



26. Februar 2014

Agglomerationsprogramm Solothurn

2. Generation

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / N034-0124

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi
Direktorin

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel, Vorgehen	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess	4
1.4	Vorgehen in der Umsetzung	4
2	Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen	5
3	Prüfung der Grundanforderungen	8
4	Beurteilung der Programmwirkung	9
4.1	Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien	9
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)	12
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen	14
5.1	Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung	14
5.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	15
5.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	17
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	19
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	19
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	20
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes	20
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen	21
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	22
ANHANG 1	23
ANHANG 2	25

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Solothurn bestehend aus:

- Agglomerationsprogramm 2. Generation/2012, Dossier Abgabe Bund, Juni 2012

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 29. Juni 2012 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration/Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestufteten Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund im Rahmen des Infrastrukturfondsgesetzes.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat vier Ziele:

1. Die Erfüllung der Grundanforderungen prüfen.
2. Die Wirkung des Agglomerationsprogramms beurteilen. Die Wirkung ist entscheidend für die Höhe der Bundesbeiträge.
3. Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen¹ über alle Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel.
4. Die Berücksichtigung des Umsetzungsberichts Teil A und B als integraler Teil des Agglomerationsprogrammes.

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr zu Händen des eidgenössischen Parlaments und die Leistungsvereinbarungen erarbeitet.

Den allgemeinen gesetzlichen Anforderungen an die Realisierung der Infrastrukturen wird mit dem Prüfbericht nicht vorgegriffen.

1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist grundsätzlich in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 14.12.2010 (nachfolgend: UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfungsprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Die Erläuterungen zum Vorgehen und zu den allgemeinen Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 26.02.2014 dargelegt.

1.4 Vorgehen in der Umsetzung

In der Leistungsvereinbarung verpflichten sich die am Agglomerationsprogramm beteiligten Parteien zur Umsetzung aller darin enthaltenen mitfinanzierten und nicht mitfinanzierten Massnahmen. Für jede vom Bund mitfinanzierte Infrastrukturmassnahme der A-Liste, die bau- und finanzreif ist, wird gestützt auf die Leistungsvereinbarung eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen. Anschliessend kann die Massnahme umgesetzt werden. Bundesbeiträge werden für die effektiv erbrachten Leistungen maximal bis zu den nachfolgend festgelegten Höchstbeiträgen zuzüglich Teuerung und MWSt. ausbezahlt.

Die Umsetzung aller in der Leistungsvereinbarung aufgeführten Massnahmen wird im Rahmen eines laufenden Controllings durch den Bund überprüft.

¹ Mit der Bezeichnung „Massnahme/n“ sind stets auch „Massnahmenpaket/e“ gemeint.

2 Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen

Das Agglomerationsprogramm Solothurn der 2. Generation baut kohärent auf demjenigen der 1. Generation auf und entwickelt dieses weiter. Ohne grosse Infrastruktureubauten wird das bereits gute Angebot für alle Verkehrsmittel weiter verbessert. Der rote Faden ist von den Analysen über das Zukunftsbild und die Strategien bis zu den Massnahmen nachvollziehbar.

Die Stärke des Agglomerationsprogramms liegt in der Entwicklung der Bahnhöfe als intermodale Drehscheiben. Diese wird auch durch den Auf- und Ausbau des Langsamverkehrsnetzes unterstützt. Die Weiterentwicklung des Verkehrsmanagements und die Aufwertung bedeutender Strassenräume tragen zur Verstetigung des Verkehrs bei. Im strassengebundenen öffentlichen Verkehr (ÖV) werden die identifizierten Schwachstellen im Netz saniert, womit der Fahrplan stabilisiert werden kann. Im Bereich Siedlung leistet das Programm mit einer gezielten Entwicklung um Bahnhaltstellen einen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen.

Eine bedeutende Schwäche des Programms im Verkehrsbereich liegt darin, dass zu wenig auf die nicht befriedigende Erreichbarkeit einzelner bestehender Entwicklungsschwerpunkte (ESP) und Arbeitsplatzgebiete mit dem ÖV und dem Langsamverkehr reagiert wird. Weiter werden im Siedlungsbereich keine Lösungen zum Umgang mit den grosszügigen Bauzonenreserven am Siedlungsrand aufgezeigt. Insgesamt ist der Konkretisierungsgrad der Siedlungsmassnahmen noch auf einem geringen Niveau.

Die Verkehrssicherheit nimmt bei den vorgeschlagenen Massnahmen eine wichtige Rolle ein, so dass viele Schwachstellen saniert werden können. Gegenüber dem Trend kann mit dem Agglomerationsprogramm eine gewisse Veränderung des Modal Split zugunsten von Langsamverkehr und ÖV und somit eine Verminderung der Luft- und Lärmbelastungen erwartet werden, jedoch ist nur mit einer geringen Trendumkehr in Bezug auf den Flächenverbrauch zu rechnen. Im Bereich der Landschaft wird der Ist-Zustand zwar detailliert analysiert und im Zukunftsbild dargestellt, hingegen fehlen noch entsprechende Strategien und Massnahmen. So wird die Aufwertung der Naherholungsräume zwar als Ziel erwähnt, eine entsprechende Umsetzung fehlt aber.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen für die Agglomeration Solothurn belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms auf CHF 125.28 Mio. Dieser Betrag umfasst CHF 99.27 Mio. für die A- und B-Massnahmen sowie CHF 26.01 Mio. für die A1-Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation. Die Investitionskosten werden als mittel eingestuft².

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidg. Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 2. Generation festzulegen³:

35%

Gestützt auf diesen Beitragssatz und die Prüfung der Priorisierung der Massnahmen werden zur Mitfinanzierung der in der nachfolgenden A-Liste stehenden Massnahmen die aufgeführten Höchstbeiträge des Bundes beim eidgenössischen Parlament zur Freigabe beantragt.

² Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

³ Der Beitragssatz an die A1-Massnahmen, welcher in der Leistungsvereinbarung (1. Generation) festgehalten ist, bleibt unverändert.

A-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*</i>	<i>Bundes- beitrag**</i>
2601.2.002	V-MIV 1.1	Biberist, Hauptstrasse inkl. Kreisel St. Urs	7.60	1.76***	0.62
2601.2.003	V-MIV 1.3	Derendingen, Hauptstrasse von Kreuzplatz bis südlicher Dorfrand Richtung Kriegstetten	11.70	8.44***	2.95
2601.2.006	V-MIV 1.6	Subingen, Luzernstrasse inkl. Umgestaltung des Knotens Derendingen-/Gewerbe-/Luzernstrasse zu einem Kreisel und Sanierung Kreisel Bahnhofstrasse	6.00	2.57***	0.90
2601.2.009	V-MIV 2.2	Derendingen, Kreuzplatz (Umgestaltung des Knotens)	3.00	2.47	0.86
2601.2.010	V-MIV 2.3	Biberist, Bürenstrasse/Westtangente (Knotenoptimierung und Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr)	1.50	1.24	0.43
2601.2.041	V-ÖV 4.1	Solothurn, Baselstrasse	25.00	20.59	7.21
2601.2.060	V-LV 2.8	Solothurn Westbahnhof, Neue Langsamverkehrsunterführung und neue Gestaltung der Südseite des Westbahnhofs	3.60	2.96	1.04
2601.2.070	V-NA 1.1	Biberist, Solothurnstrasse (Stauraumbewirtschaftung und Busbevorzugung)	1.80	1.48	0.52
2601.2.071	V-NA 1.2	Biberist, Bernstrasse (Stauraumbewirtschaftung und Busbevorzugung)	2.50	1.76***	0.62
2601.2.072	V-NA 1.3	Biberist, Knoten Gerlafingen-/Derendingenstrasse (Steuerung des Knotens mittels LSA und Busbevorzugung)	1.80	1.48	0.52
2601.2.073	V-NA 1.4	Derendingen/Zuchwil, Luzernstrasse West (Umbau div. Knoten, Neuaufteilung des Strassenraums, Stauraumbewirtschaftung, Busbevorzugung, Optimierung des Verkehrsablaufs, Zusätzlicher Stauraum)	6.80	4.32***	1.51
2601.2.074	V-NA 1.5	Derendingen/Subingen, Luzernstrasse Ost (Busbevorzugung mittels LSA und separatem Busstreifen am Siedlungsrand Derendingen Ost, Busbevorzugung mittels LSA bei der Einmündung der Deitingenstrasse in die Luzernstrasse)	1.50	1.24	0.43
2601.2.101		LV A-Liste (Anhang 1)		3.50	1.23
	Summe			53.81	18.84

Tabelle 2-1 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung; ** Höchstbeitrag Bund, Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet, *** Kosten im Benchmark gekürzt)

Für die in der nachfolgenden B-Liste stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2015-2018 nicht erreichbar oder muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Prüfberichts (26.02.2014) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund weder durch den Infrastrukturfonds noch durch ein anderes Finanzierungsinstrument des Bundes gesichert. Es wird eine Aufstockung der Bundesmittel und eine Verstärkung der Mitfinanzierung des Programms Agglomerationsverkehr durch den Bund angestrebt. Unter Vorbehalt der Sicherung der Finanzierung sollen diese Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen der 3. Generation von den Agglomerationen neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden:

B-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*</i>	<i>Bundes- beitrag*</i>
2601.2.038	V-ÖV 3.3	Luterbach-Attisholz SBB	12.00	9.96	3.49
2601.2.039	V-ÖV 3.4	Hauptbahnhof Solothurn, Teil RBS	35.00	29.04	10.16
2601.2.063	V-LV 2.4	Solothurn Weststadt, zusätzliche Überführung der Westtangente für den Langsamverkehr	2.50	2.06	0.72
2601.2.102		LV B-Liste (Anhang 1)		4.41	1.54
	Summe			45.47	15.91

Tabelle 2-2 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet)

Hinweise

Die relevanten nicht mitfinanzierten Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr (vgl. Kap. 5.2.1, 5.2.2) sowie die durch andere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3) werden als wesentlicher Bestandteil für die Programmwirkung betrachtet und sind damit für die Festlegung des Beitragssatzes des Bundes mitentscheidend.

Kosten und Nutzen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme der zweiten Generation sind unter Einbezug der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der ersten Generation (ohne Massnahmen der Priorität B, vgl. Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung) bewertet, jedoch ohne Berücksichtigung der aus dem Infrastrukturfonds mitfinanzierten, sogenannten „dringlichen Projekte“. Deren Umsetzung inkl. flankierender Massnahmen ist jedoch Voraussetzung für eine allfällige Beteiligung des Bundes an Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm.

Die angeführten Kosten wurden aus dem eingereichten Agglomerationsprogramm der 2. Generation bzw. der Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm der 1. Generation entnommen. Die Kostenbewertung einer Massnahme erfolgt durch eine Einteilung in fünf Haupt- und vier Zwischenkostenkategorien, die anhand von vier Agglomerationsgrössenkategorien abgestuft werden. Bei der Agglomeration Solothurn handelt es sich um eine mittlere bis kleine Agglomeration.

Die Massnahmen, die vom Bund als Sicherung/Aufwertung Strassenraum, Verkehrsmanagement und Langsamverkehr kategorisiert sind, wurden einem Benchmark unterzogen, der darauf abzielt, eine vergleichbare und angemessene Basis für die Beurteilung und Ausrichtung von Beiträgen zu stellen. Betriebsbeiträge (Bsp. Unterhalts- und Sanierungskosten) können mittels Infrastrukturfonds nicht finanziert werden (Art. 17a Abs. 4 MinVG). Entsprechende Nachweise werden im Rahmen des Abschlusses der Finanzierungsvereinbarungen verlangt.

3 Prüfung der Grundanforderungen

Die grundsätzliche Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist entsprechend der UVEK-Weisung an bestimmte Grundanforderungen geknüpft. In Gesprächen zur Standortbestimmung des vorliegenden Agglomerationsprogramms hatte der Bund bereits zu einem früheren Zeitpunkt allfällige Lücken bei der Erfüllung der Grundanforderungen aufgezeigt.

In Anlehnung daran und in Kenntnis des eingereichten Agglomerationsprogramms stellt der Bund fest, dass die Grundanforderungen grundsätzlich erfüllt sind.

Hinweis zur Trägerschaft im Hinblick auf die Umsetzung:

Für die Umsetzung verlangt der Bund, dass sich der Kanton und die Gemeinden, ggf. auch die regionale Körperschaft zur Umsetzung aller in diesem Prüfbericht aufgelisteten, für die Programmwirkung relevanten Massnahmen (Kap. 2, 5.2.1, 5.2.2 und 5.3) in ihrer Verantwortung, verpflichten. Zu diesem Zweck müssen sie, i.d.R. auf Exekutivebene, Beschlüsse zur Einleitung und Durchführung dieser Massnahmen im Rahmen ihrer Kompetenzen abgeben und diese Beschlüsse dem/den Kanton(en) bzw. der Trägerschaft vor Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung weiterleiten. Die planungs- und kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe bleiben vorbehalten.

Hinweis: Diese Regel gilt unter dem Vorbehalt, dass die betroffene Massnahme nicht schon juristisch, durch Planungs- und/oder Finanzierungsinstrumente verpflichtend ist.

Hinweise zum Controlling:

Der Bund führt periodisch ein Controlling und ein Monitoring durch, um den Stand der Umsetzung und die Wirkung der Agglomerationsprogramme zu überprüfen. Die entsprechenden Berichte und die erforderlichen kantonalen/kommunalen Daten sind zur Verfügung zu stellen.

Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr ausserhalb des Agglomerationsprogramms, die sich nach Einreichung des Agglomerationsprogramms als unumgänglich erweisen, sind im Sinne einer möglichst hohen Gesamtwirkung des Programms zu planen und im Rahmen einer nächsten Generation Agglomerationsprogramme aufzunehmen bzw. in der Berichterstattung an den Bund aufzuführen und zu erläutern.

Die Trägerschaft verpflichtet sich, das Agglomerationsprogramm konform zu Gesetzgebung, übergeordneten Sachplänen und unter Beachtung von Schutzinventaren weiterzuentwickeln und umzusetzen. Strategien und Massnahmen von übergeordneter Bedeutung sind vor Abschluss der Leistungsvereinbarung im kantonalen Richtplan festzuschreiben (vgl. Kap. 6.).

4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung festgelegt (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.5). Es stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ, d.h. vor dem Hintergrund der Agglomerationsgrösse (Bevölkerung und mit 0.5 gewichtete Anzahl Arbeitsplätze auf Schweizer BFS-Perimeter) ermittelt.

Entscheidend für die Programmwirkung sind Zukunftsbild, Analysen, Herausforderungen, Strategien und Massnahmen sowie der verbindende rote Faden. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen wird zusätzlich die Kohärenz zwischen den Programmen 1. (nach Prüfung des Bundes) und 2. Generation geprüft. Von den Massnahmen werden grundsätzlich die aus dem Infrastrukturfonds mitfinanzierten Massnahmen der A- und B-Liste (Kap. 2), die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.2.1), die Eigenleistungen (Kap. 5.2.2) sowie die durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3) berücksichtigt. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen wird zudem der Nutzen der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der ersten Generation betrachtet, ausgenommen die Massnahmen der Priorität B (Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung). Zusätzlich werden Massnahmen der übergeordneten Ebene einbezogen, sofern sie für das Agglomerationsprogramm von Relevanz sind und von den zuständigen Stellen des Bundes zum Zeitpunkt der Beurteilung als zweckmässig und innerhalb der nächsten zwanzig Jahre mit hoher Wahrscheinlichkeit als realisierbar beurteilt werden.

Entscheidend für die Kostenbeurteilung des Programms sind die Massnahmen der Priorität A und B. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen werden zudem die Massnahmen der Priorität A gemäss Leistungsvereinbarung der 1. Generation, die sog. A1-Massnahmen, mitberücksichtigt.

4.1 Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

Wirksamkeitskriterium *Beurteilung mit Begründung*

WK1:	Stärken
Qualität der Verkehrssysteme verbessert	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="430 1321 1425 1456">▪ Das Agglomerationsprogramm zeigt ein gutes Gesamtverkehrskonzept auf. Die Teilstrategien werden durch Massnahmen mit einem Schwerpunkt auf einer verträglicheren Ausgestaltung und Optimierung des Verkehrssystems für alle Verkehrsmittel umgesetzt. <li data-bbox="430 1467 1425 1668">▪ Die Intermodalität bekommt einen hohen Stellenwert und wird in den Agglomerationsprogrammen der 1. und 2. Generation systematisch behandelt (Velostationen, B+R- und P+R-Angebote). So wird der Zugang zum Bahnhof Solothurn als Zentrum der Agglomeration verbessert. Weitere Bahnhaltstellen werden aufgewertet, was die angestrebte Siedlungsentwicklung in Bahnhofsnähe zusätzlich unterstützt. <li data-bbox="430 1680 1425 1881">▪ Das bestehende, gute Angebot im öffentlichen Verkehr wird durch die Fahrplanstabilisierung der ASm-Linie Solothurn - Oensingen sowie des Busangebots mittels Priorisierung auf belasteten Hauptachsen weiter verbessert. Teilweise kann mit diesen Massnahmen eine Verringerung der Reisezeiten im ÖV erzielt werden. Der Reifegrad einzelner Massnahmen ist jedoch noch nicht genügend. <li data-bbox="430 1892 1425 2060">▪ Im motorisierten Individualverkehr (MIV) wird eine Lenkung auf das übergeordnete Netz angestrebt. Die Stauräume werden mit Verkehrsmanagement bewirtschaftet. Neuralgische Knoten sowie Hauptachsen werden optimiert und aufgewertet, um die Verträglichkeit des MIV im Siedlungsgebiet zu erhöhen und die Verkehrsströme zu verstetigen. Die Einführung von verkehrsberuhigten

Wirksamkeits-
kriterium Beurteilung mit Begründung

	<p>Zonen in den Quartieren stützt und stärkt die Netzhierarchie.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Agglomeration verbessert die bereits hohe Qualität ihres Langsamverkehrsnetzes mit kohärenten Massnahmen. Der Komfort wird verbessert und das Netz wo nötig ergänzt. Bei den Aufwertungen des Strassenraumes hat die Verbesserung der Situation für den Langsamverkehr einen hohen Stellenwert. Veloabstellplätze werden hingegen abgesehen von den ÖV-Drehscheiben nicht thematisiert. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Entwicklung von Wohnstandorten in Bahnhofsgebieten verbessert zwar die ÖV-Erreichbarkeit in der Agglomeration. Trotz der Förderung der Entwicklung von Bahnhofsgebieten bleiben einige kantonale ESP insbesondere durch den ÖV schlecht erschlossen. ▪ Nachfrageseitig hat die Agglomeration mit dem Paket solmobil ein konkretes und positiv zu bewertendes Bündel an Massnahmen erarbeitet. Dagegen bleibt offen, ob die angestrebte Tarifharmonisierung im öffentlichen Parkraum umgesetzt werden kann. Weitere Massnahmen zur Optimierung der Verkehrsnachfrage und der Verkehrsmittelwahl sind nicht vorgesehen.
<p>WK2: Siedlungs- entwicklung nach innen gefördert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Bahnhofsgebiete werden als Entwicklungsstandorte definiert, was zur Siedlungskonzentration in gut erschlossenen Lagen beiträgt. Zudem sollen Industriebrachen umstrukturiert und im Sinne einer Entwicklung nach innen planerisch aufbereitet werden. Die vorgesehenen Testplanungen und Masterpläne können zu einer qualitativ wertvollen Entwicklung beitragen, müssen jedoch noch konkretisiert werden. ▪ Im kantonalen Richtplan sind lenkende Vorgaben für die Einrichtung von publikumsintensiven Anlagen integriert. ▪ Mit zahlreichen Massnahmen zur Aufwertung von Strassenräumen wird die Qualität der öffentlichen Räume erhöht. Die Verkehrsberuhigungen tragen zur Aufwertung der Quartiere bei. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Konkretisierungsgrad der Siedlungsmassnahmen ist noch ungenügend, insbesondere die Massnahme „Siedlungsentwicklung nach innen“. Das Agglomerationsprogramm Solothurn fasst die bestehenden Projektideen und Testplanungen zu den grossen Industriebrachen und zu den Wohnschwerpunkten zusammen. Im Agglomerationsprogramm fehlt eine Priorisierung und Etappierung der Wohnschwerpunkte sowie der Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiete in Abstimmung mit deren verkehrlicher Erschliessung. So bleibt unklar welche Siedlungsschwerpunkte in welchem Ausmass bis wann realisiert werden. ▪ Die im kantonalen Richtplan enthaltenen Regelungen für Neueinzonungen sind ein erster Schritt um die Zersiedelung in gewissem Masse zu beschränken, wobei keine Vorgaben zur ÖV-Erschliessungsgütekategorie gemacht werden. Auf die Problematik der Bauzonenreserven an peripheren Lagen geht das Agglomerationsprogramm noch zu wenig ein, so dass die weitere Zersiedelung nur wenig gebremst werden kann.
<p>WK3: Verkehrs- sicherheit er-</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Sicherheit wird in einer spezifischen Teilstrategie angegangen. Aufbauend auf den Arbeiten zum Agglomerationsprogramm der 1. Generation wird eine

*Wirksamkeits-
kriterium* *Beurteilung mit Begründung*

<p>höht</p>	<p>umfangreiche Erhebung der Verträglichkeitskonflikte durchgeführt.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Langsamverkehr erhält die Sicherheit einen besonderen Stellenwert. Nebst den spezifischen Massnahmen steht die Sicherheit für alle Verkehrsmittel bei den Knotensanierungen und Strassenraumaufwertungen im Vordergrund. Die Einführung von Tempo 30-Zonen trägt ebenfalls zur Erhöhung der Sicherheit bei. Die Umsetzung durch die Gemeinden muss jedoch noch sichergestellt werden. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Sanierung neuralgischer Stellen wird mit den vorgeschlagenen Massnahmen angegangen. Es verbleiben aber weitere Schwachstellen unbehandelt.
<p>WK4: Umwelt- belastung und Ressourcen- verbrauch vermindert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die geplante Konzentration der Entwicklung im Einzugsgebiet von Bahnhöfen und die vorgeschlagenen Verkehrsmassnahmen lassen eine Verkehrsverlagerung zu Gunsten von ÖV und Langsamverkehr erwarten und tragen so zu einer Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffemissionen bei. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zwar erzielt das Agglomerationsprogramm eine Konzentrationswirkung, eine Reduktion des Flächenverbrauchs kann aber aufgrund der verfügbaren peripheren Bauzonen nur in geringem Masse erwartet werden. ▪ Im Landschaftsbereich wurde eine detaillierte Analyse der Landschaftstypologie inkl. Handlungsbedarf erarbeitet. Darauf aufbauend folgen aber keine Strategie und keine Massnahmen zur Sicherung und Verbesserung der Landschaftsqualität. Auch die angestrebte Aufwertung der Naherholungs-räume wird kaum in Massnahmen überführt.
<p>Umsetzungs- bericht</p>	<p>Der Umsetzungsbericht wurde hinsichtlich der zwei geforderten Aspekte: Kohärenz zwischen der 1. und 2. Generation Agglomerationsprogramm Solothurn und Massnahmenumsetzung im Bereich Verkehr und Siedlung vom Bund geprüft (vgl. dazu Erläuterungen unter Kap. 4.2). Die relevanten Aspekte der Umsetzung sind in die Beurteilung der Wirkung des Agglomerationsprogramms eingeflossen (Kap. 2 und 4.1).</p>

Tabelle 4-1

Aufgrund der oben stehenden Beurteilung ergibt sich folgender Nutzen, ausgedrückt in Punkten:

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Nutzen (-1 bis 3 Punkte)</i>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	2
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1
Summe WK1 - WK4 (Nutzen)	6

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B (vgl. A- und B-Liste in Kap. 2) liegen bei CHF 99.27 Mio. zuzüglich von CHF 26.01 Mio. für die A1-Massnahmen aus der 1. Generation. Die Investitionskosten von CHF 125.28 Mio. werden als mittel eingestuft⁴.

Auf das gemäss UVEK-Weisung vorgesehene Malus-System im Zusammenhang mit dem Fortschritt der Umsetzung der A1-Massnahmen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme wurde verzichtet. Grund dafür ist die kurze zur Verfügung stehende Zeit zwischen Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung und Stichtag des Umsetzungsberichts. Stattdessen wurden die Resultate des Umsetzungsberichts im Rahmen der Wirksamkeitsbeurteilung berücksichtigt (vgl. Kap. 4.1).

Die Wirkung des Agglomerationsprogramms hängt davon ab, in welchem Verhältnis der in Kap. 4.1 ermittelte Nutzen zu den Gesamtkosten steht.

⁴ Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

Nutzen (WK1-4)

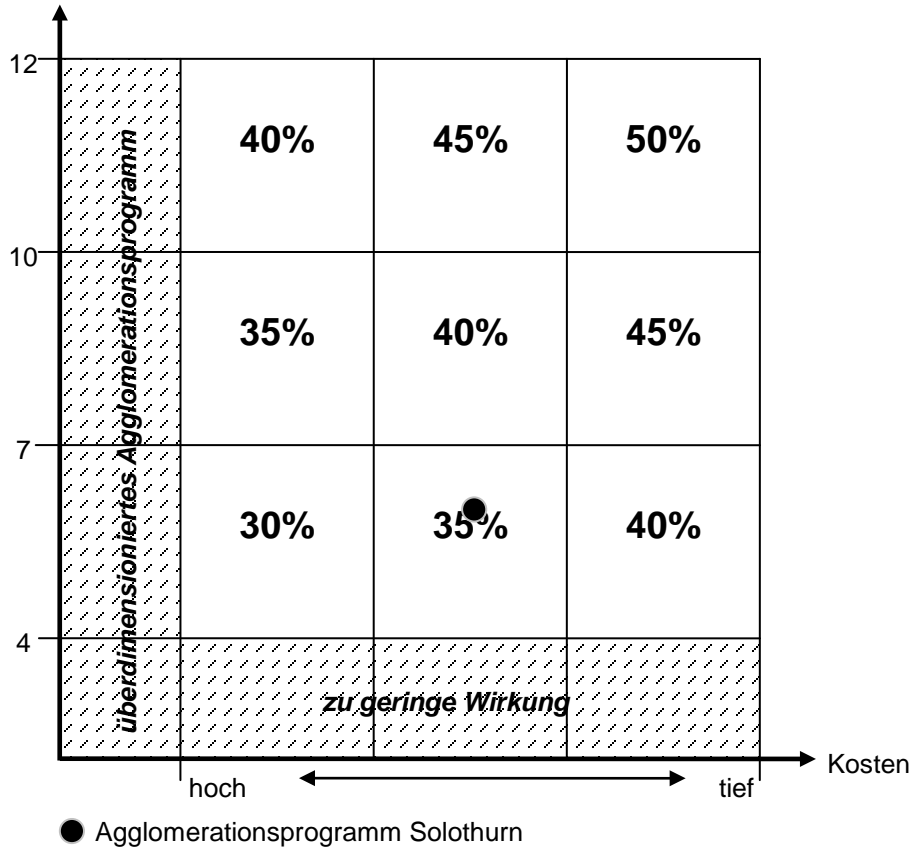


Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

Im Vergleich aller eingereichten Agglomerationsprogramme und mit Blick auf die verfügbaren Mittel überprüft der Bund die von der Agglomeration vorgenommene Priorisierung der Massnahmen aufgrund des in der UVEK-Weisung erläuterten Verfahrens (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.4). Dazu gehören die folgenden Schritte:

Anpassung Massnahmen (Kap. 5.1)

Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen (Kap. 5.2)

- Siedlungsmassnahmen
- Nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen
- Eigenleistungen der Agglomeration
- Eigenleistungen Bund
- Nicht programmrelevante Massnahmen

Ermittlung der durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3)

Ermittlung der Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap. 5.4)

Ermittlung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung Bund (Kap. 2)

- Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2015-2018 bau- und finanzreif.
- Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen oder deren Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.

Ermittlung der Massnahmen mit Priorität C mit vom Bund anerkanntem Handlungsbedarf (sog. C*-Massnahmen, Kap. 5.5)

Kapitel 2 und 5 enthalten nur Massnahmen mit einer positiven oder neutralen Wirkung auf das Agglomerationsprogramm. Die in den Tabellen 2.1, 2.2, 5.2, 5.3 und 5.5 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

Massnahmen, die von der Agglomeration in der C-Priorität eingereicht wurden, wurden vom Bund nicht beurteilt.

5.1 Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Änderung Massnahmenkonfiguration</i>
-----------------	---------------	------------------	---

Keine vorhanden

Tabelle 5-1

5.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

5.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 MinVV), der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 3.6 und 4.4) oder aufgrund der Einreichung durch die Agglomeration als Eigenleistung können folgende programmrelevante Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Die Wirkung dieser Massnahmen ist jedoch in der Programmbeurteilung berücksichtigt. Sie sind somit relevant und in den ausgewiesenen Zeithorizonten von den Agglomerationen oder durch Dritte umzusetzen.

Bei den Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen sind bei der Weiterentwicklung und Umsetzung die Beurteilungen des Bundes auf Programmebene (Kap. 4) zu berücksichtigen, sodass sie eine möglichst positive Programmwirkung erreichen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
Siedlungsmassnahmen				
2601.2.080	S 1.1	Grederhof Ost, Bellach	A	Es handelt sich um Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
2601.2.081	S 1.2	Schöngrün, Biberist	A	
2601.2.082	S 1.3	Schwerzimoos/ Fällimoos, Biberist	A	
2601.2.083	S 1.4	Obere Mutten, Solothurn	A	
2601.2.086	S 2.1	Lohn-Lüterkofen RBS, Lohn-Ammannsegg	A	
2601.2.087	S 2.2	Westbahnhof SBB, Solothurn	A	
2601.2.088	S 2.3	Hauptbahnhof SBB, Solothurn	A	
2601.2.090	S 3.1	Sappi (Papieri), Biberist	A	
2601.2.091	S 3.2	Attisholz Süd (ehem. Borregaard-Areal), Luterbach	A	
2601.2.092	S 3.3	Attisholz Nord (ehem. Borregaard-Areal), Riedholz	A	
2601.2.093	S 3.4	Ober-/Unterhof, Solothurn	A	
2601.2.094	S 3.5	Sultex/Zeughausareal, Zuchwil	A	
2601.2.098	S 4	Kofmehl-Areal (Coop Solothurn West)	A	
2601.2.100	S 5	Siedlungsentwicklung nach innen	A	

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
Verkehrsmassnahmen				
2601.2.044	V-LV 1.1	Derendingen, Knoten Hauptstrasse/ Wildigasse/Kirchgasse (Untersuchung der Verkehrsführung und -qualität an diesem Knoten in Bezug auf die Alternativroute M5.2.11 des AP 1. Gen.)	A	Es handelt sich um nicht infrastrukturelle Massnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
2601.2.048	V-LV 1.11	Solothurn (Untersuchung der Langsamverkehrswegweisung in Bezug zu den Ergänzungsrouten der bestehenden FLAMA-Massnahmen)	A	
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration				
2601.2.007	V-MIV 1.2	Deitingen, Wangenstrasse	B	Es handelt sich um infrastrukturelle Massnahmen, für die keine Mitfinanzierung durch den IF beantragt wurde.
2601.2.066	V-KM 1.2	Hauptbahnhof Solothurn Nord SBB: Tariffharmonisierung P+R	A	
2601.2.067	V-KM 1.3	Hauptbahnhof Solothurn Süd RBS: Tariffharmonisierung P+R	A	
2601.2.068	V-KM 1.4	Bahnhof Solothurn West SBB: Tariffharmonisierung P+R	A	
2601.2.076	V-NA 2	Überprüfen der unterschiedlichen Tarifstrukturen	A	
2601.2.078	V-NA 3	Unterstützung der Umsetzung des Jahresprogrammes 2012 - 2014 von solmobil	A	

Tabelle 5-2

5.2.2 Eigenleistungen

Aufgrund der lediglich lokalen Wirkungen und für die Agglomeration tragbaren Kosten werden die folgenden Massnahmen nicht durch den Bund mitfinanziert. Bei den Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums und zur Erhöhung der Sicherheit werden diejenigen, die in Bezug auf Verkehrsbelastungen und Anzahl betroffener Personen definierte Schwellenwerte nicht erreichen, ebenfalls den Eigenleistungen zugewiesen. Die Wirkung dieser Massnahmen ist jedoch in der Programmbeurteilung

berücksichtigt. Sie sind in den ausgewiesenen Zeithorizonten von der Agglomeration oder durch Dritte umzusetzen.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio CHF) laut AP
Eigenleistungen Bund (Weisung 14.12.2010)				
2601.2.004	V-MIV 1.4	Lohn-Ammannsegg, Solothurnstrasse	A	4.40
2601.2.005	V-MIV 1.5	Oberdorf, Weissensteinstrasse	A	2.10
2601.2.011	V-MIV 2.4	Kriegstetten, Gerlafingen-/Hauptstrasse (Neues Betriebskonzept- und Gestaltungskonzept, Ausgestaltung des Knotens als Dorfplatz)	B	2.00
2601.2.013	V-MIV 3.1	Bellach, ganzes Siedlungsgebiet	A	0.40
2601.2.014	V-MIV 3.2	Biberist, nördliches und östliches Siedlungsgebiet	A	0.35
2601.2.015	V-MIV 3.3	Derendingen, ganzes Siedlungsgebiet	A	0.45
2601.2.016	V-MIV 3.4	Kriegstetten, ganzes Siedlungsgebiet	A	0.20
2601.2.017	V-MIV 3.5	Langendorf, ganzes Siedlungsgebiet	A	0.35
2601.2.018	V-MIV 3.8	Oberdorf, ganzes Siedlungsgebiet	A	0.20
2601.2.019	V-MIV 3.10	Oekingen, ganzes Siedlungsgebiet	A	0.10
2601.2.020	V-MIV 3.14	Solothurn, nördliches und westliches Siedlungsgebiet	A	0.55
2601.2.021	V-MIV 3.15	Subingen, ganzes Siedlungsgebiet	A	0.35
2601.2.022	V-MIV 3.6	Lommiswil, Siedlungsgebiet im Bereich Schulhausstrasse	B	0.05
2601.2.023	V-MIV 3.7	Luterbach, ganzes Siedlungsgebiet	B	0.30
2601.2.024	V-MIV 3.9	Obergerlafingen, ganzes Siedlungsgebiet	B	0.15
2601.2.025	V-MIV 3.11	Recherswil, ganzes Siedlungsgebiet	B	0.20
2601.2.026	V-MIV 3.12	Riedholz, ganzes Siedlungsgebiet	B	0.15
2601.2.027	V-MIV 3.13	Rüttenen, ganzes Siedlungsgebiet	B	0.15

Tabelle 5-3

5.2.3 Massnahmen mit zu geringer Programmrelevanz

In der Folge werden Massnahmen aufgelistet die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als Eigenleistung eingereicht wurden, welche aber vom Bund für die Programmwirkung mit einer zu geringen Wirkung eingestuft werden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
2601.2.061	V-LV 2.9	Deitingen-Luterbach, Neue Radwegverbindung entlang der Aare inkl. Ersatz Fussgängerbrücke Russbach und Erneuerung der bestehenden Rampe bei der Aarebrücke (Wilihof) in Luterbach	Diese Massnahme befindet sich ausserhalb des BFS-Perimeters und ihre Wirkung im Agglomerationsperimeter ist zu gering, um eine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds zu erhalten.

Tabelle 5-4

5.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Für die folgenden Eisenbahn- und Strassenmassnahmen ist die (Mit-)Finanzierung des Bundes durch andere Finanzierungsinstrumente als den Infrastrukturfonds, Teil Agglomerationsverkehr geplant. Diese sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund mitberücksichtigt. Massnahmen, die im Programm Engpassbeseitigung im Modul 3 enthalten sind, werden zur Informa-

tion aufgeführt, auch wenn sie aufgrund des Realisierungshorizontes nicht Bestandteil der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms waren.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Finanzierungsmittel</i>
2601.2.032	V-ÖV 1	Doppelspurabschnitte RBS Solothurn-Bern	25.50	STEP, Ausbauschnitt 2025
2601.2.042	V-ÖV 4.2	Feldbrunnen-Riedholz-Flumenthal, Baselstrasse	10.00	LV 13-16
--	--	N1 Luterbach - Härkingen	660.00	Engpassbeseitigung 2014, Modul 1
--	--	N1 Härkingen - Wiggertal	165.00	Engpassbeseitigung 2009, Modul 1

Tabelle 5-5

Folgende Massnahmen befinden sich auf Strecken die Bestandteil des neuen Netzbeschlusses (NEB) des Bundes waren. Die Übernahme und Finanzierung dieser NEB-Strecken durch den Bund wurde per Volksentscheid am 24.11.2013 abgelehnt. Die Massnahmen verbleiben unter kantonaler Hoheit. Die zukünftige Planung und Finanzierung der Massnahmen ist zu prüfen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
-----------------	---------------	------------------

Keine vorhanden

Tabelle 5-6

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.

5.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität, ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie ihren Reifegrad gemäss der UVEK-Weisung (Kap. 4.4) führt zu folgenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
A → B				
Keine vorhanden				
A → C				
2601.2.036	V-ÖV 3.1	Lohn-Lüterkofen RBS	6.00	Reifegrad: ungenügend. Der Masterplan zur Siedlungsentwicklung in Lohn-Lüterkofen ist noch nicht ausgereift, der Bedarf an Wohngebieten nicht genügend nachgewiesen. Erst im Zusammenhang mit der konkreten Siedlungsentwicklung für den Standort können die Aufwertung von Bahnhofplatz und Umsteigebeziehungen Bahn - Bus ihre volle Wirkung entfalten.
B → C				
2601.2.034	V-ÖV 2	Optimierung des Bahnhofstand- ortes Biberist Ost (BLS- Strecke)	20.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend. Das Potenzial der neuen Haltestelle Biberist Ost ist im schweizerischen Vergleich zu tief um deren Bau zu rechtfertigen. Dazu sind zur Machbarkeit des Betriebs von Strecke und Haltestellen (Zusatz oder Verschiebung) noch Untersuchungen ausstehend.
2601.2.037	V-ÖV 3.2	Langendorf BLS	15.00	Reifegrad: ungenügend. Die Entwicklung an der BLS-Haltestelle Langendorf ist im Agglomerationsprogramm nicht genügend erläutert, der Bedarf für die Aufwertung dieser Haltestelle unklar.

Tabelle 5-7

5.5 A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

Die A und B-Liste sind im Kapitel 2 ersichtlich.

In der folgenden Liste werden jene durch den Bund in die Priorität C gesetzten Massnahmen aufgelistet, bei denen der Bund den Handlungsbedarf grundsätzlich anerkennt, aber das Kosten-Nutzen-Verhältnis oder der Reifegrad der vorgeschlagenen Massnahme deren Aufnahme in die A- oder B-Liste nicht rechtfertigt (sog. C*-Massnahmen).

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>
2601.2.036	V-ÖV 3.1	Lohn-Lüterkofen RBS	6.00
2601.2.037	V-ÖV 3.2	Langendorf BLS	15.00

Tabelle 5-8

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

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes

6.1.1 Allgemeines

Das Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den zugehörigen Sachplänen, Massnahmenplänen und Inventaren überprüft. Es wurden keine grundsätzlichen Widersprüche festgestellt. Die abschliessende Beurteilung der Rechtmässigkeit der einzelnen Massnahmen erfolgt jedoch im Rahmen der nachfolgenden ordentlichen Planungsverfahren und auf Basis der zum gegebenen Zeitpunkt in Kraft stehenden rechtlichen und planerischen Vorgaben. Diese sind auch bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms zwingend einzuhalten.

Bei der Umsetzung von A-Massnahmen müssen allfällig auftretende Konflikte bis zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen, namentlich dem Bundesamt für Umwelt gelöst sein.

Bei Siedlungsmassnahmen sind insbesondere die rechtskräftigen Bestimmungen des Raumplanungsgesetzes (RPG) und die zugehörigen Vorgaben zur Bauzonendimensionierung einzuhalten.

6.1.2 Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten aus Sicht des BAFU

Folgende für die Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B weisen aufgrund einer Grobprüfung des BAFU Konflikte oder Schwierigkeiten auf (nicht abschliessende Aufzählung).

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeithorizont</i>	<i>Hinweis Konflikt/Schwierigkeit</i>
-----------------	---------------	-------------------------	------------------	---------------------	---------------------------------------

Keine vorhanden

Tabelle 6-1

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

Grundsätzlich liegt es in der Verantwortung der Kantone die Konformität von Richtplanung und Agglomerationsprogramm sicherzustellen.

Sämtliche richtplanrelevanten Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden kantonalen Richtplan (RP) verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Massnahmen der A-Liste müssen dabei den Koordinationsstand „Festsetzung“ (FS) aufweisen. Für Massnahmen der B-Liste wird der Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (ZE) empfohlen. Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

A-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
-----------------	---------------	------------------

Keine vorhanden

Tabelle 6-2

B-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
-----------------	---------------	------------------

Keine vorhanden

Tabelle 6-3

Nicht mitfinanzierte, jedoch richtplanrelevante Massnahmen (Kap. 5.2) sollen grundsätzlich ebenfalls vor Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden Richtplan verankert und vom Bundesrat genehmigt werden. Für richtplanrelevante Siedlungsmassnahmen gilt dies insbesondere, wenn sie eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
-----------------	---------------	------------------

Keine vorhanden

Tabelle 6-4

Die restlichen richtplanrelevanten Siedlungsmassnahmen müssen grundsätzlich bis zum Ablauf der mit der Leistungsvereinbarung erfassten Zeitspanne von vier Jahren im Richtplan umgesetzt und genehmigt sein. Die betroffenen Massnahmen sind auf Basis der bereinigten Tabelle 5-2 definitiv festzulegen. Hängen die Siedlungsmassnahmen von umfassenderen Revisionen des Richtplans ab (z. B. im Zusammenhang mit dem revidierten Raumplanungsgesetz), können in Ausnahmefällen abweichende Termine vereinbart werden. Dabei ist jedoch eine Koordination der Umsetzung von Siedlungs- und mitfinanzierten Infrastrukturmassnahmen zu gewährleisten. Der Bund behält sich entsprechende Vorbehalte im Rahmen des Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen vor.

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Die Ende 2011/Mitte 2012 eingereichten Agglomerationsprogramme 2. Generation bilden die Basis für die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr (2. Generation).

Der Bund unterstützt die Bestrebungen der Agglomeration, die Zusammenarbeit und die koordinierte Planung und Realisierung von Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsmassnahmen fortzuführen. Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Solothurn der nächsten Generation wird empfohlen, die im Kapitel 4 dieses Prüfberichtes nach Wirksamkeitskriterien erläuterten Stärken und Schwächen des vorliegenden Agglomerationsprogramms zu beachten. Zentrale Aspekte der Überarbeitung wären die Konkretisierung der Siedlungsmassnahmen, insbesondere der Umgang mit den grosszügigen Bauzonenreserven sowie die Erschliessung einzelner Entwicklungsschwerpunkte mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr.



ANHANG 1

Massnahmenliste Benchmark Langsamverkehr

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*/**</i>
2601.2.045	V-LV 1.3	Langendorf, Rüttenenstrasse, Abschnitt Steinsäge bis Einmündung (Schulwegsicherung)	A	1.30	1.07
2601.2.046	V-LV 1.4	Kriegstetten, Knoten Gerlafingen-/Hauptstrasse (Mehrzweckstreifen für das sichere Abbiegen des Zweiradverkehrs)	A	0.03	0.02
2601.2.047	V-LV 1.10	Zuchwil, Luzernstrasse (Optimierung/Verlegung Radroute)	A	0.15	0.12
2601.2.055	V-LV 2.1	Kreuzung Hinteres Riedholz-Attisholz-Aare-Solothurn	A	1.10	0.91
2601.2.056	V-LV 2.2	Biberist-Solothurn West (ab Waldstrasse zum Taubenmoosweg), Neue Radwegverbindung	A	0.15	0.12
2601.2.057	V-LV 2.5	Biberist, Neue Rad- und Fusswegverbindung entlang der Bahngleise RBS (Blümlisalpstrasse-Teilmattstrasse-Bahnübergang Bernstrasse)	A	0.50	0.41
2601.2.058	V-LV 2.6	Gerlafingen, Bolacker-Zentrum Gerlafingen, Neue Radwegroute	A	0.42	0.35
2601.2.059	V-LV 2.7	Zuchwil, Hauptstrasse-Ischernweg-Dammstrasse, Neue Radwegroute	A	0.10	0.08
2601.2.065	V-KM 1.1	Hauptbahnhof Solothurn Süd RBS, 200 weitere B+R-Abstellplätze	A	0.50	0.41
2601.2.049	V-LV 1.5	Bellach/Solothurn, Bielstrasse (Verbreiterung des Rad- und Gehweges im Bereich Franziskanerstrasse-Wildbach)	B	0.40	0.33
2601.2.050	V-LV 1.6	Bellach, Bielstrasse (Kennzeichnung des Radweges bei Einmündungen)	B	0.04	0.03
2601.2.051	V-LV 1.8	Luterbach, Zuchwilstrasse (Aufhebung des einseitigen Radweges, Neukonzipierung Veloführung, Strassenverbreiterung)	B	1.70	1.40
2601.2.052	V-LV 1.9	Luterbach, Lachen-Rütti (Aufheben des einseitigen Radweges, Neukonzipierung Veloführung, Strassenverbreiterung)	B	2.80	2.31
2601.2.062	V-LV 2.3	Zuchwil-Luterbach, Luterbachstrasse-Nordsüdstrasse-Gartenstrasse-Asternweg- Veilchenweg-Luterbachstrasse-Solothurnstrasse	B	0.41	0.34
	Summe	A/B-Liste		9.60	7.91

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*/**</i>
		LV A-Liste	A		3.50
		LV B-Liste	B		4.41

Tabelle Anhang 1 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet; ** Die Kosten der Massnahmen LV A- und B-Liste sind ausschlaggebend und in der Botschaft des Bundesrats aufgelistet.)

ANHANG 2

Liste der nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung

In der folgenden Liste werden jene nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen aufgelistet, welche Bestandteil des von der Agglomeration eingereichten Agglomerationsprogramms sind, die jedoch vom Bund kritisch beurteilt werden.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung</i>
-----------------	---------------	------------------	-------------------

Keine vorhanden

Tabelle Anhang 2