstanden, falls Standortgunst des Kt. SO im Vergleich mit Nachbarkantonen nicht eingeschränkt wird.	--
Schulstandort- und Verkehrsplanung besser koordinieren	Die schwierige Bestimmung der Schulstandorte darf nicht durch weitere Vorgaben belastet werden.	Im Vordergrund steht die bessere Koordination innerhalb der Kantonalen Verwaltung.
Kantonales Parkraumkonzept erstellen	Parkraumbewirtschaftung ist kommunale Aufgabe. Der Kanton kann beratend wirken. Parkangebot an AB-Anschlüssen könnte PW-Belegung erhöhen helfen.	Der LA wird neu formuliert als „Richtlinien für kommunale Parkraumpolitik". Diese soll nur die Minimalstandards festlegen. Die Planungs- und Bauhoheit der Gemeinden wird nicht tangiert.
Agglomerationsprogramme; Checkliste Verkehr erstellen	Allgemeinere Formulierung „Agglomerationsprogramme fördern, zuständige Arbeitsgruppen unterstützen" Agglomeration Grenchen in die definitive Fassung	Der Lösungsansatz wird neu formuliert. Im Vordergrund steht die Unterstützung verkehrlich relevanter Aspekte in der *Umsetzungsphase*.

	des VLB erwähnen.	
Gesamtkonzept Verkehrssteuerungs- und – Informationssysteme	„Konzept“ ist etwas übertrieben. Hingegen ist die Optimierung der Verkehrssteuerung und Information sinnvoll.	„Optimierung“ hat diverse Facetten. In Anbetracht des umfassenden Themenfeldes sowie des grenzüberschreitenden Charakters erscheint ein „Konzept“ durchaus angemessen.
LA zum Langsamverkehr	Gemeinden verfügen (im Gegensatz zu Bund und Kantonen) über keine zweckgebunden Mittel. Deshalb ist die Umsetzung der 3 LA gehemmt.	Die Finanzierungsfrage ist unmittelbar mit dem LA „Finanzierungskonzept Gesamtverkehr“ gekoppelt
Finanzierungskonzept Gesamtverkehr	Stärkere finanzielle Einbindung der Gemeinden (auch Agglomerationsgemeinden) ist inakzeptabel. Sehr problematisch ist der zu geringe Unterhaltsaufwand bei den Kantonsstrassen -> Reformulierung des LA: „Kanton und Gemeinden erarbeiten ein Finanzierungskonzept für den gesamten Verkehrsbereich“.	Es war nie die Absicht des LA, ein Finanzierungskonzept alleine aus Sicht des Kantons zu erstellen. Die Zusammenarbeit mit den Gemeinden ist eine absolute Notwendigkeit.

BÜRGERGEMEINDEN UND WALDEIGENTÜMER VERBAND KT. SO (BWSO)		
	Kommentar (Eingeber)	**Kommentar (ARP/AVT/AFU)**
Zielsystem		
Allgemeine Bemerkungen	--	--
Zielsystem (Eignung)	Ja; jedoch abhängig von gegenseitiger Gewichtung	Die Leitbildziele des VLB sind gleich gewichtet. Auf die Ausgewogenheit zwischen den drei Dimensionen Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft wurde geachtet.
Handlungsschwerpunkte (Prioritäten)		
1. Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	Abstimmung mit dem Richtplan 2000, inkl. Schulstandorte und kantonsübergreifende Ziele	Sowohl die Abstimmung zwischen Schul- und Verkehrsplanung als auch die vermehrte interkantonale Zusammenarbeit sind eigenständige Lösungsansätze.
2. Erreichbarkeit von Agglomerationen und Zentren	Effizienter Einsatz der knappen öffentlichen Finanzmittel durch gutes ÖV-Angebot in Agglos und Zentren.	--
3. Finanzierung Gesamtverkehr	Voraussetzung bereits in der Planungsphase	--
Weitere	Nein	
Lösungsansätze (Prioritäten)		
1. Kriterien für Neueinzonungen um verkehrliche Voraussetzungen ergänzen	Bedarfsnachweis in Zusammenarbeit mit Gemeinden und Regionen	Die Aushandlung der Kriterien geschieht in jedem Fall zusammen mit Gemeinden und Regionen.
2. Standortkriterien für verkehrsintensive Grossprojekte um verkehrliche Voraussetzungen ergänzen	Es sollten auch Anreize geschaffen werden für Verzichte für ländliche Gegenden	Gegenstand des Lösungsansatzes
3. Schulstandort- und Verkehrsplanung besser koordinieren	Unerlässlich für ÖV-Planung	--
4. Kantonales Parkraumkonzept erstellen	Allerdings nicht flächendeckend, sondern wo regional notwendig.	Der Lösungsansatz wird angepasst (siehe Kapitel 4.2)
5. Finanzierungskonzept Gesamtverkehr	Dabei ist auch eine Kosten-/Nutzen-Analyse notwendig	Neue Finanzierungsmechanismen müssen in jedem Fall evaluiert werden. Klassische K-/N-Analysen sind aber primär Instrumente zur Beurteilung von Einzelmassnahmen wie die Lösungsansätze des VLB. Dies wurde im vorliegenden Fall qualitativ gemacht.
Weitere	Nein	
Lösungsansätze (Einwände)		
--	--	--

SOLOTHURNISCHER BAUERNVERBAND (SOBV) / SOLOTHURNER HANDELSKAMMER		
	Kommentar (Eingeber)	**Kommentar (ARP/AVT/AFU)**
Zielsystem		
Allgemeine Bemerkungen	Das VLB soll sich auf das Wesentliche und Machbare konzentrieren. Als übergeordnetes Strategiepapier sinnvoll, bzgl. konkreter Umsetzung haben Leitbilder aber kein allzu grosses Gewicht.	Das VLB ist ein Strategiepapier der Regierung. Die Details der einzelnen Massnahmen (Lösungsansätze) sind politisch auszuhandeln. Die Konzentration auf das Machbare ist der grundlegende Ansatz des VLB, namentlich im Vergleich mit dem Verkehrskonzept'86.
	(SOBV) Den Bedürfnissen des ländlichen Raumes ist genügend Rechnung zu tragen. Die weitere Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur darf sich nicht ausschliesslich auf starke Wirtschaftsregionen konzentrieren.	Notwendige punktuelle Infrastrukturausbauten im ländlichen Raum werden durch das VLB nicht bestritten. Eine verstärkte Konzentration insgesamt der (knappen) Mittel auf die Agglomerationsräume ist aber erklärtes Ziel des VLB.
Zielsystem (Eignung)	Ja; Prioritäten: 1. Grunderschliessung (G1) 2. Natürliche Ressourcen langfristig erhalten (U1 3. Finanzierung langfristig sicherstellen (W1)	--
Handlungsschwerpunkte (Prioritäten)		
keine Prioritäten	siehe Prioritäten Zielsystem	--
Weitere	Nein	--
Lösungsansätze (Prioritäten)		
1. Interkantonale Zusammenarbeit in der Verkehrs- und Raumplanung intensivieren	z.B. Olten: Bei Fertigstellung der Umfahrung Aarburg sollte in Olten die 2. Aarebrücke und der Tunnel zum Rötzmattgebiet miteinander fertiggestellt sein.	Dies ist nicht Gegenstand des VLB, sondern der Projektplanung.
2. Finanzierungskonzept Gesamtverkehr	Keine Gelder des Strassenverkehrs mehr zweckentfremden (LSVA, Treibstoffzoll, Mtfz-Steuern, Bussen). Finanzierungsplan erstellen für Ausbauten und Unterhalt. Für die Unterhaltsarbeiten sind ca. 36 Mio. für die Kantonsstrassen und ca. 14 Mio. für die Nationalstrassen vorzusehen (ca. 1.5% des Anlagewertes).	Die Zweckbestimmung ist geregelt für LSVA und Treibstoffzuschläge durch die Referendumsabstimmung vom 2.6.02 über die Mtfz-Steuer im §5 des entsprechenden Gesetzes. Das notwendige Kapital für Unterhaltsarbeiten von 1.5-2% des Anlagewertes ist bereits unter LA 5.1 formuliert.
3. Standortkriterien für verkehrsintensive Grossprojekte um verkehrliche Voraussetzungen ergänzen	Standortwahl mit Ausbauten koordinieren	--
4. Gesamtkonzept Verkehrssteuerungs- und -Informationssysteme	Parkleitsysteme ausarbeiten, Koordination von LSA in den Zentren	Vorgesehene Teilinhalte des Konzeptes
5. Kriterien für Neueinzonungen um verkehrliche Voraussetzungen ergänzen	Kriterien erarbeiten, um Neueinzonungen die notwendig werden unproblematisch zu vollziehen.	Was „notwendig" ist muss politisch definiert werden. Hier geht es um sachliche Kriterien zur Definition verkehrlicher Voraussetzungen.
Weitere	Nein	--
Lösungsansätze (Einwände)		
Kriterien für Neueinzonungen um verkehrliche Voraussetzungen ergänzen	Nur für Bauten und Anlagen mit grossen Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen. Nicht bei moderaten Einzonungen von Bauzonen	Mit dem Lösungsansatz will man Minimalkriterien zur verkehrlichen Erschliessung definieren. Wie weit diese gehen können, werden vorab die

	sowie lokalen und regionalen Gewerbezonen.	Diskussionen mit den Gemeinden (VSEG) und Regionen zeigen.
Kantonales Parkraumkonzept	Nicht geeignet; Arbeitsbeschaffung für Planungsbüros	Der Lösungsansatz wird angepasst (siehe Kapitel 4.2) Ist als Massnahme im Luftmassnahmenplan vorgesehen (vgl. Massnahme SO-1/M5 des Rechenschaftsberichtes vom Dezember 2003 (RRB 03/2380).
Methodik für ganzheitliche Beurteilung von Umfahrungsstrassen entwickeln	Nicht geeignet; Arbeitsbeschaffung für Planungsbüros	Der Lösungsansatz wird fallengelassen, weil bereits im Vollzug integriert (siehe Kapitel 4.2)
Anpassung der gesetzlichen Grundlagen im ÖV	Nicht nötig; Hauptfaktor sind die knappen Finanzen	Der Lösungsansatz wird fallengelassen, weil bereits weit fortgeschritten (siehe Kapitel 4.2)
Agglomerationsprogramme; Checkliste Verkehr erstellen	Wird abgelehnt; Beschäftigungstherapie für Planungsbüros	LA wird überarbeitet im Sinne von einer Förderung der *Umsetzung* verkehrlich relevanter Aspekte laufender Agglomerationsprogramme. Zudem sind für Verkehrsprojekte Bundesgelder vorgesehen (unabhängig vom AVANTI-Nein).
Lösungsansätze für den Langsamverkehr	Förderung des LV bringt keine wesentliche Verbesserung der Verkehrssituation. Viel lieber allgemeine neue Mobilitätsformen unterstützen	Das Verlagerungspotenzial auf den LV auf kurzen Wegen ist gross (34% aller MIV-Etappen sind kleiner als 3km).

INDUSTRIE- UND HANDELSVEREIN OLTEN U. UMGEBUNG / BAUMEISTERVERBAND KT. SO		
	Kommentar (Eingeber)	**Kommentar (ARP/AVT/AFU)**
Zielsystem		
Allgemeine Bemerkungen	--	--
Zielsystem (Eignung)	Ja; alle wichtigen Elemente aufgeführt, Punkt G(?) ist besonders hervorzuheben.	--
Handlungsschwerpunkte (Prioritäten)		
1. Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	Insbesondere für den privaten Verkehr ausbauen. Bei Ausbauten des ÖV sind finanzielle Möglichkeiten von Kanton und Gemeinden zu berücksichtigen	Der Handlungsschwerpunkt sieht keine einseitige Bevorzugung des privaten Verkehrs vor.
2. Finanzierung Gesamtverkehr	Zahlungsplan erstellen inkl. Unterhalt für Ausbauten (Entlastung Solothurn, Olten, Klus, usw.). Dafür stehen ca. 137 Mio. zur Verfügung. Es ist zwingend festzuhalten, dass Zweckentfremdung für den allg. Staatshaushalt nicht mehr erfolgt.	Ein Finanzierungskonzept ist kein Zahlungsplan für konkrete Bauprojekte. Vielmehr geht es dabei um Grundsatzüberlegungen zur zukünftigen Sicherung der Finanzierungsgrundlage von IV und ÖV. Die Thematik Zweckbindung vs. Zweckentfremdung kann dabei nicht ausgeklammert werden.
--	Die Entlastung Solothurn und Olten müssen rascher erstellt werden um Abwanderung zu stoppen und Steuerkraft zu heben.	Die Erstellung erfolgt so schnell wie möglich. Siehe auch Handlungsschwerpunkt „Erreichbarkeit von Zentren und Agglomerationen“.
Weitere	Nein	--
Lösungsansätze (Prioritäten)		
1. Interkantonale Zusammenarbeit in der Verkehrs- und Raumplanung intensivieren	z.B. Olten: Bei Fertigstellung der Umfahrung Aarburg sollte in Olten die 2. Aarebrücke und der Tunnel zum Rötzmattgebiet miteinander fertiggestellt sein.	Ist nicht Gegenstand des VLB, sondern der Projektplanung
2. Finanzierungskonzept Gesamtverkehr	Keine Gelder des Strassenverkehrs mehr zweckentfremden (LSVA, Treibstoffzoll, Mtfz-Steuern, Bussen). Finanzierungsplan erstellen für Ausbauten und Unterhalt	Die Zweckbestimmung ist geregelt für LSVA und Treibstoffzuschläge durch die Referendumsabstimmung vom 2.6.02 über die Mtfz-Steuer im §5 des entsprechenden Gesetzes. Das notwendige Kapital für Unterhaltsarbeiten von 1.5-2% des Anlagewertes ist bereits unter LA 5.1 formuliert.
3. Standortkriterien für verkehrsintensive Grossprojekte um verkehrliche Voraussetzungen ergänzen	Standortwahl mit Ausbauten koordinieren	--
4. Gesamtkonzept Verkehrssteuerungs- und -Informationssysteme	Parkleitsysteme ausarbeiten, Koordination von LSA in den Zentren	Vorgesehene Teilinhalte des Konzeptes
5. Kriterien für Neueinzonungen um verkehrliche Voraussetzungen ergänzen	Kriterien erarbeiten, um Neueinzonungen, die notwendig werden, unproblematisch zu vollziehen.	Was „notwendig“ ist muss politisch definiert werden. Hier geht es um sachliche Kriterien zur Definition verkehrlicher Voraussetzungen.
Weitere	Nein	--
Lösungsansätze (Einwände)		
	Eingabe zum Richtplan bzgl. verkehrsintensiver Einrichtungen in das VLB aufnehmen	Die Koordination zwischen Richtplanrevision und VLB wird gewährleistet.

SOLOTHURNISCHER VERBAND KIES-STEINE-ERDEN (SKS)		
	Kommentar (Eingeber)	**Kommentar (ARP/AVT/AFU)**
Zielsystem		
Allgemeine Bemerkungen	--	--
Zielsystem (Eignung)	Ja; aber in der Praxis schwierige gleichzeitige Umsetzung.	--
Handlungsschwerpunkte (Prioritäten)		
1. Erreichbarkeit von Agglomerationen und Zentren	fördert Attraktivität bzgl. Neuansiedlung im Geschäfts- wie im Wohnbereich.	--
2. Finanzierung Gesamtverkehr	Beiträge für Strasseninfrastrukturen möglichst zweckkonform verwenden. Beim ÖV finanziell begrenzte Möglichkeiten beachten.	--
3. Koordination der Verkehrsträger	Probleme liegen v.a. in der Erreichbarkeit von ÖV-Stationen und den Parkierungsmöglichkeiten	Beide Problembereiche sind erkannt und entsprechende Lösungsansätze formuliert. Der Handlungsschwerpunkt als solches wird jedoch zugunsten einer stärkeren Fokussierung aufgehoben. Die entsprechenden LA werden in übrige HS integriert.
Weitere	Schaffung kürzerer und einfacherer Verfahrenswege für die Realisierung der genannten Ziele (v.a. bauliche Massnahmen).	Die übergeordneten Planungs- und Bauverfahren werden durch das VLB nicht unmittelbar tangiert. Speziell im Verkehrsbereich sind viele Partner mit verschiedenen Interessen gemeinsam beteiligt, welche bei einer ganzheitlichen Betrachtungsweise zu berücksichtigen sind.
Lösungsansätze (Prioritäten)		
keine Priorisierung	--	--
Weitere	Nein	--
Lösungsansätze (Einwände)		
	Möglichst einfache Lösungen und Verfahren zur Planung und Realisierung der Verkehrsinfrastrukturen	s.o.
Interkantonale Zusammenarbeit in der Verkehrs- und Raumplanung intensivieren	Zusammenarbeit mit angrenzenden Kantonen ist unabdingbar.	--
Standortkriterien für verkehrsintensive Grossprojekte	Die bereits heute verkehrsmässig verstopften Zentren und Agglomerationen kommen kaum für neue Standorte in Frage. Es gilt v.a. die volkswirtschaftlichen Interessen zu berücksichtigen.	Trotz zeitlich-räumlich punktuellen Kapazitätsengpässen in den Agglomerationen, sind diese Gebiete überdurchschnittlich verkehrlich erschlossen. Dies gilt es für neue verkehrsintensive Grossprojekte zu nutzen. Das VLB hat das Ziel einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung, insofern kann nicht einseitig auf den MIV gesetzt werden.

TOURING CLUB KANTONALSEKTION SOLOTHURN		
	Kommentar (Eingeber)	**Kommentar (ARP/AVT/AFU)**
Zielsystem		
Allgemeine Bemerkungen		
Zielsystem (Eignung)	Ziele sind richtig; die Lösungsansätze eher auf eine IV-Verhinderung ausgelegt	Der IV soll mit dem VLB nicht behindert werden, vielmehr geht es darum, diesen wo sinnvoll und aus Kapazitätsgründen nötig auf den ÖV/LV zu verlagern.
Handlungsschwerpunkte (Prioritäten)		
1. Finanzierung Gesamtverkehr	Grundlage jeder Massnahme; dem IV müssen die zustehenden Einnahmen zugeordnet werden	--
2. Koordination der Verkehrsträger	Ohne Koordination keine sinnvolle Ordnung; diese darf aber nicht nur in IV einschränkenden Massnahmen bestehen	Dieser Handlungsschwerpunkt wird zugunsten einer stärkeren Fokussierung aufgehoben. Die entsprechenden LA werden jedoch in übrige HS integriert (siehe Kapitel 4.2).
3. Erreichbarkeit von Agglomerationen und Zentren	Für die Entwicklung des Kantons von grosser Bedeutung; der IV ist aber entsprechend zu berücksichtigen	Namentlich die Agglomerationsprogramme und Verkehrssteuerungs-/Informationssysteme betreffen sowohl den ÖV wie den IV.
Weitere	nein; der Handlungsschwerpunkt „Förderung des Langsamverkehrs“ ist jedoch in die HS 2 und 3 zu integrieren.	Dieser Handlungsschwerpunkt wird zugunsten einer stärkeren Fokussierung aufgehoben. Die meisten LA werden jedoch in übrige HS integriert (siehe Kapitel 4.2).
Lösungsansätze (Prioritäten)		
1. Finanzierungskonzept Gesamtverkehr	s.o.	--
2. Methodik für ganzheitliche Beurteilung von Umfahrungsstrassen entwickeln	Ohne methodisches Vorgehen kann die grösste Notwendigkeit nicht ermittelt werden.	Der Lösungsansatz wird fallengelassen, weil bereits im Vollzug integriert (siehe Kapitel 4.2)
3. Koordination der Verkehrsträger im Rahmen der Mehrjahresprogramme	Sinnvolle Planung von Bedürfnissen des IV und ÖV	Der Lösungsansatz wird angepasst (siehe Kapitel 4.2)
4. Agglomerationsprogramme Checkliste Verkehr erstellen	Bessere Koordination von IV und ÖV	Der Lösungsansatz wird angepasst (siehe Kapitel 4.2)
5. Gesamtkonzept Verkehrssteuerungs- und -Informationssysteme	Bessere Nutzung vorhandener Verkehrsflächen	wird mit LA angestrebt
Weitere	Nein	
Lösungsansätze (Einwände)		
--	--	--

VCS SEKTION SOLOTHURN		
	Kommentar (Eingeber)	**Kommentar (ARP/AVT/AFU)**
Zielsystem		
Allgemeine Bemerkungen	- Qualität und Inhalt des VLB und des Grundlagenberichtes werden positiv gewürdigt. - Kontrollmechanismen für Zielorientierung ausbauen (nicht nur Controlling) - Einleitungskapitel optimieren (Vergleich VK'86 und Umweltaspekte)	Das Controlling beinhaltet ein Vollzugs- und Zielcontrolling. Damit kann auch die Verankerung in der Verwaltung beurteilt und notfalls gesteuert werden. Die Optimierung des Einleitungskapitels wird überprüft.
Zielsystem (Eignung)	Ja; W2 soll aber umformuliert werden in „Einsatz der öffentlichen Mittel in effiziente Verkehrsformen".	Effizienz heisst im Ziel W2 sowohl zwischen den Verkehrsträgern als auch innerhalb eines Verkehrsträgers.
Handlungsschwerpunkte (Prioritäten)		
1. Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	Verkehrsprobleme lassen sich mit diesem HS an der Quelle bekämpfen.	--
2. Förderung des Langsamverkehrs	Grosses Verlagerungspotenzial, umweltfreundlich, positiv für Gesundheit, entlastet Strasse, erhöht Lebensqualität	Handlungsbedarf v.a. in Zentren und Agglomerationen; wird daher als eigener Handlungsschwerpunkt aufgegeben und die meisten LA in übrige HS integriert (siehe Kapitel 4.2).
3. Erreichbarkeit von Agglomerationen und Zentren	Bezüglich Finanzeinsatz, Raumbedarf und Ökologie am effizientesten, den Aggloverkehr mit LV und ÖV oder einer Kombination von beiden Verkehrsträgern zu bewältigen.	Der MIV kann nicht ausgeklammert werden. Deshalb werden im HS 3 auch MIV-bezogene Lösungsansätze vorgeschlagen.
Weitere	nein; v.a. die Förderung des LV ist innovativ.	--
Lösungsansätze (Prioritäten)		
1. Ausbau des ÖV in den Agglomerationen fördern	Bzgl. Umwelt und Effizienz besser als MIV. Finanzierung z.B. über LSVA-Gelder (analog Kt. GR, SH, AG)	Im Rahmen des LA „Gesamtfinanzierungskonzept" sollen neue Finanzierungsmöglichkeiten ausgelotet werden. Detailaspekte müssen dabei politisch ausgehandelt werden. Die Zweckbindung von LSVA-Gelder ist auf der politischen Ebene geregelt worden (Referendumsabstimmung v. 2.6.02)
2. Ausbau der LV-Infrastrukturen an ÖV-Knoten	Aktuelles Angebot im Kt. SO ist vielerorts knapp. Kanton muss Handlungsbedarf aufzeigen und Umsetzungsprogramm vorschreiben. Nicht nur an ÖV-Knoten, sondern auch grössere Überbauungen zu überdeckten Velounterständen verpflichten (Baubewilligungen).	Die generelle Forderung nach mehr Velounterständen bei jeder grösseren Überbauung übersteigt das Handlungsfeld des VLB.
3. Velowegnetz für den Alltagsverkehr vervollständigen	Bisher bestehen nur punktuelle Velowegstrecken für Alltagsverkehr. Kanton sorgt als übergeordnete Instanz für sichere Velonetze, v.a. in den Agglomerationen. Dazu auch Finanzierung sicherstellen.	Die Umsetzung kann nur zusammen mit den Gemeinden erfolgen. Der eigene Handlungsspielraum des Kantons ist auf das Kantonsstrassennetz begrenzt.
4. Kriterien für Neueinzonungen (und Grossprojekte) um verkehrliche Voraussetzungen ergänzen	Die aktuellen Siedlungsentwicklung erfordert solch neue Kriterien.	--
5. Kantonales Parkraumkonzept erstellen	Führt zu einheitlichen Bewirtschaftungspraktiken und behebt bisherige Unsicherheiten.	Der Lösungsansatz wird angepasst (siehe Kapitel 4.2).

	P&R-Anlagen in den Agglomerationen und weniger in den Zentren (Entlastung Zentren). Verzicht auf PP-Erstellungspflicht für autofreie Siedlungen und DL-Zentren.	Die Konkretisierung der einzelnen Punkte wird Gegenstand der Ausgestaltung eines solchen Konzeptes sein. Dies erfolgt in enger Zusammenarbeit mit Gemeinden und Regionen
Weitere	Nein	--
Lösungsansätze (Einwände)		
Controlling	Zwei- anstatt vierjährlicher Rhythmus Zusätzliche Indikatoren (Modal-Split Verschiebungen, Aufschlüsselung Verkehrsopfer, Anz. Gden mit Schulwegsicherungskonzept, Massnahmen „Vision Zero“)	Die definitive Festlegung der Indikatoren erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt. Kritisch überprüft wird dabei aber nicht primär eine Ausdehnung der Anzahl Indikatoren, als vielmehr deren Aussagekraft. Ein zweijährlicher Rhythmus kann bei einzelnen Indikatoren durchaus sinnvoll sein. Das Gesamtcontrolling erscheint hingegen vierjährlich als angemessener und ist v.a. mit dem Richtplancontrolling abgestimmt.
Neue Mobilitätsformen fördern („human powered mobility“)	Förderung des Velos im Alltagsverkehr *vor* E-Bike Förderung.	Der Lösungsansatz wird in den LA zur Finanzierung des Gesamtverkehrs integriert. Somit erfolgt eine Ausdehnung der möglichen Förderobjekte (siehe Kapitel 4.2).
Finanzierungskonzept Gesamtverkehr	Innovatives Element „Road Pricing“ explizit erwähnen	Bereits erwähnt als längerfristig zu prüfende Option.
	Unterstützung von Gemeinden, die kommunale Betriebe zu verändertem Verkehrsverhalten anhalten möchten.	Die Förderung betrieblicher Mobilitätskonzepte ist ein denkbares Element im Finanzierungskonzept.

SYNA – DIE GEWERKSCHAFT		
	Kommentar (Eingeber)	Kommentar (ARP/AVT/AFU)
Zielsystem		
Allgemeine Bemerkungen	--	--
Zielsystem (Eignung)	Ja	--
Handlungsschwerpunkte (Prioritäten)		
1. Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	Für die Lebensqualität der Bevölkerung von zentraler Bedeutung	--
2. Erreichbarkeit von Agglomerationen und Zentren	Entspricht einem allgemeinen Bedürfnis	--
3. Förderung des Langsamverkehrs	Kann zur Verlagerung vom MIV auf den Nicht-MIV beitragen	Dieser Handlungsschwerpunkt wird zugunsten einer stärkeren Fokussierung aufgehoben. Die entsprechenden LA werden jedoch in übrige HS integriert (siehe Kapitel 4.2).
Weitere	nein	--
Lösungsansätze (Prioritäten)		
1. Standortkriterien für verkehrsintensive Grossprojekte um verkehrliche Voraussetzungen ergänzen	Ermöglicht geordnete Verkehrsentwicklung	--
2. Schulstandort- und Verkehrsplanung besser koordinieren	Notwendig wegen Neuorganisation im Schulwesen	--
3. Agglomerationsprogramme Checkliste Verkehr erstellen	Zwecks Steuerung der Siedlungsentwicklung	Der Lösungsansatz wird angepasst (siehe Kapitel 4.2)
4. Velowegnetz für den Alltagsverkehr vervollständigen	Zwecks Förderung des nicht motorisierten Verkehrs	--
5. Ausbau der LV-Infrastrukturen an ÖV-Knoten	Kantonsweite harmonisierte Planungspraxis fehlt noch; erleichtert Zugang zum ÖV.	--
Weitere	nein	--
Lösungsansätze (Einwände)		
--	--	--

VEREINIGUNG SOLOTHURNISCHER BANKINSTITUTE		
	Kommentar (Eingeber)	**Kommentar (ARP/AVT/AFU)**
Zielsystem		
Allgemeine Bemerkungen	Die optimale Verkehrserschliessung ist der Schlüssel für eine prosperierende Wirtschaft. Dieses Primat der volkswirtschaftlichen Sicht teilt das VLB mit einem über weite Strecken diffusen und teilweise realitätsfremden ökologischen Wunschbild.	Ein einseitig auf wirtschaftliche Interesse ausgelegtes VLB entspricht nicht dem Ziel einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung und wäre nicht konsensfähig.
	Die Substanzerhaltung der Strassenverkehrsinfrastrukturen ist das verkehrstechnische Hauptbedürfnis. Das VLB enthält zu wenig Ansätze, um diesem Ziel gerecht zu werden.	Substanzerhaltung als Schlagwort ist vielschichtig. Das VLB berücksichtigt die Thematik zunächst im Rahmen des LA „Finanzierungskonzept Gesamtverkehr". Insgesamt soll dabei die Werterhaltung klare Priorität vor Ausbauten geniessen.
Zielsystem (Eignung)	Nein; nicht abstrakte Konzepte sind in Zeiten des Spardrucks angesagt, sondern ein sachlicher Plan zur Realisierung und Finanzierung von Strassenverkehr und ÖV.	--
Handlungsschwerpunkte (Prioritäten)		
1. Erreichbarkeit von Agglomerationen und Zentren	Voraussetzung für wirtschaftliche Entwicklung	--
2. Finanzierung Gesamtverkehr	Voraussetzung für mittel- und längerfristige Finanzplanung; führt zu einer gerechteren Kostenverteilung	--
3. Koordination der Verkehrsträger	wird begrüsst, falls sich dadurch eine Angebotsverbesserung und finanzielle Synergien erzielen lassen.	Dieser Handlungsschwerpunkt wird zugunsten einer stärkeren Fokussierung aufgehoben. Die entsprechenden LA werden jedoch in übrige HS integriert (siehe Kapitel 4.2).
Weitere	„Optimale Strassenverkehrserschliessung unter volkswirtschaftlichen Aspekten"; der Strassenverkehr ist bevorzugtes Verkehrsmittel des grössten Teils der Bevölkerung und der Wirtschaft.	Die „Erschliessung für die volkswirtschaftlichen Bedürfnisse sichern" ist bereits explizites Ziel des VLB. Ein einseitig auf den Strassenverkehr setzender Handlungsschwerpunkt würde dem Prinzip der „Koordination zwischen den Verkehrsträgern" und „zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung" widersprechen.
Lösungsansätze (Prioritäten)		
1. Interkantonale Zusammenarbeit in der Verkehrs- und Raumplanung intensivieren	Wertvolle Synergieeffekte	--
2. Koordination der Verkehrsträger im Rahmen der Mehrjahresprogramme	Erhöhung der Transparenz für verkehrspolitische Entscheide	Der Lösungsansatz wird angepasst (siehe Kapitel 4.2)
3. Anpassung der gesetzlichen Grundlagen im ÖV	Die heute vorhandenen Grundlagen sind zu stark ökologisch geprägt und stehen in zu starker Konkurrenz zu volkswirtschaftlichen Anliegen.	Der Lösungsansatz wird weggelassen, weil dauernde Vollzugsaufgabe
4. Kantonales Parkraumkonzept erstellen	Sinnvolle Orientierungshilfe in einem kommunal-politisch äusserst umstrittenen Bereich. Das Konzept darf aber nicht in Richtung Abbau von	Der Lösungsansatz wird angepasst (siehe Kapitel 4.2). Die inhaltliche Ausgestaltung des Konzeptes

	Parkplätzen gehen.	erfordert einen breit abgestützten Prozess mit den Regionen und Gemeinden.
5. Finanzierungskonzept Gesamtverkehr	Namentlich die stärkere Einbindung der Agglomerationsgemeinden wird begrüsst (gerechte Kostenverteilung, fairer Wettbewerb unter den Regionen)	--
Weitere	nein	--
Lösungsansätze (Einwände)		
--	--	--

REGIONALPLANUNGSGRUPPE SOLOTHURN U. UMGEBUNG (RSU)		
	Kommentar (Eingeber)	**Kommentar (ARP/AVT/AFU)**
Zielsystem		
Allgemeine Bemerkungen	Wie gelingt es alle politischen Kräfte zu bündeln, um das Mögliche zu realisieren?	Konzentration auf Lösungsansätze mit hohem Zielbeitrag und grosser Zustimmung.
Zielsystem (Eignung)	Ja; - aber ohne Finanzierung keine nachhaltige Verkehrspolitik - verschiedene Spannungsfelder zwischen wirtschaftlicher Entwicklung und Belastung der Umwelt (z.B. publikumsintensive Einrichtungen)	Die erkannten Spannungsfelder sind richtig und bekannt. Unter anderem deswegen hat die Auswahl der Lösungsansätze pragmatischen Charakter.
Handlungsschwerpunkte (Prioritäten)		
1. „Werterhaltung von Infrastrukturen“	Das Wünschbare ist kaum zu finanzieren	Die Priorität der Werterhaltung vor weiterem Ausbau ist die Intention hinter dem LA „Finanzierungskonzept Gesamtverkehr“
2. „Förderung des Langsamverkehrs“	Verdient besondere Beachtung, zusammen mit Regionen und Gemeinden hier deutliche Akzente setzen	Handlungsbedarf v.a. in Zentren und Agglomerationen; wird daher als eigener Handlungsschwerpunkt aufgegeben und die meisten LA in übrige HS integriert (siehe Kapitel 4.2).
Weitere		
Lösungsansätze (Prioritäten)		
keine Priorisierung	--	--
Weitere	nein	--
Lösungsansätze (Einwände)		
--	--	--

REGIONALVEREIN OLTEN GÖSGEN GÄU (OGG)		
	Kommentar (Eingeber)	**Kommentar (ARP/AVT/AFU)**
Zielsystem		
Allgemeine Bemerkungen	Die Unterlagen sind komplex. Eine Stellungnahme im Sinne von Prioritäten wird wegen gegenseitigen Abhängigkeiten in Zweifel gezogen.	--
	Dem Leitbild fehlt die Verbindlichkeit, um in operative Bereiche vorzustossen (Handlungsfelder). Dazu fehlt die regionale Akzeptanz. Die Handlungsschwerpunkte und Lösungsansätze sind regional und kantonsübergreifend festzulegen. Sache des Kantons ist es, diese zu koordinieren.	Das VLB ist ein Strategiepapier der Regierung. Die Umsetzung einzelner LA wird nicht ohne die Regionen stattfinden. Das alleinige Koordinieren regionaler Schwerpunkte ist hingegen nicht zielführend.
	Die Finanzierung ist entscheidend. Folgende Massnahme ist aufzunehmen: „Der Kanton, die Regionen und die Gemeinden erarbeiten ein Finanzierungkonzept für den gesamten Verkehrsbereich“.	siehe bereits vorgeschlagenen LA „Finanzierungskonzept Gesamtverkehr“. Regionen und Gemeinden werden in die Erarbeitung miteinbezogen.
	Das Konkurrenzdenken zwischen ÖV und IV ist vorbei. Es gilt partnerschaftlich zusammenzuarbeiten.	Die Koordination der Verkehrsträger ist ein Grundanliegen des VLB mit entsprechenden Lösungsansätzen.
Zielsystem (Eignung)	Ja; Zielsystem ist sinnvoll. Zusätzliches Ziel W3: „Anbindung der wichtigsten Arbeitsplatzgebiete sowie verkehrsintensiver Industrie- und Gewerbezonen an das übergeordnete Verkehrsnetz optimieren.“	Dieses Ziel ist mit G2 „Erschliessung für die volkswirtschaftlichen Bedürfnisse sichern“ abgedeckt.
Handlungsschwerpunkte (Prioritäten)		
keine Priorisierung	--	--
Weitere	nein	--
Lösungsansätze (Prioritäten)		
keine Priorisierung	--	--
Weitere	nein	--
Lösungsansätze (Einwände)		
	s. allg. Bemerkungen	s.o.

REGIONALPLANUNG GRENCHEN-BÜREN		
	Kommentar (Eingeber)	**Kommentar (ARP/AVT/AFU)**
Zielsystem		
Allgemeine Bemerkungen	--	--
Zielsystem (Eignung)	Ja	--
Handlungsschwerpunkte (Prioritäten)		
1. Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	Deckt auch Handlungsschwerpunkt 3 ab	--
2. Koordination der Verkehrsträger	--	Dieser Handlungsschwerpunkt wird zugunsten einer stärkeren Fokussierung aufgehoben. Die entsprechenden LA werden jedoch in übrige HS integriert (siehe Kapitel 4.2).
3. Finanzierung Gesamtverkehr	--	--
Weitere	nein	--
Lösungsansätze (Prioritäten)		
1. Schulstandort- und Verkehrsplanung besser koordinieren	wurde bisher vernachlässigt, Zukunft über optimale Bildungsinfrastrukturen	--
2. Interkantonale Zusammenarbeit in der Verkehrs- und Raumplanung intensivieren	sollte schon lange so sein.	Die interkantonale Zusammenarbeit an sich hat lange Tradition. Sie wurde aber im Verkehrsbereich mit den Kantonen BE und BL nicht gleich intensiv betrieben wie mit AG.
3. Gesamtkonzept Verkehrssteuerungs- und -Informationssysteme	gesamtheitlicher Ansatz der Planung	--
4. Finanzierungskonzept Gesamtverkehr	ohne Geld keine Entwicklung	--
5. --	--	--
Weitere	nein	--
Lösungsansätze (Einwände)		
LA des HS2 „Koordination der Verkehrsträger“	Diese LA beschreiben vorwiegend aktuelle Vollzugsprobleme. Keine Visionen für Leitbildebene. -> weglassen.	Der Handlungsschwerpunkt wird fallen gelassen. Insbesondere die zwei LA „Anpassung der gesetzlichen Grundlagen im ÖV“ sowie „Methodik Umfahrungsstrassen“ sind bereits laufende Vollzugsaufgaben. Die übrigen zwei LA dieses Handlungsschwerpunktes werden hingegen beibehalten und die übrigen HS integriert.

REGIONTHAL		
	Kommentar (Eingeber)	**Kommentar (ARP/AVT/AFU)**
Zielsystem		
Allgemeine Bemerkungen	--	--
Zielsystem (Eignung)	Ja; Verweis auf die Wichtigkeit der Grunderschliessung für den ländlichen Raum (Ziele G1, G2)	--
Handlungsschwerpunkte (Prioritäten)		
1. Finanzierung Gesamtverkehr	Finanzierung ist von entscheidender Bedeutung	--
2. Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	Verkehrsintensive Einkaufszentren (im Gäu) konkurrenzieren das Versorgungsangebot im Thal. Bauliche Entwicklung im Thal nicht zusätzlich bremsen (d.h. frühzeitiger Einbezug bei der Formulierung neuer Einzonungskriterien)	Eine allfällige Ergänzung von Einzonungskriterien (LA 1.1) wird in jedem Fall zusammen mit den Regionen auszuhandeln sein.
3. Erreichbarkeit von Zentren und Agglomerationen	Von florierenden Zentren und Agglomerationen profitieren auch die ländlichen Regionen	--
Weitere	„Sicherstellung der Grunderschliessung in allen Regionen“: Begründung: Allein schon das Halten des jetzigen Verkehrsangebotes wird künftig mehr kosten als heute	Die Grunderschliessung wurde von der Begleitgruppe bewusst auf der Zielebene und nicht der Ebene der HS definiert (G1): Die strategische Stossrichtung „Halten im ländlichen Raum und Ausbau in den Agglomerationen“ soll mit den gewählten HS zum Ausdruck kommen. Bzgl. Grunderschliessung wirkende LA sind aber vorhanden und vor allem im Handlungsschwerpunkt 1 integriert.
Lösungsansätze (Prioritäten)		
1. Finanzierung Gesamtverkehr	vordringlicher Lösungsansatz	--
2. Agglomerationsprogramme erarbeiten	Ohne Klärung der Umfahrung Olten, bleibt die Unsicherheit bezüglich Umfahrung Klus	Die Finanzierung zur Entlastung Region Olten ist sichergestellt. Bei Umfahrung Klus läuft das Planungsverfahren.
3. Standortkriterien für verkehrsintensive Grossprojekte um verkehrliche Voraussetzungen ergänzen	Einkaufszentren im Gäu konkurrenzieren direkt mit den Thaler Geschäften	--
4. Gesamtkonzept Verkehrssteuerungs- und -Informationssysteme	Grosses Potenzial, relativ kostengünstige Massnahmen	--
5. Velowegnetz für den Alltagsverkehr vervollständigen	Grosses Verlagerungspotenzial vom MIV auf den LV in den Agglomerationen	--
Weitere	Zusätzliche Investitionen in die Grunderschliessung des Thals (Klärung des Realisierungszeitraumes der Umfahrung Klus)	Es ist nicht Aufgabe des VLB, die Realisierungsfragen einzelner Bauvorhaben zu behandeln. Geplante Investitionen im ländlichen Raum werden durch das VLB nicht verunmöglicht.
	Marktgerechte Ansätze zur Steuerung der Mobilität beim Bund einfordern	Dies kann durchaus im Rahmen des LA „Finanzierungskonzept Gesamtverkehr“ vollzogen werden.
Lösungsansätze (Einwände)		
--	--	--

EINWOHNERGEMEINDE BIBERIST		
	Kommentar (Eingeber)	**Kommentar (ARP/AVT/AFU)**
Zielsystem		
Allgemeine Bemerkungen	--	--
Zielsystem (Eignung)	Ja	--
Handlungsschwerpunkte (Prioritäten)		
1. Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	Biberist ist als Vorortsgemeinde mit starkem Durchgangsverkehr auf eine gute regionale Planung angewiesen.	--
2. Koordination der Verkehrsträger	Verkehrsprobleme können nur in der Koordination der Verkehrsträger gelöst werden.	Dieser Handlungsschwerpunkt wird zugunsten einer stärkeren Fokussierung aufgehoben. Die entsprechenden LA werden jedoch in übrige HS integriert (siehe Kapitel 4.2).
3. Förderung des Langsamverkehrs	Verbesserung hinsichtlich Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss im Dorf.	Dieser Handlungsschwerpunkt wird zugunsten einer stärkeren Fokussierung aufgehoben. Die entsprechenden LA werden jedoch in übrige HS integriert (siehe Kapitel 4.2).
Weitere	nein	--
Lösungsansätze (Prioritäten)		
1. Standortkriterien für verkehrsintensive Grossprojekte um verkehrliche Voraussetzungen ergänzen	Als Gemeinde mit sehr viel Durchgangsverkehr darauf angewiesen, dass Anliegen in die Beurteilung von betreffenden Grossprojekten einfliessen.	--
2. Methodik für ganzheitliche Beurteilung von Umfahrungsstrassen entwickeln	Biberist hat Interesse an langfristigen Überlegungen bzgl. einer Ortsumfahrung und an entsprechenden Grundlagen.	Eine entsprechende Methodik ist vorgesehen. Der LA als solcher wird jedoch im Rahmen des VLB fallengelassen.
3. Gesamtkonzept Verkehrssteuerungs- und -Informationssysteme	Unabdingbar um grosse Verkehrsaufkommen in Zukunft bewirtschaften zu können.	--
4. Velowegnetz für den Alltagsverkehr vervollständigen	Einfache und wirkungsvolle Massnahme um Sicherheit der Velofahrer zu steigern.	--
5. Finanzierungskonzept Gesamtverkehr	Ein Muss bei knapper Finanzlage der öffentlichen Hand.	--
Weitere	nein	--
Lösungsansätze (Einwände)		
--	--	--

EINWOHNERGEMEINDE EGERKINGEN		
	Kommentar (Eingeber)	**Kommentar (ARP/AVT/AFU)**
Zielsystem		
Allgemeine Bemerkungen	Das VLB enthält eine starke Fokussierung auf die Zentren, obwohl die wirtschaftliche Entwicklung in den letzten Jahren am Rand der Agglomerationen erfolgt ist (z.B. Briefpostzentrum Härkingen).	Die Zentren verfügen durchaus über wirtschaftliches Potenzial. Zudem sind die Ränder der Agglomerationen vergleichsweise schlecht mit Verkehr erschlossen (v.a. ÖV). Das Gäu ist gemäss Richtplan Entwicklungsschwerpunkt.
	Definition der Agglomerationen gemäss BFS vornehmen	Das VLB ist ein übergeordnetes Strategiepapier und definiert nicht gemeindegenau die Agglomerationsgrenze. Kantonale Grundlage dazu ist der Richtplan mit den entsprechenden Gemeindekategorien.
Zielsystem (Eignung)	Ja	--
Handlungsschwerpunkte (Prioritäten)		
1. Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	Verkehrssysteme dort ausbauen, wo entsprechende Entwicklung bei der Wirtschaft und beim Wohnen stattfindet (z.B. Gäu)	Der Grundsatz versteht sich nicht als verkehrliche Nacherschliessung struktureller Entwicklungen, sondern umgekehrt als eine angebotsorientierte Lenkung der strukturellen Entwicklung auf Gebiete hoher Verkehrsgunst.
2. Erreichbarkeit von Agglomerationen und Zentren	Die Agglomerationen sind wirtschaftliches Rückgrat im Kt. SO.	--
3. Finanzierung Gesamtverkehr	Gezielter und wirkungsorientierter Einsatz knapp verfügbarer Mittel. Neben Erstellungskosten auch spätere Betriebskosten beachten	--
Weitere	nein	--
Lösungsansätze (Prioritäten)		
1. Agglomerationsprogramme; Checkliste Verkehr erstellen	Zentral für Qualität des Wirtschafts- und Wohnstandortes	LA wird etwas umformuliert (siehe Kapitel 4.2)
2. Ausbau des ÖV in den Agglomerationen fördern	grösstmöglicher Nutzen für Umsteiger MIV-ÖV	--
3. Interkantonale Zusammenarbeit in der Verkehrs- und Raumplanung intensivieren	Kleinräumiger Kanton Solothurn	--
4. Finanzierungskonzept Gesamtverkehr	Effizienten Mitteleinsatz ermöglichen.	--
5. --	--	--
Weitere	nein	--
Lösungsansätze (Einwände)		
Standortkriterien für verkehrsintensive Grossprojekte um verkehrliche Voraussetzungen ergänzen	LA streichen resp. völlig neu formulieren unter Beachtung der Vernehmlassung gemäss Richtplananpassung	Abstimmung mit Richtplananpassung wird in Endversion des VLB gewährleistet.
Kantonales Parkraumkonzept erstellen	Fraglich und nicht sinnvoll; beschränkt Gemeindeautonomie	LA wird etwas umformuliert (siehe Kapitel 4.2) Die Richtlinien sollen die Minimalbedingungen formulieren; und zwar differenziert für unterschiedliche Gemeindetypen. Die Bau- und Planungshoheit der Gemeinden wird nicht tangiert.

Ausbau des ÖV in den Agglomerationen fördern	kurzfristig anstatt mittelfristig	Die Umsetzung des als „strategisches Ziel" formulierten LA ist kurzfristig (d.h. in 1-5 Jahren) unrealistisch.
Umwelt-Abo	Agglomerationsumspannende und –übergreifende Umwelt-Abos sind zu realisieren	Ein neuer LA zur Erweitung der Tarifverbünde wird ins VLB aufgenommen. Ein erster Schritt beinhaltet die Einführung des integralen Tarifverbundes.
Fahrleistungsmodell	Man ist besorgt darüber, dass das VLB Trittbrett wird für das umstrittene Fahrleistungsmodell	Die breit geführten Diskussionen um das Fahrleistungsmodell haben gezeigt, dass diesbezüglich zur Zeit kein Konsens zu erreichen ist. Die Abstimmung mit den Ergebnissen der Richtplananpassung wird in der Endversion des VLB gewährleistet.
A-Anschluss Egerkingen	Im Grundlagenbericht erwähnen (Kap. 2.3.2)	Die erwähnte Tabelle im Grundlagenbericht wird ergänzt mit „Optimierung der Verkehrserschliessung im Raume Gäu".

PLANUNGSKOMMISSION STADT SOLOTHURN		
	Kommentar (Eingeber)	**Kommentar (ARP/AVT/AFU)**
Zielsystem		
Allgemeine Bemerkungen	--	--
Zielsystem (Eignung)	Ja	--
Handlungsschwerpunkte (Prioritäten)		
1. Erreichbarkeit von Agglomerationen und Zentren	Die Erreichbarkeit der Stadt Solothurn und deren interner Verkehr leiden unter dem Durchgangsverkehr	--
2. Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	Stadt Solothurn weist eine ausgezeichnete Verkehrserschliessung auf, kämpft aber seit Jahren gegen einen Bevölkerungsrückgang.	Umso wichtiger erscheinen die Lösungsansätze in den Handlungsschwerpunkten 1 und 3.
3. Förderung des Langsamverkehrs	Wachstum des MIV kann eingedämmt werden mit einer entsprechenden Steigerung der Wohnqualität	Dieser Handlungsschwerpunkt wird zugunsten einer stärkeren Fokussierung aufgehoben. Die entsprechenden LA werden jedoch in übrige HS integriert (siehe Kapitel 4.2).
Weitere	nein	
Lösungsansätze (Prioritäten)		
1. Gesamtkonzept Verkehrssteuerungs- und -Informationssysteme	Leistungsoptimierung auf bestehender Strasseninfrastruktur, Minimierung der Investitionskosten	--
2. Agglomerationsprogramme; Checkliste Verkehr erstellen	Es gilt zwischen Städten und Gemeinden zu unterscheiden	Diese Unterscheidung wird in die Umsetzung einfliessen.
3. Standortkriterien für verkehrsintensive Grossprojekte um verkehrliche Voraussetzungen ergänzen	Grossprojekte sollen an gut erschlossenen Standorten und nicht auf der grünen Wiese erstellt werden.	--
4. Finanzierungskonzept Gesamtverkehr	Festhalten am bisherigen Finanzierungskonzept bedeutet einen Rückschritt, insbesondere für den ÖV.	--
5. Interkantonale Zusammenarbeit in der Verkehrs- und Raumplanung intensivieren	Kt. SO ist geographisch und in Bezug auf die Verkehrsträger überaus stark mit anderen Kantonen verhängt	--
Weitere	nein	
Lösungsansätze (Einwände)		
--	--	--

BLS LÖTSCHBERGBAHN AG		
	Kommentar (Eingeber)	**Kommentar (ARP/AVT/AFU)**
Zielsystem		
Allgemeine Bemerkungen	Das VLB sollte mit der Bahnreform 2 abgestimmt werden.	VLB und Bahnreform 2 können nicht direkt miteinander verglichen werden. Der institutionelle Bereich des ÖV wird durch das VLB nur gering thematisiert.
	Es werden einheitliche und kantonsübergreifende Kriterien zur Finanzierung des ÖV angestrebt (mit Kt. BE bereits ausgearbeitet).	Die Arbeiten des Kt. BE können in das „Finanzierungskonzept Gesamtverkehr“ durchaus einfliessen.
	Die BLS unterstützt eine Integration der Agglomerationsräume Solothurn und Grenchen in den integralen Tarifverbund im Mobilitätsraum Mittelland.	Die Ausdehnung der Tarifverbünde soll im VLB ein neu aufzunehmender Lösungsansatz werden.
Zielsystem (Eignung)	Ja	--
Handlungsschwerpunkte (Prioritäten)		
keine Priorisierung	--	--
Weitere	nein	--
Lösungsansätze (Prioritäten)		
keine Priorisierung	--	--
Weitere	nein	--
Lösungsansätze (Einwände)		
--		

AMT FÜR LANDWIRTSCHAFT KT. SO		
	Kommentar (Eingeber)	**Kommentar (ARP/AVT/AFU)**
Zielsystem		
Allgemeine Bemerkungen	VLB ist wünschbar und wichtig. Es hat sich aber auf das Machbare zu beschränken	Die Konzentration auf das Machbare ist ein Grundanliegen des VLB
	Das VLB darf die wirtschaftliche Entwicklung im ländlichen Raum nicht verunmöglichen	Das VLB postuliert nicht ein Bremsen der wirtschaftlichen Entwicklung im ländlichen Raum. Notwendige punktuelle Infrastrukturausbauten werden nicht bestritten. Eine verstärkte Konzentration der (knappen) Mittel auf die Agglomerationsräume ist aber erklärtes Ziel des VLB, weil hier die grössten Verkehrsprobleme herrschen und die Potenziale für wirksame Massnahmen am grössten sind.
Zielsystem (Eignung)	Ja; wenn die richtigen Prioritäten gesetzt werden	--
Handlungsschwerpunkte (Prioritäten)		
1. Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	Keine falschen Signale setzen; Nachhaltigkeit	--
2. Koordination der Verkehrsträger	Sparsamer Ressourcenverbrauch; Nachhaltigkeit	Dieser Handlungsschwerpunkt wird zugunsten einer stärkeren Fokussierung aufgehoben. Die entsprechenden LA werden jedoch in übrige HS integriert (siehe Kapitel 4.2).
3. Finanzierung Gesamtverkehr	Nur wenn das Ganze finanziert werden kann, kann etwas erreicht werden.	--
Weitere	nein	
Lösungsansätze (Prioritäten)		
1. Standortkriterien für verkehrsintensive Grossprojekte um verkehrliche Voraussetzungen ergänzen	Landbedarf minimieren	--
2. Koordination der Verkehrsträger im Rahmen der Mehrjahresprogramme	Sparsamer Ressourcenverbrauch	Der Fokus auf die Mehrjahresprogramme muss nochmals geprüft werden, weil die Programme von MIV und ÖV sehr unterschiedlichen Charakter haben. Die verstärkte Koordination der Verkehrsträger soll in allen relevanten Planungsinstrumenten postuliert werden.
3. Kriterien für Neueinzonungen um verkehrliche Voraussetzungen ergänzen	Unterstützung des LA für Bauten und Anlagen mit grossen verkehrlichen Auswirkungen. Moderate Einzonung von Wohn- und Gewerbebauten darf aber nicht verhindert werden (Entwicklungsmöglichkeiten für den ländlichen Raum)	Mit dem Lösungsansatz möchte man Minimalkriterien zur verkehrlichen Erschliessung definieren. Wie weit diese gehen können, wird die politische Auseinandersetzung zeigen.
4. Finanzierungskonzept Gesamtverkehr	Ohne gesicherte Finanzierung kann nichts erreicht werden. Wegen angespannter Finanzsituation dürfen aber keine allzu grossen Wunder von einem neuen Konzept erwartet werden.	--
5. Methodik für ganzheitliche Beurteilung von Umfahrungsstrassen entwickeln	Landbedarf minimieren	LA wird fallengelassen, weil im laufenden Vollzug bereits vorgesehen.

Weitere	nein	
Lösungsansätze (Einwände)		
Agglomerationsprogramme; Checkliste Verkehr erstellen	Darauf achten, dass nicht zu aufwändig und realitätsfremd (bzw. nicht finanzierbar).	Neu soll sich der Lösungsansatz vor allem auf die Unterstützung in der Umsetzungsphase konzentrieren.
Gesamtkonzept Verkehrssteuerungs- und -Informationssysteme	do.	--
Ausbau des ÖV in den Agglomerationen fördern	Dürfte schnell an finanzielle Grenzen stossen. Eher durch organisatorische Massnahmen und flankierende Massnahmen ÖV-Angebot verbessern	Typische flankierende Massnahmen sind z.B. Verkehrssteuerungsmassnahmen (z.B. ÖV-Vortrittsberechtigungen; siehe entsprechender LA).
Förderung des Langsamverkehrs	Es wird kein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssituation erwartet.	Das Verlagerungspotenzial auf kurzen Wegen ist gross (34% aller MIV-Etappen sind kleiner als 3km).

WIRTSCHAFTSFÖRDERUNG KT. SO		
	Kommentar (Eingeber)	**Kommentar (ARP/AVT/AFU)**
Zielsystem		
Allgemeine Bemerkungen	--	--
Zielsystem (Eignung)	Ja; die Ziele sind richtig erkannt, aber es existieren Zielkonflikte bei der Priorisierung und Umsetzung von Massnahmen	Gerade wegen potenziellen Zielkonflikten haben die Lösungsansätze des VLB eher pragmatischen Charakter. Auf grosse, aber politisch und finanziell unrealistische Würfe wurde bewusst verzichtet.
Handlungsschwerpunkte (Prioritäten)		
1. Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	Starke gegenseitige Beeinflussung. Wichtigkeit der Zusammenarbeit mit AG, BE und BL sowie dem Bund.	--
2. Erreichbarkeit von Agglomerationen und Zentren	Klares Bekenntnis für eine Fokussierungsstrategie auf die Regionen, welche für wirtschaftliche Entwicklung von Bedeutung sind.	--
3. Finanzierung Gesamtverkehr	Zwingend um zwischen unrealisierbaren Utopien, denkbaren Visionen oder realisierbaren Projekten zu unterscheiden	--
Weitere	nein	
Lösungsansätze (Prioritäten)		
1. Kriterien für Neueinzonungen um verkehrliche Voraussetzungen ergänzen	Längerfristig grösste Wirkung zu erwarten von dieser Massnahme	--
2. Gesamtkonzept Verkehrssteuerungs- und -Informationssysteme	Optimale Verkehrserschliessung für attraktive Zentren unabdingbar. Vorgehen wäre mit anderen Kantonen abzustimmen.	Das Konzept soll insbesondere den Handlungsbedarf und die Möglichkeiten über die Kantonsgrenzen hinaus aufzeigen.
3. Finanzierungskonzept Gesamtverkehr	s.o.	--
4. Interkantonale Zusammenarbeit in der Verkehrs- und Raumplanung intensivieren	Verkehrsprobleme kennen keine Grenzen. Jüngstes Beispiel mangelnder interkantonaler Abstimmung ist die Richtplanrevision betreffend verkehrsintensiver Anlagen.	Die Richtplananpassung ist noch nicht abgeschlossen. Die interkantonale Abstimmung wird vorgenommen. Die Zusammenarbeit generell soll insbesondere mit den Kantonen BE und BL intensiviert werden.
5. Standortkriterien für verkehrsintensive Grossprojekte um verkehrliche Voraussetzungen ergänzen	Grosse Verunsicherung bei Investoren und Behörden. Klare Kriterien sind zwingend und sollten interkantonal abgestimmt sein.	Wird im Rahmen der Richtplananpassung berücksichtigt.
Weitere	Einige der unter „nicht aufgenommenen Lösungsansätzen“ aufgeführten LA wären deutlich konkreter (wenn auch politisch anspruchsvoller) und sollten nochmals beurteilt werden.	Die Auswahl der LA entspricht dem Konsens der breit eingesetzten Begleitgruppe. Eine rein verwaltungsinterne Neubeurteilung würde dem partizipativen Ansatz des VLB widersprechen.
Lösungsansätze (Einwände)		
--		

ANHANG 2: FRAGEBOGEN VERNEHMLASSUNG

Fragen:

1. Sind die im Leitbild vorgeschlagenen **Ziele** dazu geeignet, eine nachhaltige Verkehrspolitik im Kanton Solothurn zu fördern ?

.....

2. Aus den Leitbildzielen wurden fünf **Handlungsschwerpunkte** abgeleitet. Welche **drei** davon haben für Sie - in der Reihenfolge der Nennung – Priorität? Bitte begründen Sie Ihre Auswahl kurz.

1. Priorität:
   .....

Begründung:

.....

2. Priorität: .....

Begründung:

.....

3. Priorität: .....

Begründung:

.....

3. Fehlen Ihnen wichtige **Handlungsschwerpunkte** zur Erreichung der Leitbildziele und warum ?

.....

4. Wählen Sie aus den vorgeschlagenen **Lösungsansätzen** diejenigen **fünf** aus, welche prioritär umgesetzt werden sollen. Bitte begründen Sie Ihre Auswahl kurz.

1. Lösungsansatz: .....

Begründung:

.....

2. Lösungsansatz: .....

Begründung:

.....

3. Lösungsansatz: .....

Begründung:

.....

4. Lösungsansatz: .....

Begründung:

.....

5. Lösungsansatz: .....

Begründung:

.....

5. Haben Sie Vorschläge für zusätzliche oder Änderungen an den vorgeschlagenen Lösungsansätzen ?

   .....

Bitte den Fragebogen ausgefüllt bis spätestens am **Freitag, 27. Februar 2004** senden an:
Amt für Raumplanung
Werkhofstrasse 59
4509 Solothurn

Besten Dank !