

## **Regierungsrat**

Rathaus / Barfüssergasse 24  
4509 Solothurn  
www.so.ch

Bundesamt für Raumentwicklung  
Sektion Bundesplanungen  
3003 Bern

15. Dezember 2020

### **Vernehmlassung zur Mobilität und Raum 2050 - Sachplan Verkehr, Teil Programm / Stellungnahme Kanton Solothurn**

Sehr geehrte Frau Direktorin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir nehmen Bezug auf Ihr Schreiben vom 14. September 2020 zur Eröffnung der Anhörung und öffentlichen Mitwirkung zum zur Mobilität und Raum 2050 - Sachplan Verkehr, Teil Programm und danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Die Gesamtüberarbeitung des Teils Programm zum Sachplan Verkehr begrüssen wir sehr. Aus unserer Sicht hat der Programmteil damit deutlich an Kontur gewonnen. Wir unterstützen die grundsätzliche Ausrichtung des Sachplans Verkehr bezüglich der bestmöglichen Abstimmung von Mobilität und Raum sowie die Ausrichtung auf einen möglichst hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs («Rückgrat des Verkehrssystems») sowie des Fuss- und Veloverkehrs an den durch die Bevölkerung zurückgelegten Wegen. Diese Strategie entspricht den im Richtplan des Kantons Solothurn festgelegten Grundsätzen und Zielen.

Auch die Bestrebungen zur Mitwirkung der verschiedenen involvierten Stellen bei der Erarbeitung des Entwurfs haben wir als sehr wertvoll erlebt. Wir möchten uns an dieser Stelle für den engen Einbezug der Kantone bei der Erarbeitung bedanken und begrüssen ausdrücklich die Absicht, die verkehrsträger- und staatsebenen-übergreifende Zusammenarbeit weiter zu stärken.

Zu den zur Verfügung gestellten Unterlagen haben wir im Detail die folgenden Anmerkungen:

#### **Kapitel 2: Entwicklungen und Herausforderungen**

##### Seite 9, Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung:

Bezüglich des Güterverkehrs geht der Bund von einem Wachstum von 45% bis 2040 aus. Eine funktionierende und umweltverträgliche Logistik wird somit weiter an Bedeutung gewinnen. In den Entwicklungsstrategien und den weiteren Kapiteln (Zielbild, Handlungsgrundsätze) fehlen unseres Erachtens vertiefte Überlegungen, was dies für die Verkehrsinfrastrukturen bedeutet.

**Antrag:** Relevante Aspekte hinsichtlich des Umgangs mit dem Güterverkehr sind zu ergänzen.

Seite 12, Entwicklungen Umwelt, Klima und Ressourcen:

Bezüglich der Beanspruchung des Bodens wird die verstärkte Zusammenarbeit von Bund und Kanton als Beitrag zur Lösungsfindung vorgeschlagen. Wir sind der Ansicht, dass neben der Kompensation von FFF im Hinblick auf die Kulturlandschonung auch neue innovative Ideen bezüglich Mehrfachnutzungen und teilweisen Überdeckungen von Verkehrsinfrastrukturen anzustreben sind.

**Kapitel 3: Zielbild Mobilität und Raum 2050**

Das Zielbild Mobilität und Raum 2050 mit seinen nach Raumtypen differenzierten Grundsätzen und den daraus abgeleiteten Strategien unterstützen wir. Die Inhalte entsprechen den Zielen des Kantons Solothurn, die im kantonalen Raumentwicklungskonzept und im Richtplan zum Ausdruck kommen. Die optimale Verkehrslage des Kantons (Kreuzungspunkt Nord-Süd- und Ost-West-Achsen des Strassen- wie Schienenverkehrs) ist von grosser Bedeutung für die Schweiz und bietet ideale Voraussetzungen für eine abgestimmte Entwicklung von Mobilität und Raum.

In diesem Zusammenhang ist insbesondere die Bedeutung der Achse Grenchen - Solothurn - Olten hervorzuheben. Die drei grössten Städte des Kantons weisen eine sehr gute Anbindung an das Nationalstrassennetz auf. Im Schienenverkehr bieten die Bahnhöfe in Oensingen, Egerkingen und Grenchen beste Voraussetzungen, sich in Verbindung mit einem Halbstundentakt zu multimodalen Verkehrsdrehscheiben zu entwickeln. Für den Kanton Solothurn ist die Berücksichtigung und Aufwertung der Jurasüdfusslinie in zukünftigen Planungen daher ein wichtiges Anliegen.

Seite 18, Grundsätze des Bundes einer nach Raumtypen differenzierten Siedlungsentwicklung:

Generell teilen wir die raumtypenspezifischen Grundsätze einer differenzierten Siedlungsentwicklung. Aus unserer Sicht haben sie einen wichtigen orientierenden Charakter und dienen der besseren Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsplanung.

**Antrag:** Die Einleitung zum Abschnitt «Grundsätze des Bundes einer nach Raumtypen differenzierten Siedlungsentwicklung» ist mit einem Hinweis zu ergänzen, dass die Grundsätze zur Siedlungsentwicklung als Diskussionsgrundlage dienen.

Seite 19, Grundsätze des Bundes einer nach Raumtypen differenzierten Siedlungsentwicklung:

Grundsätzlich unterstützen wir die Stossrichtung der behördenverbindlichen Aussagen zum ländlichen Raum. Es ist jedoch zu gewährleisten, dass sich der ländliche Raum angemessen weiterentwickeln kann.

**Antrag:** In der Formulierung der Grundsätze einer nach Raumtypen differenzierten Siedlungsentwicklung ist dem Erhalt der Funktionsfähigkeit und der Ermöglichung einer angemessenen Weiterentwicklung des ländlichen Raumes Rechnung zu tragen.

Seite 20, Abbildung 2:

Die Basiskarte zur gewünschten räumlichen Entwicklung dient einerseits als Übersicht, lässt dann aber insbesondere für die Punktsymbole ganz exakte Verortungen zu. In diesem Zusammenhang irritiert auch die Bezeichnung «ländliche Zentren», die allesamt im intermediären Siedlungsraum, nicht im ländlichen Raum, liegen.

**Antrag:** Es ist zu prüfen, ob die Abbildung besser auf die Darstellung im Raumkonzept Schweiz bzw. die kantonalen Raumkonzepte abgestimmt werden kann.

#### Seite 22, Grundsätze zur Verbindungsqualität differenziert nach Raumtypen:

Die Grundsätze der Verbindungsqualität werden nachvollziehbar definiert und werden im Kanton Solothurn ähnlich gehandhabt. Aus unserer Sicht haben die formulierten Grundsätze einen wichtigen orientierenden Charakter und dienen der besseren Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsplanung.

**Antrag:** Die Einleitung zum Abschnitt «Grundsätze zur Verbindungsqualität differenziert nach Raumtypen» ist mit dem Hinweis zu ergänzen, dass die Grundsätze als Diskussionsgrundlage dienen.

#### Seite 25, Abbildung 3:

Die verwendeten Symbole und Signaturen sind sehr ähnlich, aber nicht exakt gleich wie in Abb. 2 auf Seite 20. In Abb. 2 sind Entwicklungskorridore mit einer unterbrochenen Linie dargestellt, in Abb. 3 als hellgraue Fläche. Der Übersichtlichkeit halber sollten in beiden Abbildungen die gleichen Signaturen gewählt werden.

**Antrag:** Die Signaturen der differenzierten Raumtypen in den Abbildungen 2 und 3 sind zu vereinheitlichen.

#### Seite 26, Konnektivität und Verkehrsdrehscheiben:

Der Begriff der Verkehrsdrehscheiben ist zu erläutern, damit klar ist, was darunter verstanden wird. Handelt es sich um dasselbe, wie die multimodalen Drehscheiben der Agglomerationsprogramme? Dann ist überall der gleiche Begriff zu verwenden.

Die mögliche nicht abschliessende Typologie der Verkehrsdrehscheiben (Abb. 4) vermag zusammen mit der Tabelle auf S. 27 zu wenig zur Klärung beizutragen. Verkehrsdrehscheiben sind unseres Erachtens nach nicht nur - wie in Abb. 3 dargestellt - in Zusammenhang mit einem Nationalstrassenanschluss möglich. In Realität handelt es sich wohl auch um Umsteigemöglichkeiten von/nach kantonalen Hauptverkehrsachsen.

**Antrag:** Das Konzept der Verkehrsdrehscheiben ist zu präzisieren.

#### Seite 27, Tabelle:

Die Tabelle ist aus unserer Sicht nicht selbsterklärend. Insbesondere ist unklar, welche Aussagen in den Spalten 2 und 3 getroffen werden.

**Antrag:** Die Tabelle auf Seite 27 ist durch eine Beschriftung der Spalten zu ergänzen.

#### Seite 28, Konnektivität und Verkehrsdrehscheiben:

Die beschriebene Förderung der Zusammenarbeit der verschiedenen Staatsebenen bei der Planung und Realisierung von Verkehrsdrehscheiben ist aus unserer Sicht von grosser Bedeutung. Im Rahmen der Planung von Verkehrsdrehscheiben fallen Aufgaben sowohl für den Bund (Eisenbahngesetzgebung, Nationalstrassengesetzgebung), den Kanton (in der Regel Besteller des öffentlichen Regionalverkehrs, Verantwortung für Kantonsstrassen) sowie für die Standortgemeinde an. Für eine zielgerichtete Planung solcher Verkehrsdrehscheiben ist eine gute Abstimmung der verschiedenen Staatsebenen zentral.

## **Kapitel 4: Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätze**

### Seite 30, Abstimmung von Siedlung und Verkehr:

Das beschriebene Vorgehen zur Regulierung des motorisierten Individualverkehrs durch eine differenzierte Betrachtung der Parkierungsnormen für Motorfahrzeuge respektive einer Förderung von autoarmen Siedlungen begrüßen wir. Es ist wichtig, die Voraussetzungen zu schaffen, dass solche Siedlungen nicht durch zu starre Vorgaben bezüglich einer Mindestanzahl von Parkfeldern verunmöglicht werden. Die Aufhebung von Parkfeldern in Stadtzentren zugunsten von Parkierungsanlagen an Verkehrsdrehscheiben kann ebenfalls zweckmässig sein.

### Seite 36, U1:

Bezüglich der flächen-, boden- und lebensraumschonenden Realisierung gilt die Einschränkung der Verhältnismässigkeit und der wirtschaftlichen Tragbarkeit. Aus unserer Sicht ist die Zielsetzung bereits so formuliert, dass eine weitere Relativierung nicht nötig ist.

**Antrag:** Der Einschub in der Zielsetzung («verhältnismässig und wirtschaftlich tragbar») ist zu streichen.

### Seite 37, U2:

Bezüglich einer emissionsarmen Mobilität im Güterverkehr und MIV stellt sich die Frage, ob unter diesem Ziel auch Infrastrukturen zum Laden von Batterien oder Wasserstoff-Tankstellen und -Transportnetze in die Entwicklungsstrategien einbezogen werden sollten.

Als weiterer Punkt könnte die Förderung der Multifunktionalität aufgenommen werden, z. B. die Kombination von Lärmschutzwänden (Umweltschutz) mit Photovoltaikanlagen (Energiegewinnung).

## **Kapitel 6: Handlungsräume**

Es gibt verschiedene Aussagen zu den Handlungsraumstrategien (z. B. in Kapitel 4.4. unter Z1, in Kapitel 6). In Kapitel 5.1 ist die Rede davon, dass die Aussagen zu den Handlungsraumstrategien den behördenverbindlichen Rahmen bilden. Es ist nicht klar, was genau damit gemeint ist. In den Unterkapiteln zu den Handlungsräumen (Kapitel 6) werden keine Strategien aufgeführt, es werden Aussagen zum Handlungsbedarf und den Stossrichtungen gemacht. Diese sind aber nicht behördenverbindlich. Diese Aussage steht in Widerspruch zu Kapitel 6, in welchem steht, dass die einheitlich strukturierten Aussagen eine Grundlage für die Infrastrukturteile des Sachplans (etc.) darstellen.

**Antrag:** Die Aussagen zur Verbindlichkeit der Inhalte des Kapitels 6 (Handlungsräume) sind nochmals zu prüfen.

## **Kapitel 6.2: Handlungsraum Metropolitanraum Basel**

### Seite 57, Umwelt, Stossrichtung:

Der letzte Abschnitt zu den Konzepten zur Entsorgung von Ausbruchmaterial bleibt unklar formuliert. Wer erarbeitet diese Konzepte? Die Materialbewirtschaftung ist im Konzeptteil des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse bzw. Teil Infrastruktur Schiene aufgenommen.

## **Kapitel 6.4: Handlungsraum Hauptstadtregion**

### Seite 72, Gebiete mit besonderem Potential zur Erhöhung des ÖV Anteils:

Der Aussage, dass entlang der Achse Grenchen - Solothurn - Olten eine Verlagerung der Verkehrsnachfrage auf den öffentlichen Verkehr nur schwierig zu realisieren sei, können wir nicht zustimmen. Der Kanton Solothurn engagiert sich im Rahmen der Agglomerationsprogramme Grenchen, Solothurn und AareLand für attraktive Verkehrsdrehscheiben und eine hohe Zuverlässigkeit des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs. Das Angebot im öffentlichen Verkehr wurde und wird in diesem Raum weiter verbessert. Die Bemühungen der vergangenen Jahre haben auch eine entsprechende Wirkung gezeigt. Voraussetzung ist allerdings weiterhin ein integraler Halbstundentakt zwischen Grenchen, Solothurn und Olten. Erst eine solche qualitätsvolle Vernetzung zwischen den drei grössten Städten des Kantons schafft die Voraussetzungen für eine weitere Attraktivierung des Angebots und muss deshalb in alle künftigen Ausbauplanungen Eingang finden.

### Seite 74, Karte 1:

Der Handlungsbedarf zur kantonsübergreifenden Abstimmung der Planung von Anlagen und Vorhaben für Logistik wird in der Karte zum Handlungsraum Hauptstadtregion nicht verortet. Aus unserer Sicht ist diesbezüglich insbesondere der Raum Niederbipp/Oensingen - an der Grenze der Handlungsräume Hauptstadtregion und AareLand liegend - relevant.

### Seiten 76 und 78: Strasse und Karte 3:

In diesem Abschnitt werden Engpässe und geplante Ausbauten des Nationalstrassennetzes beschrieben. Dabei stellt sich die Frage, wieso der geplante Ausbau der N1 zwischen Luterbach und Härkingen nicht aufgeführt und dargestellt wird, wo doch der entsprechende Engpass beschrieben wird?

### Seite 77, Luftverkehr:

Die Anmerkung zum Regionalflugplatz Birrfeld (Handlungsraum AareLand, Seite 117), wonach dem Flughafen eine wichtige Rolle für die fliegerische Ausbildung zukommt, gilt auch für den Flughafen Grenchen.

## **Kapitel 6.8: Handlungsraum AareLand**

### Seite 111, Umgang mit erhöhten Nutzungsansprüchen an die Infrastrukturen, Stossrichtung:

Bei der an zweiter Stelle aufgeführten Stossrichtung ist neben der Erschliessung mit ÖV und Fuss- und Veloverkehr auch auf das übergeordnete Verkehrsnetz zu verweisen und allenfalls auch auf Gleisanschlüsse hinzuweisen.

### Seite 112, Güterverkehr:

Zum Thema Störfallvorsorge fehlt in der rechten Spalte die Stossrichtung, die in den anderen Handlungsräumen (Basel, Hauptstadtregion) genannt wird.

### Seite 114, Karte 1:

Die Signatur «Umgang mit erhöhten Nutzungsansprüchen» im Raum Oensingen-Olten ist schlecht erkennbar.

### Seite 116, Strasse:

Wir sind weiterhin der Meinung, dass die Nationalstrasse N1 in diesem Raum aufgrund der ausgeprägten Logistiktutzung insbesondere vom überregionalen und nicht vom regionalen Verkehr belastet ist.

Seite 117, Schiene:

Die Aufzählung der Massnahmen nach STEP 2025/2035 sollte mit der Verdichtung der IR-Verbindungen zwischen Olten und Oensingen - (Solothurn) und somit der Einführung eines integralen Halbstundentaktes im Fernverkehr für Oensingen und Egerkingen ergänzt werden.

**Antrag:** Die Anmerkungen zu den Kapiteln 6.2, 6.4 und 6.8 sind zu berücksichtigen und entsprechend aufzunehmen.

Mit freundlichen Grüssen

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig.  
Brigit Wyss  
Frau Landammann

sig.  
Andreas Eng  
Staatsschreiber