



Die Arealentwicklung Weitblick im Westen von Solothurn
Herausforderung mit dem erwarteten Verkehr

Andrea Lenggenhager, Leiterin Stadtbauamt Solothurn

Inhalte

- Entwicklung Weitblick
- Zu optimierende Rahmenbedingungen
- Stufe OPR «Rahmenplan Mobilität»
«Reglement über PP»
- Stufe Weitblick «Mobilitätskonzept»
- Umsetzung «Weitblick»
- Herausforderung

Solothurn – eine Kulturstadt mit überregionaler Ausstrahlung

In Solothurn mischen sich italienische Grandezza, französischer Charme und deutschschweizerische Bodenständigkeit zu einem ganz besonderen Lebensgefühl. Die Kultur wird in Solothurn nicht nur als wichtiges Lebenselement aufgefasst, sondern auch als eines der wesentlichsten Kriterien für die Standortattraktivität der Stadt.

Ein wesentlicher Teil des Kulturverständnisses wird dadurch geprägt, dass Gegensätze oder Unterschiedliches zu einem selbstverständlichen Miteinander verbunden werden oder sich ergänzen. Dank seiner eindrucksvollen städtebaulichen Entwicklungsgeschichte besitzt Solothurn weit über die Region hinaus zunehmend Bekanntheit als Aufenthaltsort für unterschiedliche Ansprüche.



Eine gute Perspektive für die Stadt

Die Entwicklung des Gebiets Weitblicks bietet eine einmalige Chance, Solothurns Standortqualität langfristig und nachhaltig zu stärken und damit auch für die kommenden Generationen eine gute Perspektive zu schaffen

- regionales Angebot schaffen für Wohnen und Arbeiten
- Ergänzung zum nahe gelegenen Stadtzentrum
- Schafft Zugang zu unterschiedlichen Wohnformen für alle Altersgruppen
- Führt Solothurns städtebauliche Identität in die Zukunft



Ein hervorragend erschlossenes regionales Zentrum

Die Stadt Solothurn ist ein wichtiger Arbeitsort und eine attraktive Wohngemeinde mit kurzer Distanz zu den Städten Olten, Biel und Bern

- Rund 17'000 Einwohner
- 2 Autobahnanschlüsse gewährleisten eine gute Anbindung an das nationale Strassennetz
- Gut erschlossene Lage bietet die Chance für eine innovative Stadtgebietsentwicklung und eine neue Adressbildung für die Stadt
- Stadt der kurzen Wege



«Weitblick», wo Menschen arbeiten, wohnen und gemeinsam geniessen



Norden (vielfältige Wohnformen für unterschiedliche Bedürfnisse)

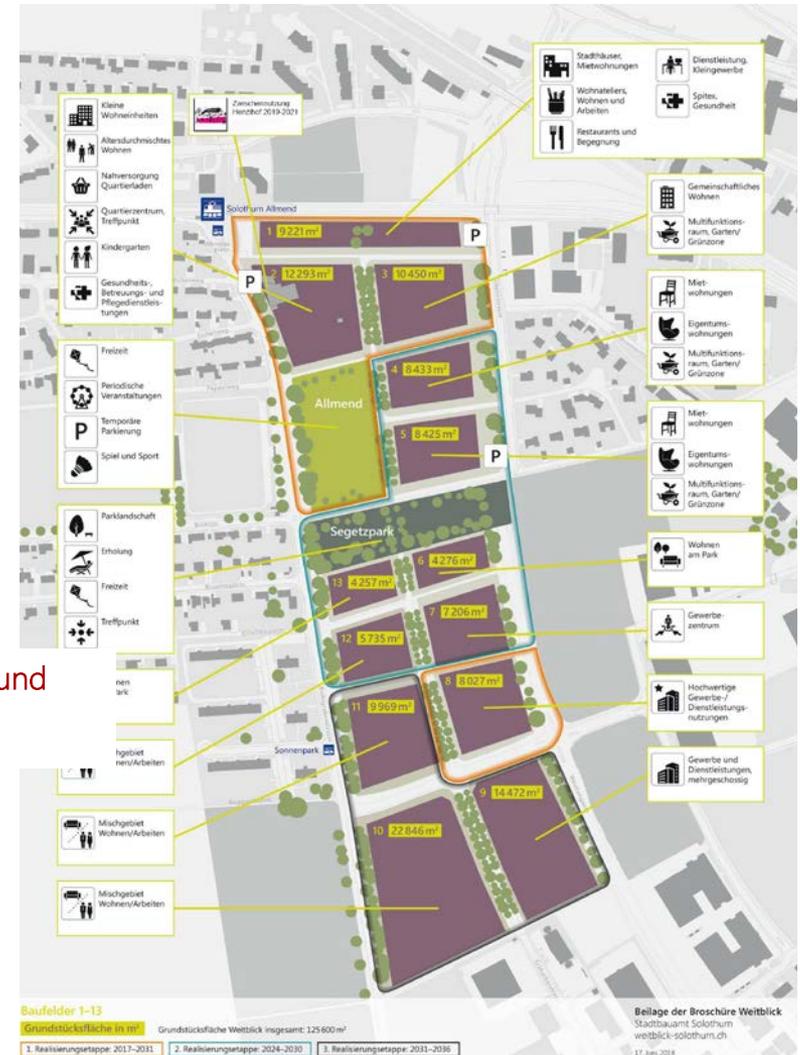
- Wohnen/Dienstleistungen/Quartiertreffpunkt



Raum für rund 1'700 Personen und ebenso viele Arbeitsplätze

Süden (neue Arbeitsplätze und Raum für Wachstum, für lokale und internationale Unternehmen)

- Arbeiten/Gewerbe/Dienstleistungen
- Wohnen



Zu optimierende Rahmenbedingungen

Für eine nachhaltige Entwicklung wurden die folgenden Rahmenbedingungen im Rahmen der Ortsplanungsrevision nochmals überprüft und optimiert

Nutzungsdichte

- Neue SBB-Haltestelle Solothurn Allmend (2014)
- Gute ÖV-Erschliessung

Bauweise

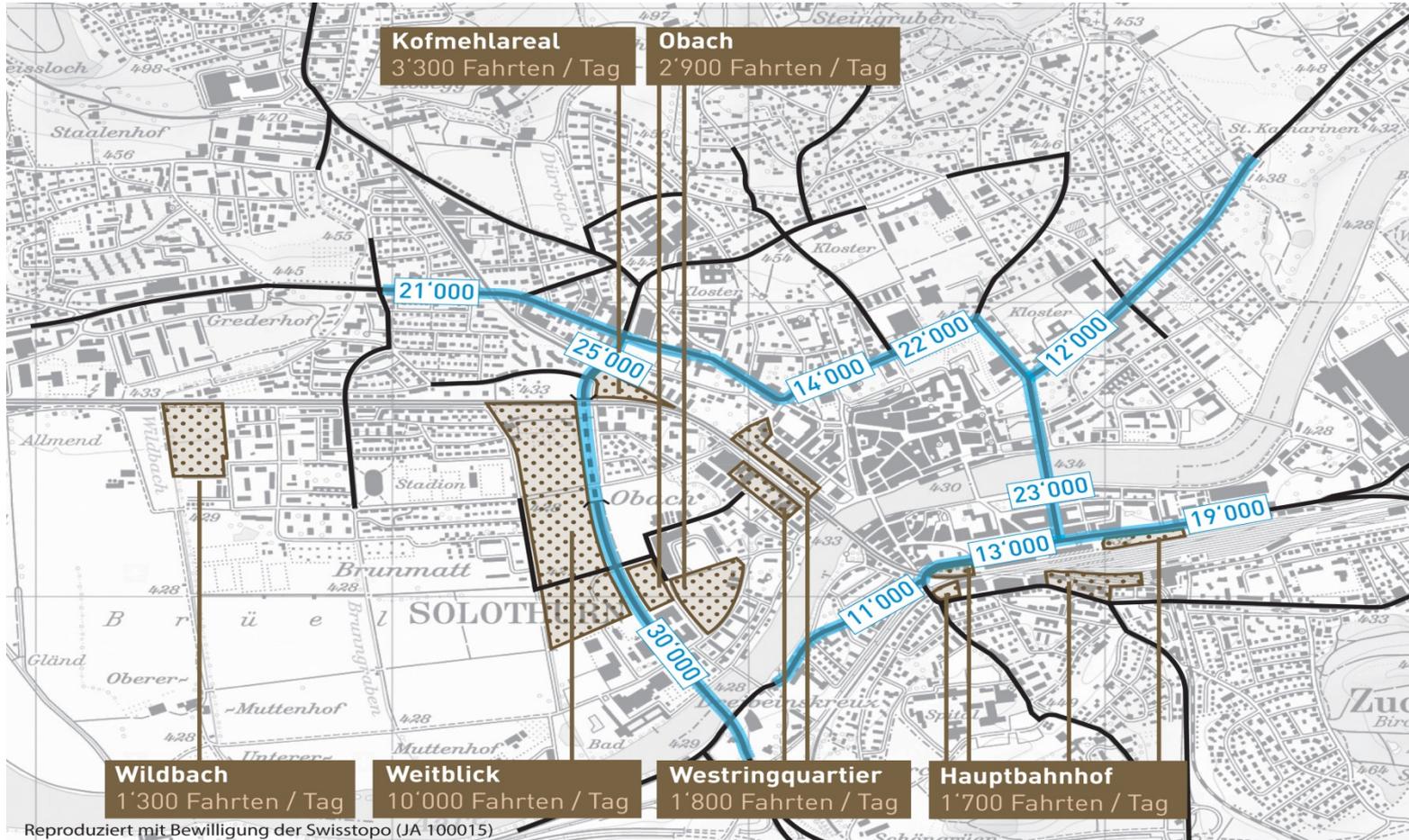
- Geschlossene Bauweise trägt zur Entwicklung eines urbanen und lebendigen Quartiers mit hoher Aufenthaltsqualität bei

Parkplatzreglement

- Angebote schaffen für autofreie/autoarme Siedlungen im Hinblick auf die Ziele 2000-Watt-Gesellschaft



Trendentwicklung (Abstimmung Siedlung und Verkehr)



Obach
800 Fahrten / Tag

Fahrtenentwicklung aus prognostizierter Siedlungsentwicklung bis 2035 gemäss geltendem P-Reglement (resp. Gestaltungsplan)

30'000 Belastbarkeit Strecke in DWV

Stufe Ortsplanung Grundlagen schaffen für die Überarbeitung des PP-Reglements auch im Hinblick auf Autoarmes/Reduziertes Wohnen



Rahmenplan Mobilität
(mit markierten Änderungen gegenüber Version Vorprüfung)

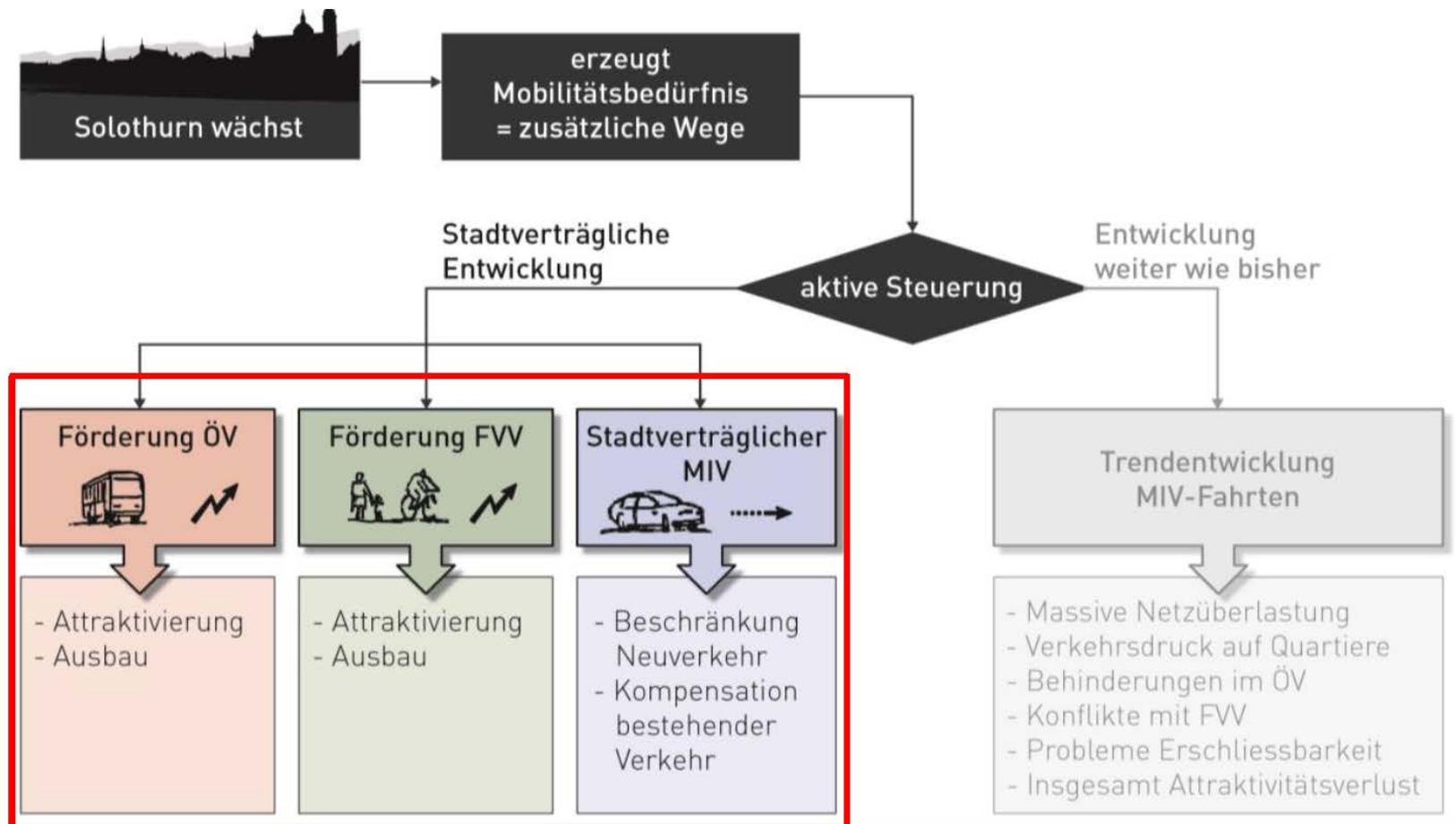
Ergänzend zum Raumplanungsbericht nach Art. 47, RPV
der Gesamtrevision Nutzungsplanung
26.06.2019

Stadt Solothurn – Stadtbauamt, Baselstrasse 7, 4502 Solothurn

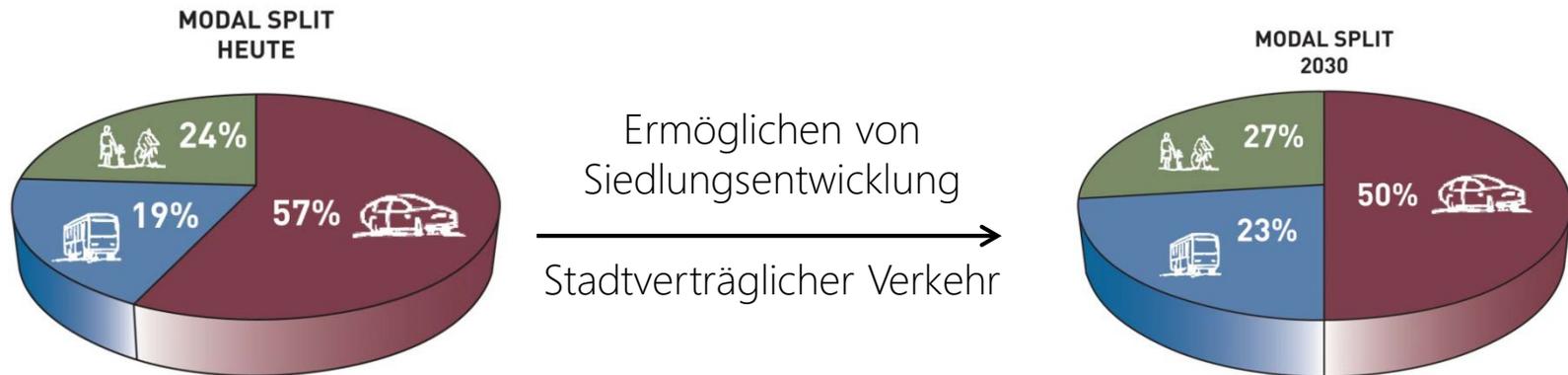
Prämissen des Rahmenplans

- Der motorisierte Verkehr ist grundsätzlich auf dem bestehenden Strassennetz zu organisieren.
- Der Verkehr in der Stadt Solothurn ist nachhaltig stadtverträglich zu organisieren.
- Die angestrebte Stadtentwicklung soll ermöglicht und unterstützt werden.
- Die Erreichbarkeit zwischen den Stadtteilen ist zu verbessern.
- Das Verkehrssystem ist optimal zu bewirtschaften.

Grundsatz zur aktiven Steuerung der Verkehrsentwicklung



Veränderung im Modal-Split zugunsten ÖV und FVV



- Vorhandensein eines Parkfeldes ist im hohen Masse verantwortlich für die Wahl des Verkehrsmittels
- Reduktion MIV: Die Parkierung ist eine wichtige Stellschraube zur Lenkung des MIV in eine städteverträgliche Verkehrsentwicklung
- Die Verfügbarkeit von Parkflächen ist entscheidend für die Verkehrsmittelwahl und damit für eine stadtverträgliche Verkehrsentwicklung

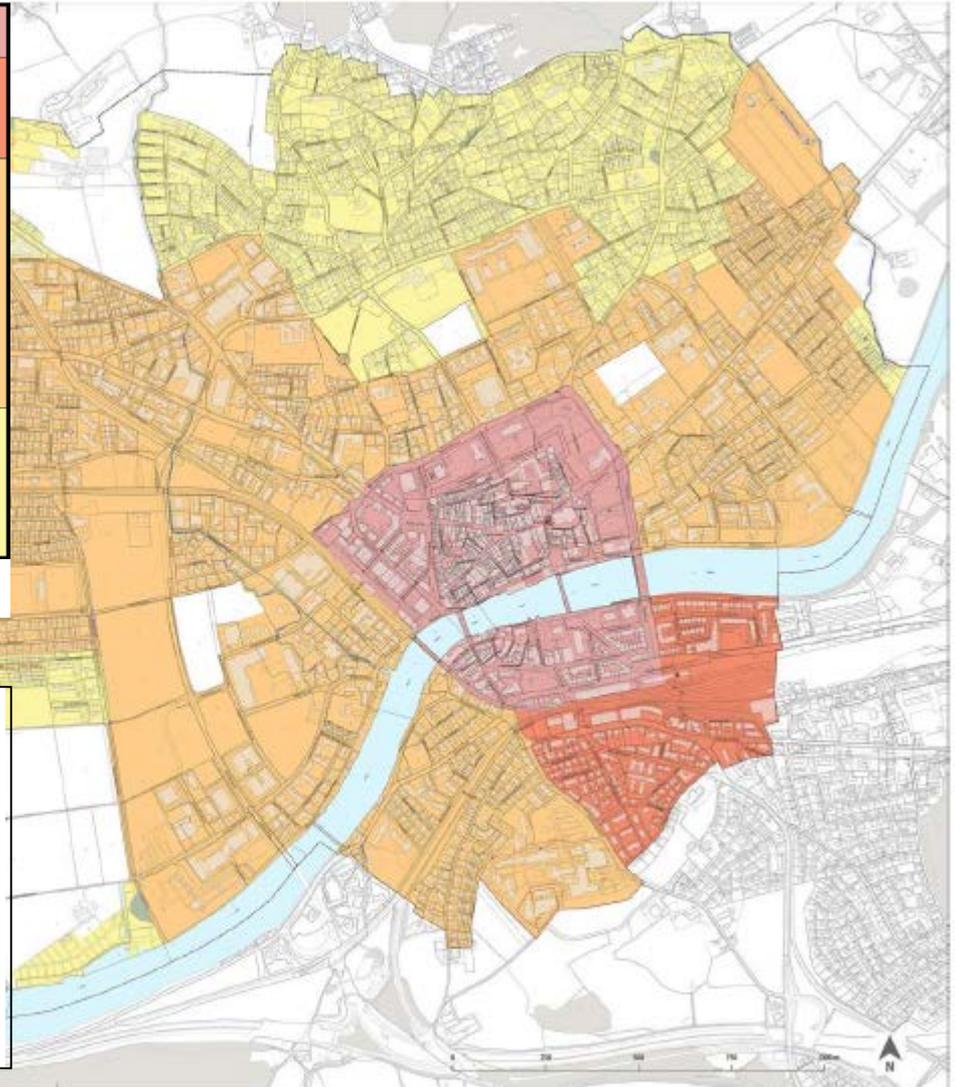
Reglement über Parkfelder für Motorfahrzeuge

Wesentliche Neuerungen

- Die **Richtwerte** nach § 42 KBV und Anhang III KBV werden gebietsbezogen reduziert (§4).
- Autoreduzierte Nutzung, d.h. **Überschreitung des Parkfelderbedarfs**, wird bei Nachweis eines Mobilitätskonzeptes (§ 7) ermöglicht.
- Bei einer autoreduzierten Nutzung kann der vorgegebene reduzierte Parkfelderbedarf unterschritten werden, und es muss **keine Ersatzabgabe** geleistet werden.
- Für Bauten und Anlagen, deren reduzierter Parkfelderbedarf mehr als 50 PF beträgt, muss ein **Mobilitätskonzept** erstellt werden (§ 7)
 - In einem Mobilitätskonzept werden
 - die verkehrliche Erschiessung überprüft, die Verkehrsauswirkungen beurteilt und die Massnahmen zur Steuerung und Gestaltung der Mobilität mit Areal-Bezug definiert.
- Bewirtschaftungspflicht für private Parkfelder.

Nutzungsplan mit Gebietstypen / Reduktionsfaktoren

Gebietstyp I	Innenstadt gemäss P-Reglement bisher
Gebietstyp II	Umfeld Bahnhof entspricht ÖV-Erschliessungsgüte A, $\leq 500m$ um Bahnknoten Bahnhof Solothurn 27% FVV-Anteil
Gebietstyp III	ÖV-Erschliessungsgüte B: _ $500-750m$ um Bahnknoten Bahnhof Solothurn _ $\leq 300m$ um Bahnlinien (Bhf. West, Allmend, Bellach, Langendorf) ÖV-Erschliessungsgüte C: _ $750-1000m$ um Bahnknoten Bahnhof Solothurn _ $300-500m$ um Bahnlinien (Bhf. West, Allmend, Bellach, Langendorf) _ $\leq 300m$ um Bus- und asm-Haltestellen, mehrere Linien, $\leq 15min$ -Takt 27% FVV-Anteil Entwicklungsgebiete Gebiete mit öffentlicher Nutzung
Gebietstyp IV	ÖV-Erschliessungsgüte C2: _ $\leq 300m$ um Bus- und asm-Haltestellen, $\leq 15min$ -Takt ÖV-Erschliessungsgüte D: _ $> 500m$ um Bahnlinien (Bhf. West, Allmend, Bellach, Langendorf) _ $> 300m$ um Bus- und asm-Haltestellen, $\leq 15min$ -Takt 27% FVV-Anteil



Kriterien zur Festlegung der Gebietstypen

Reduktionsfaktoren Stadt Solothurn

	Wohnen	Arbeiten	
	Wohnen inkl. Besucher	Beschäftigte	Kunden / Besucher
Reduktion des Richtwertes auf:			
Gebiet I (Innenstadt)	20 - 40 %	20 - 30 %	20 - 40 %
Gebiet II (Umfeld Bahnhof)	30 - 50 %	20 - 30 %	20 - 40 %
Gebiet III	60 - 80 %	20 - 40 %	40 - 60 %
Gebiet IV	70 - 100 %	30 - 50 %	50 - 70 %

tieferer Wert = Erstellungspflicht / Massstab für Ersatzabgabe
höherer Wert = maximal möglich, im Ermessen Bauherrschaft

Monitoring Controlling

Entscheidendes Kernanliegen ist, dass die Obergrenze der MIV-Fahrtenerzeugung je Entwicklungsgebiet und die Belastbarkeit auf den Strassen eingehalten wird

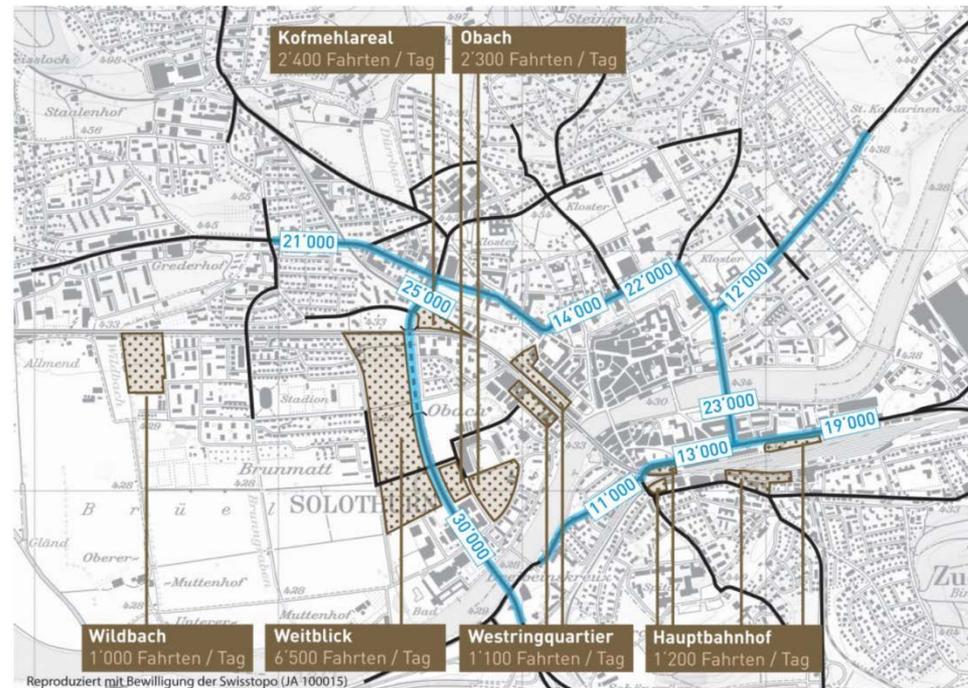
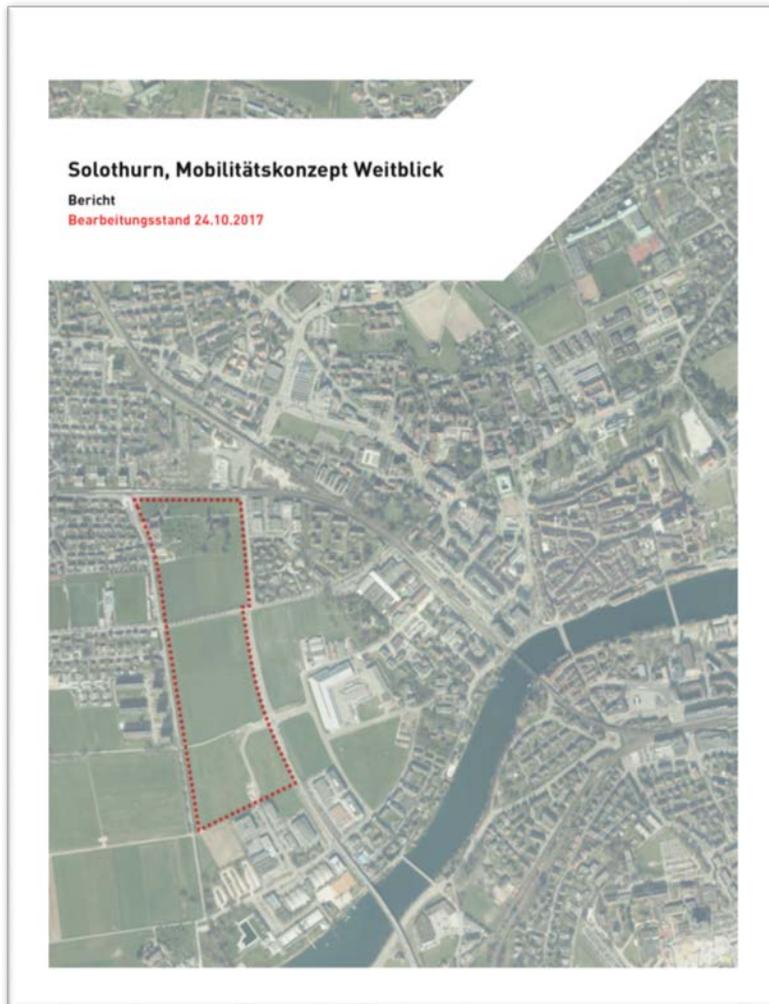


Abbildung: Fahrtenerzeugung Entwicklungsgebiete nach neuem PP-Reglement

Stufe Weitblick «Mobilitätskonzept Weitblick (Entwurf)»



Zweck des Mobilitätskonzeptes

Das Strassennetz der Stadt Solothurn wird während der Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend an seiner Kapazitätsgrenze betrieben. Besonders **kritisch** ist die Situation für die **Westtangente** zu beurteilen.

- Grösser 50 Parkfeldern (Richtwert Anzahl Parkfelder) ist spätestens mit Einreichung des Baugesuchs ein Mobilitätskonzept zu erstellen.
- Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es, die Vorgaben aus dem Mobilitätsplan Solothurn („DynaMo“) zu erfüllen

Potentiale und Festlegung der Ziele

Ziele des Mobilitätskonzeptes sind, den Autoverkehr auf das notwendige Minimum zu beschränken und die negativen Auswirkungen des MIV zu reduzieren sowie gleichzeitig eine optimale und effiziente Gewährung der notwendigen Mobilitätsbedürfnisse abdecken können.

Folgende Ziele wurden für die Mobilitätsentwicklung, des Areal Weitblick definiert:

- Hauptteil des Verkehrs soll über den Umweltverbund (Fuss- und Veloverkehr sowie öffentlicher Verkehr) abgewickelt werden.
- Nachhaltiges Mobilitätsverhalten wird gefördert, indem innovative Lösungen im Bereich Mobilität angeboten werden.
- Mit dem Mobilitätskonzept werden Massnahmen für die verschiedenen Verkehrsträger definiert, damit die gewünschte Verkehrsverlagerung erreicht wird.
- Tragende Säule für die Mobilität der Beschäftigten ist der öffentliche Verkehr.

Anbindung «Weitblick» an das Fuss- und Velonetz

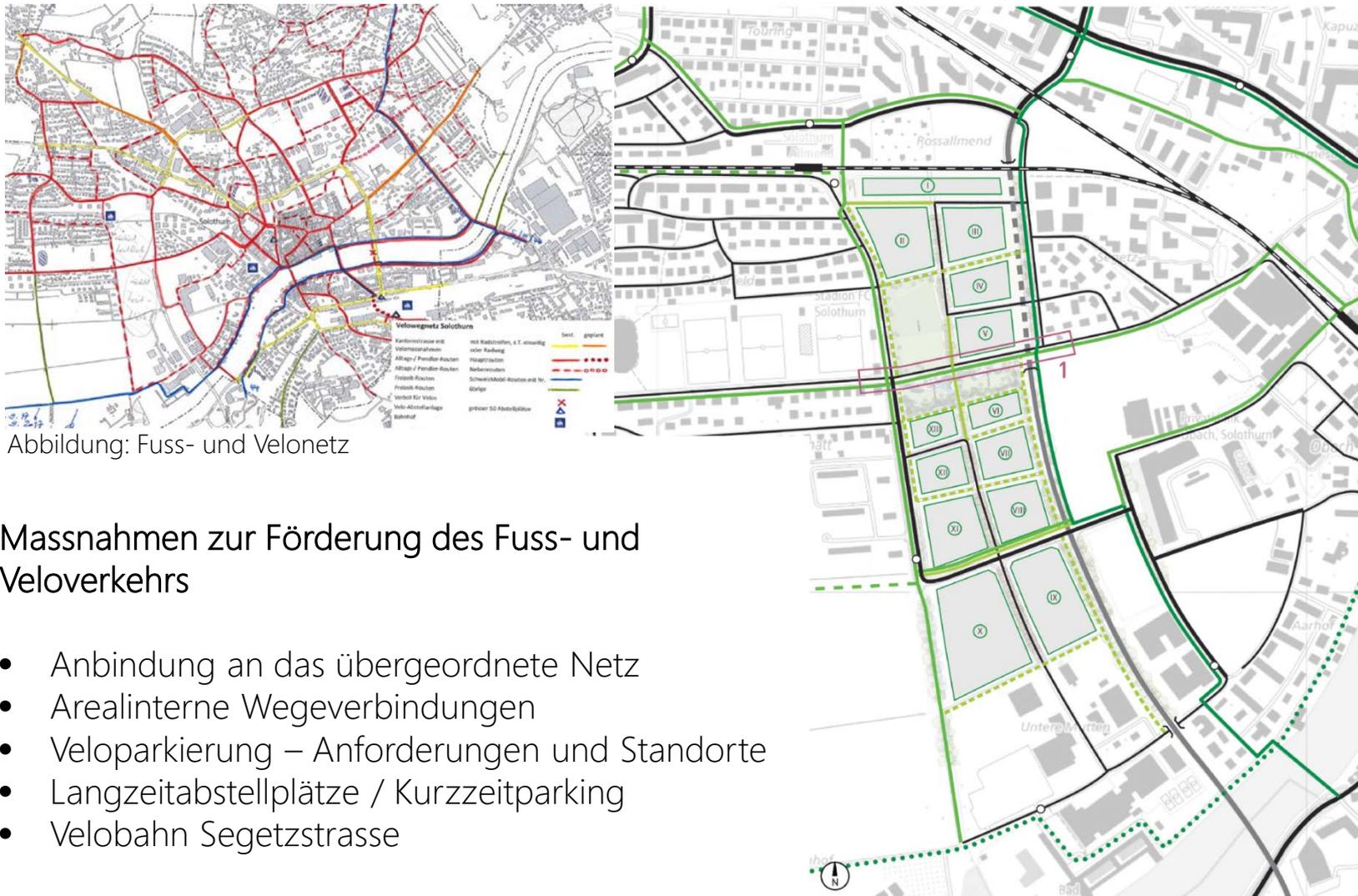


Abbildung: Fuss- und Velonetz

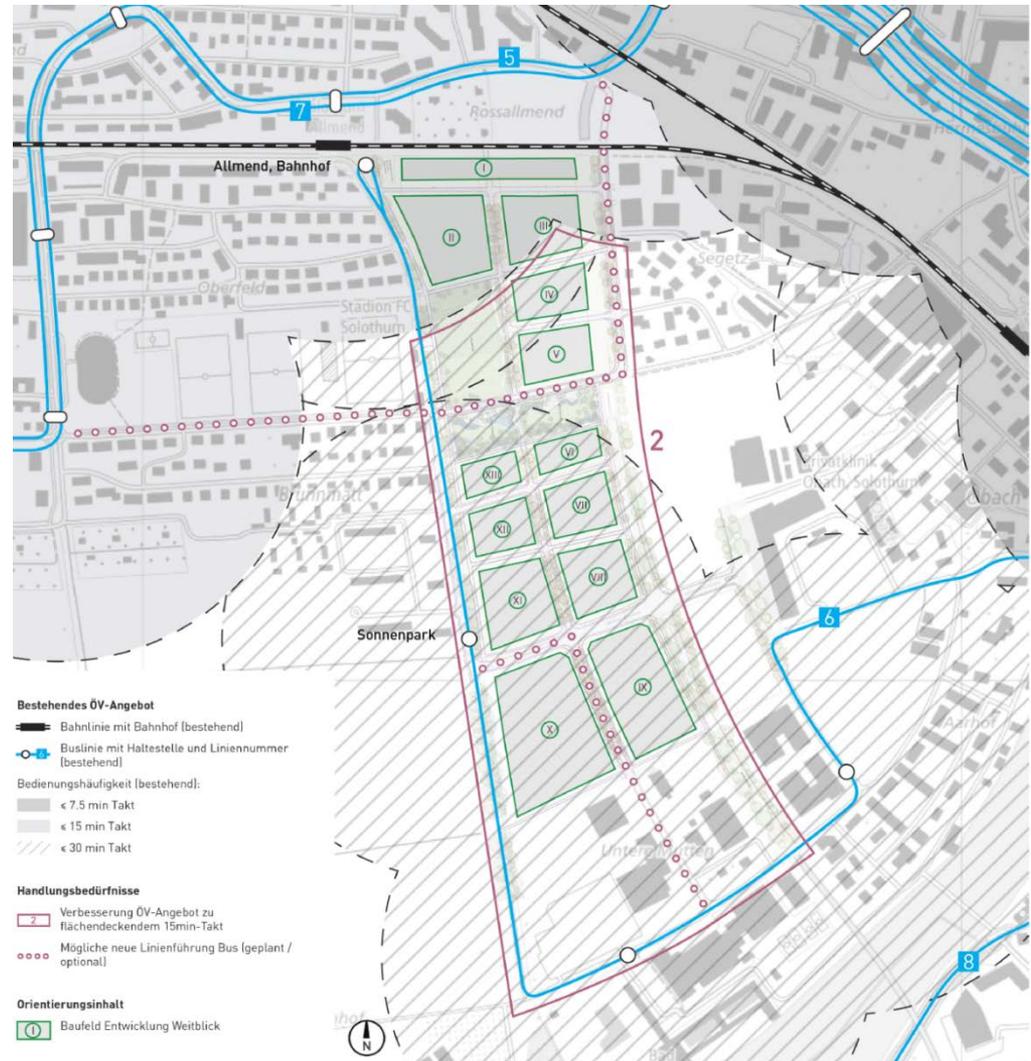
Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs

- Anbindung an das übergeordnete Netz
- Arealinterne Wegeverbindungen
- Veloparkierung – Anforderungen und Standorte
- Langzeitabstellplätze / Kurzzeitparking
- Velobahn Segetzstrasse

Anbindung «Weitblick» an den öffentlichen Verkehr

Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs

- Optimierung öffentlicher Verkehr
- Mögliche neue Linienführung klären
- Verbesserung ÖV-Angebot Linie 6



Erschliessung Areal Weitblick

Weitblick Nord soll sich möglichst auf den Fuss- und Veloverkehr ausrichten und weitgehend frei von MIV sein:



Massnahmen im Bereich motorisierter Verkehr

- Verortet die Zufahrtsbereiche für die Tiefgaragen in der Nähe zur Gibelinstrasse
- Parkfeldbedarf nach neuem PP-Reglement
- Hohe Beachtung der Strassenraumgestaltung, Gestaltung Grünräume (Allmend und Segetzpark) schenken

Motorisierter Individualverkehr: Typologie

- Übergeordnete Verkehrsachse / Städtische Achse mit Verbindungsfunktion, Velofahren nicht zugelassen
- Städtische Achse mit Verbindungsfunktion (gemäss Mobilitätsplan Solothurn)
- Sammelstrasse (gemäss Erschliessungskonzept Weststadt, 2008)
- Erschliessungsstrasse (gemäss Erschliessungskonzept Weststadt, 2008)

Erschliessung Areal Weitblick

- Hauptsächliche Anbindung Areal Weitblick
- Erschliessung Baufeld
- Öffentlich zugängliche Besucherparkierung

Mobilitätsmanagement

Neben Anreizen zum Umstieg auf den Umweltverbund (öffentlicher Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr) wird nach Organisationsmassnahmen zur effizienteren Nutzung des motorisierten Verkehrs sowie nach Service-Dienstleistungen und Informationsmassnahmen unterschieden.

Massnahme (Beispiele)	Nutzergruppe
Anreize zum Umstieg auf den Umweltverbund	
ÖV-Gutscheine als Bestandteil der Miete	Bewohner
Jobticket	Beschäftigte
Cargo-Bike (Lastenvelo) oder Handwagen zum Ausleihen	Kunden Verkauf
Organisationsmassnahmen zur effizienteren Nutzung des MIV	
Car-Sharing (Mobility-Stellplätze, Mobility@home etc.)	Bewohner Beschäftigte
Tool zum Bilden von Fahrgemeinschaften	Bewohner Beschäftigte
E-Scooter zum Ausleihen	Bewohner Beschäftigte
Service-Dienstleistungen und Informationsmassnahmen	
Vergünstigter Kurierdienst	Bewohner Kunden Verkauf
Hauslieferdienst mit Empfang und Aufbewahrung von Warenlieferungen	Bewohner
Informationsmappe Mobilität für Zuzügler und bei Neuanstellungen	Bewohner Beschäftigte
Aktionen für einen nachhaltigen Umgang mit der Mobilität (z.B. Bike to Work, Veloreparaturaktionen etc.)	Alle

Umsetzung «Weitblick»

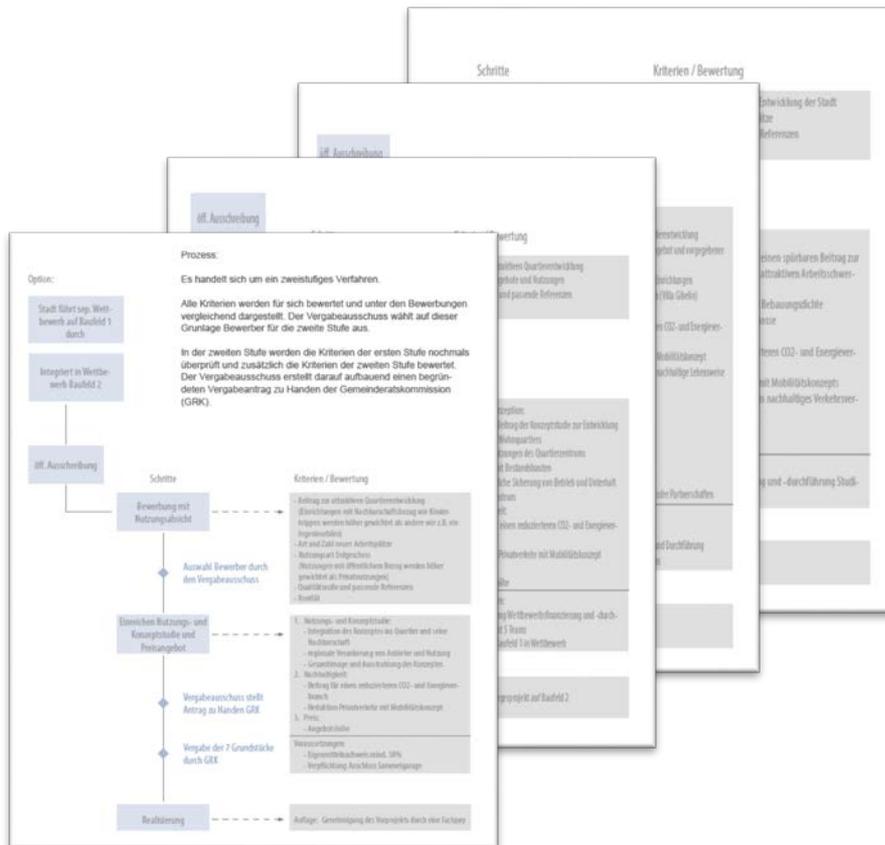
Unterschiedliche Nutzungskonzepte und Investoren unterstützen die angedachte Nutzungsvielfalt der Weitblickentwicklung wie auch das Mobilitätsverhalten.



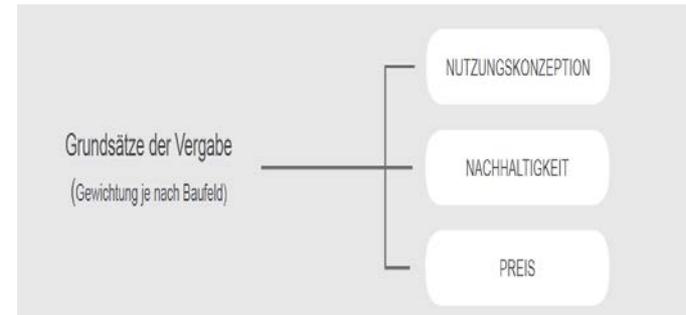
Verortetes Nutzungsangebot

Vergabeprozess «Weitblick»

Die Vergabeverfahren sind unterschiedlich je nach Baufeld und Interessentengruppen, jedoch die Nachhaltigkeit gehört zu den Grundsätzen der Vergabekriterien.



- Alle Grundstücke werden öffentlich ausgeschrieben.
- Baufelder werden als Ganzes vergeben.



Verantwortungsvolle Entwicklung

Herausforderungen

Die konsequenten raumplanerischen Vorgaben und Zielsetzungen gemäss Gemeindeordnung auf stadteigenen Grundstücken umsetzen

§ 3

Gemeindeaufgaben i) Energieversorgung, öffentliche Gebäude, Quartierentwicklungen, Infrastruktur und Mobilität orientieren sich an den Zielsetzungen der 2000-Watt-Gesellschaft.¹⁾

- Anbindung Weitblick an die Knoten Obach und Allmend
- Gemeinsames Umdenken und Handeln mit den umliegende Regionen

