

Regierungsratsbeschluss

vom 25. Mai 2021

Nr. 2021/722

Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation

1. Ausgangslage

1.1 Agglomerationspolitik des Bundes

Den Städten, Agglomerationen und Metropolitanräumen kommt als Motoren der wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Entwicklung eine steigende Bedeutung zu. Sie erbringen Leistungen, die nicht nur ihnen, sondern auch ihrem Umland und dem ländlichen Raum zu Gute kommen. Gleichzeitig konzentrieren sich viele räumliche Herausforderungen im urbanen Raum. Insbesondere haben Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung eine zunehmende Mobilität mit entsprechender Überlastung der Verkehrssysteme zur Folge.

Der Bundesrat initiierte im Jahr 2001 die Agglomerationspolitik. Ein wesentlicher Anstoss war die Erkenntnis, dass das hohe Verkehrsaufkommen in den Agglomerationen nur bewältigt werden kann, wenn der Bund die Verkehrsvorhaben der Kantone und Gemeinden mitfinanziert. Die entsprechende Verfassungsgrundlage wurde im Rahmen der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenverteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) geschaffen. Mit dem Infrastrukturfonds wurde vorerst eine bis 2027 zeitlich befristete Finanzierung von Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs geschaffen. Er wurde im Jahr 2018 durch den unbefristeten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds (NAF) abgelöst.

Mit den richtungsweisenden Entscheidungen auf Bundesebene zur unbefristeten Finanzierung gewannen die Agglomerationsprogramme nochmals an Bedeutung. Der Programmgedanke hin zu einer langfristig angelegten, fundierten Entwicklung trat damit noch stärker in den Vordergrund und erhielt eine langfristig planbare finanzielle Basis.

1.2 Agglomerationsstrategie des Kantons Solothurn

Der Kanton Solothurn hat seine Agglomerationsstrategie im Regierungsratsbeschluss (RRB) Nr. 2003/2381 vom 16. Dezember 2003 definiert. Die Agglomerationsstrategie wurde auf dieser Grundlage konkretisiert und ist im kantonalen Richtplan verankert.

Seit 2007 hat der Kanton Solothurn drei Generationen der Agglomerationsprogramme Solothurn, AareLand und Basel erarbeitet. In der ersten Generation beteiligte sich der Bund mit 40% an bestimmten Projekten, in der zweiten und dritten Generation betrug der Bundesanteil jeweils 35-40%.

Seit 2017 erarbeitet der Kanton Solothurn die Agglomerationsprogramme 4. Generation Solothurn, AareLand, Basel und zum ersten Mal Grenchen (zusammen mit dem Kanton Bern). Die Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen der früheren Generationen werden zurzeit umgesetzt.

1.3 Anforderungen des Bundes an die Agglomerationsprogramme

Die Vorgehensweise bei der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme des Kantons Solothurn stützt sich auf die Verordnung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) vom 20. Dezember 2019 (SR 725.116.214) sowie die Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) des UVEK über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation vom 30. Januar 2020.

Damit ein Agglomerationsprogramm vom Bund beurteilt wird, sind verschiedene formale Anforderungen zu erfüllen, die im Rahmen einer Eingangsprüfung begutachtet werden:

- Das Agglomerationsprogramm besteht aus mindestens drei Teilen: Hauptteil, Massnahmenteil und, falls in einer Vorgängergeneration bereits Massnahmen vereinbart wurden, Umsetzungstabellen.
- Der Hauptteil besteht mindestens aus den sechs Bausteinen «Situations- und Trendanalyse», «Umsetzungsbericht», «Zukunftsbild», «Handlungsbedarf», «Teilstrategien» und «Massnahmen». Jeder Baustein mit Ausnahme des Handlungsbedarfs ist mit kartografischen Darstellungen zu illustrieren.
- Die zuständige kantonale Behörde (in der Regel der Regierungsrat) hat das Agglomerationsprogramm für die Einreichung beim Bund freigegeben.

Darüber hinaus sind vier Grundanforderungen zu erfüllen. In der Art und Weise sowie im Detaillierungsgrad sind sie den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration entsprechend anzupassen:

- GA1: Trägerschaft und Partizipation
- GA2: Vollständigkeit und roter Faden
- GA3: Herleitung priorisierter Massnahmen
- GA4: Umsetzung und Controlling.

Bei der eigentlichen Beurteilung des Agglomerationsprogramms nimmt der Bund in einem ersten Schritt eine Massnahmenbeurteilung vor. Die Bestimmung der Programmwirkung stützt sich auf die Massnahmenbeurteilung sowie die weiteren Inhalte eines Agglomerationsprogramms. Sie umfasst auch die Umsetzungsbeurteilung. Die Ergebnisse der Beurteilung werden in einem Prüfbericht festgehalten.

1.4 Umsetzung Agglomerationsprogramme

Bei der Einreichung der Agglomerationsprogramme beurteilt der Bund neben dem aktuellen Programm auch den Umsetzungsstand der Massnahmen vorheriger Generationen. Fällt diese Beurteilung für die vorletzte Generation (zurzeit die 2. Generation) ungenügend aus, kann der Bundesbeitrag der aktuellen Generation um 5 Prozentpunkte gekürzt werden. Dank gemeinsamen Bemühungen des Kantons und der Gemeinden ist die Umsetzung der Massnahmen grundsätzlich auf Kurs. Bei einigen Massnahmen ergeben sich aufgrund der komplexen Abstimmungen Verzögerungen.

2. Erwägungen

2.1 Das Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation

2.1.1 Ausgangslage

Die Agglomeration Solothurn mit rund 87'000 Einwohnerinnen und Einwohnern ist eine Agglomeration mittlerer Grösse. Sie ist stark durch den motorisierten Pendlerverkehr geprägt. Das Agglomerationsprogramm verfolgt daher insbesondere die Strategie, Verkehr zu vermeiden, zu verlagern, verträglich zu gestalten und zu vernetzen. Durch die gegenseitige Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung soll besonders auch der Zersiedelung entgegengewirkt werden. Dies erfordert auch die qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen an verkehrstechnisch günstig gelegenen und mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Standorten. Ziel ist es, dass der öffentliche Verkehr, der Fuss- und Veloverkehr sowie die kombinierte Mobilität attraktiver werden. Zudem sollen die negativen Wirkungen des Verkehrs durch verkehrslenkende Massnahmen vermindert werden.

Um die Ziele zu erreichen, beantragt die Agglomeration Solothurn mit dem Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation (AP Solothurn 4G) eine Mitfinanzierung zentraler Verkehrsinfrastrukturmassnahmen durch den Bund für den Umsetzungszeitraum 2024 bis 2027.

2.1.2 Perimeter

Die Agglomeration Solothurn umfasst per 1. Januar 2021 21 Gemeinden, bestehend aus der Kernstadt Solothurn und Gemeinden aus den Bezirken Wasseramt und Lebern. Auf Grundlage der neuen Definition der Agglomerationen des Bundesamts für Statistik (BFS) von 2020 wurde der Perimeter der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen (Anhang 4 der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr, MinVV) in der Agglomeration Solothurn neu um die Gemeinden Deitingen und Günsberg erweitert.

In allen den vorangehenden Generationen wurden neben den Gemeinden im Bearbeitungsperimeter auch Gemeinden im Umfeld in den Prozess und die Arbeiten integriert. Damit wird sowohl das räumliche als auch politische Umfeld der Agglomeration Solothurn miteinbezogen. Der Betrachtungsperimeter umfasst weitere Gemeinden der *repla espaceSolothurn*. Eine besondere Bedeutung nimmt dabei die Gemeinde Selzach als «Scharniergegemeinde» zwischen den Agglomerationen Solothurn und Grenchen mit entsprechend starkem Bezug zu beiden Agglomerationen ein.

2.1.3 Trägerschaft

Die *repla espaceSolothurn* ist seit der 1. Generation federführend für die Erarbeitung und die nachfolgende Begleitung des Agglomerationsprogramms Solothurn. Das Agglomerationsprogramm wird in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Solothurn und den Gemeinden erstellt und umgesetzt. Region, Kanton und Gemeinden bilden die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms.

2.1.4 Erarbeitungsprozess

Die Arbeiten zum Agglomerationsprogramm der 4. Generation starteten Ende 2018. Im Erarbeitungsprozess kam dem Einbezug der Gemeinden eine grosse Bedeutung zu. Dieser erfolgte mittels des Workshops «Zukunftsbild» (Sommer 2019), einer Umfrage bei den Gemeinden (Herbst 2019), einer Videopräsentation anstelle eines zweiten Workshops (Sommer 2020) und der Vernehmlassung mit einer Informationsveranstaltung (Herbst 2020). Am 30. April 2021 verabschiedete

deten die Delegierten der repla espaceSolothurn das AP Solothurn 4G einstimmig. Mit der Eingabe des Agglomerationsprogramms werden auch Massnahmen definiert, welche die Zusammenarbeit der Gemeinden stärken und damit auch dazu beitragen, den Prozess zu verstetigen.

2.1.5 Schwerpunktarbeiten

Mit der vorliegenden 4. Generation wurden neben der Partizipation der Gemeinden die Überarbeitung des Zukunftsbildes und die Konkretisierung der Teilstrategien in den Fokus gestellt. Daraus ergeben sich vier inhaltliche Schwerpunkte:

Neuentwicklung Zukunftsbild 2040: Die letzte umfassende Überprüfung der regionalen Zielsetzungen («Zukunftsbild») wurde im AP Solothurn 2G vorgenommen und auf den Horizont 2030 ausgerichtet. Für die aktuelle Generation stand daher eine grundlegende Überarbeitung der Inhalte des Zukunftsbildes für den Zeithorizont 2040 an. Gestützt auf die Erkenntnisse des Workshops «Zukunftsbild» mit den Gemeinden und dem Motto «savoir vivre» der repla espaceSolothurn bilden sechs Leitprinzipien den Rahmen für die zukünftige Entwicklung der Agglomeration Solothurn. Mit der Neuentwicklung des Zukunftsbildes werden die Raumtypen, welche im kantonalen Richtplan verankert sind, konkretisiert und nach inneren und äusseren Kernräumen sowie Gebieten ausserhalb der Kernräume und Arbeitsschwerpunkte differenziert. Damit wird der heutigen und angestrebten Siedlungsstruktur Rechnung getragen und auf die regionalen und kommunalen Besonderheiten reagiert. Im Bereich Landschaft werden die im AP Solothurn 3G festgelegten Inhalte weitgehend übernommen; eine Ergänzung findet im Bereich der siedlungsnahen Freiräume statt. Der Verkehr bekommt im Zukunftsbild eine höhere Bedeutung und wird mit der neuen Teilstrategie Verkehr abgestimmt.

Erneuerung Teilstrategie Verkehr im Agglomerationsprogramm 4. Generation: Im Agglomerationsprogramm Solothurn der 3. Generation fehlte aus Sicht des Bundes gemäss Prüfbericht eine flächendeckende verkehrsträgerübergreifende Gesamtsicht. Die Teilstrategie Verkehr 4. Generation schafft verkehrsübergreifende strategische Ansätze, welche die bisherige 3-V-Strategie (Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern, Verkehr verträglich gestalten) des Richtplans Kanton Solothurn im Raum konkretisiert und mit einem vierten V «vernetzen» ergänzt.

Schärfung der Strategie «Siedlungsentwicklung nach innen»: Die Teilstrategie Siedlung wurde gesamthaft überprüft und konkret auf die im Zukunftsbild neu definierten Raum- und Zentralitätstypen abgestimmt. Die erwartete Bevölkerungszunahme bis 2040 soll gemäss Zukunftsbild insbesondere im inneren und äusseren Kernraum stattfinden. Hauptziel der Agglomerationspolitik ist, das Wachstum innerhalb der bestehenden Bauzonen zu bewältigen. In der Agglomeration sind genügend Reserven an unbebauten Bauzonen und Potenziale für die Siedlungsentwicklung nach innen vorhanden. Damit das Wachstum auch am richtigen Ort stattfinden kann, besteht insbesondere bei der Mobilisierung der im AP Solothurn 4G bezeichneten Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiete in den Kernräumen Handlungsbedarf. Im AP Solothurn 4G werden Massnahmen zur Unterstützung der dazu notwendigen Prozesse formuliert.

Konkretisierung der Strategie «Landschaft»: Der Themenbereich Landschaft wurde bereits für das AP Solothurn 3G wesentlich vertieft. Die bestehenden Freiräume für die Naherholung sind zu erhalten, aufzuwerten und zu vernetzen. Wo nötig sind neue Freiräume zu schaffen. Für das Agglomerationsprogramm 4. Generation steht daher die gezielte Weiterentwicklung einzelner Themen im Vordergrund. Die Zielsetzungen zum Zukunftsbild, die Strategien und die Massnahmeninhalte werden entsprechend angepasst.

Identifikation von sogenannten «Fokusräumen» mit besonderem Handlungsbedarf: In einzelnen, sogenannten «Fokusräumen» der Agglomeration werden in den nächsten Jahren Entwicklungsprozesse erwartet, die spezifische Herausforderungen mit sich bringen und einer verstärkten Abstimmung von Siedlung und Verkehr bedürfen. Identifiziert wurden fünf Fokusräume: Solothurn West / Bellach Ost, Solothurn Hauptbahnhof / Zuchwil Nord, Attisholz Nord /

Süd, Biberist / Gerlafingen und Derendingen. Für diese Räume werden Strategien entwickelt, wie die anstehenden Herausforderungen gemeistert werden können. Abgeleitet vom lokalisierten Handlungsbedarf werden in und zwischen den Fokusräumen Massnahmen definiert, die so priorisiert werden, dass eine koordinierte Umsetzung erfolgen kann.

Fokusthema Natur und Naherholung im Herzen der Agglomeration: Für den Landschaftsraum Emme / Aare ist das Projekt Natur und Naherholung im Herzen der Agglomeration zu erarbeiten. Ziel ist es, in einem sensiblen Raum der Agglomeration Solothurn Natur, Naherholung und Verkehr gemeinsam zu betrachten. Mit den beiden Teilprojekten «Nutzungskonzept Raum Aare» und «Operationalisierung Besucherinformations- und Führungskonzept Emme» werden die Themen Natur und Naherholung als gemeinsames Handlungsfeld innerhalb der Agglomeration gestärkt.

2.1.6 Mitwirkung

Der Entwurf des Agglomerationsprogramms lag im Herbst 2020 zur Behördenvernehmlassung und öffentlichen Mitwirkung auf. Im Rahmen der Vernehmlassung / Mitwirkung gingen insgesamt 15 Eingaben ein. Davon stammen 13 von Gemeinden, je eine von einem Verband und einem Transportunternehmen. Die Rückmeldungen aus der Vernehmlassung und Mitwirkung waren insgesamt sehr positiv und konstruktiv.

Das Agglomerationsprogramm der 4. Generation wird im Grundsatz begrüsst und positiv beurteilt. Das überarbeitete Zukunftsbild wurde grossmehrheitlich unterstützt. Gewisse Anpassungsvorschläge der Mitwirkenden zum Zukunftsbild und der Zuteilung der Raumtypen konnten übernommen werden. Die Mehrheit der Mitwirkenden ist mit den vorgeschlagenen Massnahmen des AP Solothurn 4G einverstanden. Die meisten Eingaben betrafen Anpassungs- oder Ergänzungsvorschläge an den Massnahmeninhalten und der Priorisierung. Geäussert wurde zudem der Bedarf, die Konkretisierung der Austauschplattform voranzutreiben und die Schwerverkehrsthematik im Wasseramt zu lösen. Zusätzlich sind wenige Anträge für neue (Teil-)Massnahmen gestellt worden.

Die repla espaceSolothurn beantwortete jede Eingabe der Gemeinde, Verbände und Transportunternehmen einzeln im Bericht zur Behördenvernehmlassung und Mitwirkung. Diverse Präzisierungen und Anpassungen konnten im Bericht übernommen werden.

2.1.7 Übersicht über Massnahmen und Kosten

Die Ermittlung und Priorisierung der relevanten Massnahmen erfolgten in einem mehrmonatigen iterativen Prozess. Basis dazu bildeten die B-Massnahmen und Daueraufgaben aus der 3. Generation, Massnahmenanträge aus der Umfrage bei den Gemeinden und ergänzende Massnahmen, abgeleitet aus den Schwachstellen und dem Handlungsbedarf. Die Entwicklung des Massnahmenpakets wurde in stetiger Abstimmung mit dem Grundsatz «savoir vivre» und damit in Kohärenz zum Zukunftsbild 2040 vorgenommen.

Mit dem AP Solothurn 4G werden Massnahmen im A-Horizont (Realisierung 2024 bis 2027) für insgesamt rund 105 Mio. Franken und Massnahmen im B-Horizont (Realisierung 2028-2031) für insgesamt rund 45,5 Mio. Franken zur Mitfinanzierung eingereicht. Die Massnahme mit dem mit Abstand grössten Investitionsvolumen (52 Mio. Franken) stellt dabei die multimodale Drehscheibe Hauptbahnhof Solothurn dar. Aufgeschlüsselt nach Verkehrsträgern ergibt sich folgendes zur Mitfinanzierung beantragtes Investitionsvolumen:

Übersicht Kosten Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation in Franken		
Kategorie	A-Liste	B-Liste
Aufwertung und Sicherheit Strassenraum / Motorisierter Individualverkehr (MIV)	10,5 Mio.	16,40 Mio.
Bus- und ÖV-Infrastruktur / Öffentlicher Verkehr (ÖV)	20,89 Mio.	8,54 Mio.
Fuss- und Veloverkehr / Langsamverkehr (LV)	11,90 Mio.	20,60 Mio.
Multimodale Drehscheiben/ Kombinierte Mobilität (KM)	56,20 Mio.	-
Massnahmen Verkehrsmanagement / Nachfrageseitige Massnahmen (NA)	5,55 Mio.	-
Total	105,04 Mio.	45,54 Mio.

Motorisierter Individualverkehr: Verschiedene Strassenabschnitte in der Agglomeration Solothurn werden aufgewertet und damit werden unter anderem auch die Sicherheit im Strassenraum verbessert und die betroffenen Quartiere attraktiver. Zudem wird im Wasseramt die Prozessmassnahme «Mobilitätsquintett Wasseramt» angestossen. Aufgrund ihrer Entwicklung und ihren zahlreichen Schlüsselarealen kommen den Gemeinden Biberist, Gerlafingen, Derendingen, Kriegstetten und Zuchwil besondere Rollen zu; entsprechend sind sie Teil eines Fokusraums der 4. Generation. Die anhaltende Dynamik und die grenzüberschreitende Koordination stellen hohe Anforderungen an die Beteiligten. Daher soll ein konkretes Vorgehen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr vereinbart werden.

Öffentlicher Verkehr: Die infrastrukturellen Massnahmen im öffentlichen Verkehr umfassen zum einen die Businfrastruktur und zum anderen Massnahmen im Bereich der Bahnhöfe. Besonders zu erwähnen sind die Massnahmen am Westbahnhof Solothurn und in Luterbach: In Abstimmung mit weiteren Massnahmen des AP Solothurn 4G und der Vorgängergenerationen werden am Westbahnhof zum einen neue Veloabstellanlagen geschaffen; zum anderen wird zur Verbesserung der Zugänglichkeit aus den Entwicklungsgebieten im Westen und zur Steigerung der Attraktivität als Umsteigebahnhof eine neue Unterführung, ein Personenlift sowie ein verbesserter Zugang auf Seite Dammstrasse errichtet. In Luterbach wird die Businfrastruktur zur optimalen ÖV-Erschliessung des wichtigen Entwicklungsgebiets Attisholz geschaffen. Die Bauten für den Lückenschluss der Busverbindung können gleichzeitig auch für den Fuss- und Veloverkehr genutzt werden. Weitere Bushaltestellen werden in Derendingen und Biberist geschaffen. Als Schlüsselmassnahme des AP Solothurn 4G ist zudem die Elektrifizierung der Busse des Busbetriebs Solothurn und Umgebung (BSU) zu benennen. Die Umstellung verschiedener Linien auf Elektrobetrieb leistet einen wesentlichen Beitrag an einen emissionsarmen Betrieb mit einer Einsparung von mehreren tausend Tonnen CO₂ gegenüber heute.

Fuss- und Veloverkehr: Der Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr) ist und bleibt ein wichtiger Schwerpunkt im Agglomerationsprogramm Solothurn. Mit dem AP Solothurn 4G und den Folgegenerationen soll zwischen Solothurn und Grenchen ein hochwertiger Velokorridor geschaffen werden. Dabei werden verschiedene Massnahmen in den drei Ebenen (Hanglagen /

Hauptstrasse / Jurasüdfuss) kombiniert. Damit wird ein regionales Velonetz geschaffen, auf welchem sich die Nutzenden sicher, stressfrei und direkt bewegen können. Als erste Schlüsselmassnahme wird der Abschnitt Solothurn-Bellach eingegeben. Als weitere A-Massnahme wird am Bahnhof Langendorf eine neue Langsamverkehrsunterführung inkl. nord- und südseitige Velowegzufahrten zur Sicherstellung einer attraktiven Nord-Süd-Verbindung eingegeben. Damit werden der Bahnhof als Verkehrsknotenpunkt aufgewertet und die Trennwirkung der Bahnlinie reduziert. Verschiedene weitere Massnahmen werden als Teilmassnahmen für Netzergänzungen, zur Erhöhung der Sicherheit oder für Querungshilfen für den Fuss- und Veloverkehr eingegeben.

Kombinierte Mobilität: Die Aufwertung der Multimodalen Drehscheiben Hauptbahnhof Solothurn und Luterbach-Attisholz sind Schlüsselmassnahmen des AP Solothurn 4G. Diese werten insbesondere die Nutzungsfreundlichkeit und das Image des ÖV auf und die verkehrsübergreifenden Umsteigebeziehungen werden verbessert. Dies erhöht die Attraktivität des ÖV insgesamt und fördert nicht zuletzt - dank einer Verlagerung vom MIV zum ÖV - die Entlastung des Strassennetzes. Damit wird die Zugänglichkeit der Entwicklungsschwerpunkte in Nähe der Bahnhöfe verbessert und ein wichtiger Beitrag an die Siedlungsentwicklung nach innen geleistet.

Nachfrageseitige Massnahmen: Das Verkehrsmanagement im Bereich der Westtangente Solothurn ist eine weitere wichtige Schlüsselmassnahme des AP Solothurn 4G. Die Westtangente bildet das Rückgrat der strassenseitigen Verkehrserschliessung und der Anbindung an die Autobahn A5 sowohl der Regionsgemeinden am Jurasüdfuss als auch der westlichen Stadtteile von Solothurn. Die Strassenverbindung übernimmt eine verbindende und erschliessende Funktion. Die Staubelastungen während den Spitzenstunden wirken sich dahingehend aus, dass die mit dem Bau der Westtangente 2008 entlasteten städtischen Verkehrsachsen wieder vermehrt aufgesucht werden. Für die Optimierung der Westtangente wird ein dualer Ansatz angestrebt: Stadtauswärts in Fahrtrichtung Autobahn A5 die Verbesserung der Leistungsfähigkeit und des Verkehrsflusses (nachfrageorientierter Ansatz) sowie stadteinwärts eine stadtvträgliche Verkehrsabwicklung (angebotsorientierter Ansatz). Daraus ergeben sich für das AP Solothurn 4G zwei A-Massnahmen.

Übergeordnete Massnahmen: Die Verbesserung der Verkehrsangebote in der Agglomeration Solothurn bedingt neben den Massnahmen des Agglomerationsprogramms vor allem auch die Umsetzung der übergeordneten Massnahmen des Bundes. Diese werden nicht über die Agglomerationsprogramme finanziert, sind jedoch eine wichtige Voraussetzung für die Realisierung vieler Projekte des Agglomerationsprogramms. In Solothurn (und Zuchwil) stärkt der Ausbau beziehungsweise die Aufwertung der Bahnhöfe Solothurn und Solothurn West deren Funktion als wichtige Mobilitätsdrehscheiben und Umsteigeorte für die kombinierte Mobilität. Die Massnahmen an diesen beiden Bahnhöfen sowie am Bahnhof Langendorf stärken ausserdem die Bahnhofgebiete als Wohn- und Dienstleistungsstandorte im inneren und äusseren Kernraum der Agglomeration. Die Doppelspurinsel am St. Katharinen ermöglicht zum einen den 15' Takt Solothurn-Flumenthal im Rahmen des STEP-Horizonts 2030.

Massnahmen Siedlung: Mit dem Fokus der Siedlungsentwicklung nach innen ist der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum an zentrumsnahen, gut erschlossenen Lagen zu fördern. Dafür stehen die Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete und die Realisierung von Projekten auf gut gelegenen unbebauten Bauzonen im Vordergrund. In der Agglomeration Solothurn sind kurz- bis langfristig grosse Potenziale auf Entwicklungsarealen im inneren und äusseren Kernraum (z.B. Attisholz Nord, Biberist Papierfabrik) vorhanden. Handlungsbedarf besteht in der Mobilisierung der Reserven und in der Realisierung von städtebaulich qualitativem Wohn-, Arbeits- und Lebensraum. Zur Unterstützung und Förderung des Austauschs mit den Gemeinden werden zusätzliche Massnahmen formuliert (z.B. Austauschplattform Siedlung und Mobilität).

Massnahmen Landschaft: Die Landschaftsmassnahmen wurden im Hinblick auf die Siedlungsverdichtung und -qualität und den damit zusammenhängenden Funktionen der (siedlungsprägenden) Landschaftsräume entsprechend weiterentwickelt. Als Schlüsselmassnahme wurde das Projekt «Natur und Naherholung im Herzen der Agglomeration Solothurn» vorangetrieben. Neben dem Fokus auf die Weiterentwicklung der Flussräume (Aare und Emme) wird in - Abstimmung mit der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung - weiterhin die Aufwertung siedlungsnaher Erholungsräume angestrebt.

2.1.8 Übersicht der Unterlagen

Das Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation ist nach den Anforderungen des Bundes strukturiert und umfasst folgende Bestandteile:

- Teil 1: Bericht Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation
- Teil 2: Massnahmenband
- Teil 3: Umsetzungstabellen
- Teil 4: Kartenband
- Teil 5: Mitwirkungs- und Behördenvernehmlassungsbericht
- Teil 6: Kurzfassung und Massnahmenübersicht Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation.

Teil 1: Bericht: Der Bericht bildet das Kernstück des Agglomerationsprogramms Solothurn der 4. Generation. Die zentralen Inhalte des Agglomerationsprogramms Solothurn werden darin beschrieben.

Teil 2: Massnahmenband: Dieser Berichtsteil beinhaltet alle Massnahmenblätter der Projekte in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft.

Teil 3: Umsetzungstabellen: Die Tabellen beinhalten die Massnahmen der vorangehenden Generationen mit dem Umsetzungsstand per Ende Dezember 2020.

Teil 4: Kartenband: Der Kartenband enthält eine Vielzahl von kartografischen Darstellungen, auf die im Bericht entsprechend verwiesen wird.

Teil 5: Mitwirkungs- und Behördenvernehmlassungsbericht: Darin enthalten sind die Eingaben aus der Mitwirkung und Behördenvernehmlassung mit den Stellungnahmen der Trägerschaft.

Teil 6: Kurzfassung und Massnahmenübersicht: Mit der Kurzfassung und Massnahmenübersicht sind die wichtigsten Inhalte, Schwerpunkte des Agglomerationsprogramms sowie alle Massnahmen für den eiligen Leser dargestellt.

2.1.9 Weiteres Vorgehen

2.1.9.1 Prüfung durch den Bund

Der Bund prüft alle eingereichten Agglomerationsprogramme der 4. Generation nach den Kriterien, die in der Richtlinie zum Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) festgehalten sind. Sie werden in Grundanforderungen und Wirksamkeitskriterien eingeteilt. Sofern die Grundanforderungen erfüllt sind, wird das gesamte Agglomerationsprogramm auf seine Wirkung hin geprüft.

Je höher die zu erwartende Wirkung des gesamten Programms ausfällt, desto höher fällt der Beitragssatz des Bundes aus. Dieser liegt zwischen 30% und 50%.

Das zuständige Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) wird im Rahmen dieses Prüfprozesses gegebenenfalls weitere Informationen z.B. zum Nutzen-Kostenverhältnis von Verkehrsinfrastrukturprojekten einfordern. Das Ergebnis der Prüfung wird für jedes Agglomerationsprogramm bis zum Herbst 2022 in einem Prüfbericht dokumentiert. Hierbei sind Änderungen an den eingereichten Projekten möglich, insbesondere die Verschiebung in einen anderen Realisierungshorizont oder die Bewertung als nicht oder nur teilweise durch den Bund zu finanzieren. Eine Bewertung nimmt das ARE hierbei nur für A- (Realisierung ab 2024) und B-Projekte (Realisierung ab 2028) vor.

Im Vergleich zu den früheren Generationen der Agglomerationsprogramme sind höhere Anforderungen zu erfüllen. Über die Massnahmen aller Agglomerationsprogramme der 4. Generation wird der Bundesrat dem Parlament voraussichtlich im Jahr 2023 eine Botschaft unterbreiten. Auf der Grundlage des entsprechenden Beschlusses werden dann Leistungsvereinbarungen mit den Trägerschaften der Agglomerationen abgeschlossen und die Freigabe der Mittel beim Bundesparlament periodisch beantragt.

2.1.9.2 Umsetzung des Agglomerationsprogramms Solothurn 4. Generation

Kantonale Infrastrukturprojekte der A-Liste sind in den Planungen des Bau- und Justizdepartementes bereits enthalten. Sie werden vorangetrieben, so dass die Realisierung wie geplant im Zeitraum 2024-2027 erfolgen kann. Für kantonale Infrastrukturprojekte der B-Liste gilt das Gleiche für den Zeitraum 2028-2031.

3. **Beschluss**

- 3.1 Das Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation wird genehmigt und zur Eingabe an den Bund verabschiedet.
- 3.2 Das Bau- und Justizdepartement wird beauftragt, das Programm bis Mitte Juni 2021 beim Bund einzureichen.
- 3.3 Der Vorsteher des Bau- und Justizdepartementes wird ermächtigt, die Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton Solothurn betreffend das Agglomerationsprogramm Solothurn, 4. Generation und die darauf basierenden Finanzierungsvereinbarungen abzuschliessen.
- 3.4 Projekte der A-Liste werden jeweils von den zuständigen bzw. federführenden Stellen vorangetrieben, so dass sie wie im Agglomerationsprogramm verankert die Finanz- und Baureife im Zeitraum 2024 bis 2027 erreichen.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement

Amt für Raumplanung (as, SP) (2)

Amt für Verkehr und Tiefbau

Amt für Umwelt

Volkswirtschaftsdepartement

Fachstelle Standortförderung und Aussenkontakte (FAST)

Amt für Gemeinden

Repla espaceSOLOTHURN, c/o Regiomech, Langfeldstrasse 28, 4528 Zuchwil

Bundesamt für Raumentwicklung, 3003 Bern

Medien (elektronischer Versand durch STK Kommunikation / Achtung Sperrfrist)