



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Agglomerationsverkehr

22.02.2023

Agglomerationsprogramm Solothurn

4. Generation

Prüfbericht des Bundes


Aktenzeichen: ARE-223.1-04-19/4/2



ARE-D-EC8B3401/3

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

 Lezzi Lauper Maria QZOAGC
15.02.2023
Info: admin.ch/esignature | validator.ch

Dr. Maria Lezzi
Direktorin

 Seewer Ulrich FZ4UYO
07.02.2023
Info: admin.ch/esignature | validator.ch

Dr. Ulrich Seewer
Vizedirektor

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess	4
2	Zusammenfassung der Prüfergebnisse	5
2.1	Beitragssatz	5
2.2	Gesamtwürdigung	5
2.3	Mitfinanzierte Massnahmen	7
3	Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen	8
3.1	Eingangsprüfung	8
3.2	Prüfung der Grundanforderungen	8
4	Massnahmenbeurteilung	8
4.1	Angepasste Massnahmen	8
4.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	9
4.2.1	Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen	9
4.2.2	Nicht programmrelevante Massnahmen	10
4.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	11
4.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	11
4.5	B- Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	12
5	Programmbeurteilung	12
5.1	Gesamtnutzen	12
5.2	Gesamtkosten	13
5.3	Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz	13
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	15
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes	15
6.1.1	Allgemeines	15
6.1.2	Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)	15
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A mit den kantonalen Richtplänen	15
7	Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	16
	ANHANG 1	18
	ANHANG 2	19

1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Solothurn bestehend aus:

- Bericht, Mai 2021
- Massnahmenband, Mai 2021
- Umsetzungstabellen, Mai 2021
- Kartenband, Mai 2021
- Bericht zur Behördenvernehmlassung und Mitwirkung, Mai 2021
- Kurzfassung, Mai 2021
- Weitere erläuternde Dokumente (Massnahmenlisten, Sachinformationen, GIS-Daten)

Mit dem Agglomerationsprogramm (AP) stellt die Trägerschaft ein Gesuch um Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund, gestützt auf das Bundesgesetz vom 30. September 2017 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG)¹. Die Voraussetzungen für die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen richten sich nach den Art. 17a – 17f des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG)² und der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV)³.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung des Agglomerationsprogramms dient dazu, den Beitragssatz und die Bundesbeiträge für das Agglomerationsprogramm Solothurn nachvollziehbar herzuleiten.

Auf der Grundlage des Prüfberichts erarbeitet der Bund die Botschaft des Bundesrats zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr ab 2024 (vierte Generation) zuhanden der eidgenössischen Räte.

Im Rahmen der Erarbeitung des Prüfberichts werden die in den Agglomerationsprogrammen enthaltenen Massnahmen nicht auf deren Übereinstimmung mit den gesetzlichen Anforderungen geprüft. Der Prüfbericht enthält daher keine Aussagen zur Bewilligungsfähigkeit der einzelnen Massnahmen.

1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Die Prüfung der Agglomerationsprogramme richtet sich im Rahmen von MinVG und MinVV nach der Verordnung des UVEK vom 20. Dezember 2019 über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) und den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr vom 13. Februar 2020 (RPAV). Im Verlaufe des Prüfprozesses wurden die Vorgaben der PAVV und der RPAV in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert.

Das Prüfverfahren gliedert sich gemäss Art. 11 ff. PAVV in folgende Schritte:

1. Eingangsprüfung;
2. Prüfung der Grundanforderungen;

¹ SR 725.13

² SR 725.116.2

³ SR 725.116.21

3. Prüfung und Priorisierung der einzelnen Massnahmen des Agglomerationsprogramms Solothurn (Massnahmenbeurteilung)
4. Beurteilung des Agglomerationsprogramms aufgrund
 - des Gesamtnutzens der (geprüften und priorisierten) Massnahmen und dessen Relation zu den Gesamtkosten (Kosten-Nutzen-Verhältnis)
 - des Stands der Umsetzung des Agglomerationsprogramms der 2. Generation.

Weitere Hinweise zum Vorgehen und zu den Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 22.02.2023 dargelegt.

2 Zusammenfassung der Prüfergebnisse

2.1 Beitragssatz

Aufgrund der Programmbeurteilung (vgl. Kap. 2.2 und Kap. 5) wird dem eidgenössischen Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms Solothurn der 4. Generation festzulegen:

40%

2.2 Gesamtwürdigung

Nachfolgend werden die Beurteilung des Bundes für die Wirkungsziele des Agglomerationsprogramms erläutert und die einzelnen Stärken und Schwächen dargelegt. Im Kapitel 7 werden ausserdem wichtige Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms gegeben.

Das Agglomerationsprogramm Solothurn (AP) hat für die 4. Generation neu die Gemeinden Deitingen und Günsberg in den Programmperimeter aufgenommen. Das Programm überzeugt durch seinen durchgehenden roten Faden von der Analyse über den Handlungsbedarf und die Gesamtverkehrsstrategie bis hin zu den Massnahmen. Das neu erarbeitete Zukunftsbild sowie die Massnahmen werden nachvollziehbar hergeleitet. Die Kohärenz zu den Programmen der vorangegangenen Generationen ist gegeben, denn die Planungen der Vorgängergeneration werden weitergeführt und ergänzt.

Das AP konzentriert sich auf fünf Fokusräume. Es zeigt in diesen Räumen umfassend auf, wie die Abstimmung von Siedlung und Verkehr vorgenommen wird. Für das Gebiet ausserhalb der Fokusräume ist dies weniger vertieft dargelegt. Das Programm priorisiert damit konsequent den Handlungsbedarf, der in dieser Generation mit konkreten Massnahmen angegangen wird. Die Abstimmung mit der übergeordneten Planung ist erfolgt.

Das vorliegende AP hat eine eher starke Wirkung auf die Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems. Die Umsetzung der beschlossenen übergeordneten Verkehrsmassnahmen an den Bahnhöfen Solothurn RBS, Solothurn Westbahnhof oder Langendorf wird gezielt dazu genutzt, das Gesamtverkehrssystem durch ergänzende Massnahmen weiterzuentwickeln.

Zur aktiven Steuerung der Mobilitätsnachfrage wird das Mobilitätskonzept im Rahmen des «Mobilitätsquintettes Wasseramt» konkretisiert. Das Verkehrsmanagement auf der Westtangente verbessert gezielt den Verkehrsfluss und das Stauraummanagement. Es fehlt jedoch ein übergeordnetes Verkehrsmanagement für den Kern der Agglomeration.

Die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (ÖV) wird mit dem Ausbau der Verkehrsdrehscheiben an den Bahnhöfen Solothurn RBS und Luterbach-Attisholz, der Vervollständigung der Buserschliessung des Entwicklungsgebietes Attisholz sowie dem Ausbau der Infrastruktur für die innere Tangentiallinie bedeutsam verbessert. Ausserhalb der Fokusräume wird der ausgewiesene Handlungsbedarf zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung aber noch nicht konkret angegangen.

Der Handlungsbedarf zur Optimierung des Strassennetzes und zur Verkehrslenkung ist systematisch hergeleitet. Er wird in den Fokusräumen gezielt mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) angegangen. Das AP Solothurn verzichtet noch auf Massnahmen zur aktiven Lenkung und Steuerung des

motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf Ebene der Agglomeration. Dies schlägt sich auch in der Bewertung der Konzeption für die pauschal mitfinanzierten Massnahmen zur Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum nieder. Mit der Konkretisierung der Mobilitätsstrategie für fünf Gemeinden im Wasseramt wird aber ein erster Schritt zur Schliessung dieser Lücke gemacht.

Das in früheren Generationen stark ausgebaute Velonetz wird mit Pauschalmassnahmen punktuell ergänzt. Mit der Entwicklung des Velokorridors Grenchen – Solothurn wird die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs (FVV) weiter erhöht. Die verschiedenen Entwicklungsgebiete sind aber noch nicht optimal ins FVV-Netz integriert. Dies schlägt sich auch in der Bewertung der Konzeption für die pauschal mitfinanzierten Massnahmen des FVV nieder.

Das AP hat eine sehr starke Wirkung auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Es nimmt die Vorgaben des genehmigten kantonalen Richtplans für die Siedlungsentwicklung nach innen auf und entwickelt sie weiter. Das Programm wird damit als zusätzliches Planungsinstrument genutzt und trägt zur Konkretisierung der Vorgaben aus dem Richtplan und zur Abstimmung der Entwicklung in den Gemeinden der Agglomeration bei. Das AP priorisiert nachvollziehbar die Entwicklung der zahlreichen Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete. Bei der Entwicklung der Arbeitsplatzgebiete von regionaler Bedeutung steht, wie in den Vorgängergenerationen, die Optimierung der Verkehrsanbindung des Gebietes Luterbach – Attisholz im Vordergrund. Die ausgewiesenen Kapazitäten decken das prognostizierte Wachstum ab. Das Vorranggebiet für die Siedlungserweiterung von regionaler Bedeutung im Schwerzimoos wird erst in einem mittel- bis langfristigen Horizont weiterentwickelt. Etwas weniger deutlich wird das AP in Bezug auf die Verdichtung im Bestand.

Massnahmen im Landschaftsbereich wie die Pärke Riverside oder Segetzhain und das Naherholungsgebiet Emme dienen der Naherholung innerhalb der Agglomeration und lenken die Erholungsnutzung weg von empfindlicheren Gebieten. Allerdings liegen diese Naherholungsgebiete nahe bei Schutzgebieten von nationalem Interesse und es ist kaum ersichtlich, wie diese hohen Naturwerte berücksichtigt werden. Zudem verzichtet das Programm darauf, die Vorgaben des kantonalen Richtplans hinsichtlich der Aufwertung öffentlicher Freiräume für die Gemeinden der Agglomeration zu konkretisieren.

Da AP hat eine eher starke Wirkung auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit im AP fokussiert auf einzelne wichtige Massnahmen wie das Verkehrsmanagement auf der Westtangente (A5-Zubringer) oder die Sanierung der FVV-Querungen der Werkhofstrasse in Solothurn. Der Ausbau von ÖV und FVV, insbesondere zwischen Solothurn und Bellach, verschiedene BGK, z.B. am Westbahnhof Solothurn und auf der Zentrumsachse Bellach, sowie die Optimierung des Knotens Vögelisholz in Feldbrunnen erhöhen ausserdem die Verkehrssicherheit. Es fehlt aber ein Gesamtkonzept für die ganze Agglomeration, das aufzeigt wie der ausgewiesene Handlungsbedarf flächendeckend angegangen werden kann.

Auf die Verminderung der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs hat das vorliegende AP eine leicht positive Wirkung. Insbesondere durch den Ausbau des ÖV, die Umstellung von Buslinien auf elektrischen Antrieb und die Förderung des FVV kann eine gewisse Verlagerung auf ÖV und FVV und somit eine leichte Verringerung der Luftschadstoffe erwartet werden. Verkehrsmanagementmassnahmen sowie BGK verstetigen den Verkehrsfluss und vermindern punktuell die Lärmbelastungen. Das AP ist ausserdem bestrebt, die bestehenden Infrastrukturen so gut wie möglich auszulasten und verzeichnet nur wenige Massnahmen mit einem zusätzlichen Flächenbedarf. Die punktuellen Massnahmen zur Aufwertung von Natur- und Grünräumen scheinen stärker auf die Naherholung als auf den Schutz und die Aufwertung der ökologischen Werte fokussiert zu sein.

Im Rahmen der 4. Generation bewertet der Bund den Umsetzungsstand der Massnahmen in Verkehr und Siedlung der 2. Generation. Das AP zeigt den Umsetzungsstand aller Massnahmen der vorangegangenen drei Generationen umfassend auf. Verschiedene Verkehrs- wie auch Siedlungsmassnahmen der zweiten Generation haben zeitliche Verzögerungen erlitten. Jedoch wurden Massnahmen ergriffen, damit die Umsetzung nun vorangetrieben werden kann. Die Sistierung vereinzelter Massnahmen der vorletzten Generation erfolgte aus nachvollziehbaren Gründen. Insgesamt kann festgestellt werden, dass die Umsetzung der massgebenden Massnahmen der zweiten Generation des Programms Agglomerationsverkehr auf Kurs ist.

2.3 Mitfinanzierte Massnahmen

Auf der Grundlage dieses Beitragssatzes werden den eidgenössischen Räten die in der nachfolgenden A-Liste aufgeführten Massnahmen zur Mitfinanzierung und die entsprechenden Bundesbeiträge zur Freigabe beantragt.

A-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF)*	Bundes- beitrag **	Bundes- beitrag ***
2601.4.002	V-KM 402	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Luterbach-Attisholz	4.10	4.10	1.64	
2601.4.003	V-NA 401.1	Verkehrsmanagement Westtangenten Solothurn: Optimierung Knoten Obach	2.40	2.40	0.96	
2601.4.004	V-NA 401.2	Verkehrsmanagement Westtangenten Solothurn: Stauraummanagement Aarebrücke Westtangenten	3.15	3.15	1.26	
2601.4.011	V-ÖV 402	Bus-/ÖV-Infrastruktur: Luterbach, Riedholz: Neue Businfrastruktur Entwicklungsgebiete Attisholz	12.25	8.58	3.43	
2601.4.012	V-ÖV 403	Solothurn: Westbahnhof	1.15	1.15	0.46	
2601.4.013	V-ÖV 404.1	Bus-/ÖV-Infrastruktur: Elektrifizierung Buslinien BSU	6.41	6.41	2.56	
2601.4.016	V-ÖV 406.1	Bus-/ÖV-Infrastruktur: Bushaltestellen: Luterbach, Derendingen, Biberist: Bushaltestellen innere Tangentiallinie	0.30	0.30	0.12	
2601.4.017	V-ÖV 406.2	Bus-/ ÖV-Infrastruktur: Kriegstetten: Neue Buswendeschlaufe	0.78	0.78	0.31	
2601.4.018	V-LV 401.1	Velokorridor Solothurn – Grenchen: Velovorrangroute Solothurn – Grenchen, Abschnitt Solothurn - Bellach	2.50	2.50	1.00	
2601.4.021	V-LV 402	Langendorf: LV-Verbindung Delta-Areal – Bahnhof BLS – Migros	2.20	2.04	0.82	
2601.4.069	V-KM 401	Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof / RBS	52.10	55.15	22.06	
2601.4.071	LV-A	Paket LV A-Liste	7.20	7.05		2.82
2601.4.072	BGK-A	Paket Aufw. Str. A-Liste	10.50	9.78		3.91
Summe			105.04	103.39	34.62	6.73

Tabelle 2-1 * Preisstand Oktober 2020; ** Preisstand Oktober 2020 exklusive Mehrwertsteuer und Teuerung; *** Preisstand Oktober 2020 inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung, vgl. Anhang 1 und Erläuterungsbericht zur Prüfung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation

3 Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen

3.1 Eingangsprüfung

Der Bund prüft nur Agglomerationsprogramme, welche die Anforderungen gemäss Art. 1-3 und Art. 8 PAVV erfüllen (Art. 11 PAVV und Anhang 1 RPAV)⁴. Im vorliegenden Agglomerationsprogramm sind diese Voraussetzungen erfüllt. Die Anforderungen gemäss Art. 1 – 3 und 8 PAVV sind eingehalten, weshalb eine Prüfung des Programms an die Hand genommen wurde.

3.2 Prüfung der Grundanforderungen

Ein Agglomerationsprogramm muss die Grundanforderungen gemäss Art. 7 PAVV erfüllen. In der Art und Weise und im Detaillierungsgrad können die Grundanforderungen den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration angepasst werden⁵.

Im Agglomerationsprogramm Solothurn sind die Grundanforderungen erfüllt.

4 Massnahmenbeurteilung

Das Ergebnis der Massnahmenbeurteilung gemäss Art. 13 PAVV und Kap. 3.3. RPAV wird nachfolgend im Sinne einer Übersicht wie folgt dargestellt.

- Angepasste Massnahmen (Kap. 4.1)
- Nicht mitfinanzierte Massnahmen (Kap. 4.2)
 - Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen (Kap. 4.2.1)
 - nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen (Kap. 4.2.1)
 - Eigene Leistungen der Agglomeration (Kap. 4.2.1)
 - nicht programmrelevante Massnahmen (Kap. 4.2.2)
- Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen (Kap.4.3)
- Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap. 4.4)

Eine Zusammenstellung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung durch den Bund ist in Kap. 2 resp. Kap. 4.5 ersichtlich

- Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2024-2027 bau- und finanzreif.
- Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen und/oder deren Kosten-Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.

Die in den Tabellen 2-1, 4-2, und 4-6 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

Die Wirkung von Massnahmen, die von der Agglomeration mit Priorität C eingereicht wurden, wird vom Bund nicht beurteilt.

4.1 Angepasste Massnahmen

Um eine einheitliche Prüfung aller Agglomerationsprogramme durchführen zu können, mussten folgende Massnahmen in ihrer Zusammensetzung geändert werden:

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Änderung Massnahmenkonfiguration
Keine Massnahmen			

⁴ Vgl. RPAV S.21, Ziff.2.3

⁵ Vgl. RPAV S. 27 Ziff. 2.6.

Tabelle 4-1

Folgende Massnahmen wurden den Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen:

Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
2601.4.022	V-LV 403.1	Biberist: LV-Verbindung Jungfraustrasse / Solothurnstrasse	0.40
2601.4.023	V-LV 403.2	Flumenthal: Sicherheit FVV Waldaustrasse	3.00
2601.4.024	V-LV 403.3	Solothurn, Feldbrunnen: Neue Veloführung entlang Kantonsstrasse	1.90
2601.4.025	V-LV 403.4	Rechterswil: Gerlafingenstrasse, Autobahnbrücke	1.30
2601.4.026	V-LV 403.5	Rechterswil: Hauptstrasse nach Kriegstetten	0.60

Tabelle 4-1a

Paket Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums A-Liste (Aufw. Str. A-Liste)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
2601.4.005	V-MIV 401.1	Aufwertung / Sicherheit Strassenraum: Feldbrunnen: Sicherheit Knoten Vögelisholz	3.00
2601.4.006	V-MIV 401.2	Aufwertung / Sicherheit Strassenraum: Solothurn: BGK Post-, Wengi- und Westringstrasse	4.90
2601.4.007	V-MIV 401.3	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum: Bellach: BGK Zentrumsachse Dorf-, Tellund Gärischstrasse	2.60

Tabelle 4-1b

Paket Langsamverkehr B-Liste (LV B-Liste)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
2601.4.027	V- LV 404.1	Derendingen, Zuchwil: Alternative Veloführung Knoten Kreuzplatz, Querung Emme	3.00

Tabelle 4-1c

4.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

4.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 MinVV) und der ergänzenden Ausführungen der RPAV (Kap. 2.7) können folgende Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Sie waren jedoch für die Beurteilung der Wirkung relevant und sind daher in den ausgewiesenen Zeithorizonten umzusetzen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>
Siedlungsmassnahmen			
2601.4.035	S 403.2	Biberist: Papierfabrik	As
2601.4.036	S 403.3	Derendingen: Emmenhof	As
2601.4.037	S 403.4	Gerlafingen: Bahnhofgebiet	As

2601.4.038	S 403.5	Langendorf: Delta Areal	As
2601.4.039	S 403.6	Lohn-Ammannsegg: Bahnhofgebiet	Bs
2601.4.040	S 403.7	Riedholz: Attisholz Nord	As
2601.4.041	S 403.8	Solothurn: Solothurn Hauptbahnhof	As
2601.4.042	S 403.9	Solothurn: Solothurn West	As
2601.4.043	S 403.10	Subingen: Zentrum	As
2601.4.044	S 403.11	Zuchwil: Areal Riverside	As
2601.4.045	S 404.1	Bellach: Bellach Ost	As
2601.4.046	S 404.2	Luterbach: Bachacker	As
2601.4.047	S 404.3	Solothurn: Solothurn Weitblick	As
2601.4.048	S 405.1	Biberist: Schwerzimoos	As
2601.4.049	S 406.1	Bellach: Industrie- und Gewerbegebiet Bellach	As
2601.4.050	S 406.2	Luterbach: Attisholz Süd	As
2601.4.053	L 403.1	Natur und Naherholung im Herzen der Agglomeration Solothurn: Teilprojekt 1 Nutzungskonzept Raum Aare	As
2601.4.054	L 403.2	Natur und Naherholung im Herzen der Agglomeration Solothurn: Teilprojekt 2 Operationalisierung Besucherinformations- und Führungskonzept Emme	As
2601.4.055	L 404.1	Naherholungsgebiete/ Pärke: Riverside	As
2601.4.056	L 404.2	Naherholungsgebiete/ Pärke: Stadtpark Segetzhain	As
2601.4.057	L 405.1	Aufwertung siedlungsnaher Erholungsräume: Naherholungsgebiet Emme	As
2601.4.058	L 405.2	Aufwertung siedlungsnaher Erholungsräume: Sackmooswald	Bs
2601.4.062	S 403.1	Biberist: Biberena / Bahnhof BLS	As
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
2601.4.032	V-PM 401	Mobilitätsquintett Wasseramt – Konkretisierung Mobilitätsstrategie	Av E
2601.4.033	V-MIV 403	Sanierung Unfallschwerpunkte in der Agglomeration	Av E
2601.4.034	V-ÖV 401	Studie Verstärkung ÖV-Achse Solothurn - Subingen	Av E

Tabelle 4-2

4.2.2 Nicht programmrelevante Massnahmen

Nachfolgend werden Massnahmen aufgelistet, die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als eigene Leistung eingereicht wurden, die aber vom Bund im Rahmen der Wirkungsbeurteilung als nicht programmrelevant eingestuft wurden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
Keine Massnahmen			

Tabelle 4-3

4.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Die folgenden Strassen- und Eisenbahnmassnahmen fliessen nicht direkt in die Wirkungsbeurteilung ein, hingegen wird bei der Wirkungsbeurteilung berücksichtigt, wie gut das Agglomerationsprogramm auf diese Massnahmen abgestimmt ist:

- beschlossene nationale Infrastrukturen, deren Realisierungsbeginn in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt;
- noch nicht beschlossene Massnahmen, deren Baubeginn aufgrund der Einschätzung der zuständigen Bundesämter (BAV und ASTRA) voraussichtlich in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt.

Massnahmen im C-Horizont werden bei der Wirkungsbeurteilung nicht berücksichtigt; sie sind deshalb auch nicht Bestandteil der untenstehenden Tabelle.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme
2601.4.028	V-ÖV-Ü 401	Solothurn: Ausbau Hauptbahnhof RBS Solothurn
2601.4.029	V-ÖV-Ü 402	Solothurn: Aufwertung Westbahnhof
2601.4.030	V-ÖV- Ü 403	Langendorf: Aufwertung Bahnhof BLS Langendorf
2601.4.031	V-ÖV-Ü 404	Solothurn, Feldbrunnen: Doppelspurinsel asm St. Katharinen

Tabelle 4-4

Die Tabellen haben informativen Charakter. Die Realisierung der Massnahmen richtet sich nach den Planungen und Kreditbeschlüssen der jeweiligen Programme des Bundes bzw. den Verfahren der einzelnen Projekte.

4.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf Planungsstand, Kosten-Nutzen-Verhältnis und Bau- und Finanzreife gemäss den RPAV (Kap. 3.3.) führt zu untenstehenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Begründung
B → C				
2601.4.008	V-MIV 402.1	Aufwertung / Sicherheit Strassenraum: Riedholz: Aufwertung Ortsdurchfahrt	5.30	Benchmark: Die Anzahl betroffener Einwohner und Beschäftigter liegt unter dem Schwellenwert.
2601.4.015	V-ÖV 405	Bus-/ÖV-Infrastruktur: Riedholz ÖV-Drehscheibe, Bahn- und Bushaltestelle mit B+R	6.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: Das Buskonzept ist noch nicht bekannt und ein Variantenentscheid steht aus. Zudem ist der Kostenanteil Dritter nicht ausgewiesen.
2601.4.020	V-LV 401.3	Velokorridor Solothurn – Grenchen: Velovorrangroute Solothurn – Grenchen, Ergänzungsmassnahmen	14.80	Handlungsbedarf anerkannt, Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend: Der Gesamtzusammenhang zum FVV-Korridor und den Massnahmen südlich der Bahnlinie sowie der Zusatznutzen sind zu wenig ersichtlich.

Tabelle 4-5

4.5 B-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

Für die in der nachfolgenden **B-Liste** stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2024–2027 nicht erreichbar oder muss das Kosten-Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt des Versands dieses Prüfberichts (22.02.2023) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund nicht gesichert. Diese Massnahmen sollen optimiert und/oder zur Bau- und Finanzreife gebracht werden, in den Agglomerationsprogrammen der nachfolgenden Generation von der Agglomeration neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden:

B-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF) 2020*	Bundes- beitrag **
2601.4.009	V-MIV 402.2	Aufwertung / Sicherheit Strassenraum: Solothurn: Knoten Dornacherstrasse / Berthastrasse	3.00	1.15***	0.46
2601.4.010	V-MIV 402.3	Aufwertung / Sicherheit Strassen- raum: Solothurn: Querungen Werk- hofstrasse	8.10	3.83***	1.53
2601.4.014	V-ÖV 404.2	Bus-/ÖV-Infrastruktur: Elektrifizierung Buslinien BSU	2.54	2.54	1.02
2601.4.019	V-LV 401.2	Velokorridor Solothurn – Grenchen: Velovorrangroute Solothurn – 'Gren- chen, Abschnitt Selzach	2.80	2.80	1.12
2601.4.073	LV-B	Paket LV B-Liste	3.00	3.00	1.20
Summe			19.44	13.32	5.33

Tabelle 4-6 * Preisstand Oktober 2020; ** Preisstand Oktober 2020 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung, ***Kosten im Benchmark gekürzt

5 Programmbeurteilung

Im Rahmen der Programmbeurteilung werden in einem ersten Schritt der Gesamtnutzen und die Gesamtkosten des Agglomerationsprogramms ermittelt. Die Gesamtkosten werden ins Verhältnis gesetzt zur Grösse der Agglomeration. Die Agglomeration Solothurn ist als mittel-kleine Agglomeration einzu-stufen (vgl. dazu Erläuterungsbericht zur Prüfung). Im zweiten Schritt wird mittels Gegenüberstellung von Gesamtnutzen und Gesamtkosten das Kosten-Nutzen-Verhältnis ermittelt (Art. 14 Abs. 1 PAVV, Kap. 3.4 RPAV, vgl. dazu Ziff. 5.2.).

Im letzten Schritt wird der Stand der Umsetzung der (verbindlich vereinbarten) A-Massnahmen gemäss der Leistungsvereinbarung der vorletzten Generation beurteilt (Art. 14 Abs. 1 i.V.m. Abs. 3 PAVV, vgl. dazu Ziff. 5.3.). Aus dem Kosten-Nutzen-Verhältnis und der Berücksichtigung des Stands der Umset-zung resultiert die Programmbeurteilung. Aus der Programmbeurteilung ergibt sich der Beitragssatz.

Der Erläuterungsbericht zur Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 4. Gene-ration legt die einzelnen Schritte der Programmbeurteilung detaillierter dar.

5.1 Gesamtnutzen

Der Gesamtnutzen eines Agglomerationsprogramms bildet dessen Beitrag ab zur Verwirklichung der gemäss Artikel 17d MinVG vorgegebenen Wirkungsziele (bessere Qualität des Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, mehr Verkehrssicherheit, weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch, Art. 14 Abs 2 PAVV).

In die Beurteilung des Gesamtnutzens des Agglomerationsprogrammes Solothurn der 4. Generation fliessen folgende Massnahmen ein:

- Massnahmen der A- Liste des Agglomerationsprogramms der 4. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap.2);
- die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr (Kap. 4.2.1);
- Massnahmen der B-Liste des Agglomerationsprogramms der 4. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 4.5).

Aufgrund der durchgeführten Beurteilung ergibt sich folgender Nutzen pro Wirkungskriterium, ausgedrückt in Punkten:

<i>Wirkungskriterium</i>	<i>Nutzen</i>
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (0 bis 3 Punkte)	2
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen (0 bis 3 Punkte)	3
WK3: Verkehrssicherheit erhöht (0 bis 3 Punkte)	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (0 bis 3 Punkte)	1
Summe (Nutzen)	8

Tabelle 5-1

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle 4-4 (vgl. Kap. 0), deren Realisierungsbeginn (voraussichtlich) in den A- oder B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt, sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Nutzenbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt.

5.2 Gesamtkosten

Die Gesamtkosten enthalten alle durch den Bund im A- und B-Horizont priorisierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 4. Generation (inkl. Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen).

Die Gesamtkosten des Agglomerationsprogramms Solothurn belaufen sich auf 116.71 Mio. CHF. Für die mittel-kleine Agglomeration Solothurn werden diese Gesamtkosten als mittel eingestuft.

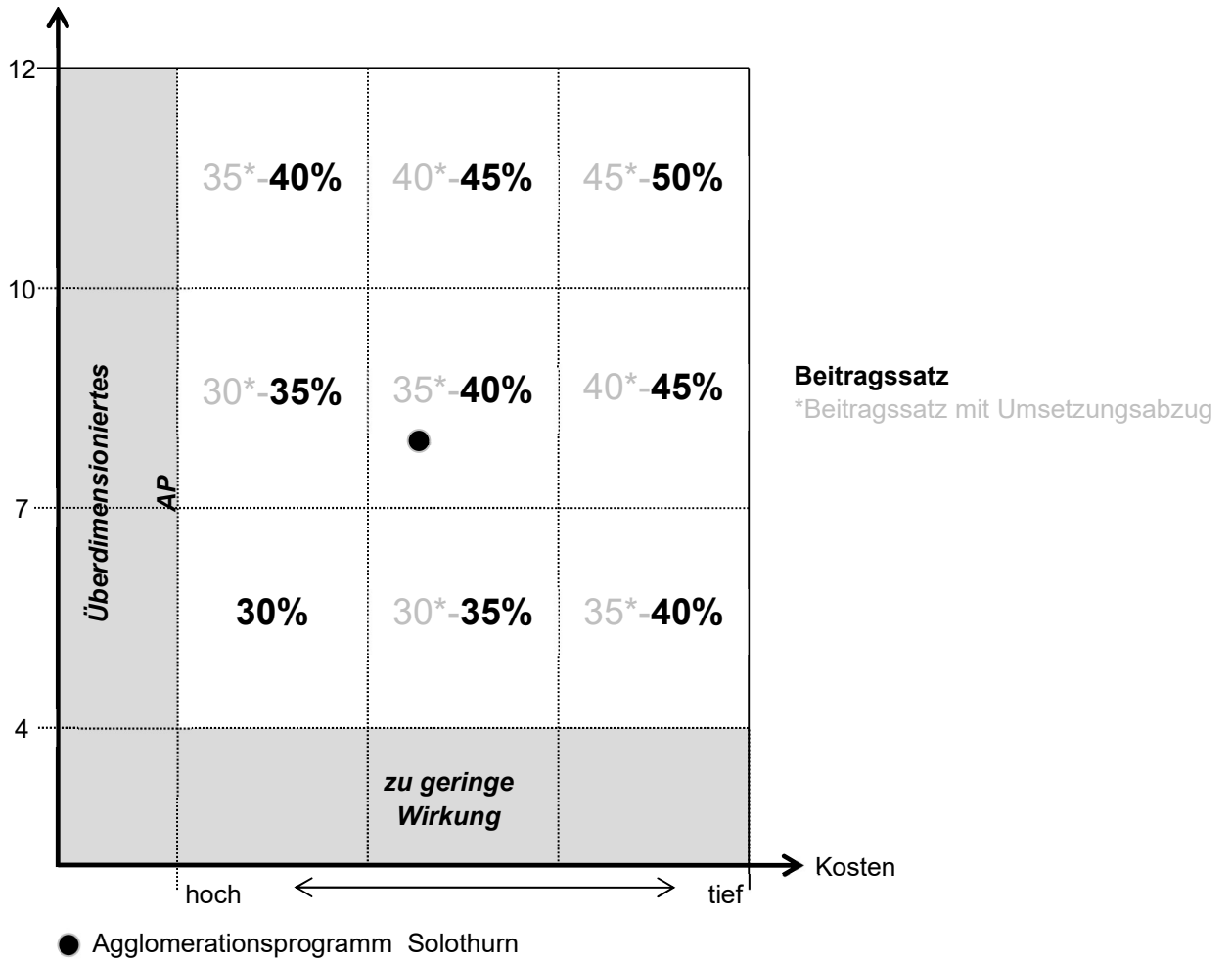
5.3 Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz

Im Rahmen der 4. Generation bewertet der Bund den Umsetzungsstand der Massnahmen in Verkehr und Siedlung der 2. Generation sowie den Umsetzungsbericht. Mängel in diesen Bestandteilen können einen Abzug von 5% Bundesbeitrag zur Folge haben. Die Umsetzung wurde als genügend beurteilt. Demnach ergibt sich der Beitragssatz direkt aus dem Kosten-Nutzen-Verhältnis.⁶

Für das vorliegende Agglomerationsprogramm resultiert damit ein Beitragssatz von 40%.

⁶ Art. 22 MinVV und RPAV Kap. 3.4.4.

Nutzen (gemäss
Tabelle 4-2)



6 Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes

6.1.1 Allgemeines

Das vorliegende Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den themenbezogenen Sachplänen, namentlich «Mobilität und Raum 2050», Sachplan Verkehr Teil Programm und den Teilen Infrastruktur Schiene und Strasse, mit Massnahmenplänen und Inventaren des Bundes summarisch überprüft. Dabei wurden keine Widersprüche festgestellt.

Die gesetzlichen Bestimmungen und Planvorgaben sind auch bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des vorliegenden Agglomerationsprogramms zwingend einzuhalten. Bei der Umsetzung von A-Massnahmen müssen allfällig auftretende Konflikte bis zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen geklärt sein.

6.1.2 Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)

Folgende für die Beurteilung der Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B können aufgrund einer summarischen Prüfung des BAFU Konflikte oder Schwierigkeiten in Bezug auf die Einhaltung der Umweltschutzgesetzgebung aufweisen (nicht abschliessende Aufzählung):

ARE-Code	Nr. AP	Tab. Prüf-be-richt	Massnahme	Zeit-hori-zont	Mögliche Konflikte
2601.4.011	V-ÖV 402	2-1	Bus-/ÖV-Infrastruktur: Luterbach, Riedholz: Neue Businfrastruktur Entwicklungsgebiete Attisholz	A	WZVV Objekt Nr. 113
2601.4.005	V-MIV 401.1	2-1	Aufwertung / Sicherheit Strassenraum: Feldbrunnen: Sicherheit Knoten Vögelisholz	A	Wald
2601.4.023	V-LV 403.2	2-1	Flumenthal: Sicherheit FVV Waldaustrasse	A	Wald, prioritäres Gebiet der ökologischen Infrastruktur-Planung
2601.4.027	V- LV 404.1	4-6	Derendingen, Zuchwil: Alternative Veloführung Knoten Kreuzplatz, Querung Emme	B	Wald (potentieller Auenwald), prioritäres Gebiet der ökologischen Infrastruktur-Planung

Tabelle 6-1

6.2 Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A mit den kantonalen Richtplänen

Sämtliche richtplanrelevanten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, die im Rahmen des PAV mitfinanziert werden und in die A-Listen aufgenommen wurden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden kantonalen Richtplan mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» verankert und vom Bund genehmigt sein. Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

A-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf</i>
2601.4.069	V-KM 401	Multimodale Drehscheibe Hauptbahnhof Süd - RBS	Festsetzung	nein

Tabelle 6-2

Dies gilt auch für richtplanrelevante Siedlungs- und allfällige Landschaftsmassnahmen, die eng mit einer Verkehrsinfrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind (z.B. Entwicklungsschwerpunkt, der mit einer neuen Tramlinie erschlossen werden soll). Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf</i>
2601.4.041	S 403.8	Solothurn: Solothurn Hauptbahnhof	Festsetzung	nein

Tabelle 6-3

Es wird empfohlen, die übrigen richtplanrelevanten Siedlungs-, Landschafts-, und nicht infrastrukturellen Verkehrsmassnahmen der A-Liste spätestens vier Jahre nach Abschluss der Leistungsvereinbarung im kantonalen Richtplan mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» einzutragen und vom Bund genehmigen zu lassen.

Der Umgang mit Fruchtfolgeflächen (FFF) ist insbesondere in der Raumplanungsverordnung (RPV)⁷ geregelt. Die Zuständigkeit in diesem Bereich liegt grundsätzlich bei den Kantonen. Sofern es notwendig ist, werden für die FFF weitere Vorbehalte in der Leistungsvereinbarung angebracht.

7 Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Der Prüfbericht weist in der Gesamtwürdigung in Kapitel 2.2 für die einzelnen Wirkungskriterien Stärken und Schwächen des Agglomerationsprogramms aus. Nachfolgend werden – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – Empfehlungen u.a. zur Verbesserung der Abstimmung mit den übergeordneten Planungen, zur Verbesserung der Programmwirkung und zu operativen Aspekten gegeben.

Nachdem im vorliegenden Agglomerationsprogramm die Abstimmung von Verkehr und Siedlung gezielt in den Fokusräumen angegangen wurde, sollte künftig verstärkt aufgezeigt werden, wie der ausgewiesene Handlungsbedarf ausserhalb der Fokusräume angegangen und priorisiert wird. So könnte beispielsweise geprüft werden, wie die ÖV-Erschliessung ausserhalb der Fokusräume auf wirtschaftlich vertretbare Weise weiter verbessert werden kann.

Die Behandlung des MIV könnte noch konsequenter darauf ausgerichtet werden, Modalsplit-Verschiebungen zum ÖV und FVV zu erzielen. Flächendeckende Konzepte sowie überkommunal abgestimmte Massnahmen zur Verkehrslenkung und Dosierung des MIV sowie zum Parkraummanagement dürften die Wirkungen der Infrastrukturmassnahmen unterstützen. Diese Massnahmen sollten prioritär in den Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten entwickelt werden. Für die ÖV-Drehscheibe Riedholz ist der Handlungsbedarf anerkannt. Um ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis zu erlangen, müsste dargelegt werden wie eine Doppelererschliessung Bus – Bahn im Korridor Riedholz – Solothurn vermieden wird. Die ÖV Drehscheibe könnte zu einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe entwickelt und die MIV-Belastung auf diesem Strassenabschnitt reduziert werden. Den Anforderungen des Fussverkehrs dürfte noch besser Rechnung getragen werden. Auch sollte eine Optimierung der FVV-Netze dazu beitragen, das

⁷ SR 700.1

hohe Verlagerungspotenzial an MIV-Fahrten unter fünf Kilometer abzuschöpfen. Zudem könnte die Förderung innovativer Mobilitätsformen wie der E-Mobilität zur Erreichung des Modalsplit-Zieles mit beitragen.

Künftig sollten die Auswirkungen der Siedlungsentwicklung auf das Verkehrssystem quantitativ oder zumindest qualitativ abgeschätzt werden. Die Massnahmen im Bereich Siedlung könnten noch konsequenter priorisiert werden. Zudem sollten das Potenzial der Innenverdichtung bei bestehenden Bauten sowie die Umsetzung der differenzierten Dichtevorgaben für den inneren und äusseren Kernraum konkreter aufgezeigt werden. Entwicklungen in Gebieten mit ÖV-Güteklasse D sollten zurückhaltend erfolgen. Auch bei der Entwicklung der Siedlungserweiterung im Schwerzimoos oder des Industrie- und Gewerbegebietes Bellach sollte auf eine gute Abstimmung von Siedlung und Verkehr geachtet werden. Schliesslich könnte bei einer weiteren Ansiedlung von Logistikbetrieben in Biberist oder Gerlafingen der Güterverkehr thematisiert werden.

Es ist prüfenswert, ob Natur- und Grünräume mit konkreten Massnahmen aufgewertet werden können. Dabei wären auch die teilweise hohen Natur- und Landschaftswerte zu berücksichtigen (Bsp. WZVV Nr. 113). Die aus Vorgängergenerationen weitergeführten landschaftlichen Massnahmen sollten präzisiert werden.

Weiter dienen auch die Zielwerte der MOCA-Indikatoren⁸ als Hilfsmittel für die Erarbeitung bzw. Weiterentwicklung eines Agglomerationsprogramms vom Zielbild über die Strategien bis zu seinen Massnahmen. Das vorliegende Agglomerationsprogramm setzt sich zum Ziel, den MIV-Anteil von 67.7% im Jahr 2015 auf 61% im Jahr 2040 zu reduzieren. Dies dürfte ohne konsequente Push-Massnahmen beim MIV schwierig zu erreichen sein. Im Weiteren soll bis 2040 die Dichte von aktuell 60.5 auf künftig 70 Einwohner und Beschäftigte pro Hektar erhöht werden. Dazu wurden mit dem vorliegenden AP die strategischen Stossrichtungen definiert. Im Hinblick auf die folgenden Generationen sollte ein Schwerpunkt auf die Umsetzung mit konkreten Massnahmen gelegt werden. Dabei sollten auch Dauermassnahmen in nachvollziehbare Teilschritte heruntergebrochen werden.

⁸ Vgl. RPAV S.12, Ziff. 1.6

ANHANG 1

Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragsatz	Konzeptkürzung	Teuerungszuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	3	Stück	100'000	40%	5%	8%	41'040	123'120
Längsführung Kat.3	500	m	1'292	40%	5%	8%	530	265'200
Längsführung Kat.4	1'585	m	3'733	40%	5%	8%	1'532	2'428'341

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	2.82
-----------------------------------	------

Tabelle A1-a

Paket Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums A-Liste (Aufw. Str. A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragsatz	Konzeptkürzung	Teuerungszuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Aufw. Str.	23'930	m2	397	40%	5%	8%	163	3'902'904

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	3.91
-----------------------------------	------

Tabelle A1-b

ANHANG 2

Liste der nicht mitfinanzierten Massnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung

In der folgenden Liste werden jene nicht mitfinanzierten Massnahmen aufgelistet, die Bestandteil des eingereichten Agglomerationsprogramms sind, die jedoch vom Bund kritisch beurteilt werden.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung</i>
2601.4.040	S 403.7	Riedholz: Attisholz Nord	WZVV Nr. 113
2601.4.044	S 403.11	Zuchwil: Areal Riverside	WZVV Nr. 113
2601.4.047	S 404.3	Solothurn: Solothurn Weitblick	Baumallee und Einzelbäume
2601.4.055	L 404.1	Naherholungsgebiete/ Pärke: Riverside	WZVV Nr. 113
2601.4.057	L 405.1	Aufwertung siedlungsnaher Erholungsräume: Naherho- lungsgebiet Emme	Wildtierkorridor von überregio- naler Bedeutung Nr. SO- 02_BE-23
2601.4.058	L 405.2	Aufwertung siedlungsnaher Er- holungsräume: Sackmooswald	Wald und Fauna

Tabelle A2-1