

Verkehrspolitisches Leitbild

Beschreibung der Lösungsansätze

1. Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Kriterien für Bauzonenerweiterungen ergänzen	<p>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.</p>
Standortkriterien für verkehrsentensive Grossprojekte festlegen	<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>
Koordination Schulstandort- und Verkehrsplanung sicherstellen	<p>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).</p>
Interkantonale Zusammenarbeit in der Verkehrs- und Raumplanung intensivieren	<p>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.</p> <p>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.</p>

<p>Richtlinien für die kommunale Parkraumpolitik festlegen</p>	<p>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 kantonaler Sicht. Die Richtlinien sollten Aussagen zu folgenden Aspekten beinhalten: Situationsanalyse und allgemeiner Handlungsbedarf, Kriterien zum Bedarfsnachweis, Park&Ride-Angebote, Parkplatzbewirtschaftung, Parkieren bei Grossanlässen, flankierende Massnahmen.</p> <p>Die Richtlinien sind nach unterschiedlichen Gemeindetypen gemäss Richtplan 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.</p>
<p>ÖV-Tarifverbünde erweitern</p>	<p>Der Kanton Solothurn überprüft die Möglichkeiten zu weiteren räumlichen und inhaltlichen Erweiterungen seiner Tarifverbünde des öffentlichen Verkehrs. Dazu gehören nach den Zusammenschlüssen zum Integralen Tarifverbund „Libero“ 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

2. Erreichbarkeit von Zentren und Agglomerationen

<p>Gesamtverkehrs- und Umfahrungsprojekte planen, projektieren und realisieren</p>	<p>Im Sinne einer angebotsorientierten Verkehrsplanung plant und 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 von Oensingen und Gerlafingen fort.</p>
<p>Agglomerationsprogramme fördern und Umsetzung begleiten</p>	<p>Der Kanton unterstützt aktiv die Umsetzung der Agglomerationsprogramme. Er bestimmt dazu die organisatorischen, personellen und finanziellen Rahmenbedingungen und prüft eine gesetzliche Verankerung.</p>

<p>Verkehrssteuerungs- und – Informationssysteme koordinieren</p>	<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 Handlungsbedarf (reine Information vs. aktive Nachfragesteuerung bzw. Zutrittsberechtigungen)? › Systeme: Welche Verkehrstelematik-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 Verkehrstelematik-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?
<p>ÖV-Ausbau in den Agglomerationen fördern</p>	<p>Als strategisches Zielangebot gilt im engeren, dicht besiedelten Agglomerationsbereich in der Regel ein Viertel-Studentakt. Damit soll die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs in den Agglomerationen dem heutigen Bedürfnisstand angepasst und gleichzeitig eine Entlastungswirkung beim motorisierten Individualverkehr erzielt werden.</p>
<p>Koordination der Verkehrsträger sicherstellen</p>	<p>Der Kanton stellt die Koordination der Verkehrsträger auf allen Ebenen der Verkehrs- und Raumplanung sicher. Namentlich in folgenden Bereichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> › Im Rahmen der Agglomerationsprogramme › 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).
<p>Velowegnetz für den Alltagsverkehr vervollständigen</p>	<p>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.).</p> <p>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.</p>

<p>Ausbau der Langsamverkehrs-Infrastrukturen an ÖV-Knoten</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>
---	--

3. Finanzierung Gesamtverkehr

<p>Neue Finanzierungsformen prüfen</p>	<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 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 aususchöpfen › 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 Personenwagen, u.a.m.)
---	---

