

Aggloverein Grenchen

Agglomerationsprogramm Grenchen 4. Generation



Bericht

Das Agglomerationsprogramm
besteht aus:

- Bericht
- Massnahmenband
- Kartenband
- Bericht zur öffentlichen Mitwirkung

März 2021

Impressum

Auftraggeber:

Aggloverein Grenchen
c/o Baudirektion Grenchen
Dammstrasse 14
2540 Grenchen

Projektbearbeitung:

Arthur Stierli, ecoptima ag, Bern
Fabienne Herzog, ecoptima ag, Bern
Antje Neumann, Metron AG, Bern

ecoptima ag, Spitalgasse 34, Postfach,
3001 Bern
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Metron AG, Stahlrain 2, Postfach, 5201 Brugg
Telefon 056 460 91 11, Fax 056 460 91 00
www.metron.ch, info@metron.ch

*Abbildung Titelseite: Die Region Grenchen-
Lengnau-Bettlach aus der Luft. (Quelle:
Grenchner Tagblatt © Simon Dietiker)*

Inhalt

A	Das Wichtigste in Kürze	
B	Einleitung: Ausgangslage und Vorgehen	
1.	Auftrag	13
2.	Übergeordnete Grundlagen und Vorgaben	16
3.	Organisation	17
4.	Erarbeitungsprozess	20
5.	Erläuterungen Checkliste Eingangsprüfung gemäss RPAV	21
C	Situations- und Trendanalyse	
6.	Perimeter und Einbettung in der Region	23
7.	Siedlung	25
8.	Landschaft und Umwelt	40
9.	Verkehr	46
10.	Sektorübergreifendes Fazit Siedlung und Verkehr	72
D	Zukunftsbild	
11.	Das Zukunftsbild 2040	75
12.	Zielwerte der MOCA-Indikatoren	83
E	Stärken/Schwächen-Analyse und Handlungsbedarf	
13.	Übergeordneter Kontext	87
14.	Siedlung	87
15.	Landschaft	89
16.	Verkehr	90
17.	Fokusräume	98
F	Strategien	
18.	Gesamtstrategie	101
19.	Teilstrategie Siedlung und Landschaft	102
20.	Teilstrategie Verkehr	106
G	Massnahmen	
21.	Siedlung	113
22.	Landschaft	115
23.	Verkehr	116
24.	Massnahmen in Fokusräumen	121
25.	Umsetzung	123

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
AP	Agglomerationsprogramm
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
AZ	Arbeitszone
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BeSA	Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen
BFS	Bundesamt für Statistik
BGU	Busbetrieb Grenchen und Umgebung
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler
BLS	BLS AG (ehemals Bern-Lötschberg-Simplonbahn)
B+R	Bike + Ride
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
EGK	Erschliessungsgüteklasse
ESP	Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt
EW	Einwohnerinnen und Einwohner
Fr.	Schweizer Franken
FVV	Fuss- und Veloverkehr
ha	Hektare
HVZ	Hauptverkehrszeit
Kap.	Kapitel
LKW	Lastkraftwagen
LV	Langsamverkehr
LSV	Eidgenössische Lärmschutz-Verordnung vom 15.12.86
MinVV	Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOCA	Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds
NSG	Bundesgesetz über die Nationalstrassen
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PAV	Programm Agglomerationsverkehr
P+R	Park + Ride
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
Tab.	Tabelle
vgl.	vergleiche
VZA	Vollzeitäquivalent
WMZ	Wohn-, Misch und Zentrumszonen (entspricht im Kanton Bern den Wohn-, Misch- und Kernzonen (WMK))

A Das Wichtigste in Kürze

Programm Agglomerationsverkehr	<p>Ausgangslage</p> <p>Mit dem Programm Agglomerationsverkehr (PAV) fördert der Bund in den Agglomerationen eine kohärente Verkehrs- und Siedlungsentwicklung über kommunale, kantonale und nationale Grenzen hinweg. Siedlungsentwicklung und Verkehr sind eng miteinander verknüpft und bestehen in Wechselwirkung: neue Verkehrsangebote fördern das Siedlungswachstum und durch die Siedlungsentwicklung entsteht eine höhere und differenziertere Mobilität. Daraus resultieren ein höherer Abstimmungsbedarf zwischen Siedlung und Verkehr sowie Herausforderungen wie etwa die Erhöhung von Verträglichkeiten zwischen den Verkehrsteilnehmenden, Infrastruktur- und Angebotsausbau und Nutzungsdruck auf die Landschaft. Mit dem Programm Agglomerationsverkehr (PAV) unterstützt der Bund die Agglomerationen als wichtige politische, wirtschaftliche, kulturelle und gesellschaftliche Impulsgeber dabei, die Herausforderungen der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung zu meistern. Mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) beteiligt er sich finanziell an Verkehrsinfrastrukturprojekten in den Agglomerationen. Voraussetzung für Bundesbeiträge ist ein Agglomerationsprogramm, das die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmt.</p>
Agglomeration Grenchen	<p>Die Agglomeration Grenchen wird als kleine Agglomeration eingestuft und besteht aus den Gemeinden Grenchen, Bettlach und Lengnau. Die Agglomeration erstreckt sich über die Grenze der Kantone Solothurn und Bern. Als kleinere Agglomeration zwischen den bedeutenderen Agglomerationen Biel/Bienne und Solothurn fehlte dem Raum Grenchen bisher eine gemeinsame Gesamtsicht auf die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung.</p>
Stärkung der Agglomeration	<p>Zielsetzung</p> <p>Mit der Erarbeitung des ersten Agglomerationprogramms Grenchen im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 4. Generation soll der Raum Grenchen als bedeutendes regionales Zentrum, sowohl nach innen (verstärkte Zusammenarbeit auf überkommunaler Ebene fördern) als auch nach aussen (verstärkte regionale Positionierung) gestärkt werden. Das Agglomerationsprogramm soll eine mit den Gemeinden und den Kantonen koordinierte, von allen Seiten akzeptierte Planungsgrundlage bilden.</p>
Herausforderungen koordiniert angehen	<p>In der Agglomeration sind Fragen zur grossräumigen Verkehrsbewältigung und neuen Siedlungsentwicklungen, welche zusätzlich verkehrliche Auswirkungen auf die gesamte Region haben, zu koordinieren und in einer längerfristigen gemeinsamen Strategie zu verankern. Diese Herausforderung macht eine umfassende Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung unerlässlich.</p>

Situations- und Trendanalyse

Bevölkerung Die Agglomeration Grenchen umfasst heute ca. 27'000 EinwohnerInnen und verfügt über ca. 15'000 Arbeitsplätze. Bei einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung, insbesondere in den Entwicklungsschwerpunkten Lengnau und Neckarsulm, ist in der Agglomeration mit einem Wachstum der Arbeitsplätze und damit auch der Bevölkerung zu rechnen.

Potenzial im Siedlungsgebiet Heute ist die Nutzungsdichte in den beiden Agglomerationsgemeinden Lengnau und Bettlach im kantonalen Vergleich unterdurchschnittlich. Die Analyse zeigt jedoch, dass die Voraussetzungen für eine Siedlungsentwicklung nach innen und eine Erhöhung der Nutzungsdichte gegeben ist: unbebaute Bauzonen liegen an gut erschlossenen Lagen, das Siedlungsgebiet weist Reserven in bebauten Bauzonen auf und die Potenzialgebiete zur Um- und Aufzoning sind bekannt. Das künftige Bevölkerungswachstum kann im bestehenden Siedlungsgebiet aufgenommen werden. Eine Möglichkeit für eine räumliche Erweiterung besteht im Entwicklungsgebiet Arbeiten Neckarsulm.

wachsende Mobilität und höheres Verkehrsaufkommen Mit dem kompakten Siedlungsgebiet, welches eine hohe Durchmischung von Wohnen und Arbeiten, einen hohen Binnenpendleranteil, ein dichtes Verkehrsnetz und ein gutes ÖV-Angebot aufweist, ist die verkehrliche Ausgangslage der Agglomeration gut. Neben dem prognostizierten Bevölkerungswachstum gehen die Prognosen bis 2040 auch von einem weiteren Wachstum der Mobilität und einem Anstieg des Verkehrsaufkommens auf Strasse und Schiene aus. Insbesondere der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Modal Split der Agglomeration ist heute zu hoch.

Da der stehende und rollende MIV einen hohen Flächenbedarf aufweist, seine Emissionen zu einer geringen Siedlungsverträglichkeit führen und auch der öffentliche Verkehr nicht endlos Kapazitäten besitzt, besteht Handlungsbedarf.

Zukunftsbild 2040

Das Zukunftsbild beschreibt den angestrebten Zustand der Agglomeration Grenchen im Jahr 2040. Es wurde in einem gemeinsamen Prozess mit den Agglomerationsgemeinden erarbeitet.

Gezielte Siedlungsentwicklung nach innen: Die Siedlungsentwicklung erfolgt gelenkt und differenziert in verschiedenen Siedlungsräumen in Abstimmung mit dem Verkehr. Eine Entwicklung erfolgt insbesondere in gut erschlossenen Räumen. Für die wirtschaftliche Entfaltung der Agglomeration wird gezielt Raum zur Verfügung gestellt und entwickelt.

Attraktive agglomerationsinterne Verkehrsverbindungen: Der MIV-Anteil im Binnenverkehr wird durch sichere und direkte Verkehrsverbindungen für den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr gesenkt. Die verschiedenen Verkehrsträger sind aufeinander abgestimmt und der Modal-Split wird zugunsten des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs

verbessert. Mit gut funktionierenden ÖV-Drehscheiben bestehen attraktive Umsteigeorte für eine effiziente kombinierte Mobilität mit Fokus auf Bus, Bahn sowie Fuss- und Veloverkehr.

Enge Vernetzung mit den Nachbaragglomerationen: Entlang des Entwicklungskorridors Biel/Bienne–Grenchen–Solothurn entwickelt sich Grenchen in perlenkettenartiger Form wirtschaftlich als attraktive kleine Agglomeration, welche mit den benachbarten Agglomerationen Biel und Solothurn gut verknüpft ist.

Qualitätsvolle öffentliche Räume für eine lebendige Agglomeration: Die öffentlichen Räume und die Freiräume innerhalb des Siedlungsgebiets weisen eine hohe Qualität auf und sind untereinander vernetzt.

Vielfältige Landschaft als Identitätsfaktor: Der Landschaftsraum bietet hochwertige und gut erreichbare Naherholungsgebiete, welche zur Identität der Agglomeration beitragen. Dabei profitiert die Agglomeration von der Unterschiedlichkeit der Jurakette (Berg) und Grenchener Witi (Talboden).

Handlungsbedarf und Strategien

Handlungsbedarf Für eine Entwicklung im Sinne des Zukunftsbildes sollen Siedlungen verdichtet, Freiräume vernetzt und die Mobilität weiterentwickelt werden. Das ist nötig, um das erwartete Bevölkerungswachstum zu bewältigen, dabei Landressourcen zu schonen, Lebens- und Umweltqualität zu verbessern und wirtschaftliche Entwicklung zu ermöglichen. Insbesondere in den beiden für die Entwicklung der Agglomeration entscheidenden Fokusräumen des Entwicklungsgebietes Arbeiten Neckarsulm inkl. dem Bahnhof Grenchen Süd und im Raum des Zentrums Lengnau bis zum ESP Lengnaumoos in Lengnau besteht der Bedarf einer verstärkten Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

Strategien Die Umsetzung des Zukunftsbildes wird in Teilstrategien Siedlung, Landschaft und Verkehr konkretisiert.

Die **Teilstrategie Siedlung** orientiert sich an der übergeordneten Zielsetzung einer Siedlungsentwicklung nach innen bei gleichzeitiger Verbesserung der Siedlungsqualität.

- Zentrumsqualitäten gezielt stärken (Aufenthaltsqualität erhöhen, Aufwertung öffentliche Räume, Aktivierung von Nutzungspotenzial an zentralen Lagen).
- Lenken der Siedlungsentwicklung differenziert im Kern- und Ergänzungsraum sowie in den Wohnquartieren. Flächige Parkierung reduzieren.
- Freiräume im Siedlungsgebiet vernetzen; entlang von Bächen siedlungsquerende Freiraumstrukturen schaffen.
- Ansiedlung von Firmen regional koordinieren, Entwicklungsgebiete aktiv fördern und als regionale Arbeitszone positionieren.

Die **Teilstrategie Landschaft** fokussiert auf die Freihaltung der offenen Landschaft. Die Aktivitätsräume Aareufer und Grenchenberg werden attraktiviert und die Nutzungen koordiniert.

Die **Teilstrategie Verkehr** basiert auf der 4V-Strategie, Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen.

Motorisierter Individualverkehr (MIV):

- Siedlungsverträgliche Strassenräume schaffen und die Verkehrssicherheit erhöhen, indem die Koexistenz unter den Verkehrsmitteln und eine hohe Siedlungsverträglichkeit sichergestellt sind.
- Die regionale und überregionale Erreichbarkeit wird mit einem vielschichtigen Verkehrsmanagement-Ansatz verbessert.

Öffentlicher Verkehr:

- Das Angebot des Regionalverkehrs wird auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt und optimiert.
- Stärkung der Verbindungen innerhalb und ausserhalb der Agglomeration durch eine erhöhte Attraktivität und ein verbessertes Angebot am Bahnhof Grenchen Süd.

Fuss- und Veloverkehr:

- Bildung eines durchgehenden, direkten und attraktiven Netzes innerhalb der Agglomeration und agglomerationsübergreifend.
- Ausdifferenzierung des Velonetzes entsprechend den unterschiedlichen bestehenden und potenziellen Nutzergruppen.

Multimodale Mobilität

- Optimale Verknüpfung der Verkehrsmittel sowie periodische Überprüfung von Kapazitäten und des Zustands der Infrastruktur erreichen.
- Förderung der multimodalen Mobilität durch die Schaffung von alternativen Mobilitätsangeboten (Mikromobilität).
- Nachfrageorientierte Mobilität durch Information, Beratung und Sensibilisierung der Institutionen und der Gesamtbevölkerung fördern.

Massnahmen

Umsetzung

Zur Umsetzung der Teilstrategien legt das Agglomerationsprogramm Massnahmen fest, die in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen. Die hauptsächlichlichen Massnahmen betreffen:

- Siedlung: Festlegung und Realisierung der Entwicklungsgebiete (Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, Siedlungsschwerpunkte, Entwicklungsgebiet Arbeiten) sowie die Stärkung der Zentren und Vernetzung der Frei- und Grünräume.
- Landschaft: Aufwertung und Verbesserung der Erschliessung der Erholungsgebiete (Grenchenberg, Aareufer mit Bootshafen).

- Verkehr: Siedlungsverträgliche Strassenräume schaffen, Attraktivierung des ÖV-Angebots und der ÖV-Knotenpunkte, Verbesserung der Fuss- und Velovernetzung sowie Massnahmen zur Förderung der Multimodalen Mobilität.

Fokusräume Eine hohe Massnahmendichte weisen die zwei identifizierten Fokusräume auf. Um die Entwicklung der Gesamtmobilität der Agglomeration zu beeinflussen und eine abgestimmte Siedlungsentwicklung zu erreichen sind Interventionen im Raum Neckarsulm und Grenchen Süd sowie in Lengnau entscheidend.

Neckarsulm und Grenchen Süd Im Gebiet Grenchen Süd besteht Potenzial für Umstrukturierungen und Verdichtungen des Siedlungsgebiets; in Neckarsulm befindet sich das Entwicklungsgebiet Arbeiten. Insbesondere im Bereich der nachfrageorientierten und kombinierten Mobilität wurden Massnahmen explizit für den Raum Neckarsulm und Grenchen Süd erarbeitet. Die Massnahmen zielen darauf ab, dass Pendler verstärkt auf siedlungsverträgliche und autoarme Mobilität zur Zurücklegung ihres Arbeitsweges setzen. Wichtige Massnahmen sind beispielsweise:

- Erarbeitung Mobilitätskonzept für den Raum Neckarsulm.
- Gesamtaufwertung Bahnhof Grenchen Süd als multimodale Drehscheibe der Agglomeration.
- Attraktive Direktverbindung zwischen dem Zentrum von Grenchen, dem Bahnhof Grenchen Süd und dem Entwicklungsgebiet Arbeiten Neckarsulm für Fuss- und Veloverkehr schaffen.

Lengnau (Zentrum bis ESP Lengnaumoos) Auch in Lengnau besteht der Fokus auf einer Verbesserung der Erschliessung und Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel. Am Bahnhof und im Zentrum wird das Siedlungsgebiet aufgewertet und verdichtet. Die Siedlungsentwicklung hängt mit den Massnahmen im Bereich Verkehr funktional und zeitlich eng zusammen. Dazu gehören beispielsweise folgende Massnahmen:

- Ausbau des Bahnhofplatzes mit direktem Busanschluss.
- Verbesserte ÖV-Erschliessung des ESP Lengnaumoos.
- Schaffen eines siedlungsverträglichen Strassenraums auf der Solothurn-Bürenstrasse.

B Einleitung: Ausgangslage und Vorgehen

1. Auftrag

1.1 Die Agglomerationsprogramme des Bundes

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr (PAV) fördert der Bund in den Agglomerationen eine kohärente Verkehrs- und Siedlungsentwicklung über kommunale, kantonale und nationale Grenzen hinweg. Das Verkehrssystem und die Siedlungsentwicklung sind eng miteinander verknüpft: Zum einen bewirken neue Verkehrsangebote zusätzliches Siedlungswachstum. Zum anderen entsteht durch die Siedlungsentwicklung eine höhere Verkehrsnachfrage, was zu einer Mehrbelastung der Verkehrsinfrastrukturen führt. Daraus resultieren Herausforderungen wie etwa hohe Infrastrukturkosten, Nutzungsdruck auf die Landschaft und eine zunehmende Umweltbelastung.

Für Agglomerationen entstehen Kosten und Belastungen, die sie nicht mehr alleine tragen können. Gleichzeitig gehen von den Agglomerationen wichtige politische, wirtschaftliche, kulturelle und gesellschaftliche Impulse aus. Um deren Leistungsfähigkeit zu erhalten und gleichzeitig die natürlichen Ressourcen zu schonen, ist die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sowohl im Perimeter der Agglomeration als auch im Zusammenspiel mit dem umgebenden Raum unentbehrlich.

Im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr beteiligt sich der Bund finanziell¹ an Verkehrsprojekten von Städten und Agglomerationen. Voraussetzung ist ein Agglomerationsprogramm (AP), das die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmt. Die formellen und inhaltlichen Anforderungen werden in den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) vom 13. Februar 2020 geregelt.

1.2 Die Agglomeration Grenchen

Agglomeration

Die Stadt Grenchen (SO) und die beiden Gemeinden Bettlach (SO) und Lengnau (BE) sind als beitragsberechtigzte Agglomeration vom Bund ausgewiesen². Die Gemeinde Lengnau ist im Kanton Bern Teil der Planungsregion Biel-Seeland; ist gleichzeitig jedoch Teil der Agglomeration Grenchen.

¹ Finanzierung über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF)

² Die beitragsberechtigzten Gemeinden sind in Art. 19 sowie im Anhang 4 der MinVV aufgeführt.

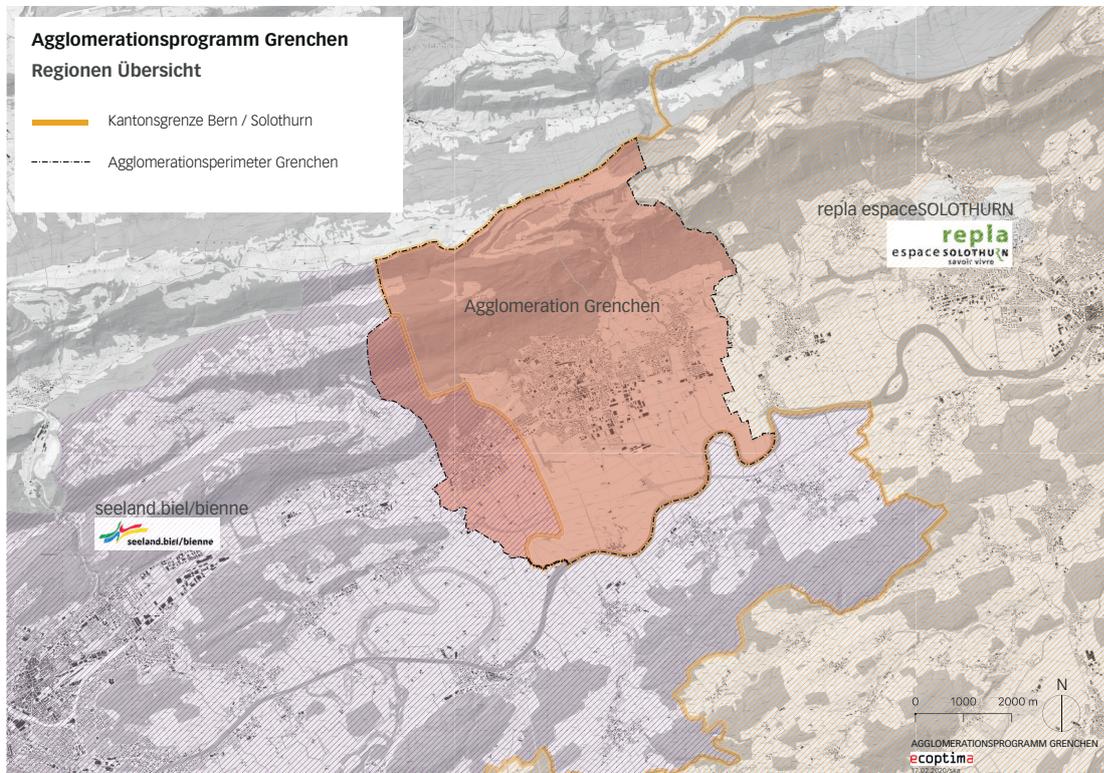


Abb. 1 Übersicht Regionen Agglomeration Grenchen

Umfeld Westlich der Agglomeration Grenchen schliesst die Agglomeration Biel an. Für die Agglomeration Biel wurden bereits drei Generationen von Agglomerationsprogrammen erarbeitet. Die Agglomerationsprogramme der 2. und 3. Generation wurden vom Verein seeland.biel/bienne erarbeitet und in die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) integriert. Zurzeit sind das Agglomerationsprogramm der 4. Generation und das RGSK 2021 in Arbeit. Östlich der Agglomeration Grenchen befindet sich die Agglomeration Solothurn. Auch in der Agglomeration Solothurn wurden von der Repla espaceSOLOTHURN bereits drei Generationen von Agglomerationsprogrammen erarbeitet; zurzeit wird das Agglomerationsprogramm der 4. Generation erarbeitet. Zwischen den Agglomerationen Grenchen und Solothurn befindet sich die Gemeinde Selzach, welche ausserhalb der beiden Agglomerationsperimeter liegt, jedoch teil der Repla espaceSOLOTHURN ist.

Region Die Stadt Grenchen hat gemäss Raumkonzept des Kantons Solothurn die Funktion eines Hauptzentrums. Die Region um das Hauptzentrum Grenchen organisierte sich ehemals in der neun Gemeinden umfassenden REPLA Grenchen-Büren¹. Diese wurde jedoch auf Ende 2019 aufgelöst. Die Agglomerationsgemeinden Grenchen, Lengnau und Bettlach organisieren sich seit Anfang 2019 im Aggloverein Grenchen (AVG).

¹ Die Region Genchen-Büren war seit 1965 im «Verein Regionalplanung im Raume Grenchen-Büren» (Repla GB) organisiert, welcher sich aus neun Gemeinden zusammensetzte (Bettlach, Grenchen, Lengnau, Meienried, Oberwil b. B., Büren a. A., Arch, Rüti b. B., Leuzigen).

1.3 Herausforderungen und Zielsetzungen der Agglomeration

Herausforderungen

Der Agglomerationsraum Grenchen besitzt heute kein gemeinsames räumliches Instrument. Die raumplanerische Koordination zwischen den Gemeinden erfolgte bei Bedarf einzelfallweise. Für den Agglomerationsraum stellen sich in letzter Zeit neue Herausforderungen, welche eine umfassende Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung unerlässlich machen. Verkehrstechnische Fragen zur grossräumigen Verkehrsbewältigung und neue Siedlungsentwicklungen, welche zusätzliche verkehrliche Auswirkungen auf die gesamte Region haben, zeichnen sich ab.

Als kleinerer Agglomerationsraum zwischen den bedeutenderen Agglomerationen Biel/Bienne und Solothurn fehlte dem Raum Grenchen bisher das Bewusstsein als urbaner Raum und regionales Zentrum. Eine gemeinsame Gesamtsicht auf die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung hat sich noch nicht ausgebildet.

Zielsetzungen

Identität der Region

Das übergeordnete Ziel des Agglomerationsprogramms Grenchen ist die Stärkung der Region Grenchen als bedeutendes regionales Zentrum, sowohl nach innen (verstärkte Zusammenarbeit auf überkommunaler Ebene fördern) als auch nach aussen (verstärkte regionale Positionierung). Um dies zu erreichen sind alle relevanten Akteure einzubeziehen, so dass eine gemeindeübergreifende Planungskultur und eine koordinierte, von allen Seiten akzeptierte Planungsgrundlage entsteht.

Vertiefung des gemeinsamen Zukunftsbildes

In den Jahren 2017/2018 erarbeiteten die drei Gemeinden ein gemeinsames Zukunftsbild, welches eine erste Grundlage für eine gemeindeübergreifende Zusammenarbeit schuf. Das Agglomerationsprogramm dient der Vertiefung des Zukunftsbilds. Umsetzungsmassnahmen können konkretisiert und vorangetrieben werden.

Gemeinsame Bewältigung anstehender Herausforderungen

Mit dem Agglomerationsprogramm sollen die oben genannten Herausforderungen der Region durch die Abstimmung der Raum- und der Verkehrsentwicklung unter Berücksichtigung des Landschafts- und Naturschutzes bewältigt werden.

2. Übergeordnete Grundlagen und Vorgaben

Kantonale
Planungen

Auf der kantonalen Ebene bestehen zahlreiche Planungen. Sie sind wichtige Grundlagen und bilden Vorgaben für das Agglomerationsprogramm Grenchen 4. Generation:

Richtplan Kanton Solothurn (2017)

Der kantonale Richtplan zeigt auf, wie sich der Kanton Solothurn künftig entwickeln soll. Er setzt unter anderem das Siedlungsgebiet und Entwicklungsgebiete von kantonalen Bedeutung fest und definiert die Grundsätze für die Siedlungsentwicklung nach innen.

Raumkonzept (2012) Kanton Solothurn

Das Raumkonzept entspricht den langfristigen strategischen Leitlinien zur Umsetzung einer nachhaltigen Raumentwicklungspolitik. Es zeigt die erwünschte künftige räumliche Entwicklung des Kantons, definiert Ziele und formuliert Handlungsstrategien. Die Handlungsräume bilden die konkreten Ebenen für deren Umsetzung.

Siedlungsstrategie (2015) Kanton Solothurn

Die Siedlungsstrategie legt die Grundsätze für die zukünftige Grösse des Siedlungsgebiets, die Dichtewerte und die räumliche Bevölkerungs- und Beschäftigtenverteilung in den Räumen gemäss Raumkonzept fest. Die Inhalte der Siedlungsstrategie werden mit dem kantonalen Richtplan im Rahmen der Ortsplanungen und mit Massnahmen des Regierungsrats umgesetzt.

Revidierter Richtplan 2030 Kanton Bern (2015)

Der kantonale Richtplan setzt die Vorgaben des Raumplanungsgesetzes um. Wesentlich sind ein für alle Behörden verbindliches «Raumkonzept Kanton Bern», eine griffige Strategie für die Siedlungsentwicklung, quantitative Vorgaben für die Entwicklung des Siedlungsgebiets im Kanton, Regeln für die Baulandbedarfsberechnung der Gemeinden sowie Massnahmen zur aktiven Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen.

Regionale Planun-
gen

Auf regionaler Ebene sind die Planungen der Nachbaragglomerationen Biel-Bienne und Solothurn Anknüpfungspunkte für das Agglomerationsprogramm Grenchen:

RGSK Biel-Seeland

Mit den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten RGSK sollen im Kanton Bern Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung auf Stufe Region mittel- bis langfristig abgestimmt und in Einklang gebracht werden. Das RGSK Biel-Seeland 2021 und das Agglomerationsprogramm der 4. Generation Biel-Bienne werden parallel zum vorliegenden Agglomerationsprogramm Grenchen erarbeitet. Die Gemeinde Lengnau der Agglomeration Grenchen ist Teil der Region Seeland Biel-Bienne.

Agglomerationsprogramm Solothurn

Der Kanton Solothurn und die Repla espaceSOLOTHURN erarbeiten parallel zum vorliegenden Agglomerationsprogramm Grenchen das Agglomerationsprogramm Solothurn der 4. Generation. Bei der Erarbeitung wurde die verstärkte Partizipation und Verankerung in den Gemeinden in den Fokus gestellt. Ein inhaltlicher Schwerpunkt ist die Konkretisierung der Teilstrategien und deren Lokalisierung in Fokusräumen.

Kommunale
Planungen

Ortsplanungsrevisionen

Während der Erarbeitung des vorliegenden Agglomerationsprogramms befanden sich die Gemeinden Grenchen und Bettlach in der Erarbeitung der Ortsplanung. Die Gemeinde Lengnau erarbeitete zudem eine Teilrevision der Ortsplanung. Das Agglomerationsprogramm wurde auf die laufenden kommunalen Planungen abgestimmt und verbindet diese auf der Ebene der Agglomeration.

3. Organisation

3.1 Projektorganisation

Trägerschaft

Das Agglomerationsprogramm wird vom Aggloverein Grenchen (AVG) und dem Kanton Bern erarbeitet und beschlossen. Den Aggloverein bilden die drei Agglomerationsgemeinden Lengnau, Bettlach und Grenchen sowie der Kanton Solothurn. Der Verein versteht die Agglomeration Grenchen als gemeinsamen Lebens- und Wirtschaftsraum und setzt sich für die Stärkung der Agglomeration ein.

Projektorganisa-
tion

Damit das Agglomerationsprogramm den erwünschten Beitrag zur Entwicklung einer überkommunalen Planungskultur und koordinierten Entwicklung der Agglomeration leisten kann, muss es politisch und fachlich breit abgestützt sein. Alle wesentlichen Entscheidungsträger müssen in den Prozess der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms eingebunden sein.

Die folgende Abbildung (Abb. 2) zeigt die Projektorganisation zur Erarbeitung des AP Grenchen auf.

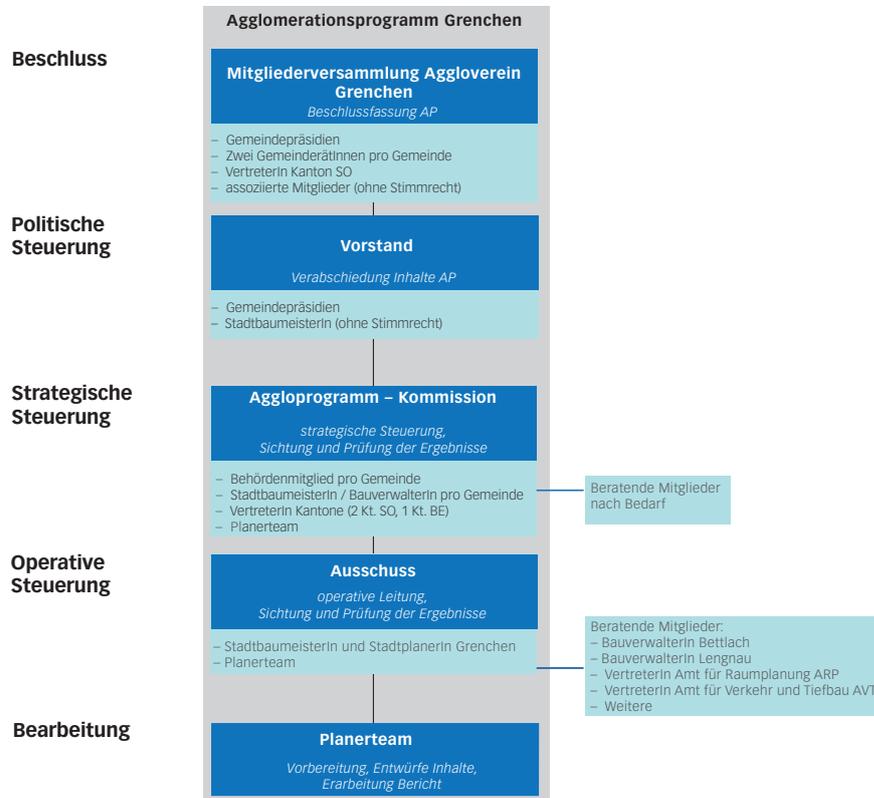


Abb. 2 Projektorganisation Erarbeitung AP Grenchen; Darstellung ecoptima

Einbezug der kantonalen Fachstellen

Die Fachstellen des Kantons Solothurn – das Amt für Verkehr und das Amt für Raumplanung – wurden durch den Einsitz im Ausschuss und bei Sitzungen zu fachspezifischen Themen (z.B. Verkehr) einbezogen. Der Kanton Bern und der Verein seeland/biel.bienne nahmen ebenfalls Einsitz in der Kommission des Agglovereins und wurden laufend über den Stand der Planung informiert. Im Rahmen der Mitwirkung wurde an den Gemeinderatssitzungen über das Agglomerationsprogramm beraten.

Einbezug der Gemeinden

Die drei Agglomerationsgemeinden sind bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms vertreten. Jede Gemeinde ist in der Projektorganisation vertreten und stark einbezogen. Zudem wurden im Februar und März 2020 die Gemeinderäte jeder Gemeinde an einzelnen Informationsveranstaltungen durch den Kanton Solothurn – in Lengnau durch beide Kantone – über das Agglomerationsprogramm und dessen Bedeutung informiert.

3.2 Prüfungs- und Genehmigungsverfahren

Mit dem Agglomerationsprogramm Grenchen werden die behördenverbindlichen Vorgaben aus dem Richtplan des Kantons Solothurn auf die Ebene Agglomeration heruntergebrochen. Ergeben sich aus dem Agglomerationsprogramm heraus strategische Stossrichtungen und relevante Inhalte, werden diese in den kantonalen Richtplan übernommen. In der 4. Generation ist dies jedoch nicht der Fall.

Der Kanton Bern erarbeitet parallel zum Agglomerationsprogramm Grenchen das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 2021 (RGSK) der Region Biel-Seeland, welches die Bedeutung eines regionalen Teilrichtplans hat. Die wichtigsten Inhalte des Agglomerationsprogramms Grenchen die Gemeinde Lengnau betreffend wurden in das RGSK 2021 aufgenommen. Das RGSK 2021 wurde im Sommer 2020 durch die Regionalversammlung verabschiedet und wird vom Kanton geprüft und genehmigt. Das RGSK bildet im Kanton Bern das behördenverbindliche Instrument.

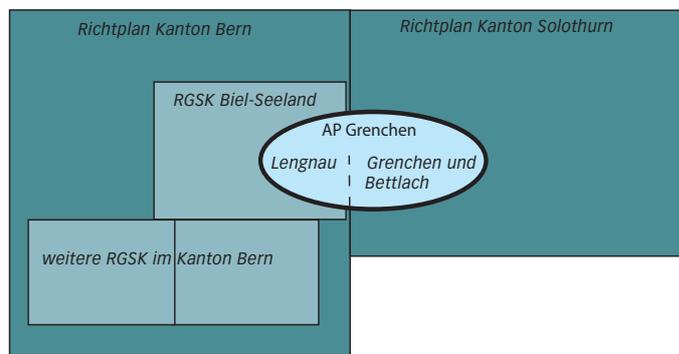


Abb. 3 Darstellung Bezug zwischen kant. Richtplänen, RGSK und AP Grenchen (Darstellung ecoptima)

Das Agglomerationsprogramm Grenchen wurde im Herbst 2020 zur Mitwirkung aufgelegt und durchläuft eine Ämtervernehmlassung im Kanton Solothurn.

Die Regierungsräte der Kantone Solothurn und Bern werden das Agglomerationsprogramm 2021 genehmigen und zur Einreichung beim Bund freigeben.

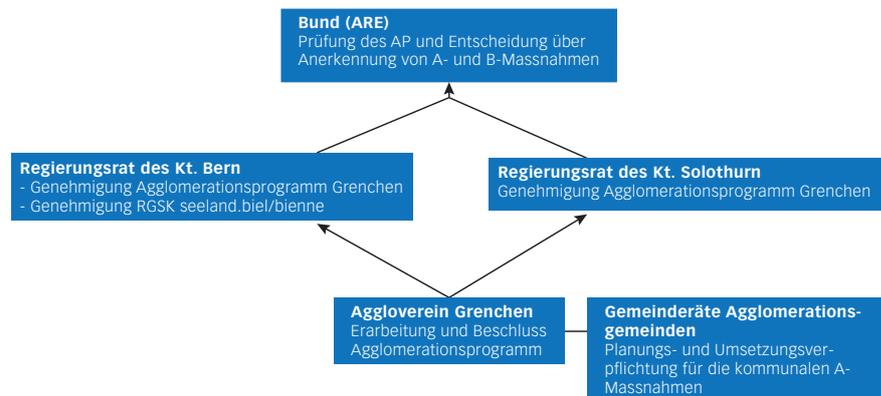


Abb. 4 Genehmigungsverfahren (Darstellung ecoptima)

4. Erarbeitungsprozess

4.1 Wichtigste Meilensteine

Zukunftsbild (2018)	Der Grundstein für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms wurde bereits mit der Erarbeitung eines Zukunftsbildes für den Raum Grenchen-Bettlach-Lengnau im Jahr 2018 gelegt. Das Zukunftsbild wurde von den Gemeinden unter dem Lead des «Vereins Regionalplanung im Raume Grenchen-Büren» (Repla GB) erarbeitet. Das Zukunftsbild zeigt auf, in welchen Themen und Räumen eine Zusammenarbeit zwischen den drei Gemeinden und darüber hinaus nötig ist, um eine positive Entwicklung im Agglomerationsraum zu erreichen.
Erarbeitung AP Grenchen	Auf der Grundlage des gemeinsam erarbeiteten Zukunftsbildes nahm der Aggloverein Grenchen Anfang 2019 die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms auf. Die fachliche Bearbeitung wurde entlang der Berichtsteile Trend- und Situationsanalyse, Zukunftsbild, Handlungsbedarf, Strategien und Massnahmen vorgenommen. Das im Jahr 2018 erarbeitete Zukunftsbild wurde gemeinsam mit den Vertretungen der Gemeinden und der Kantone präzisiert. Zum Zukunftsbild und dem präzisierten evaluierten Handlungsbedarf wurde ein erster Workshop (22. August 2019) mit den wichtigsten Entscheidungsträgern in der Agglomeration durchgeführt, um die ersten Resultate zu diskutieren und zu konsolidieren. An einem zweiten Workshop (20. November 2019) wurden die anschliessend erarbeiteten Teilstrategien und Massnahmen besprochen.
Workshops	Mit den zwei Workshops konnten wichtige Entscheidungsträger in der Agglomeration in die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms einbezogen werden. An den Workshops nahmen die Mitglieder der Kommission und der Mitgliederversammlung des Agglovereins, Vertreter der Transportunternehmen (BGU, BLS, SBB), die Standortförderung und die Vertreter der Nachbarregionen (repla espaceSOLOTHURN, Verein seeland.biel/bienne) teil.

4.2 Mitwirkung und Behördenvernehmlassung

öffentliche Mitwirkung	Der Aggloverein Grenchen hat vom 28. August bis 28. September 2020 eine öffentliche Mitwirkung zum Agglomerationsprogramm Grenchen 4. Generation durchgeführt. Dazu stand den Mitwirkenden auf der jeweiligen Gemeindeverwaltung und auf der Homepage des Agglovereins Grenchen (http://www.aggloverein.ch/) die Mitwirkungsunterlagen sowie ein Mitwirkungsformular zur Verfügung. Im Rahmen dieser Mitwirkung gingen drei schriftliche Eingaben aus der Bevölkerung ein. Die eingegangenen Mitwirkungsbeiträge wurden im Mitwirkungsbericht zusammengefasst und durch den Aggloverein Grenchen beantwortet.
Behördenvernehmlassung	Vom 28. August bis 30. November 2020 wurde die Behördenvernehmlassung durchgeführt. In diesem Rahmen wurden die kantonalen Ämter sowie die Agglomerationsgemeinden eingeladen, sich zum Agglomerati-

onsprogramm Grenchen zu äussern. Die eingegangenen Rückmeldungen aus den Ämtern des Kantons Solothurn (Amt für Wald und Fischerei, Amt für Umwelt, Amt für Raumplanung, Amt für Verkehr und Tiefbau) wurden geprüft und flossen in die weitere Bearbeitung ein. In einem internen Vernehmlassungsbericht wurde vom Aggloverein zu den Rückmeldungen Stellung genommen.

- Ergebnisse
- Grundsätzliche Änderungen an den vorgeschlagenen Stossrichtungen wurden aufgrund der Mitwirkung und Behördenvernehmlassung nicht vorgenommen. Es erfolgten folgende Anpassungen und Ergänzungen:
- Die Kapitel 7.2 und 7.6 des Berichts zum Agglomerationsprogramm sowie das Massnahmenblatt S-SA.5 wurden in Bezug auf die Beschlüsse des kantonalen Richtplans zum Entwicklungsgebiet Neckarsulm ergänzt und präzisiert.
 - Das Kap. 8.3 wurde mit dem Thema Störfallvorsorge ergänzt. In den Massnahmenblättern wird auf eine erforderliche Koordination mit der Störfallvorsorge verwiesen. Ebenfalls wird auf eine bestehende Lärmvorbereitung hingewiesen.
 - Im Kap. 9.2.4 wurde das Thema der Parkierung in der Agglomeration Grenchen in Bezug auf mögliche Ansätze und Verantwortlichkeiten ausgeführt.

5. Erläuterungen Checkliste Eingangsprüfung gemäss RPAV

Das Agglomerationsprogramm Grenchen wurde im Rahmen des Agglomerationsprogramms 4. Generation zum ersten Mal erarbeitet. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick der verlangten Inhalte.

Inhalt	Kapitel	Seitenzahl
Teil 1: Hauptbericht		
Perimeter, Liste der Gemeinden (inkl. BFS-Nr.)	Hauptbericht: Kap. 6.2	24
Situations- und Trendanalyse (Text, Karten/Grafik, Zeitreihen)	Hauptbericht: Teil C Kartenband: Nr. 1 – Nr. 9	23 – 74 4 – 12
Zukunftsbild		
– Text	– Hauptbericht: Kap. 11	75 – 82
– Karte	– Kartenband: Nr. 10	13
Aussagen zu MOCA-Indikatoren	Hauptbericht: Kap.12	83 – 86
Handlungsbedarf (Text und Tabellarisch)	Hauptbericht: Teil E	87 – 100
Teilstrategie Siedlung und Landschaft		
– Text	– Hauptbericht: Kap. 19	102 – 105
– Karte	– Kartenband: Nr. 16	19

Teilstrategie Verkehr		
– Text	– Hauptbericht: Kap. 20	106 – 112
– Karte	– Kartenband: Nr. 17	20
Beschreibung Massnahmen inkl. Priorisierung (Text und Tabelle)		
	Hauptbericht: Teil G	113 – 122
Teil 2: Massnahmenteil		
Massnahmen Siedlung		
– Massnahmenblätter	– Massnahmenband: Kap. 1	4 – 44
– Tabelle	– Massnahmenband: Kap. 4	113, 114
Massnahmen Landschaft		
– Massnahmenblätter	– Massnahmenband: Kap. 2	45 – 50
– Tabelle	– Massnahmenband: Kap. 4	113, 114
Massnahmen Verkehr		
– Massnahmenblätter	– Massnahmenband: Kap. 3	51 – 104
– Tabelle	– Massnahmenband: Kap. 4	112, 113
Dokumentationsblätter mit nationalen und weiteren relevanten Planungen	Massnahmenband: Kap. 3	105 – 111
Karte mit Massnahmen	Kartenband: Nr. 18 – Nr. 20	21 – 23

C Situations- und Trendanalyse

6. Perimeter und Einbettung in der Region

6.1 Die Region Grenchen im nationalen und funktionalen Kontext

Grenchen im
Raumkonzept
Schweiz

Das Raumkonzept Schweiz (2012) definiert Ziele und Strategien für die nationale Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Schweiz. Die Agglomeration Grenchen ist ein kleinstädtisches Zentrum, welches dem Handlungsraum der Hauptstadtregion zugeordnet wird. Sie befindet sich an der Grenze der klein- und mittelstädtisch geprägten Handlungsräume des Jurabogens. Die Agglomeration liegt auf der Verbindungsachse Neuchâtel–Biel–Grenchen–Solothurn–Olten und ist sowohl mit den Autobahnen A1 und A5 als auch mit dem Schienenverkehr gut ins übergeordnete Verkehrsnetz eingebunden.

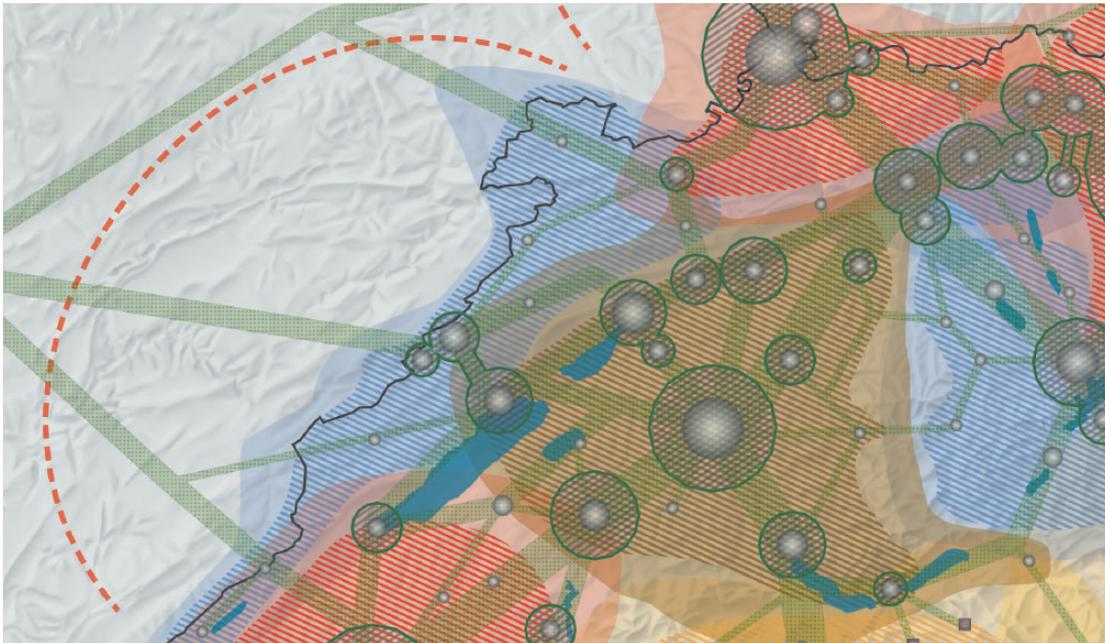


Abb. 5 Ausschnitt Raumkonzept Schweiz, 2012 (Quelle: ARE)

6.2 Die Region Grenchen im regionalen Kontext

Räumliche Gliederung und funktionaler Zusammenhang

Die Agglomeration Grenchen und die angrenzenden Gemeinden bilden eine auf verschiedenen Ebenen verflochtene Region. Insbesondere mit den Agglomerationen Biel und Solothurn entlang des Jurasüdfusses besteht eine enge räumliche und funktionale Verbindung. Die Region bildet die Schnittstelle zwischen den Kantonen Bern und Solothurn. Aber auch zum nördlich gelegenen Moutier/Agglomeration Delémont und dem Unteren Seeland im Süden bestehen Verknüpfungen.

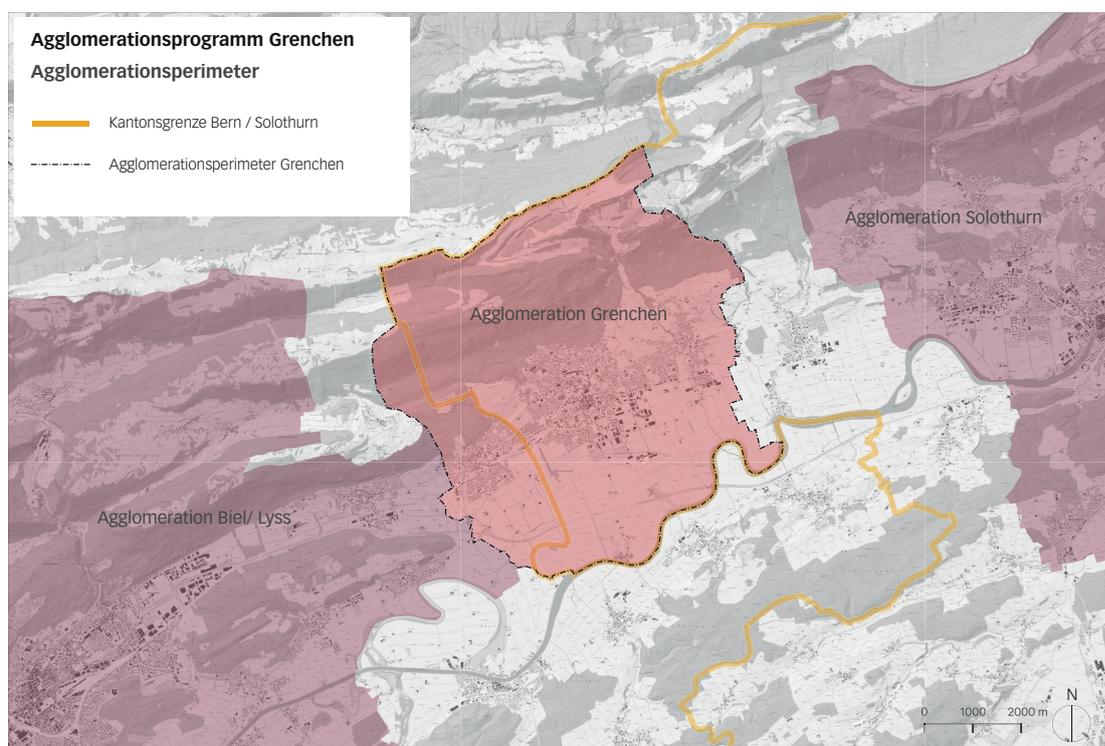


Abb. 6 Agglomerationsperimeter Grenchen, Biel und Solothurn (Darstellung ecoptima)

Bearbeitungsperimeter

Die drei Gemeinden der Agglomeration Grenchen sind als beitragsberechtigte Stadt und Agglomeration (sog. «BeSA») vom Bund ausgewiesen und bilden den Betrachtungs- und Bearbeitungsperimeter. Im folgenden sind die Gemeinden inklusive BFS Nummer aufgelistet:

- Bettlach (BFS Nr.: 2543)
- Grenchen (BFS Nr.: 2546)
- Lengnau BE (BFS Nr.: 0387)

Bettlach und Grenchen liegen im Kanton Solothurn; Lengnau ist dem Kanton Bern zugehörig.

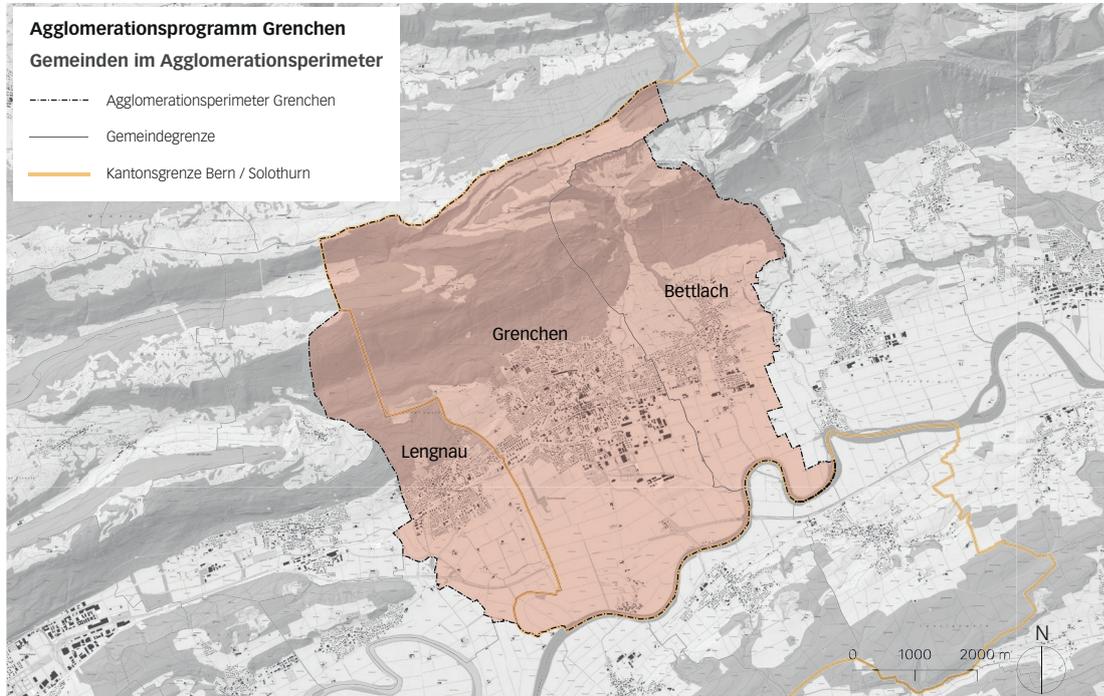


Abb. 7 Perimeter des Agglomerationsprogramms Grenchen (Darstellung ecoptima)

7. Siedlung

7.1 Bevölkerungsentwicklung

Bevölkerungsentwicklung bis heute

Bisherige Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungszahl der Gemeinden im Bearbeitungsperimeter betrug im Jahr 2018 27'537 Einwohnerinnen und Einwohner. Die Bevölkerungszahl nahm in der Zeitperiode 2000–2010 um rund 0.7 % und von 2010–2018 um 8.9 % zu. Das prozentual grösste Wachstum seit 2000 weist mit 14.5 % die Gemeinde Lengnau auf.

Die Abbildung 7 zeigt, dass die Bevölkerungsentwicklung der Agglomeration Grenchen ab 2000 weitgehend parallel zur Entwicklung der gesamten Kantone Bern und Solothurn verlaufen ist.

Gemeinde	Bevölkerung			Differenz %		Diff. abs.
	2000	2010	2018	2000–2010	2010–2018	
Legnau	4'487	4'589	5'254	2.3 %	14.5 %	767
Bettlach	4'660	4'825	4'911	3.5 %	1.8 %	251
Grenchen	15'973	15'881	17'372	-0.6 %	9.4 %	1'399
Agglomeration	25'120	25'295	27'537	0.7 %	8.9 %	2'417

Tab. 1 Bevölkerungsentwicklung 2000–2018 (Ständige Wohnbevölkerung am Jahresende, Quelle: Daten per 31.12.00: ESPOP, Daten per 31.12.10 und 31.12.18: STATPOP)

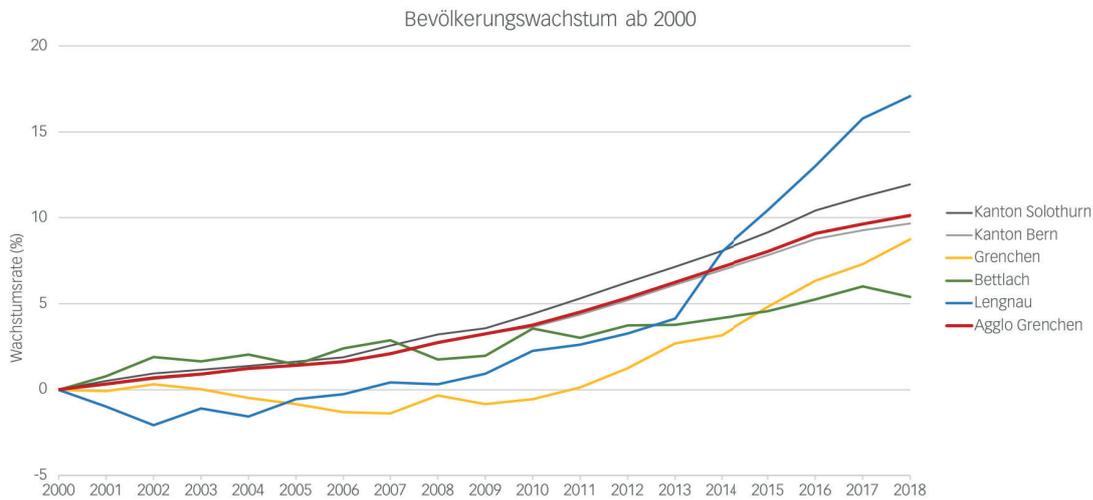


Abb. 8 Bevölkerungswachstum Agglomeration Grenchen ab 2000; Darstellung ecoptima (Ständige Wohnbevölkerung am Jahresende, Quelle: Daten per 31.12.: STATPOP)

Verglichen mit anderen vergleichbaren Agglomerationen wuchs die Bevölkerung in der Agglomeration Grenchen in durchschnittlicher Grössenordnung.

Agglomeration	Bevölkerung		Differenz % 2010–2018	Diff. abs. 2010–2018
	2010	2018		
Grenchen	25'295	27'537	8.9 %	2'417
Bulle	27'075	34'375	26.8 %	7282
Langenthal	14'938	15'501	3.7 %	563
Stans	30'514	31'522	3.3 %	1'008

Tab. 2 Bevölkerung per 31.12.2010: ESPOP; Bevölkerung per 31.12.2018: STATPOP (gemäss Agglomerations-Defintion 2000 des BFS)

Bevölkerungsstruktur

Altersstruktur

Die Altersstruktur der Agglomeration Grenchen entspricht annähernd dem Durchschnitt der Schweiz. Der Altersquotient (Anzahl 65-Jährige und Ältere je 100 20–64-Jährige) liegt mit 36 etwas höher als der Altersquotient der Schweiz von 30.

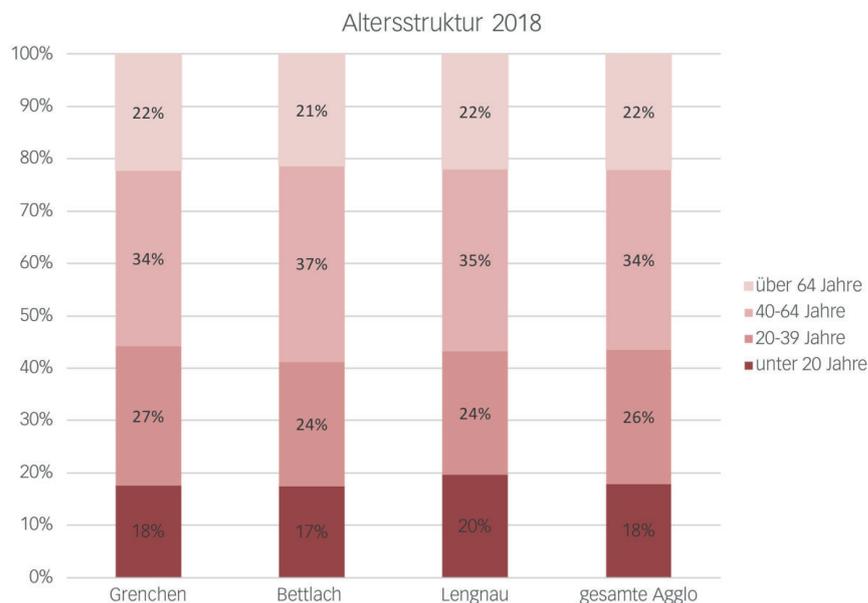


Abb. 9 Altersstruktur Agglomeration Grenchen 2018; Darstellung ecoptima (Quelle: BFS, Statistik der Bevölkerung und Haushalte STATPOP (2019))

Trendanalyse

Bevölkerungsentwicklung bis 2040

Der Kanton Solothurn geht gemäss der Bevölkerungsprognose 2015 bis 2040 von einem Bevölkerungswachstum von ca. 16 % aus. Als urbanes Hauptzentrum wird für die Stadt Grenchen mit einem Bevölkerungswachstum von 16.3 % gerechnet, was dem durchschnittlichen Wachstum des gesamten Kantons entspricht. In der urbanen Gemeinde Bettlach geht der Kanton von einem annähernd halb so hohen Wachstum von 8.6 % aus.

Im Kanton Bern wird die Bevölkerungsentwicklung im kantonalen Richtplan nach Raumtypen festgelegt. Für Gemeinden des Raumtyps «Zentren der 3./4.» Stufe wie Lengnau wird ein Wachstum von 10 % bis 2030¹ vorgesehen. Aufgrund der regen Bautätigkeit und der sich in den nächsten Jahren in Planung befindenden Projekte, rechnet die Gemeinde mit einer Bevölkerungszunahme von 10 % bis 2030. Für den Zeitraum von 2030 bis 2040 wird davon ausgegangen, dass sich das Wachstum im Kanton stark abflacht. Von 2018 bis 2040 wird für den gesamten Kanton Bern ein Wachstum von 10.9 % angenommen. In der Gemeinde Lengnau wird im Zeitraum 2018 bis 2040 ein Bevölkerungswachstum von 12.1 % angenommen.

Für die gesamte Agglomeration wird aufgrund dieser Annahmen mit einem durchschnittlichen Wachstum von 15.5 % gerechnet, wobei das grösste Wachstum in der Stadt Grenchen erwartet wird.

¹ Im kantonalen Richtplan Solothurn wird eine Prognose der Bevölkerungsentwicklung bis 2040 vorgenommen (aktualisiert im Jahr 2017). Der kantonale Richtplan Bern nimmt eine pro Raumtyp differenzierte Prognose für den Zeithorizont bis 2030 vor. Für den Zeitraum 2030–2040 wurde mit einem Bevölkerungswachstum gemäss dem mittleren Szenario (Technischer Bericht zum Richtplan Kanton Bern) für den gesamten Kanton Bern gerechnet.

Gemeinde	Bevölkerung			Differenz %	Diff. abs.
	2018	2030	2040	2018–2040	2018–2040
Grenchen	17'372	18'678	20'205	16.3 %	2'833
Bettlach	4'911	5'218	5'331	8.6 %	420
Lengnau	5'254	5'333	5'436	12.1 %	588
Agglomeration	27'537	29'229	30'972	15.5 %	3'435

Tab. 3 Bevölkerungsprognose für die Agglomeration Grenchen (Quellen: kantonale Bevölkerungsprognose 2015 bis 2040 Kanton Solothurn, Bevölkerungsprojektionen Kanton Bern, Technischer Bericht zum Richtplan 2030)

Bevölkerungstrend Agglomeration Grenchen

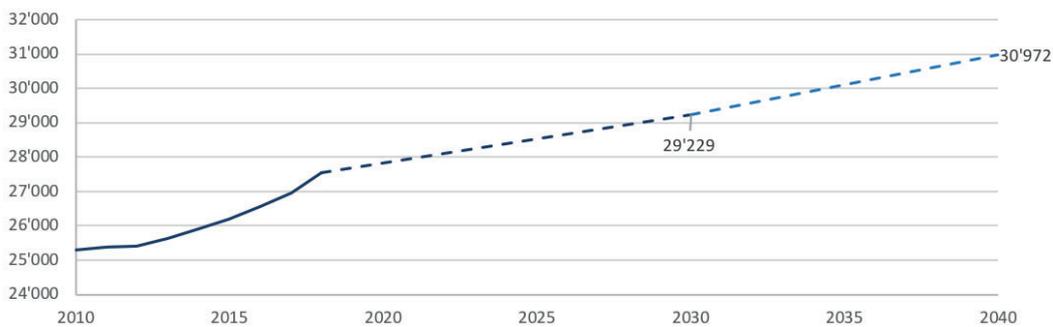


Abb. 10 Bevölkerungsprognose für die Agglomeration Grenchen; Darstellung ecoptima (Quellen: kantonale Bevölkerungsprognose 2015 bis 2040 Kanton Solothurn, Bevölkerungsprojektionen Kanton Bern, Technischer Bericht zum Richtplan 2030)

7.2 Entwicklung Beschäftigte

Bisherige Beschäftigtenentwicklung

Beschäftigungsentwicklung bis heute

Die Anzahl Beschäftigte betrug in der Agglomeration Grenchen im Jahr 2017 14'487 (1.–3. Sektor). In den Gemeinden Bettlach und Grenchen hat die Beschäftigtenzahl um 8.3 % bzw. 2 % zugenommen, wohingegen die Anzahl in Lengnau um –2.7 % abgenommen hat.

Gemeinde	Beschäftigte	Beschäftigte	Diff. absolut	Diff. %
	2011	2017		
Lengnau	1'649	1'601	–48	–2.7 %
Bettlach	2'095	2'269	174	8.3 %
Grenchen	10'406	10'617	211	2 %
Agglomeration	14'150	14'487	337	2.4 %

Tab. 4 Entwicklung der Anzahl Beschäftigten total (Quelle: BFS, Statistik der Unternehmensstruktur, STATENT)

Von 2011 bis 2017 hat der Anteil der Beschäftigten im Dienstleistungssektor (3. Sektor) in der Agglomeration zugenommen. Hingegen war eine leichte Abnahme des Beschäftigtenanteils in der Industrie zu beobachten (2. Sektor). Die Anzahl der Beschäftigten im primären Sektor nahm ab.

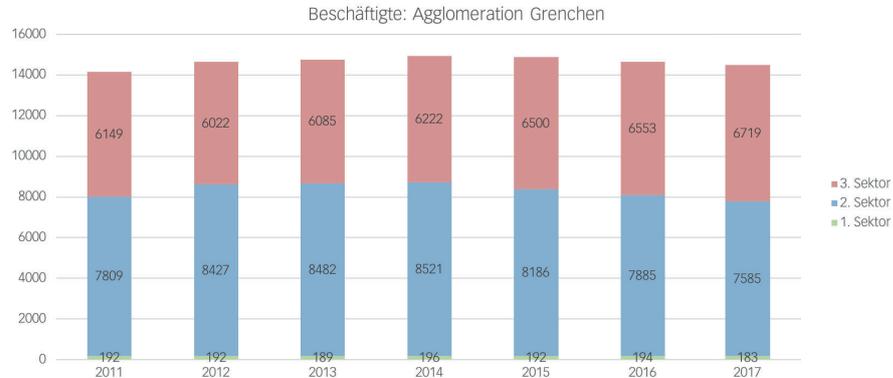


Abb. 11 Entwicklung der Beschäftigten nach Sektoren, 2011–2017 (Quelle: BFS, Statistik der Unternehmensstruktur, STATENT)

Beschäftigten-
struktur

Die Uhrenindustrie ist auch heute noch der stärkste Wirtschaftspfeiler in der Agglomeration. Viele renommierte Unternehmen sind hier entstanden und zu internationaler Bedeutung herangewachsen, überdurchschnittlich sind ausserdem Firmen aus der Präzisions-, Medizinal- und Kunststofftechnik vertreten. Die dadurch entstandenen Fabrikgebäude mit Parkierungsanlagen prägen das Siedlungsgebiet der Agglomeration Grenchen bis heute. In Lengnau ist durch die Ansiedlung einer Produktionsstätte der Firma CSL Behring AG im ESP Lengnaumoos mit der Schaffung von zusätzlichen Arbeitsplätzen im Bereich der Biopharmazie zu rechnen.

Trendanalyse

Entwicklung Beschäftigte bis 2040

Nach Prognosen des Kantons Solothurn soll sich die Beschäftigtenzahl analog zur Bevölkerung entwickeln. In der Agglomeration Grenchen besteht jedoch ein Schwerpunkt für die Arbeitsplatzentwicklung im Entwicklungsgebiet Arbeiten Neckarsulm. Aufgrund des Arbeitsschwerpunkts wird im kantonalen Vergleich mit einer überdurchschnittlichen Zunahme der Arbeitsplätze gerechnet. Auch der Kanton Bern nimmt ausgehend von der bisherigen Entwicklung der Arbeitsplätze dasselbe Wachstum wie für die Bevölkerung an. In Lengnau wird sich das Wachstum jedoch alleine aufgrund der bestehenden Entwicklung im Entwicklungsschwerpunkt Lengnaumoos voraussichtlich auf ca. 20 % (oder rund 300 Beschäftigte) belaufen. Gemäss den kantonalen Berechnungen führt dies bei einer Wachstumsrate von 16.3 % in Grenchen und 8.6 % in Bettlach sowie 18.6 % in Lengnau bis 2040 zu einer Zunahme um rund 2'230 Beschäftigte in der gesamten Agglomeration. Gemäss den vorangehenden Ausführungen dürfte die Arbeitsplatzzunahme bis 2040 in der Agglomeration Grenchen jedoch über den durchschnittlichen kantonalen Annahmen liegen.

Gemeinde	Beschäftigte 2017	Beschäftigte 2040	Diff. absolut	Diff. %
Lengnau	1'601	1'900	299	18.6 %
Bettlach	2'269	2'464	195	8.6 %
Grenchen	10'617	12'347	1'730	16.3 %
Total	14'487	16'711	2'224	

Abb. 12 Prognose der Beschäftigten in der Agglomeration Grenchen (Quelle: Richtplan Kanton Bern, ESP Lengnaumoos, Richtplan Kanton Solothurn, Bevölkerungsprognose)

7.3 Entwicklung in den Bereichen Bauen, Wohnen

7.3.1 Bautätigkeit

In der Agglomeration Grenchen werden seit 2000 vermehrt Mehrfamilienhäuser gebaut. Die Anzahl neu gebauter Einfamilienhäuser bleibt jedoch hoch. Zurzeit werden jährlich um die 30 Einfamilienhäuser neu erstellt.

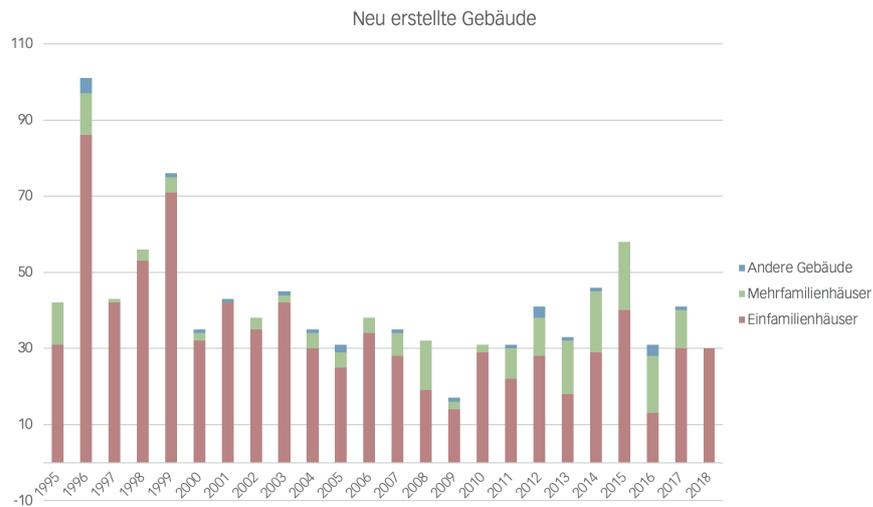


Abb. 13 Neu erstellte Gebäude in der Agglomeration Grenchen; Darstellung ecoptima (Quelle: BFS, Bau- und Wohnbaustatistik (B&Wbs))

7.3.2 Leerwohnungen

Die Leerwohnungsziffer in den Gemeinden der Agglomeration Grenchen schwankte seit 2005 zwischen 1.5 % und 4.8 %. Im Jahr 2019 verfügt die Gemeinde Bettlach über die meisten leer stehenden Wohnungen. Gegenteilig entwickelt sich die Zahl der leer stehenden Wohnungen in Lengnau. Sie nimmt seit dem Jahr 2017 ab. In Grenchen schwankte der Wert seit 2005 jeweils um 2 % herum.

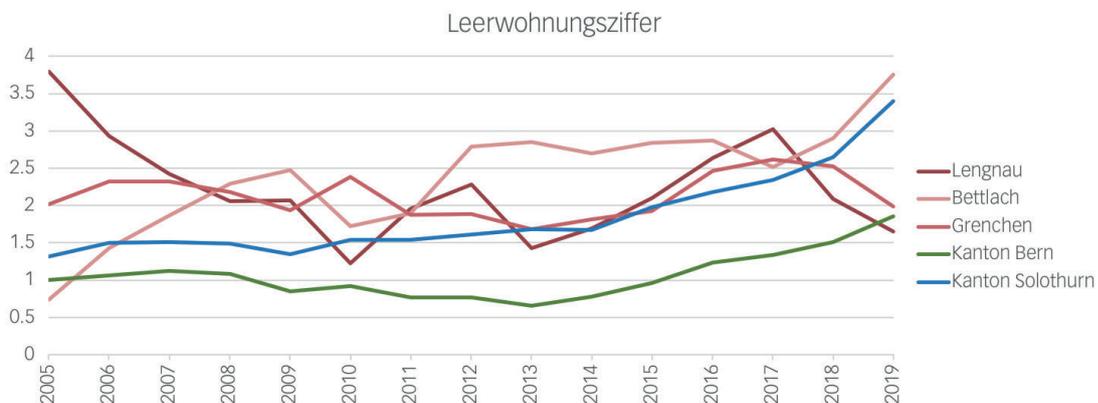


Abb. 14 Leerwohnungsziffer, welche den prozentualen Anteil der leer stehenden Wohnungen (Stichtag: 1. Juni) am approximativen Gesamtwohnungsbestand vom 31. Dezember des Vorjahres bezeichnet; Darstellung ecoptima (Quelle: BFS, Leerwohnungszählung (LWZ))

7.4 Entwicklung der Nutzungsdichte und Bauzonenentwicklung

7.4.1 Nutzungsdichte

Bevölkerungs-
dichte

Die Analyse der Bevölkerungsdichte in der Agglomeration Grenchen zeigt auf, dass diese, wie erwartet, in den Hanglagen tief ist (Abb. 15). Zudem liegt die Bevölkerungsdichte in den Gemeinden Lengnau und Bettlach tiefer als an zentralen Lagen in der Stadt Grenchen. Eine besonders hohe Bevölkerungsdichte weist das Gebiet Lingeriz/Monbijou auf. Weiter sind die Lagen zwischen dem Bahnhof Süd und Bahnhof Nord in Grenchen dicht bevölkert.

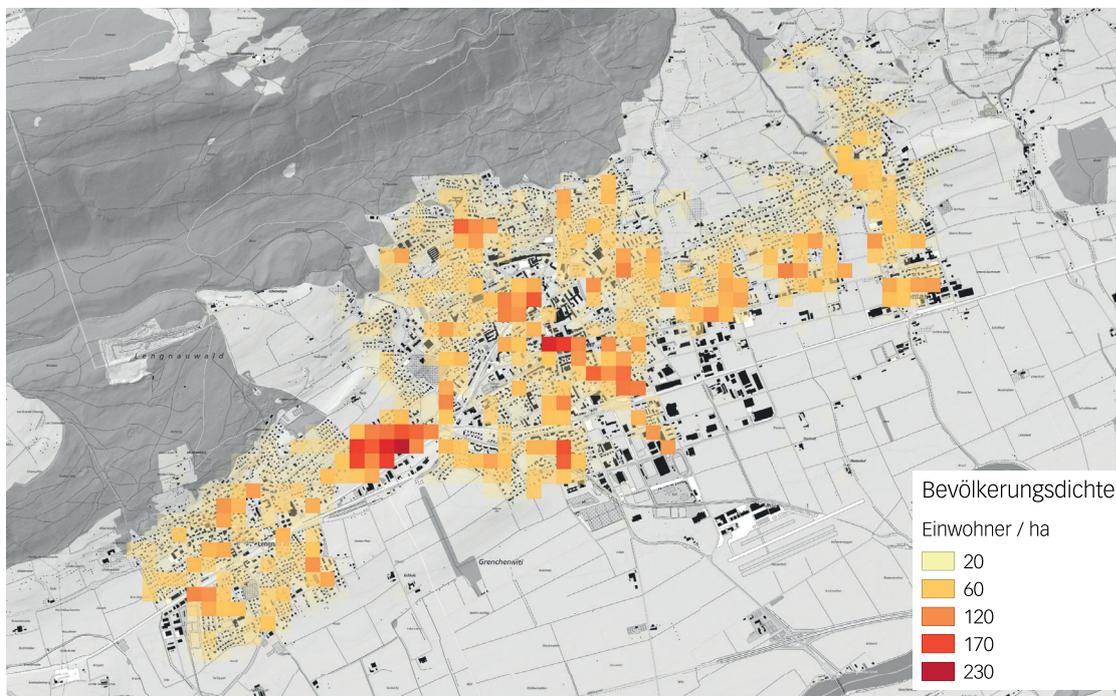


Abb. 15 Bevölkerungsdichte in EinwohnerInnen pro Hektar 2018; Darstellung ecoptima (Quelle: BFS, Statistik der Bevölkerung und Haushalte STATPOP (2019))

Arbeitsplatzdichte

Aus der Darstellung der vorhandenen Arbeitsplatzdichte (Abb. 16) wird ersichtlich, dass in der Agglomeration Grenchen, neben den Arbeitsplätzen in randlich gelegenen Industriezonen, insbesondere im Agglomerationszentrum eine hohe Dichte an Arbeitsplätzen vorhanden ist. Die vorhandene Mischnutzung von Wohnen und Arbeiten zeichnet das Zentrum Grenchens besonders aus.

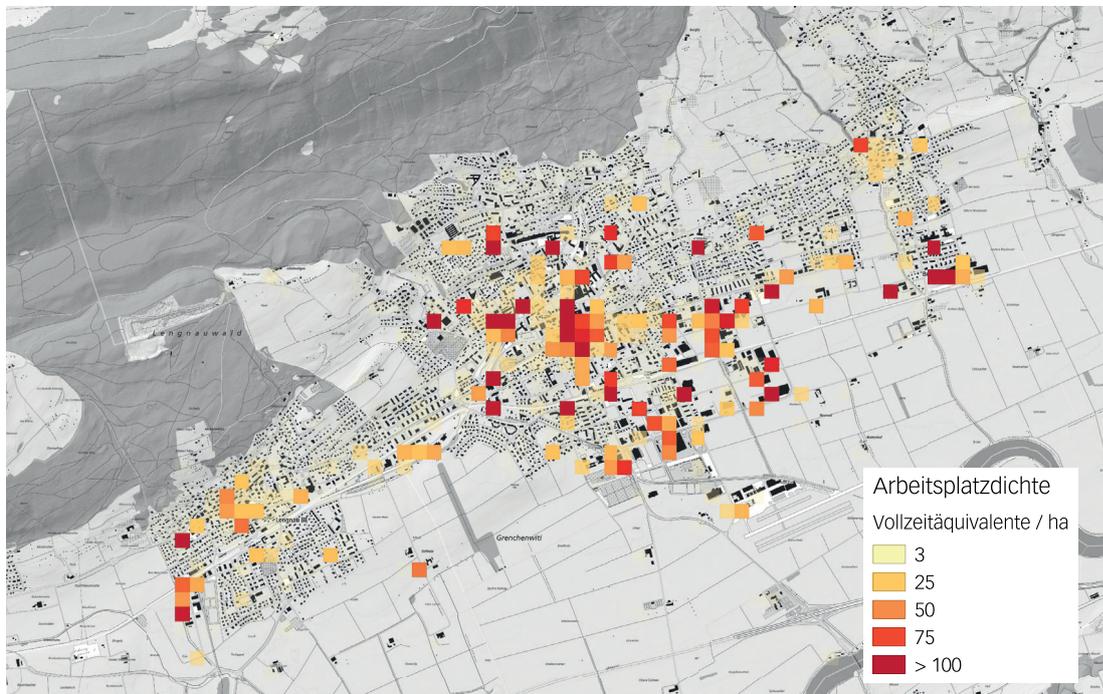


Abb. 16 Arbeitsplatzdichte in Vollzeitäquivalenten pro Hektar 2017 (Quelle: BFS, Statistik der Unternehmensstruktur, STATENT (2019), Darstellung ecoptima)

Nutzungsichte

Im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung nach innen ist es ein zentrales Anliegen, auf einer gegebenen Fläche zusätzliche Raumnutzer anzusiedeln. Daher wird das Mass der Raumnutzerdichte, welches darstellt, wie viele EinwohnerInnen und Beschäftigte auf einer Hektare wohnen und arbeiten, zur Beurteilung der Nutzungsichte herangezogen.

Die Agglomeration Grenchen weist gemäss folgender Tabelle gegenüber der durchschnittlichen Nutzungsichte der kleineren Agglomerationen eine vergleichbare Dichte auf. Wie in anderen Agglomerationen fand in den Jahren von 2012 bis 2017 keine Verdichtung statt sondern eine leichte Abnahme um 3 Raumnutzer pro Hektare.

Anzahl EinwohnerInnen und Beschäftigte (VZA) pro Hektare der überbauten Bauzonen (Wohn-, Misch- und Zentrumszonen) (=> MOCA 5):

	2012 (RN/ha)	2017 (RN/ha)	Entwicklung 2014–2017
Agglomeration Grenchen	68.2	65.2	- 3.0
Kleine Agglomerationen	65.0	62.8	- 2.2
Alle Agglomerationen	83.5	79.8	- 3.7

Tab. 5 Anzahl EinwohnerInnen und Beschäftigte (in Vollzeitäquivalenten) pro Hektare bebauter Bauzone (Wohn-, Misch- und Zentrumszonen) (Quelle: Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (MOCA), ARE 2018)

Die einzelnen Gemeinden weisen in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen im Jahre 2019 folgende Nutzungsdichte auf:

	RN/ha	m ² /RN
Stadt Grenchen	81	123
Gemeinde Bettlach	60	166
Gemeinde Lengnau	58	172

Tab. 6 Dichte der der EinwohnerInnen und Beschäftigte (VZA) in überbauten Bauzonen (Wohn-, Misch- und Zentrumszonen) (Quellen: AGR Bern, ARP Solothur)

7.4.2 Unbebaute Bauzonen

Vorbemerkung

Im Folgenden werden die Bauzonen insbesondere in Bezug auf die Wohn-, Misch- und Zentrumszonen sowie Arbeitszonen untersucht. Dabei werden Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen/Zonen für öffentliche Nutzungen und Zonen für Sport- und Freizeitanlagen nicht in die Berechnungen einbezogen. Die im Kanton Solothurn ausgeschiedenen Reservezonen sind keine Bauzonen¹ und werden bei den folgenden Berechnungen ebenfalls nicht angerechnet.

Unbebaute Wohn-, Misch- und Zentrumszonen

In den betrachteten Gemeinden betrug die Fläche der unbebauten Bauzonen im Jahr 2012 insgesamt knapp 50.2 ha. Die Fläche der unbebauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen nahm in den letzten Jahren ab. 2019 sind in der Agglomeration Grenchen noch 43.2 ha der Wohn-, Misch- und Zentrumszonen unbebaut.

Gemeinde	Unbebaute Wohn-, Misch- und Zentrumszonen ha
Lengnau	8.2 ha
Bettlach	9.3 ha
Grenchen	25.7 ha
Total Agglomeration	43.2 ha

Tab. 7 Wohn-, Misch- und Zentrumszonen, Stand 2019 (Quellen: AGR Bern verifiziert und angepasst durch die Gemeinde Lengnau, ARP Solothurn)

¹ Gemäss dem kantonalen Richtplan Solothurn umfasst das Siedlungsgebiet die Bauzonen und Reservezonen. Die Gemeinden sind mit der Ortsplanung beauftragt, die Reservezonen zu überprüfen (Planungsauftrag S-1.1.15) Diese sind in der Regel der Landwirtschaftszone zuzuweisen. Reservezonen können belassen werden, wenn sie folgenden Zwecken dienen: der Erweiterung bestehender Betriebe; der Ansiedlung neuer Betriebe in Entwicklungsgebieten Arbeiten; der Sicherung strategischer Standorte, oder wenn sie von Bauzonen umschlossen sind oder diese sinnvoll ergänzen.

Unbebaute
Arbeitszonen

Die Auswertungen der unbebauten Fläche zeigt, dass 34 ha Industrie- und Gewerbebezonen nicht bebaut sind.

Gemeinde	Unbebaute Arbeitszonen ha
Lengnau	12.7 ha
Bettlach	6.7 ha
Grenchen	14.6 ha
Total Agglomeration	34 ha

Tab. 8 Arbeitszonen, Stand 2019 (Quellen: AGR Bern verifiziert und angepasst durch die Gemeinde Lengnau, ARP Solothurn)

Lage der unbebauten
Bauzonen

Die unbebauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen sind über die Gemeinden verteilt. Grössere zusammenhängende Reserven befinden sich an gut erschlossener Lage (EGK B und C) in Grenchen und Bettlach. Die schlecht erschlossenen Wohn-, Misch- und Zentrumszonen befinden sich in den Hanglagen der Gemeinden; diese weisen meist kleinere Flächen auf.

Grosse Flächen unbebauter Industrie- und Gewerbezone befinden sich im Bereich Neckarsulm- und Flughafenstrasse. Die grosse Reserve in Lengnau wird in den nächsten Jahren überbaut sein. Dadurch fallen ca. 10 ha an unbebauten Arbeitszonen in Lengnau weg. Weitere unbebaute Arbeitszonen befinden sich im Süden der Gemeinde Bettlach und zwischen Bahn und Strasse in Lengnau und Grenchen. Die unbebauten Industrie- und Gewerbebezonen liegen meist innerhalb der ÖV-Erschliessungsgüteklasse D oder besser.

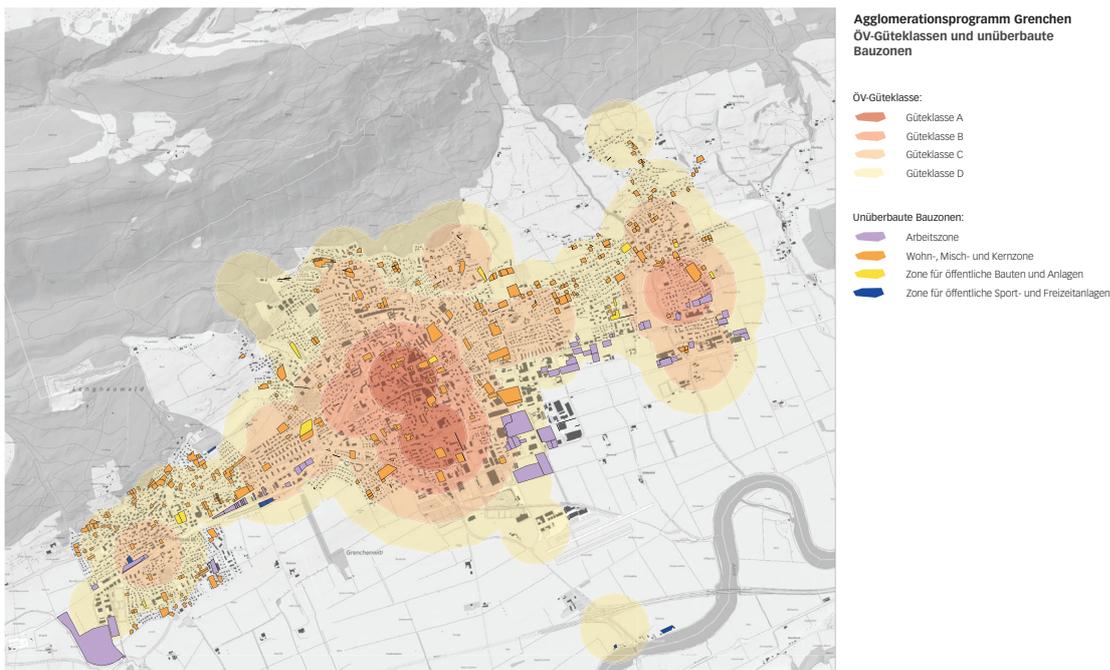


Abb. 17 Unbebaute Bauzonen und die ÖV-Güteklasse gemäss Bund (ARE)

7.4.3 Innenentwicklungspotenziale

Die Gemeinden der Agglomeration Grenchen verfügen über Analysen, welche das Potenzial für eine Siedlungsentwicklung nach innen aufzeigen. Mittels dieser Grundlagen kann für die Agglomeration Grenchen das Innenentwicklungspotenzial qualitativ und teilweise quantitativ abgeschätzt werden.

Die Innenentwicklungspotenziale setzen sich zusammen aus den unbebauten Bauzonen (vgl. Kap. 6.4.2), den Reserven auf überbauten Bauzonen (unternutzte Flächen) und den Nutzungspotenzialen, welche sich durch die Erhöhung des Nutzungsmasses gegenüber der geltenden Nutzungsplanung oder die Änderung der Nutzungsart (Umstrukturierung) ergeben.

Grenchen



Abb. 18 Ausschnitt Potenzialkarte Grenchen (Quelle: Ortsplanungsrevision Grenchen, Analysephase, Modul 3 Potenziale. Verabschiedet durch die Begleitgruppe am 14.01.2019)

Im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision analysierte die Stadt Grenchen im Jahr 2019 ihr Siedlungsgebiet hinsichtlich vorhandener Reserven auf überbauten Bauzonen sowie Potenzialgebieten zur Umzonung (Erhöhung des Nutzungsmasses oder Umstrukturierung), wo die Siedlungsentwicklung nach innen gewinnbringend umgesetzt werden kann.

Grenchen will die Siedlungsentwicklung nach innen primär durch die Ausnutzung der Reserven (unbebaut und bebaut) erreichen. Die quantitativen Berechnungen zeigen, dass die Stadt Grenchen die erwartete Bevölkerungszahl bis 2040 in den vorhandenen unbebauten und bebauten WMZ-Zonen aufnehmen kann. Im Stadtkern lässt sich durch eine Öffnung der heutigen Arbeitszonen für Wohnnutzung zusätzlicher städtischer Wohnraum erschliessen. Langfristig ist ein grosses Verdichtungspotenzial in den heutigen zweigeschossigen Wohnzonen vorhanden. In zweiter Linie werden in den erkannten Potenzialgebieten für die Siedlungsentwicklung Auf- und Umzonungen angestrebt.

Bettlach

Die Gemeinde Bettlach erarbeitete im Rahmen der Ortsplanungsrevision eine Quartieranalyse, welche die Entwicklungsschwerpunkte im Gemeindegebiet lokalisiert und aufzeigt, wo Nachverdichtungen sinnvoll sind.

Die Quartieranalyse dient der Beurteilung konkreter Baugesuche, zeigt das Entwicklungspotenzial in der Gemeinde auf und bietet Möglichkeiten zur Qualitätssicherung bei der Innenentwicklung.

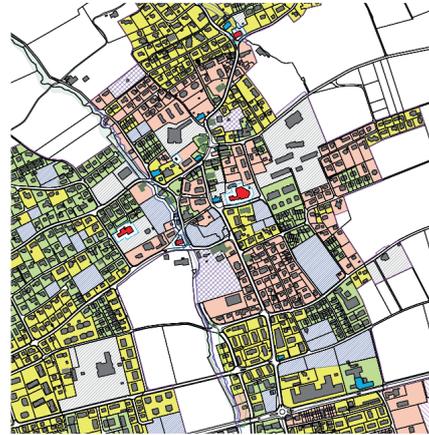


Abb. 19 Ausschnitt Potenzialkarte Bettlach (Quelle: Quartieranalyse Ortsplanungsrevision Bettlach, September 2018)

Lengnau

Die Gemeinde Lengnau erarbeitet zurzeit im Hinblick auf das Agglomerationsprogramm sowie die Teilrevision der Ortsplanung ein Konzept zur Siedlungsentwicklung nach innen.

Das Konzept zeigt die vorhandenen Reserven sowie geeignete Nutzungspotenziale. Die Gemeinde besitzt kleinteilige unbebaute Reserven im gesamten Gemeindegebiet. Reserven in bebauten Bauzonen sind insbesondere in Einfamilienhausquartieren vorhanden, welche bei Sanierungen und Erneuerungen aktiviert werden sollen.

Neben der Herausforderung, diese Reserven zu aktivieren, verfügt die Gemeinde über vorhandene Nutzungspotenziale, welche sich für eine Um- und Aufzonung eignen.

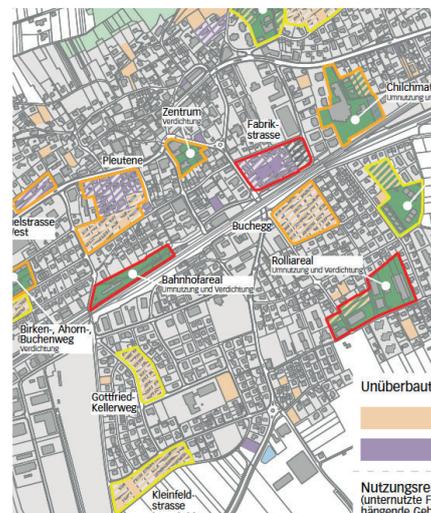


Abb. 20 Ausschnitt SEin-Karte Lengnau (Quelle: Entwurf SEin-Konzept, Gemeinde Lengnau. Stand: 01.06.20)

7.4.4 Entwicklungsgebiete Wohnen

Bisher sind in der Agglomeration Grenchen keine Wohnschwerpunkte definiert worden. Werden Wohnschwerpunkte festgelegt, trägt die Entwicklung dieser Gebiete dazu bei, Wohnraum an zentralen und gut erschlossenen Lagen zeitgerecht bereit zu stellen und damit einen Teil der Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken. Dabei ist der Qualität der Siedlungsentwicklung ein hoher Stellenwert beizumessen.

7.4.5 Entwicklungsgebiete Arbeiten

Arbeitsgebiete
kantonaler Bedeu-
tung

In Lengnau befindet sich das Arbeitsgebiet Lengnaumoos. Das Lengnaumoos ist als kantonaler wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten (ESP-A) Lengnau im kantonalen Richtplan festgesetzt. Im Gebiet entsteht bis 2023 ein Neubau, welcher als Produktionsstandort global tätiger Pharmaunternehmen genutzt wird.

In Grenchen ist im Gebiet «Ischlag/Obere Riederer/Riederer/Brüel» (im Folgenden als Entwicklungsgebiet Arbeiten «Neckarsulm» bezeichnet) gemäss Beschluss im kantonalen Richtplan S-3.1¹ ein Entwicklungsgebiet Arbeiten festgesetzt. Das Entwicklungsgebiet Arbeiten «Neckarsulm» kann gemäss dem Beschluss S-1.1.6² des kantonalen Richtplans mit Abstimmungskategorie Zwischenergebnis um rund 43 ha erweitert werden. Im Industrie- und Gewerbegebiet sollen dereinst 4'000 bis 10'000 Arbeitsplätze entstehen. Der Standort wurde vom Verein Hauptstadtregion Schweiz als einer von 23 Top-Entwicklungsstandorten der Schweiz aufgenommen. Wegen seiner Lage und seines Potenzials soll dieser Standort prioritär entwickelt werden.

7.4.6 Verkehrsintensive Einrichtungen

Verkehrsintensive
Einrichtungen

In der Region gibt es keine verkehrsintensiven Einrichtungen (z. B. grössere Einkaufszentren) gemäss Richtplan-Definition³. Die nächsten grösseren Einkaufszentren liegen in Biel (Centre Boujean) und Langendorf (Ladedorf).

1 Im kantonalen Richtplan wird neben den Planungsgrundsätzen und Planungsaufträgen zur Sicherung, Förderung und Stärkung der differenzierten, wirtschaftlichen und nachhaltigen Entwicklung in den Entwicklungsgebieten Arbeiten, im Beschluss 1.3.10 in der Gemeinde Grenchen das Entwicklungsgebiet Arbeiten (Abstimmungskategorie Festsetzung) Ischlag/Obere Riederer/Riederer/Brüel festgelegt. Dieses ist Top-Entwicklungsstandort der Hauptstadtregion Schweiz. Es weist die Schwerpunkte Dienstleistung und Produktion auf.

2 Mit dem Beschluss S-1.1.6 legt der Kanton die Erweiterung des Siedlungsgebiets von kantonaler/regionaler Bedeutung in der Gemeinde Grenchen und Bettlach im Gebiet Ischlag/Obere Riederer/Riederer/Brüel/Lindenhof fest (Abstimmungskategorie Zwischenergebnis). Handlungsanweisungen: Langfristige Erweiterung des Siedlungsgebiets um rund 43 ha in zwei Teilräumen: Grenchen/Bettlach nördlich der Eisenbahnlinie «Jurasüdfuss» und Grenchen im Bereich der Neckarsulm- und Flughafenstrasse. Die Nutzungen sollen vorwiegend der Industrie und dem Gewerbe dienen. Es sollen rund 4'000 bis 10'000 Arbeitsplätze entstehen, die ein Verkehrsaufkommen von 14'000 Fahrten generieren. Geplant ist ein Vorgehen in zwei Etappen (23 ha und 20 ha). Folgende Fragen sind zu klären: Abstimmung Siedlung und Verkehr und zu erwartendes Verkehrsaufkommen, Nutzungsdichte, Koordination mit den Ortsplanungen.

3 Gemäss dem kantonalen Richtplan Solothurn gelten als verkehrsintensives Vorhaben eine publikumsintensive Anlage, wenn sie mehr als 1500 tägliche Personenwagenfahrten erzeugt und eine güterverkehrsintensive Anlage, wenn sie mehr als 400 tägliche Fahrten von Lastwagen und Lieferwagen erzeugt. Im Kanton Bern sind gemäss BauV Art. 91 a Bauvorhaben verkehrsintensiv, die im Jahresdurchschnitt 2'000 oder mehr Fahrten pro Tag verursachen. Als eine Fahrt gilt jede Zufahrt und jede Wegfahrt mit Personenwagen. Nicht mitgezählt werden Zulieferfahrten und Fahrten für eine allfällige Wohnnutzung.

7.5 Baulandbedarf und Siedlungsentwicklung Wohnen bis 2040

Anzustrebende Nutzungsdichte

Der Kanton Solothurn definiert mit der Siedlungsstrategie im kantonalen Richtplan Zielwerte für die Siedlungsdichte. Im urbanen Handlungsraum soll eine Dichte von 150 m²/Raumnutzer (RN) bzw. 67 RN/ha erreicht werden. Die Siedlungsverdichtung soll mit einer Erhöhung der Siedlungsqualität einhergehen.

In Grenchen ist der aktuelle Dichtewert (123 m²/Raumnutzer bzw. 81 Raumnutzer/ha) bereits besser als der Zielwert für den urbanen Handlungsraum und sollte daher mindestens gehalten werden. Die Gemeinde Bettlach müsste die Dichte insgesamt um 10 % erhöhen gegenüber dem aktuellen Wert von 166 m²/RN bzw. 60 RN/ha.

Lengnau ist gemäss Richtplan des Kantons Bern dem Raumtyp «Zentren 4. Stufe» zugeteilt. Der kantonale Richtwert für die Raumnutzerdichte (EinwohnerInnen und Beschäftigte pro Hektar Wohn-, Misch- und Zentrumszone) beträgt 57 Raumnutzer/ha. In Lengnau beträgt die Dichte 58 Raumnutzer/ha. Damit erfüllt Lengnau die Vorgabe des Kantons Bern knapp. Aufgrund der ähnlichen Dichtewerte wie Bettlach müsste die Gemeinde ihre Dichte ebenfalls um ca. 10 % erhöhen, um die dem AP Grenchen zu Grunde gelegten Zielwerte gemäss kantonalem Richtplan Solothurn zu erreichen.

Vorhandenes Innenentwicklungspotenzial

Um das bestehende Innenentwicklungspotenzial abzuschätzen wird angenommen, dass die bestehenden unbebauten Bauzonen gemäss dem aktuellen Dichtewert oder dem Zielwert bebaut werden. Zudem wird eine Nachverdichtung von 1/3 der überbauten Bauzonen angenommen.

Gemeinde	Baulandreserven (unbebaute WMZ) in m ²	Reserven von 1/3 in bebauten WMZ ¹ in m ²	Total unbebaut und bebaut in m ²
Lengnau	545	unbekannt (Annahme 100)	645
Bettlach	620	120	740
Grenchen	2'090	4'525	6'615
Total	3'255	4'745	8'000

Tab. 9 Potenzial zur Aufnahme von EinwohnerInnen in den bestehenden Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (Zusammenstellung ecotpima)

Die Analysen der Innenentwicklungspotenziale der Gemeinden zeigen auf, dass weitere Potenziale durch Um- und Aufzonungen aktiviert werden können.

1 Zur Berechnung wurde in Lengnau und Bettlach der Zielwert von einer Dichte von 150 m²/RN (67 RN/ha) angenommen. In Grenchen wurde mit dem aktuellen Dichtewert von 123 m²/RN (81 RN/ha) gerechnet.

Bauzonenbedarf Wohnen Der Bauzonenbedarf und der Umgang mit unbebauten Bauzonen ist in den Ortsplanungsrevisionen durch die Gemeinden zu klären. Aufgrund der vorhandenen Innenentwicklungspotenziale kann jedoch abgeschätzt werden, dass die erwartete Bevölkerungszunahme bis 2040 (vgl. Kap. 6.1) in der Agglomeration in den vorhandenen Bauzonen aufgenommen werden kann. Insbesondere die Stadt Grenchen hat viel Potenzial in den unbebauten und bebauten Bauzonen und könnte theoretisch das gesamte erwartete Bevölkerungswachstum der Agglomeration aufnehmen.

Längerfristig wird die weitere Entwicklung der Entwicklungsgebiete Wohnen zu einem positiven Effekt in Bezug auf die ÖV-Abdeckung und die bauliche Dichte führen.

7.6 Baulandbedarf und Siedlungsentwicklung Arbeiten bis 2040

Unbebaute Arbeitszonen Grundsätzlich haben die Gemeinden im Rahmen der Ortsplanung zu prüfen, ob die bestehenden Arbeitszonen dem Bedarf der nächsten 15 Jahre entsprechen. Die Siedlungsstrategie des Kantons Solothurn bekräftigt, dass die künftige Beschäftigtenentwicklung vorwiegend im urbanen und agglomerationsgeprägten Handlungsraum erfolgen soll, wozu auch der Agglomerationsraum Grenchen gehört.

Entwicklungsgebiete Arbeiten In der Agglomeration Grenchen liegt einerseits in der Gemeinde Lengnau ein kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten und andererseits in den Gemeinden Grenchen und Bettlach das kantonale Entwicklungsgebiet Arbeiten Neckarsulm (vgl. Kap. 6.4.5). Bestehende unbebaute Flächen in Entwicklungsgebieten sollen aktiviert werden. Eine Erweiterung des Entwicklungsgebiets Arbeiten Neckarsulm ist möglich, unter Berücksichtigung der bestehenden unbebauten Flächen und einer koordinierten strategischen Weiterentwicklung des Standortes zu einem überregionalen Entwicklungsschwerpunkt. Bei der Entwicklung der Entwicklungsgebiete sorgen Kanton und Gemeinden mittels verschiedener Massnahmen für eine dichte Nutzung mit hoher städtebaulicher Qualität und einer optimalen Erschliessung.

8. Landschaft und Umwelt

8.1 Generelle Landschafts- und Freiraumstruktur

Landschaft mit
Schutzzonen

Die Region weist mit der 1. Jurakette und der Aare mit der umgebenden «Witi» herausragende landschaftliche Qualitäten auf. Teilflächen am Jura sind im kantonalen Richtplan Solothurn als Juraschutzzone bezeichnet. Die Witi ist in den Kantonen durch die kantonale Witi-Schutzzone und das Naturschutzgebiet Günsche-Witi geschützt. Im Gebiet verlaufen zwei Wildtierkorridore von regionaler Bedeutung; Bettlach–Altreu und Pieterlen–Lengnau–Rüti b. Büren. Ein Siedlungstrenngürtel von kantonaler Bedeutung zwischen Bettlach und Selzach soll das Zusammenwachsen der beiden Gemeinden verhindern.

Naherholung,
Freiräume

Die vielfältige Landschaft von der Aare bis zur Jurakette bietet eine Vielzahl an Erholungs- und Freiräumen von hoher Qualität. Die offene Landschaft wird einzig durch die Arbeitsgebiete am südlichen Rand der Siedlungsgebiete und den offenen Teilabschnitt der Autobahn beeinträchtigt.

Die schöne und abwechslungsreiche Landschaft bildet eine wertvolle Basis für die Naherholung und den Tourismus. Von besonderem Reiz sind beispielsweise der Grenchenberg, die Witi-Ebene, die renaturierte Leugene in der Gemeinde Lengnau und die Aare. Die Naherholungsgebiete in der Witi, an der Aare, im Wald und auf den Jurahöhen mit dem Grenchenberg bieten die Grundlage für ein attraktives lokales Erholungsangebot (u.a. Skisport, Biken, Wandern usw.). Als attraktives Ausflugsziel gilt das Infozentrum Witi mit der Storchensiedlung Altreu. Zum Angebot an Freizeitaktivität gehört neben dem Kultur- und Sportangebot auch der Flughafen Grenchen.

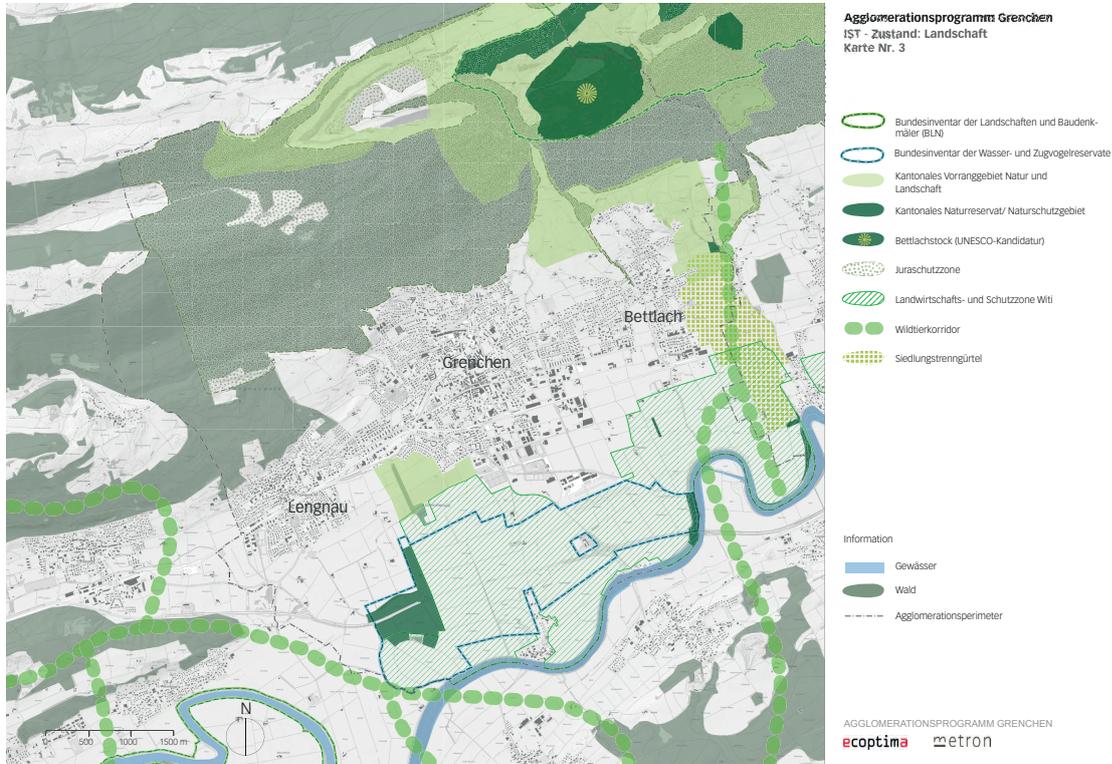


Abb. 21 Ist-Zustand Landschaft

8.2 Wichtige Gebiete Natur und Landschaft

Witischutzzone

Die Witischutzzone bezweckt, die offene Ackerlandschaft zu erhalten und unter Wahrung der Existenz der Landwirte eine naturnahe Bewirtschaftung zu fördern. Sie hat zum Ziel, den Lebensraum für Tiere und Pflanzen, insbesondere als Vogelbrutstätte und Hasenkammer von nationaler Bedeutung, zu erhalten und aufzuwerten, wobei ein Teil der Grenchner Witi als Wasser- und Zugvogelreservat von nationaler Bedeutung zu erhalten ist. Zudem soll die Schutzzone eine naturverträgliche Naherholung gewährleisten.

1992 wurde das Kerngebiet der Grenchner Witi als Objekt von nationaler Bedeutung in das Bundesinventar der Wasser- und Zugvogelreservate (WZVV) aufgenommen und seit 1994 steht das Gebiet ausserdem als «Kantonale Landwirtschafts- und Schutzzone Witi Grenchen – Solothurn» unter Schutz. Im Kanton Bern wird der Schutz mit dem Naturschutzgebiet Günsche-Witi weitergeführt.

Seit 2011 wurden in der Solothurner Witi verschiedene Programme zur Aufwertung der Landschaft und zur Erhaltung und Förderung gefährdeter Tier- und Pflanzenarten umgesetzt (Riedförderung Grenchner Witi, Feld-

hasen-Förderprogramm, Wiederansiedlung Laubfrosch, neue Biotope u.a.) Ausserdem setzt sich der Verein «Für üsi Witi» aktiv für die Witischutzzone ein und unterstützt die Umsetzung der kantonalen Schutzzone.

Juraschutzzone	Die Juraschutzzone bezweckt den Schutz des Juras, des Engelbergs, des Borns und des Bucheggberges als Gebiete von besonderer Schönheit und Eigenart. Ziel ist unter anderem die besonders sorgfältige Eingliederung der ausserhalb der Bauzone zulässigen Bauten und Anlagen in die Landschaft. Das Gebiet innerhalb der Schutzzone wird ausserdem als naturnahes Erholungsgebiet genutzt.
Naturreservat Bettlachstock	Der Buchenwald auf dem Bettlachstock ist seit 1985 kantonales Naturreservat. Das Besondere am Buchenwald ist, dass der Mensch nicht in den Wald eingegriffen hat und so über 200-jährige Bäume stehen blieben. Das Naturreservat wurde von der Schweiz zur Aufnahme als Unesco Naturerbe nominiert.
ÖQV-Vernetzungsprojekt	2007 wurde die planerische Grundlage für ein Vernetzungsprojekt über die Aareebene und den Jurasüdfuss gemäss Öko-Qualitätsverordnung (ÖQV) geschaffen und dessen Vollzug vorbereitet. Das Projekt wurde mit dem Gebiet Bettlach-Altreu gestartet und in weiteren Phasen über den gesamten Aareraum und den Jurasüdfuss von Grenchen bis Solothurn ausgedehnt.
Wildtierkorridore	<p>Am Rand der Agglomeration liegen der Wildtierkorridor 16 «Bettlach-Altreu» im Kanton Solothurn und der Wildtierkorridor 91 zwischen Pieterlen und Rüti b.Büren im Kanton Bern. Ziel der Wildtierkorridore ist es, Lebensräume regional zu verknüpfen und deren Raumbedarf zu sichern.</p> <p>Im Kanton Solothurn wurden alle 31 Wildtierkorridore einzeln beurteilt und spezifische Massnahmen formuliert. Der Wildtierkorridor SO 16 «Bettlach-Altreu» wurde als beeinträchtigt beurteilt, unter anderem, da die stark befahrene Bielstrasse sowie die Bahnlinie mitten durch den Korridor verlaufen. Als weiteres Hindernis wird das Gebiet Haag genannt, welches zwar reich an ökologischen Strukturen ist, jedoch viele verstreute Wohnhäuser und umzäunte Weiden beinhaltet.</p>
Windpark	Auf dem Grenchenberg herrschen überdurchschnittlich gute Windverhältnisse zur Erzeugung von Windenergie. Die SWG plant dort die Errichtung eines Windparks mit sechs Windenergieanlagen und einer Gesamtleistung von 16 Megawatt (rund 32 GWh/Jahr). An Stelle von einzelnen, verstreuten Windanlagen soll ein zusammenhängender Windpark realisiert werden.

8.3 Umwelt

Luftschadstoff- und Lärmbelastung

Die im Bereich Luft und Lärm massgebenden Grenzwerte werden in der Agglomeration Grenchen entlang der Verkehrsträger Strasse und Bahn punktuell überschritten. Gesamthaft gesehen ist die Umweltqualität als gut zu bewerten.

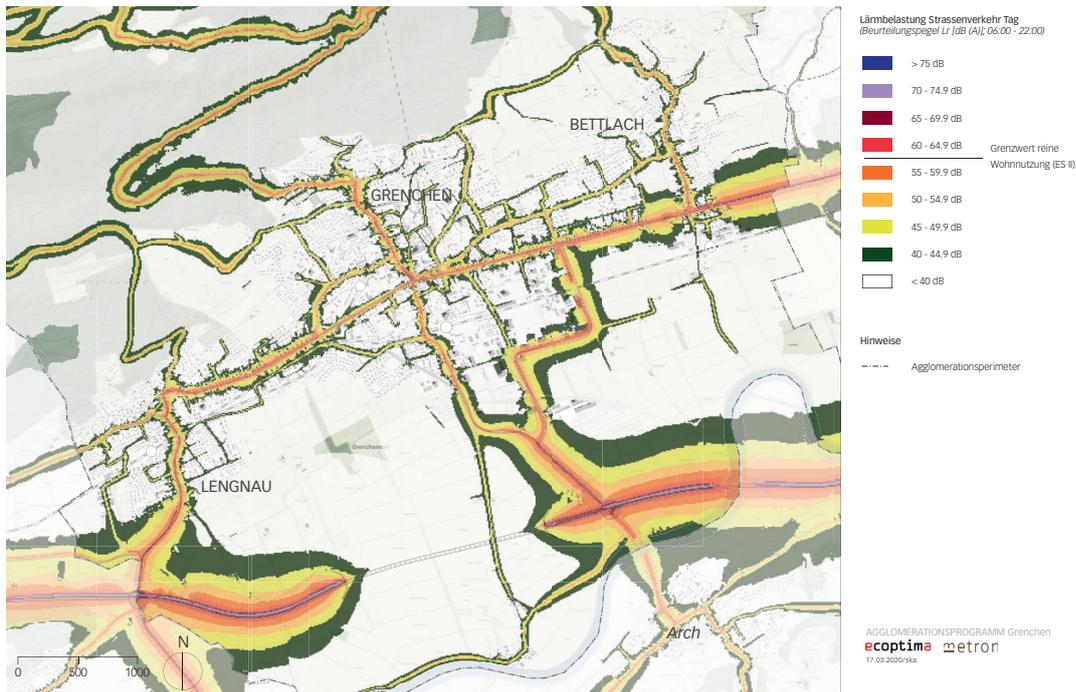


Abb. 22 Lärmbelastung durch Strassenverkehr am Tag, 2015 (Quelle: Swisstopo). Die Angaben basieren auf flächen-deckenden Modellberechnungen (sonBASE). Die Verkehrsdaten für den Strassenverkehr wurden mit einem Mobilitätsmodell für das Jahr 2015 ermittelt.

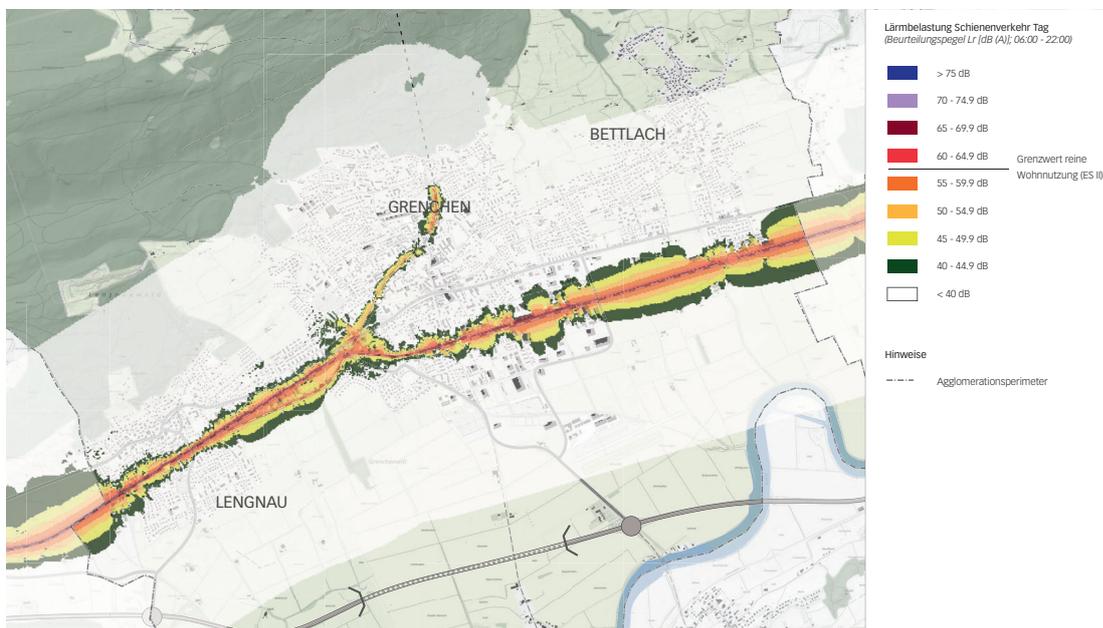


Abb. 23 Lärmbelastung durch den Schienenverkehr am Tag, 2015 (Quelle: Swisstopo). Die Lärmberechnung basiert auf den tatsächlichen Emissionen für das Jahr 2015.

Lärmbelastung Hauptlärmquellen sind die Autobahn A5, die Kantonsstrassen sowie die SBB-Bahnlinie (vgl. Abb. 23 und 24). Die Emission der Autobahn beeinträchtigt vor allem den Landschaftsraum, in Grenchen insbesondere den Raum entlang der Aare. Die Siedlungsgebiete sind durch die Lärmemissionen der Kantonsstrassen und der Bahn punktuell beeinträchtigt. Dies betrifft das Ortszentrum Lengnau, das Zentrum Grenchen sowie das Gebiet Neckarsulm in Grenchen und die südlichen Gebiete Bettlachs.

Luftschadstoffbelastung Hinsichtlich der Luftbelastung durch die verkehrsrelevanten Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂), Feinstaub (PM10) und Ozon (O₃) sind keine aktuellen interpolierten Daten für die Agglomeration Grenchen verfügbar. Es kann festgehalten werden, dass die Situation räumlich wie zeitlich variabel ist. Die letzten verfügbaren Daten¹ für Grenchen und Bettlach zeigen, dass der Grenzwert von Stickstoffdioxid im Jahresmittel nicht überschritten wird. Sie liegen an verkehrsexponierten Standorten jedoch eher hoch. Die Belastung durch Feinstaub tritt ebenfalls strassennah auf. Namentlich wird der Immissionsgrenzwert im Jahresmittel (PM10-Konzentration > 20 µg/m³) im Zentrum von Grenchen überschritten. Im Gegensatz zu Stickstoffdioxid und Feinstaub ist Ozon ein flächiges und an den Sommer gebundenes Problem.

Der Kanton Solothurn und der Kanton Bern verfügen über Massnahmenpläne zur Luftreinhaltung. Für die Stadt Grenchen und die Gemeinde Bettlach ist der Massnahmenplan LMP 2008 zur Luftreinhaltung des Amtes für Umwelt des Kantons Solothurn massgebend. Der Kanton Bern verfügt über den Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2015/2030 der Volkswirtschafts-direktion, welcher für die Gemeinde Lengnau massgebend ist.

Sowohl der Kanton Bern als auch der Kanton Solothurn halten in ihren Berichten fest, dass sich dank den Massnahmen die Luftqualität in den letzten 25 Jahren markant verbessert hat. Mit den der Entwicklung der Technik angepassten Massnahmen soll sich die Luftqualität weiter verbessern. Jedoch hat das Verkehrsaufkommen einen erheblichen Einfluss auf die Luftqualität. In der Agglomeration führt das steigende Verkehrsaufkommen trotz diverser Massnahmen nach wie vor zu einer hohen Belastung mit Luftschadstoffen sowie zu Lärmproblemen in und ausserhalb der Siedlungsräume.

Störfallvorsorge

Die Bevölkerung und die Umwelt sollen vor schweren Schädigungen infolge von Störfällen geschützt werden. Störfälle sind ausserordentliche Ereignisse, bei denen gefährliche Chemikalien oder Mikroorganismen aus einem Betrieb, einem Transportmittel oder einer Rohrleitung in die Umwelt austreten und Menschen und Umwelt gefährden können.

¹ Das Amt für Umwelt des Kantons Solothurn führt Messungen von Schadstoffen (Luftqualität) an wenigen Standorten durch. Mittels Modellen werden die Werte für das ganze Kantonsgebiet errechnet. Die letzten Modellierungen wurden für das Jahr 2010 durchgeführt.

Aufgrund der Siedlungsverdichtung in der Umgebung der störfallrelevanten Anlagen nehmen die Risiken dieser Anlagen zu. Bei der Standortwahl für Betriebe und Anlagen mit hohem Gefahrenpotenzial sind Konflikte mit der Siedlungsentwicklung zu minimieren. Umgekehrt soll das Risiko von bestehenden Betrieben wegen Ein- oder Umzonungen nicht merklich ansteigen. Daher verpflichtet die Störfallverordnung (StfV) zur Koordination der Störfallvorsorge mit der Raumplanung.

In der Agglomeration Grenchen ist bei der Siedlungsentwicklung vor allem die Koordination mit der Jurasüdfusslinie der SBB und mit dem südlichen Abschnitt der Archstrasse (Autobahnzubringer A5) relevant. Zudem bestehen in der Agglomeration zahlreiche Betriebe, welche störfallrelevant sind. Kartografische Darstellungen von Konsultationsbereichen mit Wirkdistanzen relevanter Risikobetriebe und -Anlagen müssen bei der Planung berücksichtigt werden.

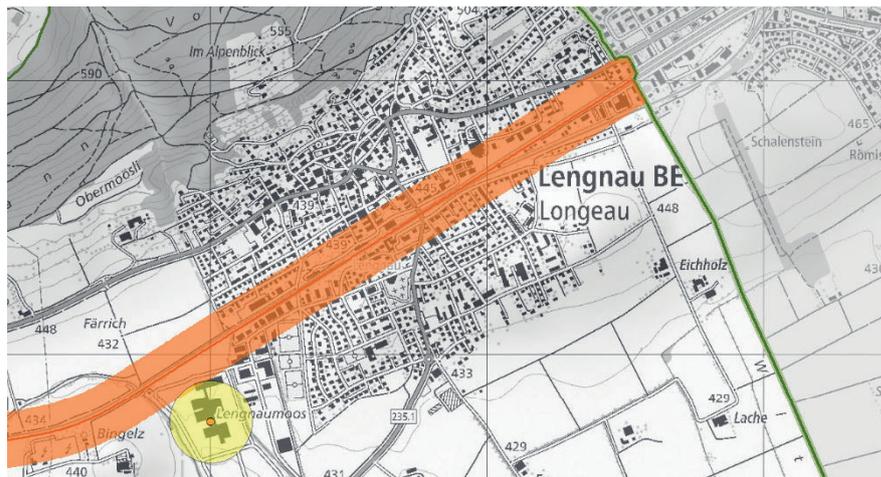


Abb. 24 Auszug kantonalen Risikokataster. Abgebildete Konsultationsbereiche: Orange: Eisenbahn, Gelb: Betriebsareal (Quelle: Geoportal Kanton Bern, abgerufen Dez. 2020).

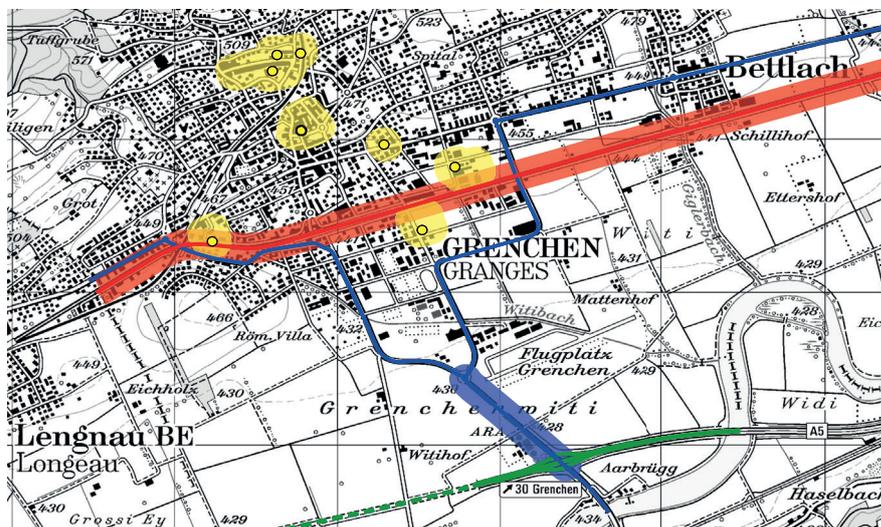


Abb. 25 Auszug Gefahrenhinweiskarte Störfälle des Kantons Solothurn. Abgebildete Konsultationsbereiche: Blau: Durchgangsstrasse, Rot: Eisenbahn, Gelb: Betriebsareale (Quelle: Geoportal Kanton Solothurn, abgerufen Dez. 2020).

9. Verkehr

9.1 Modal Split und Mobilitätsverhalten: Ist-Zustand und Trend

9.1.1 ÖV-Güteklassen-Abdeckung

Die Erschliessungsgüteklassen (EGK) des öffentlichen Verkehrs beschreiben die Erschliessungsqualität eines Gebietes mit dem öffentlichen Verkehr. Dieser ermittelt sich u.a. aus der Art des Angebotes (z.B. Bus- oder Bahnlinie), der Taktichte und der Entfernung zur Haltestelle. Je besser die ÖV-Erschliessung ist, desto geringer ist der Widerstand bei der Nutzung des ÖV.

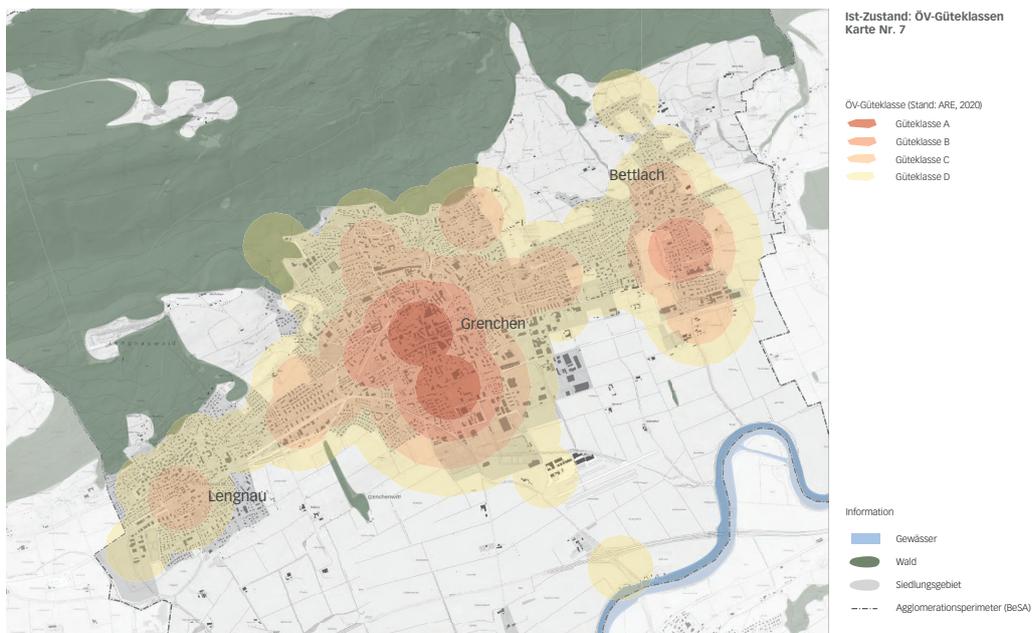


Abb. 26 ÖV-Güteklassen gemäss ARE, 2020 (Darstellung: ecoptima)

In der Agglomeration Grenchen wohnen 2/3 der Bevölkerung in Gebieten mit einer sehr guten bis mittleren ÖV-Erschliessung (Klassen A bis C), wobei ein Grossteil innerhalb der EGK C liegt. Im Vergleich mit anderen kleinen Agglomerationen ist dies ein deutlich höherer Anteil und weist auf ein gutes, auf die Siedlungsentwicklung abgestimmtes ÖV-Angebot hin. Dennoch leben noch rund 28 % der EinwohnerInnen in einem Gebiet, das weniger gut erschlossen ist (Klasse D). In den wenigen Gebieten innerhalb der Agglomeration Grenchen, welche nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind, leben rund 5 % der EinwohnerInnen und Einwohner.

Einwohnende nach ÖV-Güteklasse 2017 (=> MOCA 3)

Perimeter	A	B	C	D	ohne
Agglomeration Grenchen	9.3 %	13.2 %	44.1 %	28.1 %	5.3 %
Kleine Agglomerationen	6.7 %	14.2 %	30.9 %	34.3 %	13.9 %
Alle Agglomerationen	19.9 %	23.6 %	25.4 %	22.0 %	9.1 %

Tab. 10 EinwohnerInnen nach ÖV-Güteklasse 2017 (Quelle: Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (MOCA), ARE 2018; Zusammenstellung Metron)

Bei den Arbeitsplatzgebieten in der Agglomeration Grenchen besteht zu einem Grossteil eine sehr gute bis mittlere ÖV-Erschliessung: 3 von 4 Arbeitsplätzen befinden sich innerhalb der Güteklassen A bis C. Demgegenüber stehen rund 25 % aller Arbeitsplätze, die weniger gut oder gar nicht mit dem ÖV erschlossen sind.

Beschäftigte nach ÖV-Güteklasse 2017 (=> MOCA 4)

Perimeter	A	B	C	D	ohne
Agglomeration Grenchen	24.4 %	12.6 %	37.7 %	20.0 %	5.4 %
Kleine Agglomerationen	15.4 %	18.9 %	26.1 %	26.2 %	13.3 %
Alle Agglomerationen	39.0 %	22.7 %	18.3 %	13.7 %	6.3 %

Tab. 11 Beschäftigte nach ÖV-Güteklasse 2017 (Quelle: Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (MOCA), ARE 2018; Zusammenstellung Metron)

Infolge der Durchmischung des Siedlungsgebietes mit zahlreichen Arbeitsplatz-Standorten profitieren EinwohnerInnen und Arbeitnehmende von einer grösstenteils guten ÖV-Erschliessung. Gegenüber anderen kleinen Agglomerationen ist die Erschliessung in der Agglomeration Grenchen jedoch deutlich besser, vor allem bei den Arbeitsplätzen.

Die gute ÖV-Erschliessung von EinwohnerInnen und Arbeitsplätzen ist unter anderem auf die Transportunternehmung BGU (Busbetrieb Grenchen und Umgebung) zurückzuführen, welche die Gemeinden in einem engmaschigen Liniennetz und mit attraktivem Taktangebot bedient. Die Agglomeration Grenchen ist damit nicht nur mit wenigen Haltestellen auf einer längeren Buslinie entlang des Jurasüdfuss erschlossen, sondern wird grossflächig über mehrere lokale und regionale Linien abgedeckt.

9.1.2 Pendlerbeziehungen 2014

Die Auswertung der Pendlerbeziehungen zeigt eine ausgeprägte regionale Dynamik. Fast die Hälfte der Beschäftigten aus Grenchen arbeitet auch in der Gemeinde und rund 20 % der Beschäftigten aus den beiden Nachbargemeinden pendeln nach Grenchen. In Bettlach und Lengnau ist der Binnenpendleranteil mit 18 % resp. 26 % deutlich geringer. Die benachbarten Agglomerationen spielen eine eher untergeordnete Rolle; Ausnahme

ist mit 20 % die Pendelbeziehung Lengnau–Biel. Zum Vergleich: Die beiden Städte Biel und Bern weisen einen recht hohen Binnenpendlerverkehr auf, während in Solothurn über die Hälfte ausserkommunal arbeitet.

		Zielgemeinde					
		Bettlach	Grenchen	Lengnau	Biel	Solothurn	Bern
Quellgemeinde	Bettlach	25.7 %	20.2 %	1.8 %	5.5 %	11.3 %	2.7 %
	Grenchen	3.1 %	47.5 %	2.8 %	6.6 %	8.1 %	2.6 %
	Lengnau	1.2 %	17.5 %	17.8 %	20.6 %	3.9 %	4.2 %
	Biel	< 1 %	2.6%	< 1 %	61.2 %	< 1 %	4.9 %
	Solothurn	1.4 %	4.1 %	< 1 %	2.3 %	43.4 %	6.4 %
	Bern	< 1 %	< 1 %	< 1 %	< 1 %	< 1 %	74.3 %

Tab. 12 Auswertung Pendlerbeziehungen 2014 (Quelle: BFS, Registerverknüpfung aus AHV, STATPOP und STATENT)

Die Visualisierung der Pendlerströme zeigt, dass die Achse Biel–Grenchen–Solothurn stark linear ausgeprägt ist. Querverbindungen, z.B. nach Lyss, Bern oder Büren a.A., sind im Vergleich sehr schwach ausgeprägt. Die Hauptpendelbeziehung verläuft damit parallel zum übergeordneten Strassen- und Schienennetz.

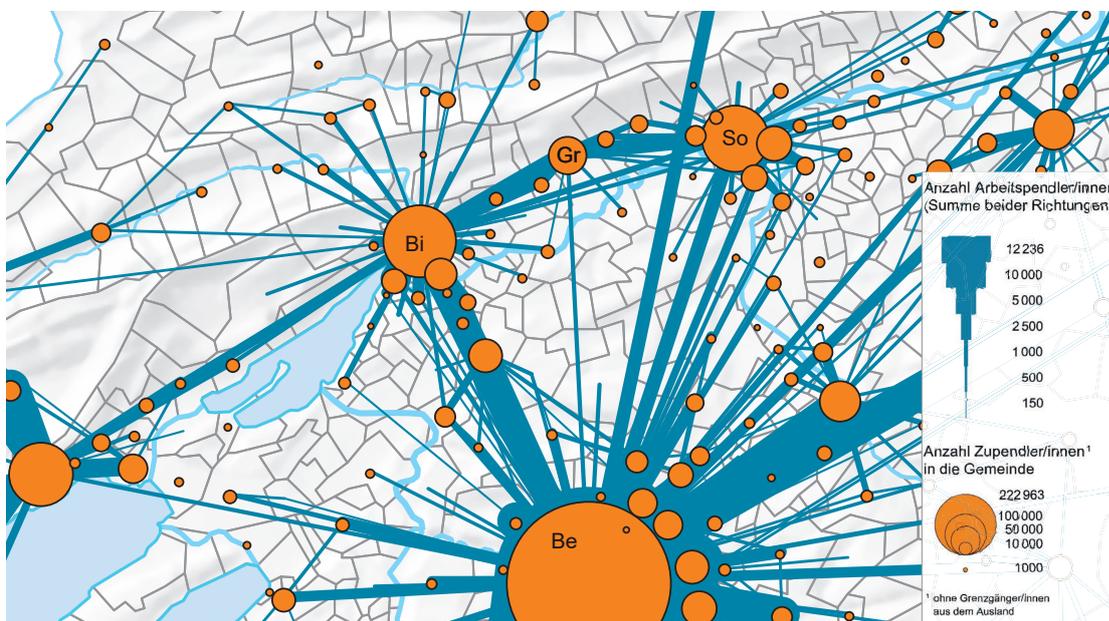


Abb. 27 Pendlerströme 2014, Ausschnitt Agglomeration Grenchen

Auffällig ist die fehlende Verbindung zu den nördlichen Nachbarregionen Moutier und Delémont. In den Pendlerbeziehungen werden die unterschiedlichen Sprachregionen und auch die fehlende Direktverbindung mittels einer Strasse deutlich. Die sehr gute ÖV-Verbindung zwischen den beiden Regionen, mit beispielsweise der halbstündlichen Verbindung zwischen Biel–Grenchen Nord–Moutier, scheint nicht attraktiv genug zu sein

und lässt auf eine grössere Trennwirkung der Sprachgrenze schliessen. So pendeln z.B. 7 % der Beschäftigten von Moutier nach Biel, jedoch nur knapp 2 % nach Grenchen. Die interregionalen Pendlerzahlen sind, insbesondere hinsichtlich der guten ÖV-Direktverbindung, eher tief.

9.1.3 Modal Split und Gesamtverkehr

Die Auswertung des Mikrozensus 2015 zeigt, dass in der Agglomeration Grenchen die tägliche Mobilität in erster Linie für die Freizeit und den Pendelverkehr stattfindet. Diese Verkehrszwecke überlagern sich insbesondere in den Abendstunden oder werden miteinander verknüpft. Bei den beiden Verkehrszwecken unterscheiden sich jedoch Distanzaufkommen und Zeitbedarf deutlich voneinander: 41 % aller täglichen Distanzen sind auf den Freizeitverkehr zurückzuführen, der 51 % der täglichen Wegzeit beansprucht. Auf den Berufsverkehr entfallen 30 % aller zurückgelegten Tagesdistanzen, aber nur rund 20 % der gesamten Unterwegszeit. Für die Freizeit werden demnach längere Wege und mehr Zeit in Kauf genommen als für den täglichen Arbeitsweg.

Der Blick auf die gewählten Verkehrsmittel für die tägliche Mobilität zeigt über alle Etappen einen hohen Fuss- und Veloanteil von 45 % sowie 43 % MIV-Anteil und einen Anteil des öffentlichen Verkehrs von 11 %. Der Modal Split der Agglomeration Grenchen liegt damit im Durchschnitt des Kantons Solothurn, unterscheidet sich jedoch deutlich vom Durchschnitt des Kantons Bern und der Schweiz, wo der MIV-Anteil insgesamt niedriger liegt.

Modal Split: Anteil Etappen pro Tag

Perimeter	Fuss/Velo	ÖV	MIV
Agglomeration Grenchen	44.9 %	10.9 %	43.4 %
Kanton Solothurn	43.8 %	12.5 %	42.5 %
Kanton Bern	49.0 %	15.0 %	35.0 %
Schweiz	48.0 %	14.3 %	36.6 %

Tab. 13 Modal Split: Anteil Etappen pro Tag (Quelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, ARE 2018 Auswertungen für die Kantone Solothurn und Bern; Zusammenstellung Metron)

Wird die Distanz in der Modal Split-Statistik mitberücksichtigt, zeigt sich ein überdurchschnittlich hoher MIV-Anteil von 75 % gegenüber 66 % in der Schweiz und 63 % im Kanton Bern.

Modal Split: Anteil Tagesdistanz (=> MOCA 1)

Perimeter	Fuss/Velo		ÖV		MIV	
	%	km	%	km	%	km
Agglomeration Grenchen	7.3 %	2.6 km	17.1 %	6.1 km	75.1 %	26.7 km
Kanton Solothurn	6.8 %	2.5 km	24.8 %	9.3 km	67.5 %	25.3 km
Kanton Bern	8.0 %	3.1 km	27.0 %	10.3 km	63.0 %	24.0 km
Schweiz	7.6 %	2.8 km	24.4 %	9.0 km	66.1 %	24.4 km

Tab. 14 Modal Split: Anteil Tagesdistanz (Quelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, ARE 2018 Auswertungen für die Kantone Solothurn und Bern; Zusammenstellung Metron)

In der Agglomeration Grenchen sind des Weiteren folgende Daten von Interesse, welche insbesondere den Faktor der unterschiedlichen Generationen betreffen:

- Je Haushalt standen in der Agglomeration Grenchen 1.15 Autos zur Verfügung. Im Kanton Solothurn liegt der Durchschnittswert mit 1.28 Autos pro Haushalt leicht höher. Im Kanton Bern liegt der Wert bei 1.08 Autos pro Haushalt.
- Bei der Veloverfügbarkeit betrug 2015 die Quote 1.43 Velos pro Haushalt in der Agglomeration. Dieser Wert liegt weit unterhalb des Durchschnitts im Kanton Solothurn (1.71) und im Kanton Bern (1.74).

Indikator (2015)	Agglomeration Grenchen	Kanton Solothurn	Kanton Bern
Führerscheinbesitz ab 18 Jahren	80.0 %	82.0 %	82.0 %
Führerscheinbesitz 18–24 Jahre	53.0 %	64.0 %	61.0 %
Besitz ÖV-Abonnement ab 18 Jahren	47.0 %	53.0 %	64.0 %
Besitz ÖV-Abonnement 18–24-Jährige	75.0 %	57.0 %	76.0 %
Autoverfügbarkeit pro Haushalt	1.15	1.28	1.08
Veloverfügbarkeit pro Haushalt	1.43	1.71	1.74

Tab. 15 Weitere Indikatoren (Quelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, ARE 2018 Auswertungen für die Kantone Solothurn und Bern; Zusammenstellung Metron)

Entsprechend dem schweizweiten Trend sind auch in der Agglomeration Grenchen zunehmend mehr junge Menschen nicht im Besitz eines Führerscheines und nutzen für ihre Mobilität u.a. verstärkt den öffentlichen Verkehr, wovon aufgrund der hohen Abonnementzahl ausgegangen werden kann. In der Agglomeration Grenchen besitzen nur 53 % der 18- bis 24-Jährigen einen Führerschein. In den Kantonen liegt der Durchschnitt deutlich höher: Solothurn 64 % und Bern 61 %. Hingegen besaßen 75 % der jungen Erwachsenen in der Agglomeration Grenchen ein ÖV-Abo. Dieser Wert entspricht der Verfügbarkeitsquote im Kanton Bern mit 76 %, liegt jedoch weit über dem Durchschnitt von 57 % im Kanton Solothurn. Es

kann angenommen werden, dass, je länger die autofreie Zeit anhält, desto pragmatischer geht diese Generation mit dem Thema Mobilität und den ihr zur Verfügung stehenden unterschiedlichen Verkehrsmitteln um.

9.1.4 Fazit Modal Split und Mobilitätsverhalten

In der Agglomeration Grenchen besteht, aufgrund des hohen Binnenpendleranteils sowie Einpendleranteils aus den umliegenden Nachbargemeinden, ein grosses Potenzial für die längerfristige Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel.

Gemäss Auswertung des Mikrozensus 2015 ist vor allem bei den jungen Erwachsenen die Basis zu einer nachhaltigen Mobilität gegeben. Ziel ist es, das bestehende MIV-arme Mobilitätsverhalten auch in die nächsten Lebensjahre mitzunehmen. Hierfür sind die Verkehrsmittel besser miteinander zu verknüpfen und die Attraktivität der umweltfreundlichen Verkehrsmittel zu erhöhen.

Ungenutzte Potenziale finden sich insbesondere beim öffentlichen Verkehr sowie beim Veloverkehr, welche bei den Etappen und Distanzen unter dem Schweizer Durchschnitt liegen. Durch die relativ kompakte Siedlungsstruktur der Agglomeration, die gute Erreichbarkeit der Ortszentren und die dispersen Arbeitsplatzstandorte, resultieren insgesamt viele kurze Wege, welche auch ohne das Auto zurückgelegt werden können. Auswertungen zeigen, dass 2015 in der Schweiz durchschnittlich bereits 43.7 % aller Etappen kürzer als 1 km waren und 63.8 % kürzer als 3 km. Dies sind sehr gute Fuss-, Velo- und Busdistanzen.

9.2 Motorisierter Individualverkehr: Ist-Zustand und Trend

9.2.1 Verkehrsnetz

Das Basisnetz MIV der Agglomeration Grenchen bilden die Nationalstrasse A5, sämtliche Kantonsstrassen der Typen «Hauptverkehrsstrasse» (HVS) und «Verbindungsstrasse» (VS) sowie einige Gemeindestrassen, die heute eine regionale Bedeutung aufweisen. Dies sind:

Nationalstrasse A5:

- Abschnitt Lengnau (Abfahrt 29) bis Leuzigen

Kantonsstrassen:

- Bettlach:
 - Bielstrasse, Solothurnstrasse
- Grenchen:
 - Archstrasse
 - Schlachthausstrasse, Archstrasse
 - Flughafenstrasse, Neckarsulmstrasse
 - Solothurnstrasse, Bielstrasse
- Lengnau:
 - Solothurnstrasse, Badmattstrasse, Bürenstrasse
 - Romontstrasse

Gemeindestrassen von regionaler Bedeutung

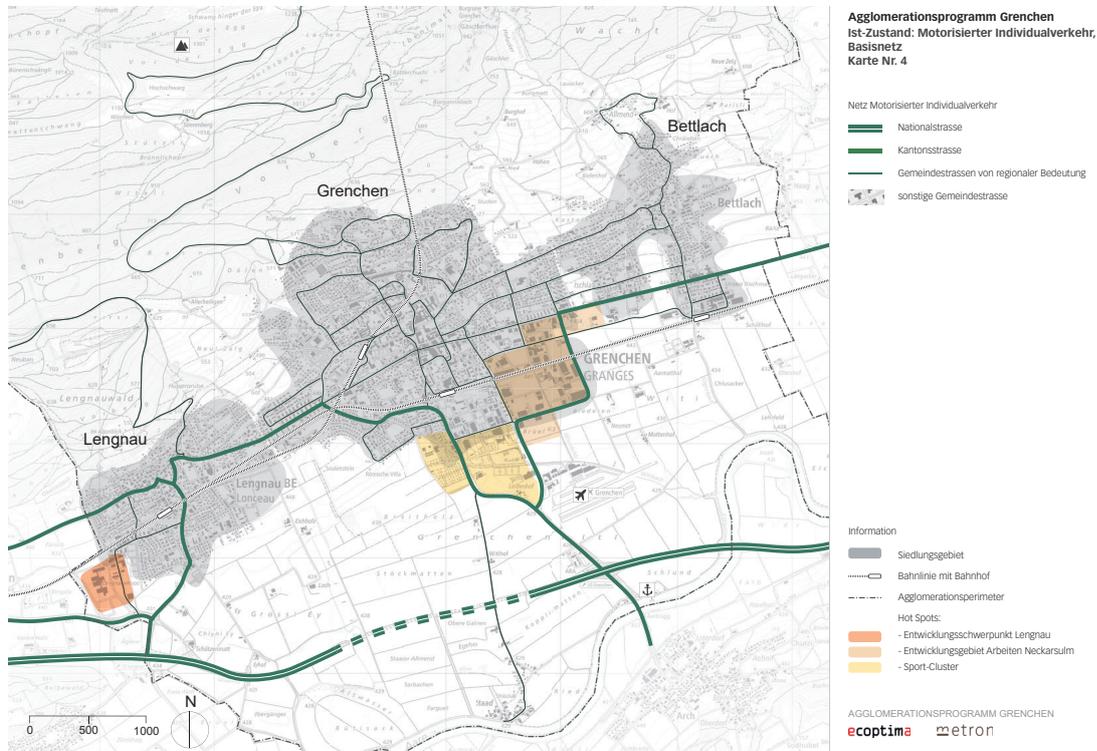


Abb. 28 Basissetz Ist-Zustand Motorisierter Individualverkehr; Definition: Verkehrsbelastung grösser als 3'000 DTV und/oder funktionale Bedeutung im Gesamtnetz.

In der Strassennetzhierarchie ist insbesondere das Kantonsstrassen-Ypsilon von Grenchen als Besonderheit zu nennen. Bis 2002 bildete die Kantonsstrasse zwischen Biel und Solothurn die höchste Netzhierarchiestufe. Grenchen beispielsweise verzeichnete damals täglich ein Verkehrsaufkommen von 14'000 Fahrzeugen auf der Ortsdurchfahrt. Im Zuge der Inbetriebnahme der Autobahn A5 konnten die Ortszentren entlang des Jurasüdfusses deutlich vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

- In Grenchen wurde diese Entlastungswirkung genutzt, um das Zentrum wirtschaftlich zu stärken und den öffentlichen Raum wieder erlebbar zu machen: als flankierende Massnahmen zur A5-Eröffnung wurde u.a. im Zentrum die Solothurn-/Bielstrasse in der Netzhierarchie zurückgestuft, umgestaltet und 2002/2003 wurde eine Begegnungszone eingeführt. Mit den beiden Ypsilon-Armen Archstrasse - Schlachthausstrasse und Flughafenstrasse - Neckarsulmstrasse können die Verkehrsströme in die Region besser verteilt werden. Das Arbeitsgebiet Neckarsulm profitiert von dieser direkten Erschliessung an das übergeordnete Netz. Nördlich der Solothurn-/Bielstrasse besteht keine entsprechend deutliche Netzhierarchie resp. direkte Umfahrroute für das Zentrum. Und auch die Strecke vom nördlichen Siedlungsgebiet in Richtung Autobahnananschluss kann auf vielfältigen Wegen zurückgelegt werden.
- In Lengnau konnte das Zentrum infolge der Gesamtentlastung aufgewertet werden. Die Solothurnstrasse wurde im Zentrum in der Netzhierarchie zurückgestuft und zu einer Begegnungszone aufgewertet.

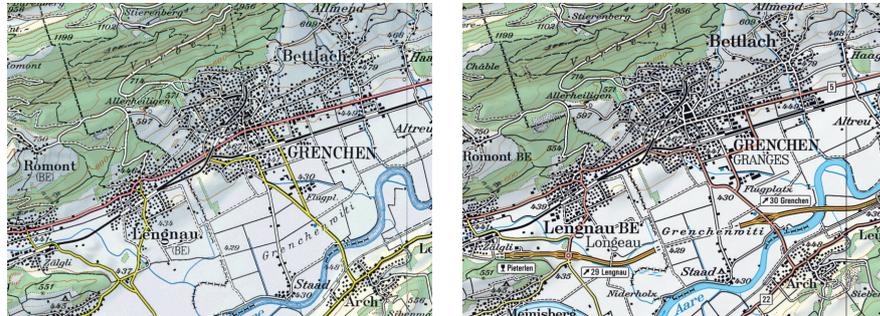


Abb. 29 Strassennetz in der Agglomeration Grenchen vor und nach Inbetriebnahme der Autobahn A5; links 1998, rechts 2018 (Swisstopo, Zeitreise Kartenwerk).

9.2.2 Verkehrsaufkommen

Das Strassenverkehrsaufkommen im Kanton Solothurn wird periodisch alle 5 Jahre im Rahmen der Schweizerischen Strassenverkehrszählung SSVZ erhoben. Die aktuellste flächendeckende Strassenverkehrserhebung erfolgte im Jahr 2015. Sie bildet u.a. die Basis für das Gesamtverkehrsmodell (GVM) des Kantons Solothurn. Im Kanton Bern besteht ebenfalls ein GVM, welches auf unterschiedliche Daten zurückgreift, um ein modelliertes Verkehrsnetz abzubilden. Hierzu gehören feste und periodische Verkehrszählungen. Die Daten wurden zuletzt für den Zustand 2016 aktualisiert. Beide GVM weisen ebenfalls eine Trendmodellierung für den Zustand 2040 aus.

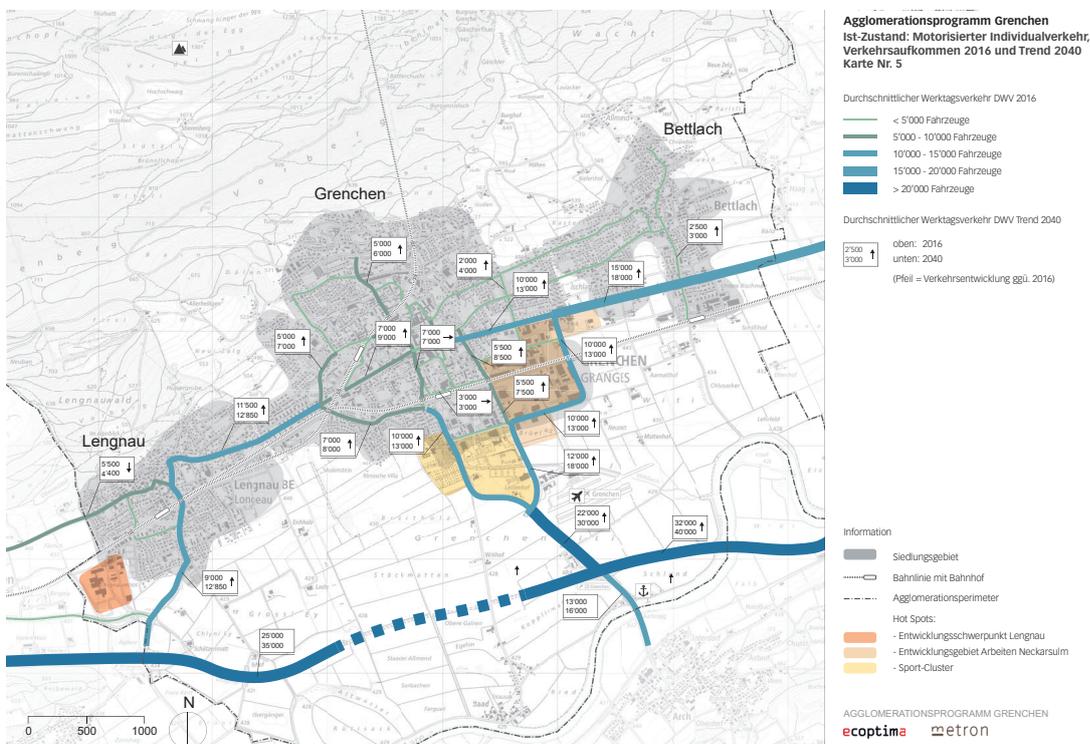


Abb. 30 Verkehrsbelastung MIV (DWV 2016 und Trend 2040)

Die grösste Belastung weist mit rund 32'000 Fahrzeugen pro Tag (DWV, durchschnittlicher Werktagsverkehr Montag bis Freitag) die Autobahn A5 im Abschnitt zwischen Solothurn und Grenchen auf. In Richtung Biel liegt

das Verkehrsaufkommen mit 25'000 Fahrzeugen etwas tiefer. Bis 2040 wird eine weitere Zunahme um rund 9'000 Fahrzeuge auf beiden Abschnitten angenommen. Der südliche Abschnitt der Archstrasse stellt in Grenchen den Zubringer zur Autobahn A5 dar und weist einen DWV von rund 22'000 Fahrten auf.

Die Bielstrasse-/Solithurnstrasse verbindet als Kantonsstrasse die drei Gemeinden der Agglomeration Grenchen. Ihre Belastung variiert im Strassenverlauf im Zusammenhang mit Anschlussstrassen zur Autobahn und zu den Ortskernumfahrungen. In Lengnau weist die Kantonsstrasse im Abschnitt nach Biel eine moderate Anzahl von rund 5'500 Fahrzeugen auf, während sie im Ortskern bei einem DWV von 10'000 liegt. Das Zentrum von Grenchen wird über die Schlachthausstrasse - Archstrasse resp. Flughafenstrasse - Neckarsulmstrasse umfahren (DWV 10'000). In Bettlach führt die Kantonsstrasse am südlichen Rand des Siedlungsgebiets vorbei (DWV 15'000).

In der Trendprognose wächst der Verkehr bis 2040 auf dem Basisstrassennetz im Durchschnitt um 1'500 Fahrzeuge an. Leicht höhere Entwicklungen werden für die Achse Archstrasse - Neckarsulmstrasse - Solothurnstrasse angenommen, was insbesondere mit dem Entwicklungsgebiet Arbeiten Neckarsulm und dem Freizeit-Cluster im Süden von Grenchen in Zusammenhang steht.

In einer vom Kanton Solothurn im Juni 2015 durchgeführten Verkehrserhebung wurde u.a. auch der Schwerverkehrsanteil auf dem Kantonsstrassennetz erfasst. Dabei rangierte die Archstrasse auf Höhe des Autobahnanschlusses mit 6 % (Seite Grenchen) resp. 8 % (Seite Arch) unter den 10 Standorten mit dem höchsten Schwerverkehrsaufkommen. Im Kanton Solothurn beträgt der durchschnittliche Schwerverkehrsanteil 6 %, mit einer Bandbreite von 0 bis 22 %.

9.2.3 Verkehrsberuhigung

In allen drei Agglomerationsgemeinden wurden verkehrsberuhigte Zonen ausgewiesen. Eine flächendeckende Agglomerations-Strategie zur Umsetzung von verkehrsberuhigten Zonen besteht nicht. Mit der Geschwindigkeitsreduktion tragen die Agglomerationsgemeinden zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und einer Steigerung der Aufenthaltsqualität bei.

Bettlach

Im Zentrum von Bettlach wurde eine Tempo-30-Zone ausgestaltet. An der Chrüzliacherstrasse, zwischen Keltenweg und Markusstrasse, besteht eine Begegnungszone.

Grenchen

Infolge des Rückbaus und der Umklassierung der Biel-/Solithurnstrasse im Zentrum von einer Kantons- zu einer Gemeindestrasse – und der damit zusammenhängenden Umfahrung des Zentrums via Archstrasse - Schlachthausstrasse und Flughafenstrasse - Neckarsulmstrasse – wurde

der Zentrumsbereich grossflächig zu einer Begegnungszone umgestaltet (Solithurn- und Bettlachstrasse in der Ost-Westrichtung, Kirch- und Bahnhofstrasse in der Nord-Südrichtung 20-er Zonen). Bei den Bahnhöfen Süd und Nord befinden sich weitere Tempo 20-Zonen. In den Wohnquartieren wurden teilweise Tempo-30-Zonen ausgestaltet.

Lengnau

Es besteht ein flächendeckendes Verkehrsberuhigungskonzept für das Gemeindestrassennetz. Die Umsetzung fand 2012 statt, wo 5 Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren sowie eine Begegnungszone im Ortskern realisiert wurden.

9.2.4 Parkierung

Das Thema der Parkierung ist in der Agglomeration Grenchen bisher primär in Bezug auf die öffentlichen Parkplätze angegangen worden. Ein flächendeckendes und konsistent aufeinander abgestimmtes Konzept, welches auch die Arbeitsplatzgebiete einbezieht, besteht nicht.

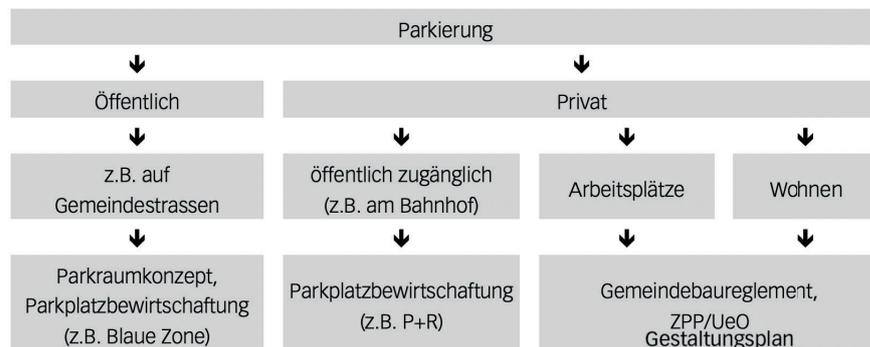


Abb. 31 Parkplatzarten mit den jeweiligen Bewirtschaftungs-/Regulierungsmöglichkeiten (eigene Darstellung)

Öffentliche Parkierung

Lengnau und Grenchen haben für ihre Gemeinden die Grundsätze der Parkraumpolitik festgelegt und betreiben mittels Zonen eine flächendeckende Bewirtschaftung ihrer öffentlichen Parkplätze. In der Gemeinde Bettlach besteht keine Reglementierung.

Parkraumkonzept

- Lengnau: ja, Grundsätze definiert.
- Grenchen: ja, Grundsätze definiert; Überarbeitung steht an
- Bettlach: nicht vorhanden

Parkplatzbewirtschaftung

- Lengnau: ja, flächendeckend
- Grenchen: ja, flächendeckend
- Bettlach: nicht vorhanden

Öffentlich zugängliche Parkierung

Bei den öffentlich zugänglichen Parkplätzen an den Bahnhöfen der Agglomeration erfolgt die Bewirtschaftung zum Teil im Rahmen von Park-and-Ride durch die Bahnbetreiber SBB und BLS.

Private Parkierung bei Arbeitsplätzen

Ein Konfliktpotenzial zwischen Siedlung und Verkehr besteht beim Thema der Parkierung der dispers verteilten Arbeitsplätze. Die Produktionsstandorte umfassen neben grossen Gebäudekomplexen oft grössere oberirdische Parkierungsflächen. Diese Parkierungsflächen bieten Möglichkeiten für Siedlungsentwicklung nach innen, wenn der Parkraumbedarf für die Betriebe reduziert und die Parkierung räumlich anders organisiert werden kann. Bei Firmen mit Schichtbetrieb ist das Potenzial zur Reduktion der Anzahl Parkplätze in der Regel geringer als bei Firmen mit reinem Tagesbetrieb, da Schichtbeginn resp. -ende teilweise ausserhalb der ÖV-Kernzeiten liegen oder der Arbeitsweg in der Dunkelheit ungern zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt wird.

Mit einer regionalen Strategie und einer Abstimmung unter den Gemeinden könnte ein betriebsübergreifender Umgang mit diesen Parkierungsstandorten gefunden und eine koordinierte Parkplatzsituation erzielt werden. Hierbei ist der Miteinbezug der Firmen essentiell.

9.2.5 Entwicklungsgebiet Arbeiten Neckarsulm

Im 2012 erarbeiteten Konzept zum Entwicklungsgebiet Arbeiten Neckarsulm wurden die täglichen Verkehrsströme im Entwicklungsgebiet Arbeiten Neckarsulm für den Referenzhorizont 2010 und den Trendhorizont 2030 ermittelt. Eingeflossen in die Entwicklungsabschätzung sind die Potenziale für Einzugsgebiete. In der Analyse wurde herausgearbeitet, dass 2030 knapp 50 % des Fahrtenaufkommens innerhalb des Stadtgebietes von Grenchen entsteht. Die darauf basierende erwartete Verkehrsverteilung im Jahre 2030 zeigt, dass die Beziehung in Richtung A5 mit einem künftigen Anteil von rund 30 % des Fahrtenaufkommens an Bedeutung zunehmen wird. Fazit des Konzeptes ist zum einen, dass auf Ebene des Strassennetzes die Flughafenstrasse und Neckarsulmstrasse sowie die anschliessenden Knoten (Breitlingkreisel, Anschluss A5, Solothurnstrasse) – bei einer Fortführung der bestehenden Mobilitätsverhältnisse – eine massive Mehrbelastung erhalten. Des Weiteren wurde festgehalten, dass es Massnahmen braucht, welche der Entwicklung entgegensteuern können ohne die Wirtschaftlichkeit des Standortes zu schmälern. Hierzu gehören die Reduktion der Parkfelder, eine höhere Durchlässigkeit für den Veloverkehr sowie ein Ausbau des lokalen öffentlichen Verkehrs. Auch wurden erste Grundsätze zur MIV-Erschliessung der einzelnen Entwicklungsgebiete definiert, um den Verkehr verträglich verteilen zu können. Die Analyse kommt zum Ergebnis, dass beim Modal Split das grösste Potenzial bei der Verschiebung vom MIV zum öffentlichen Verkehr liegt.

9.3 Öffentlicher Verkehr: Ist-Zustand und Trend

Das ÖV-Basisnetz im Betrachtungsraum bilden die Bahninfrastrukturen der SBB (Bahnhöfe Lengnau, Grenchen Süd und Bettlach) und der BLS (Bahnhof Grenchen Nord) sowie die Buslinien der Busbetriebe Grenchen und Umgebung (BGU).

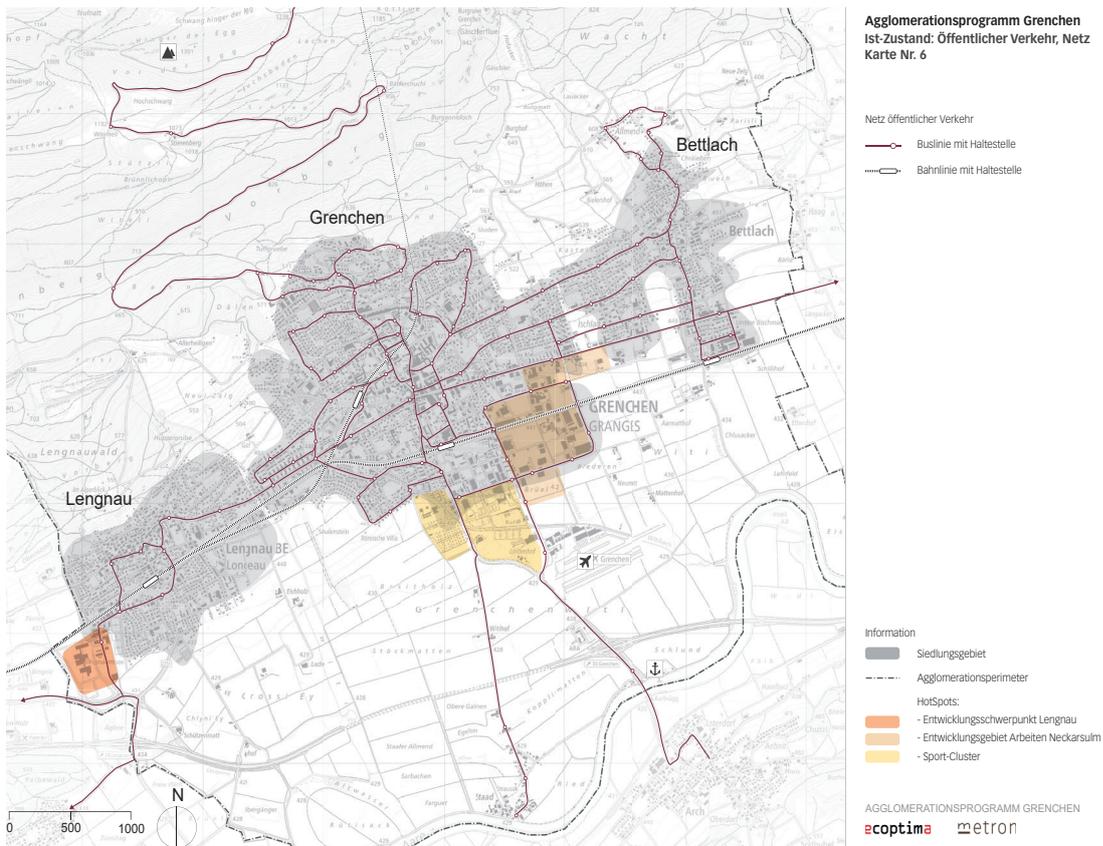


Abb. 32 Basisnetz Ist-Zustand öffentlicher Verkehr 2020

9.3.1 Fernverkehr

In der Agglomeration werden die beiden Bahnhöfe Grenchen Nord und Süd jeweils stündlich mit einem Fernverkehrshalt bedient. Durch ihre schnellen, direkten IC-Verbindungen zu den nahe gelegenen Städten Solothurn (6 min), Biel (10 min) und Moutier (7 min) – Delémont (18 min) sowie zu den grösseren Zentren der Schweiz, wie z.B. Neuchâtel (27 min), Olten (31 min), Basel (53 min), Zürich (64 min) und Lausanne (71 min), besteht eine hohe Standortattraktivität mit grossem Einzugsradius. Hinzu kommt auf der Nordachse Moutier–Grenchen Nord–Biel in der alternierenden halben Stunde ein RegioExpress. Auf der Südachse zwischen (Olten–) Solothurn und Biel hält der Regio im Halbstundentakt an den Bahnhöfen Bettlach, Grenchen Süd und Lengnau.

Auf dem Abschnitt Grenchen Nord–Moutier lag 2015 das durchschnittliche Passagieraufkommen bei 5'000 Personen pro Tag (DWV). Bis 2040 wird mit einem Wachstum von 40 % auf rund 7'000 Passagiere ausgegangen. Auf der Jurasüdfuss-Achse bestand 2015 mit 7'600 Personen pro Tag in Grenchen Süd eine etwas höhere Verkehrsmenge. Für den Horizont 2040 wird mit einer deutlichen Steigerung um +70 % auf über 13'000 Passagiere gerechnet. Dadurch bekommt die Jurasüdfuss-Achse eine deutlich höhere Bedeutung im ÖV-Netz gegenüber der Nord-Achse.

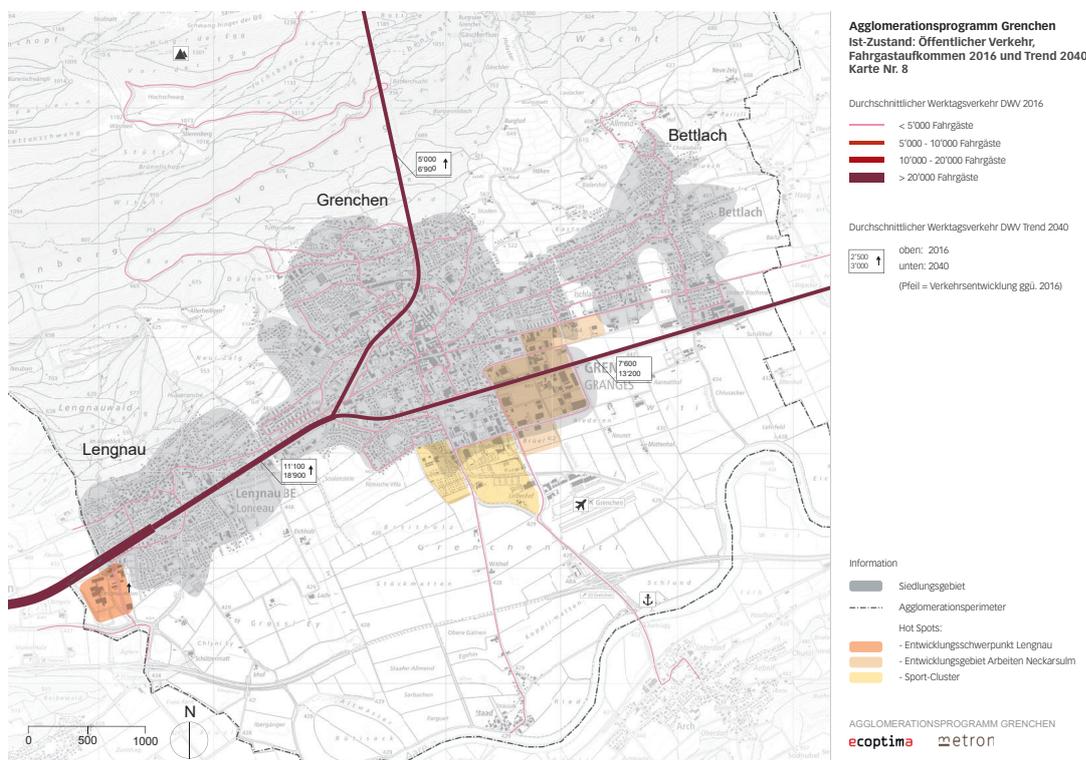


Abb. 33 Fahrgastaufkommen öffentlicher Verkehr (DWV 2016 + Trend 2040)

Bei der Frequentierung der Bahnhöfe weist der Bahnhof Grenchen Süd mit 5'000 Ein- und Aussteigern das höchste Passagieraufkommen der vier Bahnhöfe auf. Hier rechnet die SBB mit einer Steigerung um rund 40 % bis ins Jahr 2046.

Bahnhof	Ein-/Aussteigende pro Tag		
	IST 2018	Prognose 2046	Veränderung
Bettlach	800	1'300	+60 %
Grenchen Süd	5'500	7'700	+40 %
Grenchen Nord	2'100	3'000*	+40 %
Lengnau	1'200	1'900	+60 %

Tab. 16 Frequentierung Bahnhöfe (Quelle: SBB Immobilien Region Mitte und Infrastruktur, 2019)
 * Für den Bahnhof Grenchen Nord liegen keine Prognosewerte vor. Es wurde die für Grenchen Süd anvisierte Steigerung von 40 % übernommen.

9.3.2 Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP)

Im Rahmen der Vorlage zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) wurde im Juni 2013 der Ausbauschritt 2025 und im Oktober 2018 der Ausbauschritt 2035 der Eisenbahninfrastruktur vom Parlament beschlossen. Ziele sind der schrittweise Ausbau der Kapazitäten und die Beseitigung von Engpässen im Hinblick auf eine auch weiterhin wachsende Bedeutung des öffentlichen Verkehrs.

Während es zunächst im Referenzkonzept 2025 danach aussah, als würde der bestehende Stundentakt des IC am Bahnhof Grenchen Süd aufgehoben, wurde der Stundentakt im definitiven Ausbauschritt 2025 bekräftigt und beibehalten. Der direkte Anschluss an das Fernverkehrsnetz ist für die Agglomeration wichtig und stärkt den Standort.

Der Ausbauschritt 2035 sieht für die Agglomeration Grenchen zurzeit folgende Massnahmen vor:

Korridor Biel–Zürich

- Nr. 6.03 Bahnhof Grenchen Süd: Erstellung Wendegleis inkl. Perronanpassung Gleis 3
- Nr. 6.103 Lengnau–Luterbach: Zugfolgezeitverkürzung
- Nr. 140 Biel/Bienne–Lengnau: Zugfolgezeitverkürzung

Korridor Biel–Basel SBB

- Biel–Basel SBB: Verdichtung auf Halbstundentakt u.a. mit Halt in Grenchen Nord (per Fahrplanwechsel 2026)

Mit der Massnahme 6.03 Wendegleis wird die Grundlage geschaffen für eine Angebotsverdichtung zwischen Grenchen und Solothurn, da damit ein Fahrtrichtungswechsel der Züge im Bahnhof Grenchen Süd möglich wird.

In der Agglomeration Grenchen besteht das Ziel, dass der heutige stündliche Fernverkehrshalt am Bahnhof Grenchen Süd (Biel–Grenchen Süd–Solothurn–Olten–Zürich) zu einem durchgehenden Halbstundentakt verdichtet wird. Dieses Anliegen wurde im Rahmen der STEP-Ausbauschritte bereits einmal vom Bund geprüft, wurde jedoch bis dato nicht als Massnahme aufgenommen.

9.3.3 Regionaler Busverkehr

Innerhalb der Agglomeration Grenchen ist das Busnetz dicht und weist attraktive Taktdichten auf. Das Liniennetz der BGU zeigt den Bahnhof Grenchen Süd – zusammen mit dem Postplatz – als dominierenden Bus-Knotenpunkt der Agglomeration. Hier laufen fast alle Linien zusammen und ein Wechsel zwischen den Verbindungen ist möglich. Lediglich die Linie 31 erschliesst ausschliesslich das Gemeindegebiet von Bettlach.

Auf dem Busnetz der BGU betrug das Fahrgastaufkommen im Jahr 2018 rund 225 Mio. Passagiere. Davon weist die Stadtbuslinie 21, welche das nordwestliche Siedlungsgebiet von Grenchen abdeckt (Lingeritz–Grenchen Süd–Gummenweg), mit Abstand am meisten Fahrgäste auf. Obwohl die Linie 38 nur am Wochenende und in den Schulferien zwischen Grenchen Süd und dem Unteren Grenchenberg verkehrt, weist sie eine sehr hohe Nachfrage auf.

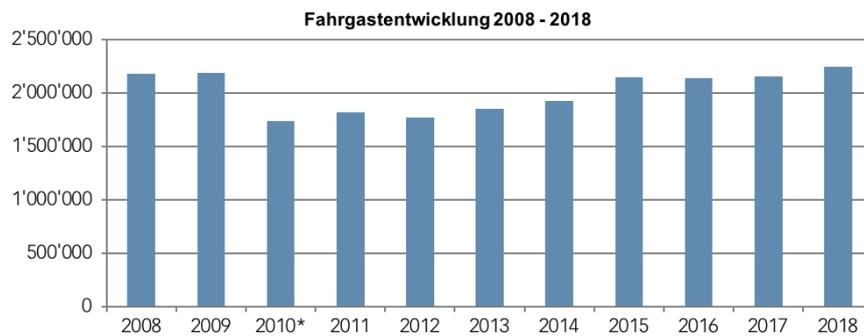


Abb. 34 Entwicklung der Passagierzahlen BGU (Quelle: Geschäftsberichte 2008–2018)
 *Die Linie Biel–Meinisberg ging zum Fahrplanwechsel Dezember 2009 von der BGU an die Aare Seeland Mobil (asm)

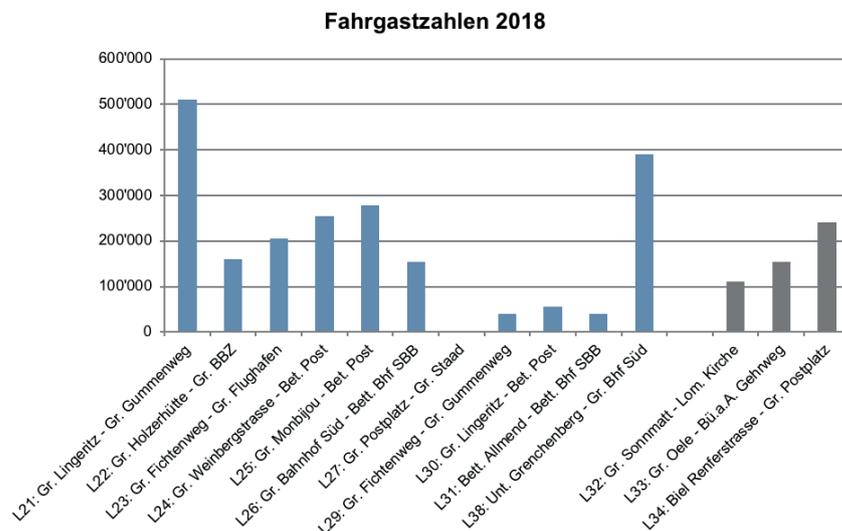


Abb. 35 Passagierzahlen BGU 2018 nach Linien (Quelle: Geschäftsbericht 2018)

Mit dem dichten Busnetz und der insgesamt guten ÖV-Erschliessungsgüte besteht allgemein eine gute Alternative zum MIV. Auffällig ist, dass einige Siedlungsgebiete eine Mehrfachabdeckung mit unterschiedlichen Linien aufweisen, andere Gebiete eher marginal oder gar nicht an das Busnetz angeschlossen sind oder direkte Verbindungen fehlen. Hierzu gehören:

Fehlende direkte Anschlüsse

- Bettlach Bahnhof–Neckarsulm (–Grenchen Süd)
- Lengnau Bahnhof

Geringe/mangelnde Erschliessung

- Entwicklungsgebiet Arbeiten Neckarsulm (Güteklassen D+E)
- Staad (Güteklasse E)
- Bettlach Zentrum (Güteklasse D)
- Entwicklungsschwerpunkt Lengnau (Güteklassen D+E)

Der Bahnhof Lengnau ist nicht direkt mit dem Bus erschlossen, wodurch Reisende mit dem ÖV darauf angewiesen sind, den Bus nach Grenchen zu benützen. Dies stellt eine Einbusse des Komforts und der Flexibilität sowie eine Schwächung des Bahnhofs Lengnau für die Gemeinde und die Agglomeration dar.

Beim Busverkehr ist zu berücksichtigen, dass in der Region Grenchen der Bus grösstenteils im Mischverkehr mit dem MIV geführt wird. Insbesondere in Spitzenzeiten besteht eine unzuverlässige Verkehrslage auf den Strassen, wo nicht nur der MIV im stockenden Verkehr steht, sondern bei fehlender Priorisierung auch der strassengebundene ÖV. Hierzu zählen die Linie 34, welche betroffen ist von Verkehrsbehinderungen im Bereich Biel-Bözingenfeld und die Linie 33, die auf der Archstrasse im stockenden Verkehr des überlasteten Autobahnzubringers stecken bleibt. Diese Busse haben heute in den Spitzenstunden deutliche Fahrzeitverluste. Die Linie 33 weist zurzeit in der Abendspitzenstunde rund 15 % Anschlussbrüche zur Bahn beim Bahnhof Grenchen Süd auf.

9.3.4 Übergang zwischen Bus – Bahn

Die Wartezeiten bei Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn tragen massgeblich zur Qualität und zur Attraktivität des öffentlichen Verkehrs bei. Insbesondere beim Pendlerverkehr sind zu lange oder auch zu kurze Umsteigezeiten, mit der Möglichkeit des Verpassens des Anschlusses, ein grosses Hindernis bei der Bereitschaft, den öffentlichen Verkehr regelmässig zu nutzen.

Die Übergänge zwischen dem Bus- und Bahnverkehr sind beim Bahnhof Grenchen Süd im Rendezvous-Prinzip konzipiert, so dass eine optimale Umsteigebeziehung mit angemessenen Wartezeiten für die Fahrbeziehungen und die Pendler resultiert. Das Prinzip gilt in beide Fahrrichtungen: Biel < > Grenchen Süd < > Solothurn.

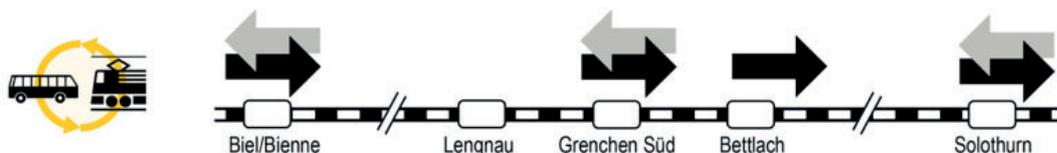


Abb. 36 Illustration, an welchen Bahnhöfen die Umsteigebeziehung zwischen Bus/Bahn optimal ist (d.h. kurze Wartezeiten). (Quelle: Auswertung Fahrpläne BGV/SBB; Darstellung Metron)

Der Bahnhof Bettlach bietet das Rendezvous-Prinzip nur mit der Fahrbeziehung Bettlach < > Solothurn an. Liegt der Quell-/Zielort beispielsweise in Biel, so müssen beim Übergang zwischen Bus und Bahn längere War-

tezeiten eingerechnet werden. Zu einigen Zeiten wird die Busverbindung nach Grenchen Süd und der dortige Umstieg auf die Bahn als beste Option im Fahrplan ausgewiesen.

In der Gemeinde Lengnau besteht keine Anbindung des Busses an den Bahnhof Lengnau. Eine Buslinie verbindet Lengnau mit Grenchen, wo auf die Bahn umgestiegen werden kann.

9.4 Fuss- und Veloverkehr

9.4.1 Herausforderung: Topographie

Die Topographie stellt eine Herausforderung für den Fuss- und Veloverkehr dar. Vom nördlichsten Siedlungsrand in Grenchen bis zum Postplatz beträgt die Höhendifferenz 130 m; in Bettlach befindet sich der Höhenweg 165 m höher als der Bahnhof. Es kann beobachtet werden, dass in den bergwärts fahrenden Bussen das Velo mittransportiert wird.

Anhand von Beispielrouten und dem jeweiligen Höhenprofil wird deutlich, dass eine gute, direkte und sichere Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr essentiell ist und das Zurücklegen der Distanzen – z.B. für Ältere, Kinder, Personen mit Kinderwagen, Rollstuhlfahrende etc. – mitunter sehr anspruchsvoll ist.

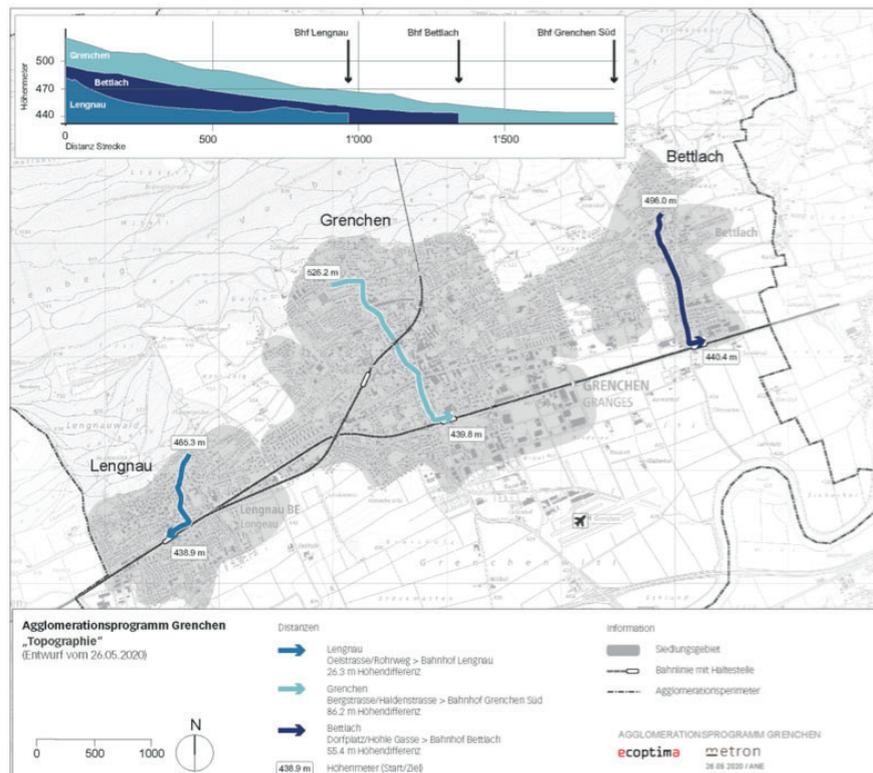


Abb. 37 Verdeutlichung der Topographie anhand von 3 Routen (Beispiele)

9.4.2 Fussverkehr

Das Fusswegnetz ist sehr dicht und wird grafisch nicht dargestellt. Die Verantwortung für die feinmaschige, lokale Fusswegnetzplanung liegt bei den Gemeinden.

Grundsätzlich gelten jene Hauptverbindungen, welche entlang dem Basisnetz MIV und dem öffentlichen Verkehr verlaufen, als wichtige Fusswegverbindungen. Innerhalb des Siedlungsgebietes der Agglomeration bestehen zahlreiche kleinere Fusswegverbindungen und Abkürzungen via Treppen, so dass auch abseits der Basisnetze bereits viele direkte Wegverbindungen möglich sind.

Der Fussverkehr ist besonders sensibel für Umwege, Topographiewechsel, Verkehrsemissionen (Lärm, Abgase) und mangelnde Sicherheit im Strassenraum. Ein durchgehendes, direktes und sicheres Netz ist dementsprechend sicherzustellen.

9.4.3 Veloverkehr

Grundsätzlich ist jeder Weg und jede Strasse auch eine Fuss- und Veloverkehrsverbindung. Es sind zwei unterschiedliche Netze für Fussgänger und Velofahrer zu unterscheiden:

- Alltagsnetz: Kommunalen und überkommunalen Ziel- und Quellverkehr inkl. Schulwegverbindungen; «täglicher Gebrauch»
- Freizeitnetz: Naherholung und Freizeit (Wanderwege und Radwanderwege, Mountainbike Routen); «sporadischer Gebrauch»

Das Velonetz der Agglomeration Grenchen besteht aus den Velonetzen des Kantons Solothurn sowie dem Velonetz der Region Biel-Seeland resp. dem Netz des Sachplans Veloverkehr des Kantons Bern. Die Hauptverbindungen sind das Grundgerüst des Veloalltagsverkehrs und verbinden die Gemeinden und Ortschaften auf direktem Weg miteinander. Ergänzt wird das Hauptnetz mit den lokalen Basisverbindungen, welche die Wohnquartiere, Arbeitsplatzgebiete und weitere wichtige Zielorte innerhalb der Gemeinden erschliessen. Die nationalen Routen von SchweizMobil legen den Fokus auf den Erholungs- und Freizeitverkehr.

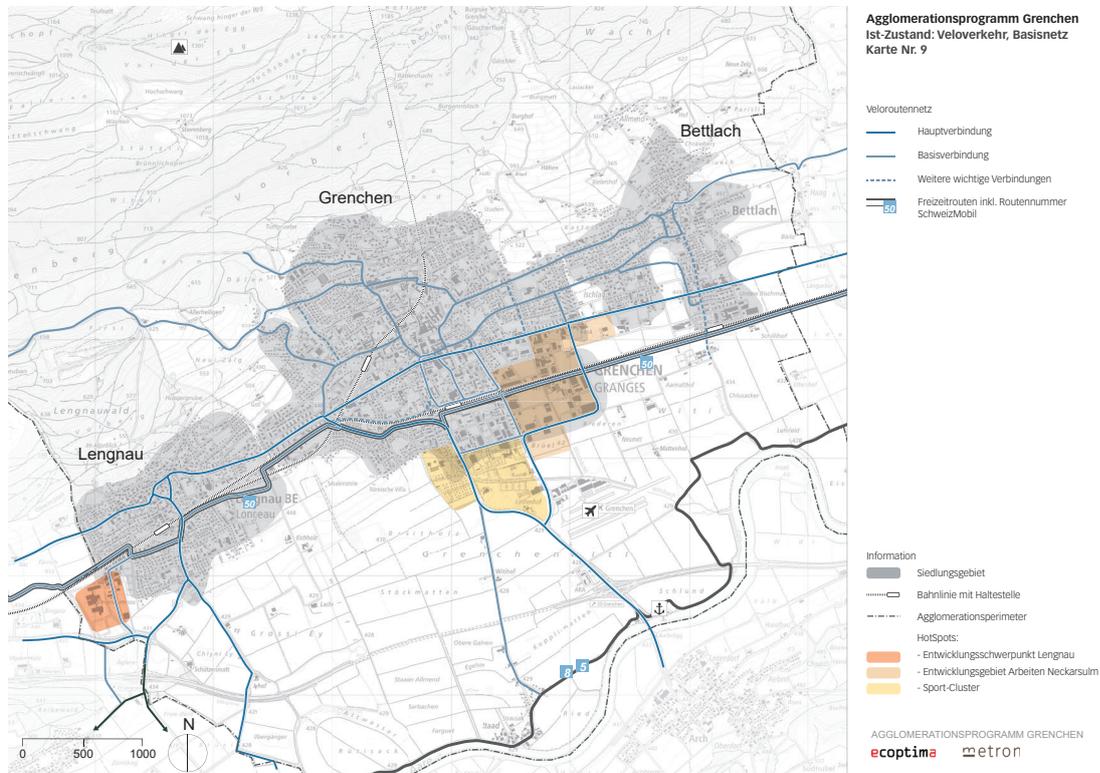


Abb. 38 Basisnetz Veloverkehr, 2020

Gemäss Richtplan des Kantons Solothurn stellen der kantonale Netzplan Velo, die Velorouten SchweizMobil und der kantonale Inventarplan Wanderwege den Grundlagenplan dar; sie werden periodisch aktualisiert. Wo Lücken im kantonalen Velonetz vorhanden sind, werden diese geschlossen. Die Routen von SchweizMobil sind langfristig sicherzustellen und die Linienführung – wo notwendig – attraktiver zu gestalten (d.h. z.B. sicherer oder direkter). Beim Kanton Bern stellen die Sachpläne Veloverkehr und Wanderroutennetz die planerischen Grundlagen dar.

Die regionale Veloroute 50 (Jurasüdfuss-Route Olten–Genf) von SchweizMobil, die teilweise der Bahnlinie entlang führt, und die nationalen Velorouten 5 (Mittelland-Route Romanshorn–Lausanne) und 8 (Aare-Route Oberwald–Koblenz) am Ufer der Aare werden sowohl als Arbeits- als auch als Freizeitroutes benutzt. Für Mountainbikes bestehen die Mountainbike-Strecken 44 (Chasseral–Weissenstein) und 560 (Grenchen Bike).

Die mit Velostreifen – resp. ausserorts auf markiert abgetrennten Velowegen – versehenen Kantonsstrassen werden intensiv von Pendlern benutzt.

Die Region Biel-Seeland hat im Zuge der Vorbereitungen für das Agglomerationsprogramm, 4. Generation die Velonetzplanung vertieft. Bisher bestanden in der Region zwar Velo-Konzepte für Teilgebiete und einzelne Korridore, aber keine abgestimmte Planung über die ganze Region. Die Velonetzplanung beinhaltet eine Ist- und Trendanalyse, erfasst Handlungsbe-

dürfnisse und skizziert entsprechende mögliche Massnahmen. Im Kanton Solothurn wurde der 2014 erarbeitete kantonale Velonetzplan ebenfalls weiter ausgearbeitet. Die Ergebnisse sind in die Bearbeitung des Agglomerationsprogramms Grenchen eingeflossen.

Die Voraussetzungen für den Veloverkehr sind aufgrund der Hanglage zwar tendenziell schwierig, dennoch kann ein nicht unerheblicher Anteil der täglichen Wege von der Bevölkerung und den Arbeitnehmenden potenziell sehr gut mit dem Velo zurückgelegt werden. Sei es z.B. der Schulweg, der kurze Weg zum Einkauf oder ins Café im Zentrum, der tägliche Weg zum Bahnhof oder bei einer Tangentialverbindung zwischen den Gemeinden. Insbesondere die zunehmende Verbreitung und Akzeptanz von E-Bikes unterstützt die topographieunabhängige Nutzung des Velos als tägliches oder regelmässiges Verkehrsmittel und kann vor allem bei Wohn- und Arbeitsorten in Hanglagen der Agglomeration Grenchen eine grosse Chance für den Veloverkehr sein. Gegenüber dem öffentlichen Verkehr liegt seine Stärke in der zeitlichen Flexibilität und der individuellen Routenwahl zwischen den Zielorten.

Im Mikrozensus 2015 wurden erstmals für die Schweiz die durchschnittliche Etappendistanz mit dem Velo resp. E-Bike und die dafür benötigten Fahrtzeiten beim Verkehrszweck Arbeit erfasst und ausgewiesen:

Velotyp	Ø Distanz	Ø Dauer
Velo (ohne Tretunterstützung)	3.0 km	12 min
E-Bike (25 km/h und 45 km/h)	5.4 km	15 min

Tab. 17 Durchschnittliche Etappendistanz und Fahrzeit (Quelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, BFS 2017)

In einem Umkreis bis 5 km kann von einer sehr guten Velodistanz gesprochen werden; Etappen bis 10 km sind für die E-Bike-Nutzung ebenfalls eine gute Velodistanz. Bei allen Strecken ist entscheidend, welchen Vorteil das Velo gegenüber dem MIV bieten kann und was dies für den täglichen Zeitbedarf bedeutet: keine Wartezeit im Stau und keine Parkplatzsuche am Zielort. Wird dies berücksichtigt, können Fahrtzeiten bis 30 Minuten mit dem E-Bike eine sehr gute Alternative zum MIV sein.

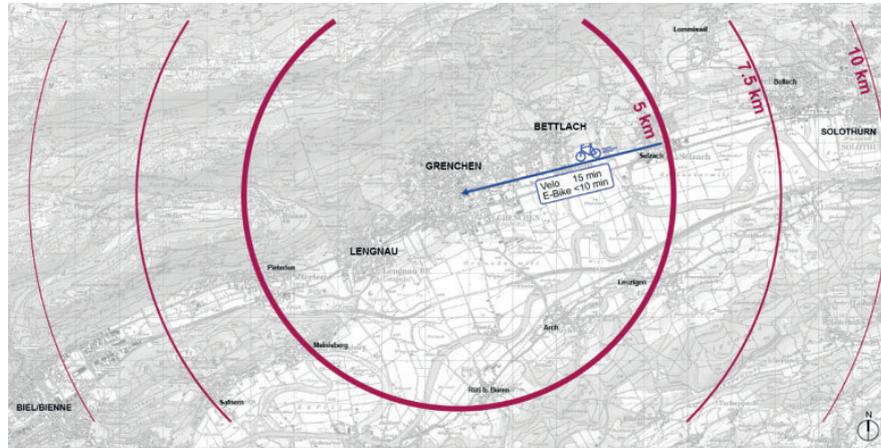


Abb. 39 Velodistanzen in der Agglomeration Grenchen und Umgebung; Darstellung Metron

Es besteht dabei nicht der Anspruch, dass jede Person die gesamte Distanz – zwischen beispielsweise Wohn- und Arbeitsort – mit dem Velo zurücklegt. Wo es möglich ist, kann eine Etappierung des Weges erfolgen, d.h. eine Verknüpfung des Velos mit dem öffentlichen Verkehr. Aus diesem Grund ist die Veloparkierung an ÖV-Knoten wichtig.

9.5 Erreichbarkeit der Agglomeration

Die 4 Hauptverkehrsmittel weisen im Ist-Zustand innerhalb der Agglomeration unterschiedliche Stärken und Schwächen auf. Dort, wo die Topographie besonders wirkt, sind Fuss- und Veloverkehr tendenziell benachteiligt. Ihre Stärke liegt in der Nutzung von Wegen abseits der Hauptachsen und zeitlicher Flexibilität.

Das Netz des öffentlichen Verkehrs ist engmaschig und die Fortbewegung in der Regel schneller als mit dem Velo oder zu Fuss, jedoch besteht mit dem Fahrplankontakt, der Linienführung und der Anzahl Stopps an Haltestellen eine Begrenzung der Flexibilität.

Einen hohen Grad an Flexibilität und Komfort bietet der motorisierte Individualverkehr, der bei den meisten Fahrbeziehungen die kürzeste Unterwegszeit aufweist. Dies macht den MIV für Fahrten innerhalb der Agglomeration attraktiv, jedoch können überlastete Strassen (Stau), Umwegfahrten, Baustellen oder eine begrenzte Parkplatzverfügbarkeit Zeit und Attraktivität kosten.

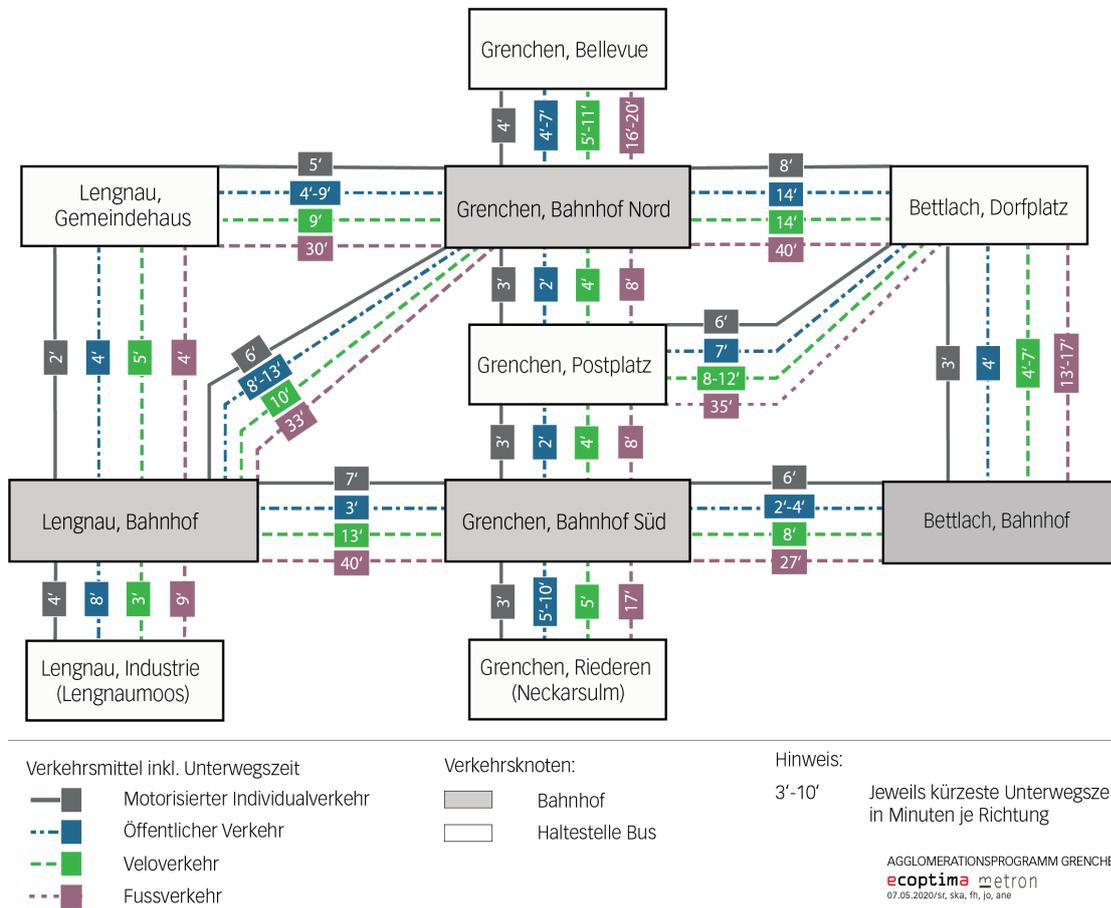


Abb. 40 Erreichbarkeit der Agglomeration mit den unterschiedlichen Verkehrsmitteln, Stand 2019; Datengrundlage: SBB, GBU, GoogleMaps; Darstellung ecoptima/Metron

Bei der agglomerationsübergreifenden Sicht liegt die Stärke des schienegebundenen öffentlichen Verkehrs in seinem Taktfahrplan und dem kalkulierbaren Zeitbedarf für die Strecken.

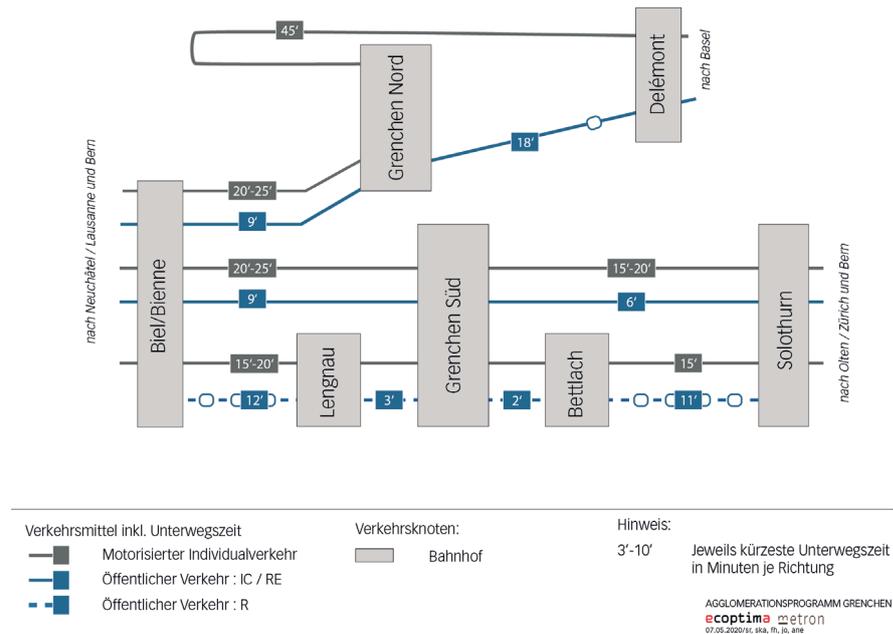


Abb. 41 Erreichbarkeit der Agglomeration mit MIV und ÖV (jeweils zwischen den Bahnhöfen), 2019; Darstellung Metron

Die Fernverkehrsverbindungen zwischen den Zentren Grenchen Nord/Süd–Solothurn/–Biel–Delémont zeigen bei den Strecken zwischen den Bahnhöfen gegenüber dem MIV einen klaren Vorteil. Besonders deutlich erkennbar ist der Unterschied bei der juraquerenden Verbindung zwischen Grenchen Nord und Moutier–Delémont, wo die direkte Verbindung durch den Grenchenbergtunnel einen sehr viel geringeren Zeitbedarf aufweist als die Autoverbindung via Biel–Tavannes. Bei Fahrten, deren Quell- und Zielort klar abseits der Zentren liegen, schneidet der MIV durch seine Flexibilität meist besser ab.

9.6 Kombinierte Mobilität

9.6.1 Bike and Ride und Park and Ride

In der Agglomeration Grenchen sind insgesamt rund 550 Bike and Ride-Abstellplätze (B+R) an Bahnhöfen vorhanden (Stand 01.2020); davon befindet sich der grösste Teil an den beiden Bahnhöfen in Grenchen. Am Bahnhof Grenchen Süd wurde die Veloparkierung 2014 mit einer doppelstöckigen Anlage ausgebaut. Das derzeitige B+R-Angebot ist mit einer Auslastung von unter 50 % an allen Bahnhöfen ausreichend (Erfassung durch SBB und BLS, Mai/Juni 2019).

Beim Bahnhof Grenchen Süd sind die Park and Ride-Parkplätze (P+R) zu rund 50 % ausgelastet, bei den Bahnhöfen Lengnau und Bettlach liegt die Auslastung bei 20–30 %. An allen 4 Standorten werden die Parkplätze bewirtschaftet.

	B+R	P+R	Car-Sharing
Bettlach	60	16	0
Grenchen Süd	385	83	1
Grenchen Nord	64	33	1
Lengnau	40	12	0
Total	549	144	2

Tab. 18 Zusammenstellung Angebot Kombinierte Mobilität (Quellen: BLS, SBB, Mobility)

Im Bereich der kombinierten Mobilität besteht demnach noch Spielraum für eine Steigerung. Die benötigte Infrastruktur ist grundsätzlich vorhanden, weist aber noch Optimierungspotenzial auf. So entspricht z.B. am Bahnhof Grenchen Nord die Veloparkierung auf der Südseite nicht mehr den aktuellen Anforderungen an eine attraktive und sichere Abstellanlage (ungenügende Einsehbarkeit und Beleuchtung) und auf der Nordseite besteht keine Abstellmöglichkeit.

9.6.2 Mobilitätsmanagement: so!mobil

Der Kanton Solothurn ist zusammen mit weiteren Beteiligten seit 2008 Träger des Aktionsprogramms *so!mobil* zur Förderung effizienter und nachhaltiger Mobilität im Kanton. Neben der Bereitstellung von Informationen für die Bevölkerung und Beratung für Unternehmen stellt u.a. auch die Koordination und Verknüpfung von Akteuren und Projekten ein Ziel von *so!mobil* dar. Die Stadt Grenchen ist als Energiestadt in dieses Programm eingebunden.

9.7 Flughafen Grenchen

Der Flughafen in Grenchen ist der einzige Flughafen im Kanton Solothurn. Mit Rundflügen per Motorflugzeug, Segelflugzeug oder Helikopter, Aktivitäten wie Fallschirmspringen und Führungen, einem öffentlich zugänglichen Restaurant sowie einem beliebten Kinderspielplatz bietet er ein umfassendes Angebot an Freizeitaktivitäten. Daneben ist der Flughafen ein wichtiger Ausbildungsstandort für Berufs- und Privatpiloten.

9.8 Verkehrssicherheit

9.8.1 Entwicklung der Unfallzahlen

Im Jahr 2018 verunfallten in der Agglomeration Grenchen 103 Personen. Zwischen 2009 und 2014 hat die Zahl verunfallter Personen kontinuierlich von 145 auf 83 abgenommen. Seit 2014 stieg die Gesamtzahl wieder auf 103.

Rund 1/3 aller Unfälle fallen unter die Kategorie Schleuder- oder Selbstunfall. Die nächsthäufigen Kategorien stellen die Auffahr- und Einbiegeunfälle dar.

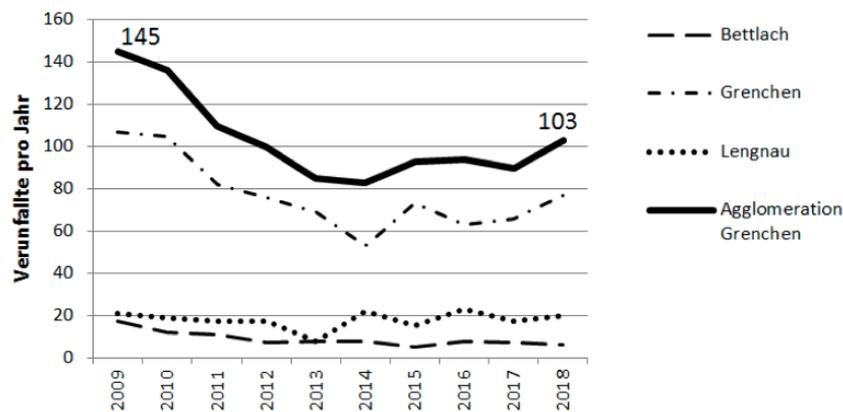


Abb. 42 Unfallstatistik Agglomeration Grenchen, 2009–2018 (Quelle: Tiefbauamt Kanton Bern – DLZ, Amt für Verkehr und Tiefbau – Kanton Solothurn; Darstellung Metron)

Obwohl die absoluten Zahlen wieder leicht gestiegen sind, zeigt die Umrechnung auf die Anzahl Unfälle pro 1'000 EinwohnerInnen eher eine leichte Abnahme. Dies ist dem Bevölkerungswachstum in der Agglomeration Grenchen geschuldet.

Anzahl Verunfallte pro 1'000 Personen (=> MOCA 2)

	2014	2017	Entwicklung 2014–2017
Agglomeration Grenchen	1.56	1.20	- 0.36
Kleine Agglomerationen	1.80	1.69	- 0.11
Alle Agglomerationen	1.74	1.64	- 0.10

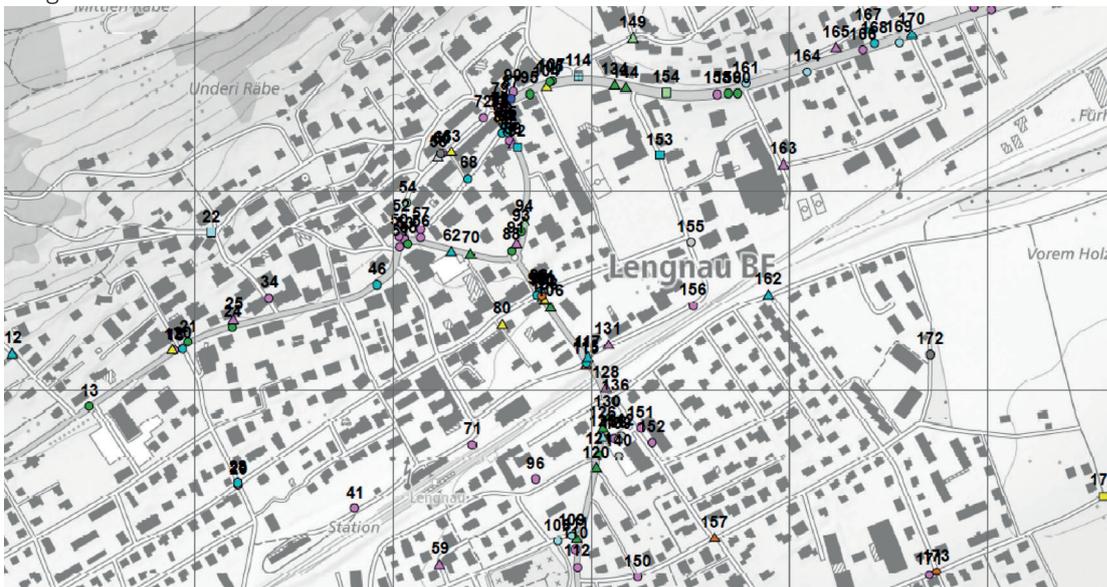
Tab. 19 Anzahl Verunfallte (Quelle: Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (MOCA), ARE 2018; Zusammenstellung Metron)

Im Vergleich mit Agglomerationen einer ähnlichen Grösse (Grenchen = «Kleine Agglomeration») und im Vergleich mit dem Durchschnitt aller Agglomerationen in der Schweiz weist die Agglomeration Grenchen einen deutlich tieferen Wert für die Anzahl Verunfallter pro 1'000 EinwohnerInnen auf.

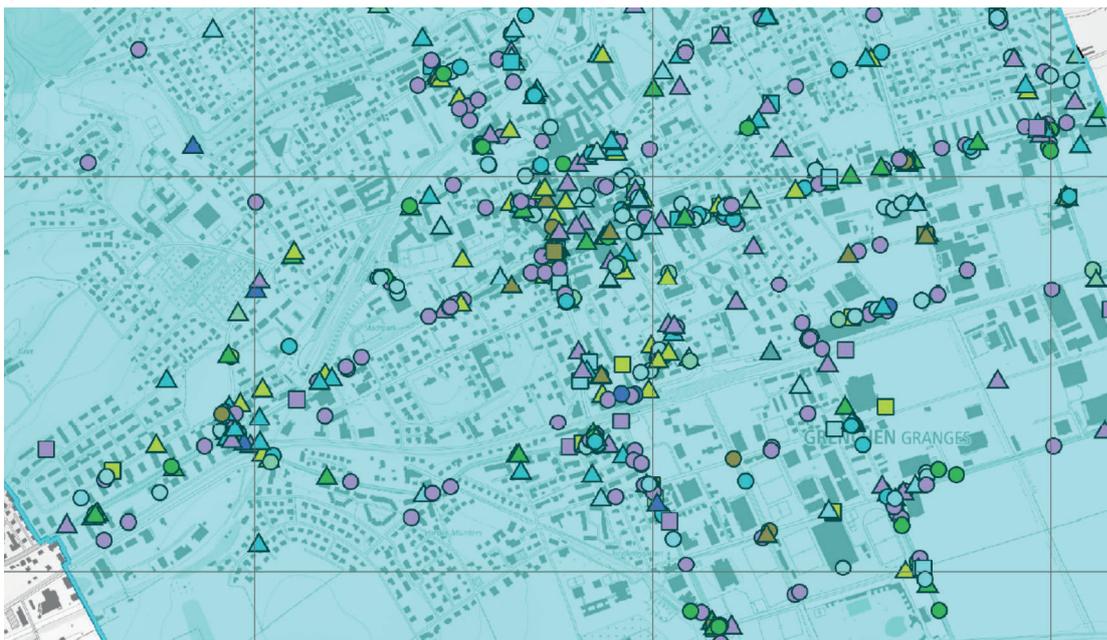
9.8.2 Räumliche Verteilung

Bei der Betrachtung der Unfallzahlen der letzten Jahre (2009–2018) fällt eine Häufung von Unfällen auf der Bielstrasse innerhalb des Siedlungsgebietes der Gemeinde Bettlach, insbesondere beim Kreisel Biel-/Solothurnstrasse und beim Knoten Föhrenweg sowie in der Gemeinde Lengnau auf der Burenstrasse, auf.

Lengnau



Grenchen



Bettlach



Abb. 43 Verortung Unfälle zwischen 01.2009–12.2018 in den drei Agglomerationsgemeinden (Ausschnitte Gesamtkarte)

In der Stadt Grenchen besteht an der Kreuzung Solothurnstrasse/Leimenstrasse ein Unfallschwerpunkt, der durch vermehrte Abbiege- und Auffahrunfälle zustande kommt. In der Innenstadt Grenchens (Bereich Postplatz/Kirchstrasse/Solothurnstrasse) sind während der Erhebungsperiode vermehrt Unfälle registriert worden; hier gibt es auch eine leichte Konzentration der Fussgänger- und Velounfälle in der Stadt Grenchen. Eine Unfallhäufung besteht des Weiteren an den grösseren Knoten Schlachthaus-/Biel-/Friedhofstrasse sowie Schlachthaus-/Bahnhof-/Archstrasse.

Im Bereich des Autobahnanschlusses Grenchen haben sich in den letzten 10 Jahren insbesondere auf den Abschnitten der Autobahnabfahrt (aus Richtung Solothurn kommend) und der Archstrasse (von Grenchen kommend) viele Unfälle des Typs Auffahrunfall oder Selbstunfall ereignet, welche auf die Kolonnenfahrten und Stausituationen im Anschlussbereich zurückzuführen sind.

10. Sektorübergreifendes Fazit Siedlung und Verkehr

Mit der Kompaktheit des Siedlungsgebietes mit einer guten Durchmischung von Wohnen, Arbeit und Freizeit besteht in der Agglomeration Grenchen die Ausgangslage für die Entwicklung eines dynamischen, urbanen Raumes im Entwicklungskorridor Biel–Grenchen–Solothurn.

In der Agglomeration wird bis ins Jahr 2040 mit einem Wachstum der Bevölkerung und einem eher überdurchschnittlichen Wachstum der Arbeitsplätze gerechnet. Heute weisen insbesondere die Agglomerationsränder eine geringe Nutzungsdichte auf. Die Analyse zeigt jedoch, dass die Voraussetzungen für eine Siedlungsentwicklung nach innen und eine Erhöhung der Nutzungsdichte gegeben ist: unbebaute Bauzonen liegen an erschlossenen Lagen – teilweise zentrumsnah, das Siedlungsgebiet weist

Reserven in bebauten Bauzonen auf und die Potenzialgebiete zur Um- und Aufzoning sind bekannt. Das künftige Bevölkerungswachstum kann im bestehenden Siedlungsgebiet aufgenommen werden.

Mit dem kompakten Siedlungsgebiet, einem hohen Binnenpendleranteil, einem dichten Verkehrsnetz und einem guten ÖV-Angebot ist die verkehrliche Ausgangslage der Agglomeration gut. Positiv sind auch die geringen Unfallzahlen sowie die weite Verbreitung von geschwindigkeitsreduzierten Zonen, welche eine Koexistenz zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmenden ermöglichen.

Neben dem prognostizierten Bevölkerungswachstum gehen die Prognosen bis 2040 auch von einem weiteren Wachstum der Mobilität und einem Anstieg des Verkehrsaufkommens auf Strasse und Schiene aus. Insbesondere der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Modal Split der Agglomeration ist jedoch bereits heute zu hoch. Dies kann auf mehrere mögliche Ursachen zurückgeführt werden (nicht abschliessend):

- Die Topographie stellt eine Herausforderung dar und reduziert die Bereitschaft, den Weg zu Fuss oder mit dem Velo zurückzulegen.
- Durch einen hohen Binnenpendleranteil besteht bei Arbeitnehmenden ein geringer Widerstand, in der Mittagspause nach Hause zu fahren; dadurch entstehen zusätzliche Fahrten.
- Die dispers verteilten Arbeitsplatzstandorte – sowie auch Freizeit- und Sportstandorte – sind teilweise nicht optimal mit dem Öffentlichen Verkehr erschlossen und/oder werden im Schichtbetrieb geführt, wodurch die ÖV-Benutzung in den Randzeiten nicht möglich oder unattraktiv ist.
- Der «Leidensdruck» im Verkehr – durch Umwege, Stau oder stockenden Verkehr – ist noch nicht gross genug, um vom eigenen Auto auf eine alternative Mobilität zu wechseln.

Da der stehende und rollende MIV einen hohen Flächenbedarf bei geringem Besetzungsgrad der Fahrzeuge aufweist, seine Emissionen zu einer geringen Siedlungsverträglichkeit führen und auch der öffentliche Verkehr nicht endlos Kapazitäten besitzt, besteht Handlungsbedarf.

D Zukunftsbild

11. Das Zukunftsbild 2040

Das Zukunftsbild stellt den anzustrebenden Zielzustand 2040 in der Agglomeration Grenchen dar und legt die Entwicklungsziele in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft fest. Es zeigt insbesondere auf, wie die Siedlungsentwicklung nach innen in den verschiedenen Siedlungsräumen umgesetzt wird, in welche Richtung sich das Verkehrssystem weiterentwickeln wird und wo der Abstimmung zwischen Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung besondere Beachtung geschenkt werden muss.

11.1 Merkmale der Agglomeration Grenchen und Leitprinzipien für die zukünftige Entwicklung

Im Verlauf des Erarbeitungsprozesses des Agglomerationsprogramms wurden die nachfolgenden Merkmale identifiziert, welche die Agglomeration Grenchen prägen und ihre Entwicklungsziele beeinflussen:

- **Die Stadt Grenchen als treibende Kraft der Agglomeration:** Die Stadt Grenchen stellt das Zentrum der Agglomeration dar und ist mit den Agglomerationsgemeinden Bettlach und Lengnau eng vernetzt.
- **Ein lebendiges Industriekulturerbe:** Die Agglomeration Grenchen ist stark von ihrer langjährigen industriellen Tradition geprägt. Im Gegensatz zu vielen anderen Regionen sind hier zahlreiche bedeutende Industrieareale mitten im Siedlungsgebiet eingebettet. Somit ist der Siedlungsraum durch eine starke Verflechtung von Wohn- und Arbeitsgebieten charakterisiert. Die prägenden Industriegebäude stellen ein charakteristisches Merkmal der Agglomeration dar und sind langfristig zu erhalten, um die Kontinuität zwischen Tradition und Zukunft zu gewährleisten.
- **Enge Verbindungen zu den Nachbaragglomerationen:** Die Hauptverkehrsachsen im Raum Grenchen verlaufen in Südwest-Nordost-Richtung zwischen Jurakette und Aare. Somit stellt die Aareebene einen wichtigen Entwicklungskorridor für die Region dar und verbindet die Agglomeration Grenchen mit den Nachbaragglomerationen Biel/Bienne und Solothurn sowie Moutier/Delémont.
- **Leben an der Jurasonnenseite:** Die Agglomeration Grenchen liegt am Fuss der Jurakette im Übergang zur Aareebene (Witi). Diese landschaftlichen Gegebenheiten haben die Entwicklung der Agglomeration beeinflusst und prägen heute noch ihr Erscheinungsbild. Die Siedlungsgebiete erstrecken sich von der Aareebene bis hin zum Jurahang, wo begehrte Wohngebiete zu finden sind. Diese Topographie bietet privilegierte Aussichtspunkte, stellt jedoch auch eine Herausforderung für eine MIV-arme Mobilität mit Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr dar.

In Anlehnung an diese Merkmale werden für die Agglomeration Grenchen 5 Leitprinzipien definiert, welche für die zukünftige Entwicklung der Agglomeration Grenchen grundlegend sind:

- **Attraktive agglomerationsinterne Verkehrsverbindungen:** Der MIV-Anteil im Binnenverkehr wird durch sichere und direkte Verkehrsverbindungen gesenkt. Die verschiedenen Verkehrsträger sind aufeinander abgestimmt und der Modal Split wird zugunsten des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs verbessert.
Mit gut funktionierenden ÖV-Drehscheiben bestehen attraktive Umsteigeorte für eine effiziente kombinierte Mobilität mit Fokus auf Bus, Bahn sowie Fuss- und Veloverkehr.
- **Enge Vernetzung mit den Nachbaragglomerationen:** Entlang des Entwicklungskorridors Biel/Bienne–Grenchen–Solothurn entwickelt sich Grenchen in perlenkettenartiger Form wirtschaftlich als attraktiver kleiner Agglomerationsraum, welcher gut verknüpft ist.
- **Gezielte Siedlungsentwicklung nach innen:** Die Siedlungsentwicklung erfolgt gelenkt und differenziert in verschiedenen Siedlungsräumen in Abstimmung mit dem Verkehr. Eine Entwicklung erfolgt insbesondere entlang der Hauptverkehrsachsen. Für die wirtschaftliche Entfaltung der Agglomeration wird gezielt Raum zur Verfügung gestellt und entwickelt.
- **Qualitätsvolle öffentliche Räume für eine lebendige Agglomeration:** Die öffentlichen Räume und die Freiräume innerhalb des Siedlungsgebiets weisen eine hohe Qualität auf und sind untereinander vernetzt.
- **Vielfältige Landschaft als Identitätsfaktor:** Der Landschaftsraum bietet hochwertige und gut erreichbare Naherholungsgebiete, welche zur Identität der Agglomeration beitragen.

In den nächsten Abschnitten werden das Zukunftsbild präsentiert und die 5 Leitprinzipien ausführlich beschrieben und erläutert.

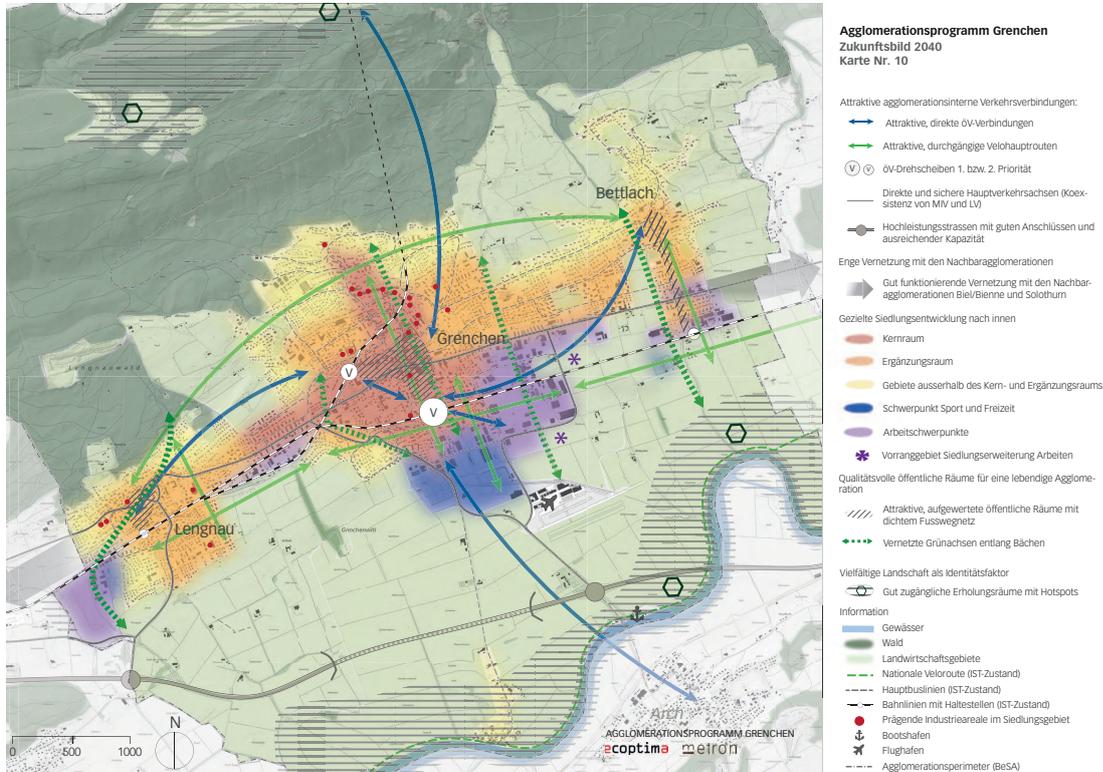


Abb. 44 Zukunftsbild Agglomeration Grenchen 2040

11.2 Entwicklungsziele

11.2.1 Attraktive Verkehrsverbindungen



Attraktive, direkte ÖV-Verbindungen: Zuverlässiger, strassengebundener ÖV mit einem Netz aus Haupt- und Nebenverbindungen, welche einen nachfragegerechten Takt aufweisen (½ h bis 1 h; ggf. Verdichtungskurse in den Hauptverkehrszeiten).



Attraktive, durchgängige Velohaupttrouten: Direkte und sichere Veloverbindungen innerhalb der Agglomeration, zu den Agglomerationen Biel/Bienne, Solothurn und in die Naherholungsräume.



ÖV-Drehscheiben 1. bzw. 2. Priorität: Umsteigeorte Bahn/Bus/Fuss-/Veloverkehr mit Regional- und Fernverkehrsanschlüssen sowie einer Infrastruktur, welche eine multimodale Mobilität ermöglicht.



Direkte und sichere Hauptverkehrsachsen: Direkte Verbindungen zwischen den drei Agglomerationsgemeinden und zu den Nachbargemeinden. Die Hauptverkehrsachsen sind auf die Koexistenz zwischen MIV und Fuss- und Veloverkehr ausgelegt. Durch die Kanalisierung des Verkehrs auf den Hauptachsen werden die Wohnquartiere entlastet.



Hochleistungsstrassen mit guten Anschlüssen und ausreichender Kapazität: Direkte Verbindungen zu den Zentren Biel/Bienne–Bern/Neuchâtel und Solothurn–Olten/Zürich/Basel. Effektive Entlastung der Siedlungsgebiete dank Ein- und Ausfahrten mit ausreichender Kapazität.



11.2.2 Enge Vernetzung mit den Nachbaragglomerationen

Gut funktionierende Vernetzung mit den Nachbaragglomerationen Biel/Bienne und Solothurn: Attraktive Fernverkehrsanschlüsse des öffentlichen Verkehrs und attraktive, durchgängige Velohaupttrouten. Direkte Verbindungen zu den Zentren Biel/Bienne und Solothurn–Basel/Zürich durch Hochleistungsstrassen und Hauptverkehrsachsen.

11.2.3 Gezielte Siedlungsentwicklung nach innen

Das Siedlungsgebiet erfüllt verschiedene Funktionen und weist unterschiedliche Qualitäten auf. Entsprechend wird das Siedlungsgebiet in fünf verschiedene Siedlungsräume eingeteilt. Für jeden Siedlungsraum sind spezifische Entwicklungsziele formuliert.



Kernraum

Qualitätsvolle und städtische Verflechtung von Wohn-, Arbeits- und Industriearealen hoher Dichte mit sehr guten ÖV-, Fuss- und Veloverbindungen sowie stadtverträglichem Verkehr.

Hauptnutzungen:

- Wohnen
- Arbeiten (v.a. Dienstleistungen und Industrie)
- Freizeit und Gastronomie
- Einkauf und Versorgung täglicher, periodischer und aperiodischer Bedarf

Bebauungsformen und Dichte:

- Durchmischte Bebauungstypologien (z.B. mehrgeschossige Bauten, Industriebauten)
- Städtebaulich qualitätsvolle Bebauungsstrukturen bei hoher Dichte
- In Entwicklungsgebieten: überdurchschnittlich hohe Qualität und Dichte



Ergänzungsraum

Qualitätsvolle Verflechtung von Wohn-, Arbeits- und Industriearealen mittlerer Dichte mit guten ÖV-, Fuss- und Veloverbindungen sowie quartierverträglichem und flüssigem Durchgangsverkehr.

Hauptnutzungen:

- Wohnen
- Arbeiten (v.a. Gewerbe/Dienstleistungen und Industrie)
- Versorgung täglicher Bedarf

Bebauungsformen und Dichte:

- Qualitätsvoller Geschosswohnungsbau
- Mittlere Dichte
- Vermehrt dichte Formen von Ein- und Mehrfamilienhäusern
- In Entwicklungsgebieten: Dem Ort angepasste, überdurchschnittlich hohe Qualität und Dichte



Gebiete ausserhalb des Ergänzungsraums: Wohngebiete mit funktionierenden Infrastrukturen, quartierverträglichem Verkehr, durchgrünten Aussenräumen und attraktiven Siedlungsrändern.

Hauptnutzungen:

- Vorwiegend Wohnen

Bebauungsformen und Dichte:

- Nachverdichtete Einzel- und Reihenhausquartiere
- Ortsverträgliche Dichte
- Dorfstruktur



Arbeitsschwerpunkte: Dichte Arbeitsgebiete mit direkten ÖV-, Fuss-, Velo- und MIV-Verbindungen.

Hauptnutzungen:

- Arbeiten (v.a. Industrie, Gewerbe)

Bebauungsformen und Dichte:

- Vermehrt dichte Bebauungsformen
- Flächeneffiziente Entwicklung



Vorranggebiet Siedlungsgebiet Arbeiten: Zusätzlicher Raum am richtigen Ort zur wirtschaftlichen Entwicklung der Agglomeration.



Schwerpunkt Sport und Freizeit: Attraktive Sport- und Freizeiträume mit direkten Fuss-, Velo-, ÖV- und MIV-Verbindungen.

Hauptnutzungen:

- Sport und Freizeit

Bebauungsformen und Dichte:

- Flächeneffiziente Entwicklung

11.2.4 Qualitätsvolle öffentliche Räume



Attraktive, aufgewertete öffentliche Räume mit Fusswegnetz: Qualitätsvolle Begegnungs-, Wohn- und Arbeitsorte.



Grünachsen entlang Bächen: Vernetzte Freiräume, welche Wasser als verbindendes Element enthalten, begleitet von parallelen Fusswegen.



11.2.5 Vielfältige Landschaft als Identitätsfaktor

Gut zugängliche Erholungsräume mit Hotspots: Hohe Erreichbarkeit mit ÖV, Fuss- und Veloverkehr, Förderung der regionalen Identität, klar definierte Funktionen (Erholung/Freizeit/Naturschutz/Land- und Forstwirtschaft) und entsprechende Besucherlenkung. Möglichst Naturnahe Erholungsgebiete.

11.3 Abstimmung Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung

Die Umsetzung der Siedlungsentwicklung nach innen erfordert eine gute Abstimmung der Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung.

Um diese Abstimmung zu fördern und die Siedlungsentwicklung nach innen differenziert und gezielt umzusetzen, werden in diesem Kapitel den verschiedenen Siedlungsräumen spezifische Zielsetzungen in den Bereichen Landschaft und Verkehr zugeordnet.

11.3.1 Abstimmung Siedlung und Verkehr

	Öffentlicher Verkehr	Motorisierter Individualverkehr
Kernraum	<ul style="list-style-type: none"> – Regelmässiger, nachfragegerechter Takt auf den Haupt- und Nebenverbindungen (mind. ¼ h) – Zuverlässiger, strassengebundener ÖV – Attraktive Umsteigebeziehungen an ÖV-Knotenpunkten (ÖV-Drehscheiben) – Benutzerfreundliche ÖV-Drehscheiben mit Fernverkehrsanschlüssen (in Biel/Bienne–Lausanne/Bern, Moutier–Delémont–Basel und Solothurn–Olten–Zürich) 	<ul style="list-style-type: none"> – Stadtverträglicher Verkehr – Verkehrslenkung und -dosierung – Verkehrsberuhigte Zentrumszonen und Wohngebiete
Ergänzungsraum	<ul style="list-style-type: none"> – Regelmässiger, nachfragegerechter Takt (mind. ½ h) auf den Hauptverbindungen mit attraktiven Anschlüssen – Zuverlässiger, strassengebundener ÖV – Gute Vernetzung mit dem Kernraum der Agglomeration und den Quartieren innerhalb des Ergänzungsraums 	<ul style="list-style-type: none"> – Quartierorientierter und flüssiger Verkehr – Kanalisierung auf Hauptverkehrsachsen – Zentrumsverträglicher Verkehr und aufgewertete Strassenräume in Ortszentren – Verkehrsberuhigte Wohngebiete
Gebiete ausserhalb des Kern- und Ergänzungsraums	<ul style="list-style-type: none"> – Regelmässiger Takt (mind. 1 h) – Anbindung an den Kernraum der Agglomeration und an die Quartiere innerhalb des Ergänzungsraums 	<ul style="list-style-type: none"> – Quartierverträglicher Verkehr – Verkehrsberuhigte Wohngebiete

	Öffentlicher Verkehr	Motorisierter Individualverkehr
Arbeits- schwerpunkte	<ul style="list-style-type: none"> – Regelmässiger Takt (mind. ½ h) mit nachfragegerechtem Fahrplan (u.a. Ferien, Wochenenden, Schichtarbeit) – Gute Vernetzung mit dem Kernraum der Agglomeration und den angrenzenden Quartieren 	<ul style="list-style-type: none"> – Direkte Anbindung an Autobahnan-schlüsse über Kantonsstrassen mit Schonung von Wohngebieten
Schwerpunkt Sport und Freizeit	<ul style="list-style-type: none"> – Regelmässiger Takt (mind. ½ h) mit nachfragegerechtem Fahrplan (u.a. Ferien, Wochenenden, Events) – Regelmässige Vernetzung mit dem Kernraum der Agglomeration 	<ul style="list-style-type: none"> – Direkte Anbindung an Hauptver-kehrachsen und an Autobahnan-schluss
	Veloverkehr	Fussverkehr
Kernraum	<ul style="list-style-type: none"> – Agglomeration der kurzen Wege: Dichtes Netz von direkten, sicheren und komfortablen Verbindungen für den Velo-Alltagsverkehr (Veloauptrouten) – Genügend gut zugängliche Velo-abstellplätze an ÖV-Drehscheiben, wichtigen Bushaltestellen und Publikumsanlagen (Einkauf, Schule, Verwaltung,...) 	<ul style="list-style-type: none"> – Agglomeration der kurzen Wege: Dichtes, zusammenhängendes, hindernisfreies Fusswegnetz mit verkehrsfreien Zonen – Hohe Aufenthaltsqualität (qualitätsvolle Aufenthalts- und Begegnungsorte) – Verbindet die wichtigsten Achsen, Plätze sowie Frei- und Grünräume – Sichert die Wegbeziehungen innerhalb des Zentrums und zu den naheliegenden Quartieren – Sichere und direkte Haltestellener-schliessung
Ergänzungsraum	<ul style="list-style-type: none"> – Agglomeration der kurzen Wege: Netz von direkten, sicheren und schnellen Verbindungen zum Kernraum der Agglomeration für den Velo-Alltagsverkehr (Veloauptrouten) – Sichere Verbindungen in die Wohn-quartiere – Genügend gut zugängliche Veloab-stellplätze an Bahn- und wichtigen Bushaltestellen – Sichere und direkte Erschliessung der Naherholungsgebiete 	<ul style="list-style-type: none"> – Agglomeration der kurzen Wege: Zusammenhängendes, umweg- und hindernisfreies Fusswegnetz – Hohe Aufenthaltsqualität (qualitätsvolle Aufenthalts- und Begegnungsorte) – Verbindet die wichtigsten Plätze sowie Frei- und Grünräume und sichert die Wegbeziehungen zwischen und innerhalb der Quartiere – Sichere und direkte Haltestellener-schliessung – Erschliessung der Freiräume und Naherholungsgebiete
Gebiete ausserhalb des Kern- und Er-gänzungsraums	<ul style="list-style-type: none"> – Direkte, sichere und schnelle Verbindungen zum Kernraum der Agglome-ration für den Velo-Alltagsverkehr (Veloauptrouten) – Sichere und möglichst von den Haupt-strassen abgesetzte Verbindungen in die Wohnquartiere – Sichere und direkte Erschliessung der Naherholungsgebiete 	<ul style="list-style-type: none"> – Sicheres umweg- und hindernisfrei-es Fusswegnetz – Sichere und direkte Haltestellener-schliessung – Sichere und direkte Erschliessung der Freiräume und Naherholungs-gebiete

	Veloverkehr	Fussverkehr
Arbeitsschwerpunkte	<ul style="list-style-type: none"> – Direkte und sichere Verbindungen zu den ÖV-Drehscheiben und in die Wohnquartiere – Direkte, sichere und komfortable Verbindungen für den Velo-Alltagsverkehr (Velohaupttrouten) in die Nachbarräume – Genügend gut zugängliche Veloabstellplätze an Bahn-, wichtigen Bushaltestellen und am Arbeitsort 	<ul style="list-style-type: none"> – Sicheres, zusammenhängendes, umweg- und hindernisfreies Fusswegnetz – Sichere und direkte Haltestellener-schliessung
Schwerpunkt Sport und Freizeit	<ul style="list-style-type: none"> – Direkte und sichere Verbindungen zu den ÖV-Drehscheiben und in die Wohnquartiere – Genügend gut zugängliche Veloabstellplätze bei Publikumsanlagen 	<ul style="list-style-type: none"> – Sicheres, zusammenhängendes, umweg- und hindernisfreies Fusswegnetz – Sichere und direkte Haltestellener-schliessung – Sicherer und direkter Zugang zum Bahnhof Grenchen Süd

11.3.2 Ausgestaltung der öffentlichen Räume pro Raumtyp

	Freiräume innerhalb des Siedlungsgebiets
Kernraum	<ul style="list-style-type: none"> – Verkehrsarme(s)/-beruhigte(s) Stadtzentrum und Quartierplätze und attraktive Strassenräume – Hochwertig gestaltete, vielfältig nutzbare, grössere öffentlich zugängliche Freiräume (z.B. Parkanlage) – Durchgrünte Zwischenräume (z.B. vertikale Gärten, Umgebung von Bächen)
Ergänzungsraum	<ul style="list-style-type: none"> – Quartierplätze und Strassenräume mit hoher Aufenthaltsqualität – Hochwertig gestaltete Freiräume in den Wohnsiedlungen
Gebiete ausserhalb des Kern- und Ergänzungsraums	<ul style="list-style-type: none"> – Attraktive Siedlungsränder – Durchgrünte Aussenräume (z.B. private Gärten)
Arbeitsschwerpunkte	<ul style="list-style-type: none"> – Durchgrünte Aussenräume als Aufenthaltsbereiche für die Arbeitnehmenden
Schwerpunkt Sport und Freizeit	<ul style="list-style-type: none"> – Hochwertig gestaltete, grössere, öffentlich zugängliche Freiräume (z.B. Badi)

12. Zielwerte der MOCA-Indikatoren

Für die MOCA-Indikatoren (**M**onitoring und **C**ontrolling Agglomerationsverkehr) sind sowohl qualitative Aussagen zur Zielrichtung als auch quantitative Aussagen über das Ausmass der angestrebten Veränderungen im Zeitverlauf zu machen.

In den folgenden Abschnitten werden die Zielwerte der einzelnen Indikatoren dargestellt.

MOCA 1: Modal Split-Anteil des MIV gemessen an der Tagesdistanz

Perimeter	2010	2015	Ziel 2040	Differenz 2015–2040
Agglomeration Grenchen	68.1 %	75 %	65 %	-10 %

Für den Horizont 2040 wird ein Zielwert von 65 % MIV-Anteil am Modal Split anvisiert. Dies entspricht – ausgehend vom Startwert im Jahr 2015 – einem jährlichen Rückgang um -0.4 %. Erreicht werden soll dieser Wert mit einer kompakten Siedlungsstruktur, kurzen Wegen und einer nachhaltigen Mobilität aus Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr.

MOCA 2: Anzahl Verunfallte pro 1'000 Personen (ausser Nationalstrassennetz)

Perimeter	2014	2017	Ziel 2040	Differenz 2017–2040
Agglomeration Grenchen	1.56	1.2	0.9	-0.3 (-25 %)

Mit Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und einer siedlungsverträglicheren Infrastruktur soll bis 2040 die Anzahl Verunfallter im Strassenverkehr weiter gesenkt werden.

MOCA 3: Anteil Einwohnende nach ÖV-Güteklassen

Perimeter	2014	2017	Ziel 2040	Differenz 2017–2040
Agglomeration Grenchen				
Gütekategorie A	9.0 %	9.3 %	11 %	+1.7 %
Gütekategorie B	14.6 %	13.2 %	17 %	+3.8 %
Gütekategorie C	44.1 %	44.1 %	42 %	-2.1 %
Gütekategorie D	27.1 %	28.1 %	25 %	-3.1 %
Keine	5.2 %	5.3 %	5 %	-0.3 %

Indem das Bevölkerungswachstum bis 2040 von ca. 3400 Personen im Bereich der ÖV-Güteklassen A, B und C aufgenommen wird, soll der Anteil Einwohnende in den besten zwei ÖV-Güteklassen steigen. Von einer Ver-

besserung der ÖV-Güteklassen wird nicht ausgegangen; es gilt die bestehende ÖV-Erschliessung in der Agglomeration zu halten und weiterzuentwickeln (Umsteigebeziehungen, kombinierte Mobilität, usw.).

MOCA 4: Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen

Perimeter	2014	2017	Ziel 2040	Differenz 2017–2040
Agglomeration Grenchen				
Güteklasse A	25.3 %	24.4 %	23 %	–1.4 %
Güteklasse B	12.6 %	12.6 %	13 %	+0.4 %
Güteklasse C	37.0 %	37.7 %	39 %	+1.3 %
Güteklasse D	19.6 %	20.0 %	21 %	+1.0 %
Keine	5.5 %	5.4 %	5 %	–0.4 %

Gegenüber anderen kleinen Agglomerationen ist die Erschliessung mit dem ÖV bei den Arbeitsplätzen in der Agglomeration Grenchen deutlich besser. Die gute Erschliessung soll daher auch bei der Schaffung neuer Arbeitsplätze erhalten werden. Ziel ist es daher, dass alle neu geschaffenen Arbeitsplätze innerhalb der bestmöglichen ÖV-Güteklasse zu liegen kommen. In naher Zukunft werden neue Arbeitsplätze im ESP-Lengnaumoos entstehen, welcher heute ausserhalb der ÖV-Güteklassen liegt. Ohne Massnahmen zur Verbesserung der ÖV-Güteklasse würde sich der Anteil der Beschäftigten, welche in keiner ÖV-Güteklasse liegen, verdoppeln. Ebenfalls sollen im Schwerpunktgebiet Arbeiten «Neckarsulm» künftig Arbeitsplätze geschaffen werden. Heute liegt der grösste Teil des Gebiets in der ÖV-Güteklasse D. Die ÖV-Anbindung soll soweit verbessert werden, dass sie einer ÖV-Güteklasse C entspricht.

In der Agglomeration Grenchen besteht die Herausforderung daher darin, neu entstehende Arbeitsplätze innerhalb der Güteklassen C und D ansiedeln zu können und nicht ausserhalb der ÖV-Güteklassen. In den ÖV-Güteklassen A und B, welche vorwiegend das Agglomerationszentrum in Grenchen umfassen, wird davon ausgegangen, dass sich die Anzahl Arbeitsplätze nicht in gleichem Umfang erhöhen wird wie in den Güteklassen C und D. Die bestehenden Fabrikgebäude im Zentrum sollen weiterbewirtschaftet werden, falls ein Produktionsstandort von Firmen aufgegeben wird. Dabei wird eine Umnutzung hin zu Wohnen nicht ausgeschlossen.

Ziel ist daher, den Anteil der Beschäftigten in Lagen ohne ÖV-Güteklasse nicht zu erhöhen und den Anteil der Beschäftigten in den ÖV-Güteklassen A und B zu erhalten.

**MOCA 5: Anzahl Raumnutzer (EinwohnerInnen und Beschäftigte (VZA))
pro Hektare der überbauten Bauzonen (Wohn-, Misch- und Zentrumszo-
nen)**

Perimeter	2012	2017	Ziel	Differenz 2017–2040
Agglomeration Grenchen	68.2	65.2	71	+5.8

Die Siedlungsentwicklung soll in der Agglomeration Grenchen innerhalb der bestehenden Bauzonen erfolgen, womit sich bei einer wachsenden Bevölkerung auch die Nutzungsdichte erhöhen wird. Die Umsetzung der Siedlungsentwicklung nach innen ist zentral. Das Zentrum von Grenchen weist bereits heute eine hohe Dichte von 81 RN/ha auf. Bis ins Jahr 2040 sollen auch die Ortszentren Bettlach und Lengnau am Agglomerationsrand eine Nutzungsdichte aufweisen, welche dem Durchschnitt der Nutzungsdichte im urbanen Raum von 67 RN/ha im Kanton Solothurn entspricht.

E Stärken/Schwächen-Analyse und Handlungsbedarf

13. Übergeordneter Kontext

Im übergeordneten Kontext stellte sich während der Analyse immer wieder die Frage nach der regionalen Identität. Grenchen ist zwar die zweitgrösste Stadt im Kanton Solothurn, wird jedoch als Regional- und Agglomerationszentrum von den starken Agglomerationen Biel und Solothurn konkurrenziert. Damit Grenchen eine eigenständige und starke Agglomeration bildet, ist das Zentrum der Stadt Grenchen in Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden zu stärken. So kann Grenchen eine Agglomeration mit eigener Identität und Stärke werden.

Schwäche (Ist-Zustand)	Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf
Regionalzentrum mit wenig Ausstrahlung (insb. im Vergleich mit benachbarten Agglomerationen)	Verständnis als gemeinsamer Wirtschafts- und Lebensraum, koordinierte Raumentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> – Verstärkung der Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden und Kantonen – Stärkung der Stadt Grenchen als Agglomerationszentrum

14. Siedlung

Stärken

Für die künftige Entwicklung stehen in der Agglomeration ausreichende Baulandreserven, unbebaute Bauzonen und Potenziale zur Verdichtung an gut erschlossenen Standorten zur Verfügung.

Die Stadt Grenchen besitzt kulturhistorisch wertvolle Schätze/Gebäude. Die Stadt erhielt aufgrund des positiven Umgangs mit dem städtebaulichen Erbe 2008 den Wakkerpreis verliehen. Die inselartige Anordnung von Fabrikarealen im städtischen Zentrum ist charakteristisch. Das damit verbundene Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten im Zentrum des Siedlungsgebietes zeichnet die Stadt Grenchen besonders aus. Diese Arbeitsplätze sind besonders gut erschlossen und tragen zur Belebung des Zentrums bei. Das Zentrum von Grenchen ist mit der gestalteten Begegnungszone mit Marktplatz ein attraktiver Ort. Gleichzeitig bietet die Agglomeration attraktive Quartiere in Hanglagen. Dadurch besteht eine vielfältige Siedlungstypologie mit Quartieren mit breitem Wohnangebot.

Die Agglomeration befindet sich an zentraler Lage auf der wirtschaftlichen Entwicklungsachse zwischen Biel und Solothurn. Der Wirtschaftsraum ist gut erschlossen. Die Agglomeration verfügt über eine starke Industrie im Bereich Uhren, Präzisions-, Medizinal- und Kunststofftechnik. Zudem sind gute Angebote im dualen Bildungsbereich vorhanden.

Schwächen und Handlungsbedarf

Das Siedlungsgebiet der Agglomeration weist insbesondere in den Gemeinden Lengnau und Bettlach für einen urbanen Raum zu tiefe Dichten auf. Im Zentrum der Stadt Grenchen bestehen Fabrikareale mit grossen Parkierungsflächen. Für die künftige Entwicklung ist dieses Potenzial für die Innenentwicklung zu nutzen. Mit der erforderlichen Verdichtung des Siedlungsgebietes ist gleichzeitig auch einer Erhöhung der Siedlungsqualität Rechnung zu tragen. Es besteht das Risiko einer Marginalisierung einzelner Quartiere sowie, bei fehlender Attraktivität der Agglomeration, einer rückläufigen Bevölkerungszahl und dadurch ein steigendes Risiko von Leerwohnungen und sozialer Segregation.

Die Attraktivität der Stadt- und Ortszentren in der Agglomeration ist ungenügend. In Bettlach besteht kein Zentrum mit Identitätsfunktion und attraktiven Aufenthaltsorten. In Lengnau und Grenchen ist die Aufwertung der Zentren weiterhin eine Herausforderung. Die Umstrukturierung im Detailhandel erfordert eine Neuorientierung, welche sich auf die Erdgeschossnutzungen in den Zentren auswirkt.

Die wirtschaftlichen Voraussetzungen mit der Uhren-/Hightech-Industrie und den zugehörigen Ausbildungsstätten bieten Chancen. Der starke Fokus auf die Uhren- und Medizinalindustrie führt jedoch auch zu einer Abhängigkeit von wenigen Branchen. Das Potenzial für eine gemeindeübergreifende Entwicklung weiterer Arbeitsgebiete wird ungenügend genutzt.

Schwäche (Ist-Zustand)	Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf
– Die Dichte des Siedlungsgebietes erfüllt die Anforderungen der Kantone gesamthaft nicht.	– Siedlungsentwicklung differenziert nach Siedlungstyp	– Potenzial von Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebieten nutzen, unbebaute Bauzonen aktivieren
– Flächenintensives Gewerbe mit Parkplätzen im Zentrum	– Dichtes Siedlungsgebiet im Kernraum	– Verdichtung im Zentrum; flächenintensive Parkierung reduzieren
– Siedlungs- und Aufenthaltsqualität in Zentren fehlend oder ungenügend	– Attraktive, aufgewertete öffentliche Räume mit dichtem Fusswegnetz	– Aufwertung der öffentlichen Räume
– Risiko von Konzentration von sozial schwachen Personen und Anstieg des Leerwohnungsbestandes	– Kern- und Ergänzungsraum mit städtebaulich qualitätsvollen Bebauungsstrukturen und dem Ort angepasster, überdurchschnittlich hoher Qualität und Dichte	– Attraktiver Wohnungsmix und hohe Siedlungsqualität in Entwicklungsgebieten sicherstellen
– Starker wirtschaftlicher Fokus auf Uhrenindustrie/Medizinaltechnik, Fachkräftemangel	– Dichte Arbeitsgebiete (dichte Bebauungsformen und flächeneffiziente Entwicklung)	– Gemeinsame regionale Entwicklung, Vermarktung und Positionierung von Arbeitszonen
– Fehlende Frei- und Grünräume im Siedlungsgebiet	– Attraktive, aufgewertete öffentliche Räume mit vernetzten Grünachsen	– Schaffen und vernetzen von attraktiven Grünräumen

15. Landschaft

Stärken

Die Agglomeration verfügt mit der Witischutzzone, dem Aareraum und den Jurahöhen über beträchtliche Natur- und Landschaftspotenziale und über eine entsprechend gute Biodiversität. Der Aareraum und die Jurahöhen bilden attraktive und nahe gelegene Erholungsgebiete und Potenzial für einen sanften Tourismus. Es ist ein grosses Freizeit- und Sportangebot vorhanden. Das Angebot ist eine Grundlage für eine gute Lebensqualität.

Schwächen und Handlungsbedarf

Die Nutzung der Gebiete entlang der Aare und in den Jurahöhen ist für die Naherholung zu verbessern. Das Potenzial für den Tourismus wird bisher nicht ausgeschöpft. Aufenthaltsorte in den Naherholungsgebieten mit besonderen Angeboten (z.B. Gastronomie oder Natur- und Kulturangebote) fehlen. Der fehlende Bootshafen in Grenchen stellt eine Schwäche dar und kann als Chance für die Schaffung eines attraktiven Aufenthaltsorts gesehen werden. Es besteht jedoch auch ein Druck auf schützenswerte Landschaften und landwirtschaftlich genutzte Flächen. Bei einer unkoordinierten Entwicklung der Nutzungen steigt das Risiko einer Übernutzung des Landschafts- und Naturpotenzials. Eine Abstimmung zwischen Erholung, Freizeit und Naturschutz ist daher wichtig.

Schwäche (Ist-Zustand)	Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf
– Ungenutztes Potenzial der Naherholungsgebiete	– Vielfältige Landschaft als Identitätsfaktor mit klar definierten Funktionen (Erholung/Freizeit/Naturschutz) und entsprechender Besucherlenkung	– Schwerpunkte für die Freizeit und Naherholung setzen und die Nutzungen aufeinander abstimmen (z.B. Windenergienutzung – Erholungsfunktion)
– Fehlender Aufenthaltsort und Bootshafen an der Aare	– Vielfältige Landschaft als Identitätsfaktor mit klar definierten Funktionen	– Bau Bootshafen und Attraktivierung des Aareufers als Aufenthaltsort

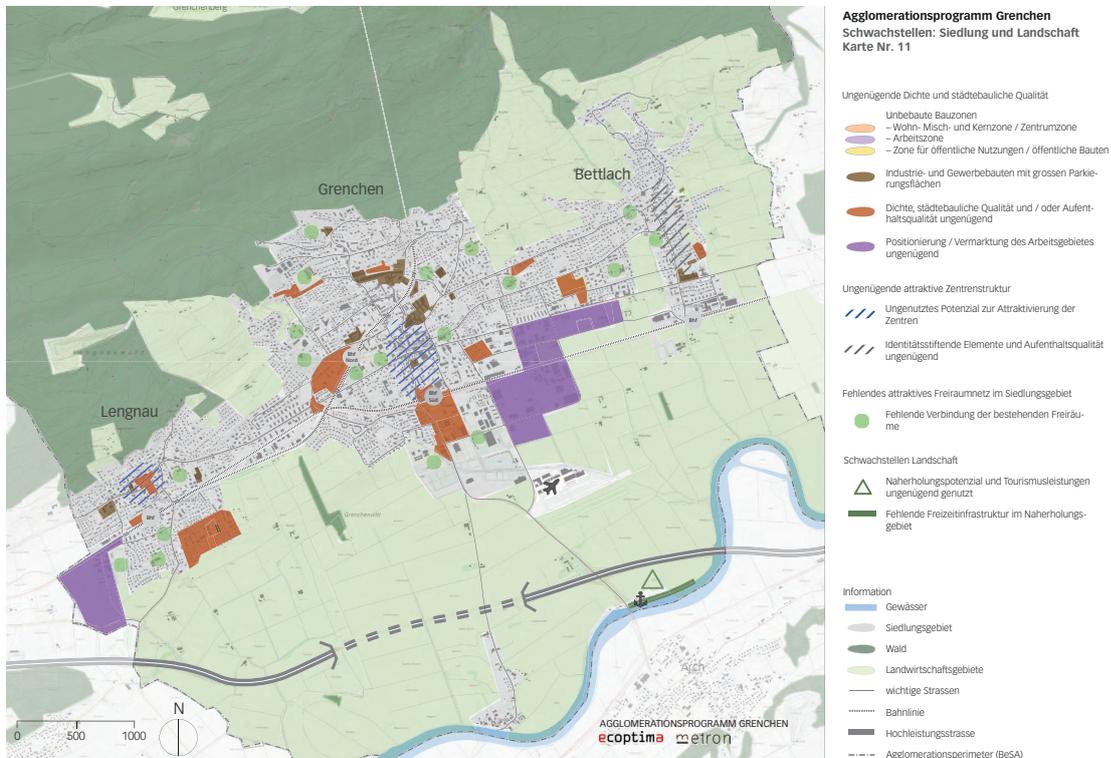


Abb. 45 Schwachstellenkarte Siedlung und Landschaft

16. Verkehr

16.1 Stärken

16.1.1 Motorisierter Individualverkehr

Die Agglomeration Grenchen weist eine sehr gute Erreichbarkeit und Erschliessung für den MIV auf; dies sowohl auf lokaler wie auch regionaler Stufe. Mit den beiden parallel verlaufenden Hauptachsen, Autobahn A5 und Kantonsstrasse 5, ist die Agglomeration sehr gut mit den beiden Nachbaragglomerationen Solothurn und Biel/Bienne verbunden. Die Achse Neckarsulm-/Flughafenstrasse resp. Schlachthaus-/Archstrasse stellt eine wichtige Nord-Süd-Verbindung in der Region dar und schlägt eine Brücke über die Aare nach Arch, Rüti und Leuzigen.

Innerhalb des Siedlungsgebietes sind geschwindigkeitsreduzierende Zonen umgesetzt worden, welche die Wohnquartiere beruhigen und das Zentrum von Grenchen hervorheben.

16.1.2 Öffentlicher Verkehr

In der Agglomeration Grenchen besteht grundsätzlich ein gutes ÖV-Angebot. Mit den Regional- und Fernverkehrshalten sowie einem engmaschigen Netz an Buslinien und dichtem Takt steht ein attraktives Grundangebot zur Verfügung.

Die Distanzen zwischen den Bushaltestellen liegen im Regelfall unter 300 m, was einer urbanen Dichte entspricht. Entlang einiger Abschnitte überlagern sich mehrere Linien und lassen dadurch einen dichten Takt entstehen. Die ÖV-Erschliessungsgüteklasse ist dementsprechend flächig sehr gut (C und besser). Die Voraussetzungen für eine flächige Nutzung des ÖV sind gut.

Am Bahnhof Grenchen Süd resp. am Postplatz bündeln sich die unterschiedlichen Buslinien, wodurch zentrale Umsteigeknoten entstehen. Mit dem Sanierungs- und Umbauprojekt Bahnhof Grenchen Süd (Nordseite) ist ein wichtiges Projekt aufgelegt, um die Umsteigebeziehung zwischen Bus und Bahn aufzuwerten und die Aufenthaltsqualität des Bahnhofplatzes zu erhöhen.

16.1.3 Fuss- und Veloverkehr

Auch wenn das Fuss- und Velonetz der Agglomeration unterschiedliche Qualitäten aufweist, so besteht in der Basis ein gutes Netz. Vielerorts ergänzen kleinere Fusswege, Über- und Unterführungen sowie Treppen abseits der Strassen auf attraktive Weise das Basisnetz der Agglomeration und unterstützen dadurch eine «Agglomeration der kurzen Wege». Mittels Tempo-20- und Tempo-30-Beruhigungsbereichen wird die Koexistenz zwischen den Verkehrsteilnehmenden in vielen Abschnitten in den Fokus gestellt oder in den Fussgängerzonen gar alleinig priorisiert.

16.2 Schwächen und Handlungsbedarf

16.2.1 Gesamtschwachstellenkarte

Die Analyse des Ist-Zustands hat neben den Stärken auch die Schwachstellen der Agglomeration gezeigt. Diese sind in der Gesamtschwachstellenkarte zusammengefasst. Hierin zeigen sich die Zusammenhänge und ein Gesamtbild der Schwachstellen am besten. In den nachfolgenden Kapiteln werden die Schwachstellen der einzelnen Verkehrsmittel detaillierter erläutert.

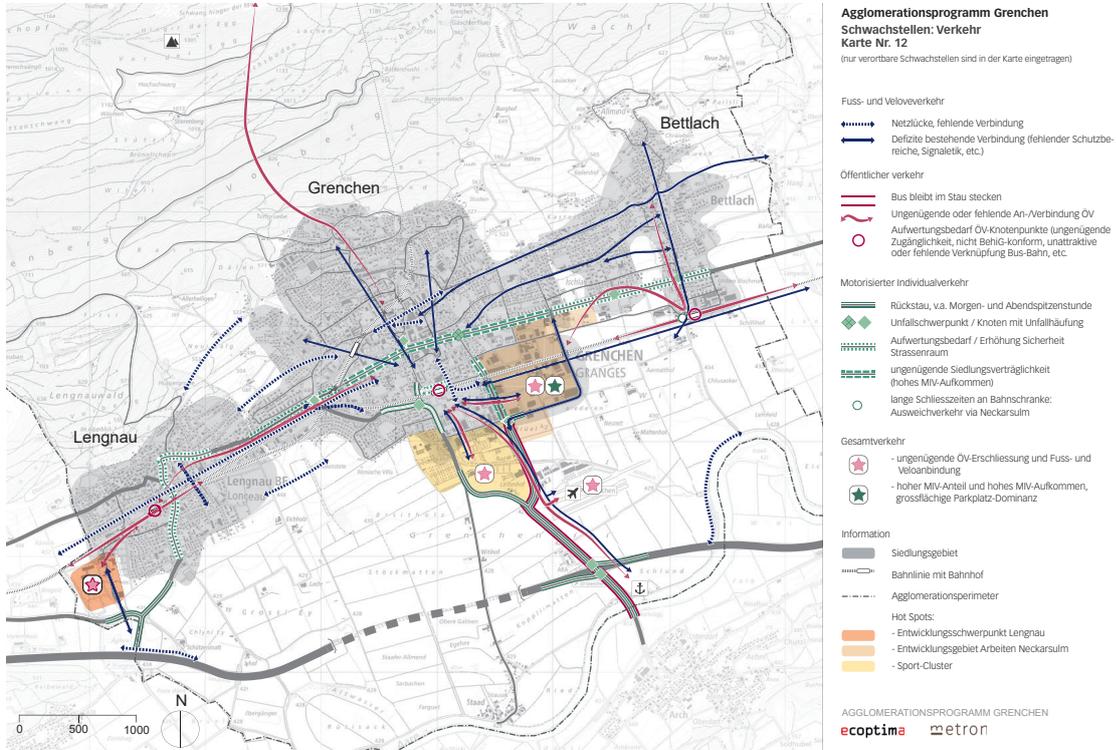


Abb. 46 Karte Schwachstellenanalyse Verkehr

16.2.2 Motorisierter Individualverkehr

Das Strassennetz der Agglomeration ist insbesondere in den Spitzenstunden stark beansprucht. Infolge von Kapazitätsengpässen im Übergang zwischen Autobahn und lokalem Netz resultieren weitreichende nachgelagerte Effekte mit Ausweichverkehr und überlasteten Strassen. Der Autoverkehr dominiert mit Emissionen, Parkplatzsuchverkehr und Stau teilweise deutlich das Siedlungsbild und die Aufenthaltsqualität. Insgesamt weist der MIV einen zu hohen Anteil an allen Verkehrswegen auf.

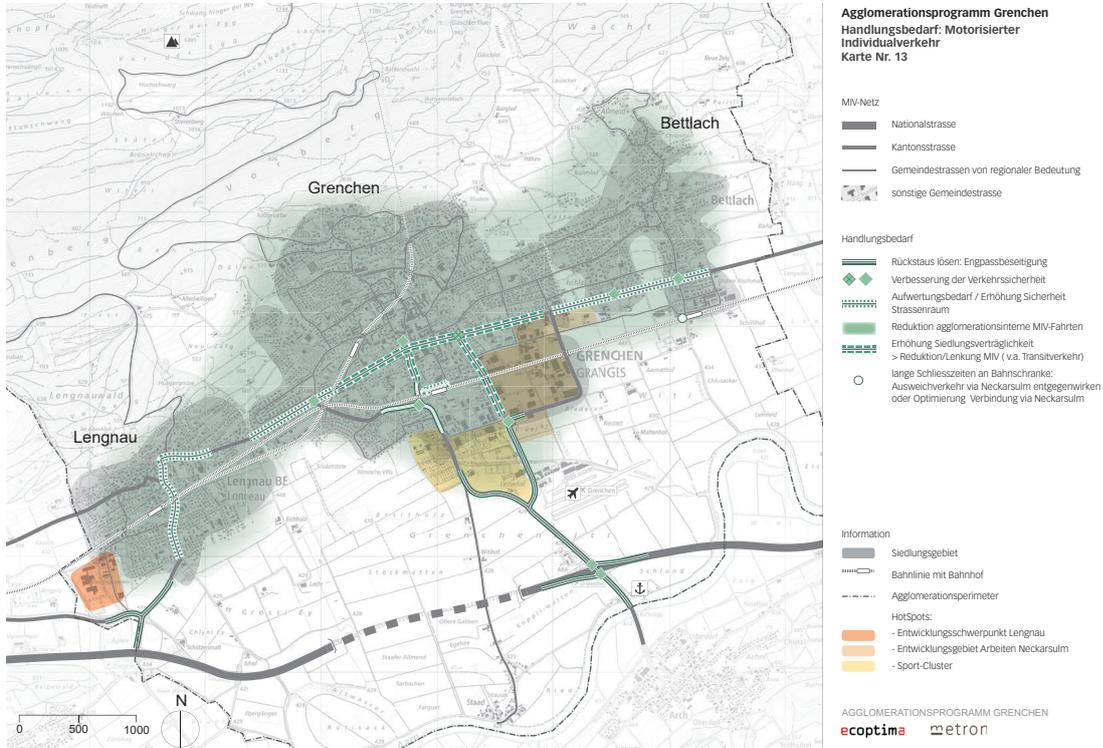


Abb. 47 Handlungsbedarf Motorisierter Individualverkehr

Schwäche (Ist-Zustand)	Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf
<ul style="list-style-type: none"> Überlastung der Hauptverkehrsachsen führt zur Minderung der Aufenthaltsqualität auf den Achsen und zu Ausweichverkehr Sehr hoher MIV-Anteil am Modal Split und hohes MIV-Aufkommen, z.B. bei Arbeitsplatzgebieten 	<ul style="list-style-type: none"> Direkte und sichere Hauptverkehrsachsen Innerhalb Siedlungsgebiet quartierverträglicher Verkehr 	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsmanagement Agglomeration Grenchen Aufwertung zu siedlungsverträglichen Strassenräumen Reduktion agglomerationsinterne MIV-Fahrten
<ul style="list-style-type: none"> Unattraktive Strassenraumgestaltung/ungenügende Siedlungsverträglichkeit durch hohen MIV-Anteil Unfallschwerpunkt und Knoten mit Unfallhäufung 	<ul style="list-style-type: none"> Direkte und sichere Hauptverkehrsachsen Innerhalb Siedlungsgebiet quartierverträglicher Verkehr 	<ul style="list-style-type: none"> Aufwertung zu siedlungsverträglichen Strassenräumen Verbesserung der Verkehrssicherheit
<ul style="list-style-type: none"> Stau und erhöhte Unfallgefahr zu den Hauptverkehrszeiten auf den autobahnzubringenden Strassen und den Autobahnabfahrten 	<ul style="list-style-type: none"> Hochleistungsstrassen mit guten Anschlüssen und ausreichender Kapazität 	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Verkehrssicherheit

Schwäche (Ist-Zustand)	Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf
– Lange Schliesszeiten der Bahnschranken Bahnhof Bettlach führt zu grossräumigem Ausweichverkehr bis Grenchen	– Direkte und sichere Hauptverkehrsachsen	– Ausweichverkehr entgegenwirken
– Die Verkehrsführung/Netz-hierarchie nördlich der Solothurn-/Bielstrasse ist in Grenchen nicht ausreichend definiert	– Direkte und sichere Hauptverkehrsachsen, Innerhalb Siedlungsgebiet quartierverträglicher Verkehr	– Netzhierarchie und Funktion der einzelnen Strassen im Gesamtsystem verdeutlichen

16.2.3 Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr der Agglomeration Grenchen weist zwei zentrale Schwachpunkte auf: Es besteht zwar einerseits ein sehr dichtes Busnetz, dieses ist jedoch sehr zentral auf den Bahnhof Grenchen Süd ausgerichtet und weist wenige Tangentialverbindungen auf, resp. wenige Linien, die sich auf die Erschliessung von nur einzelnen Gemeindegebieten fokussieren. Des Weiteren ist das Busnetz zu wenig nachfragegerecht auf die Erschliessung der Hot Spots innerhalb der Agglomeration ausgerichtet.

Beim Busbetrieb kommt es in den Spitzenstunden häufig zu Verspätungen der Busse, welche auf den überlasteten Verkehrsachsen im Stau stecken bleiben.

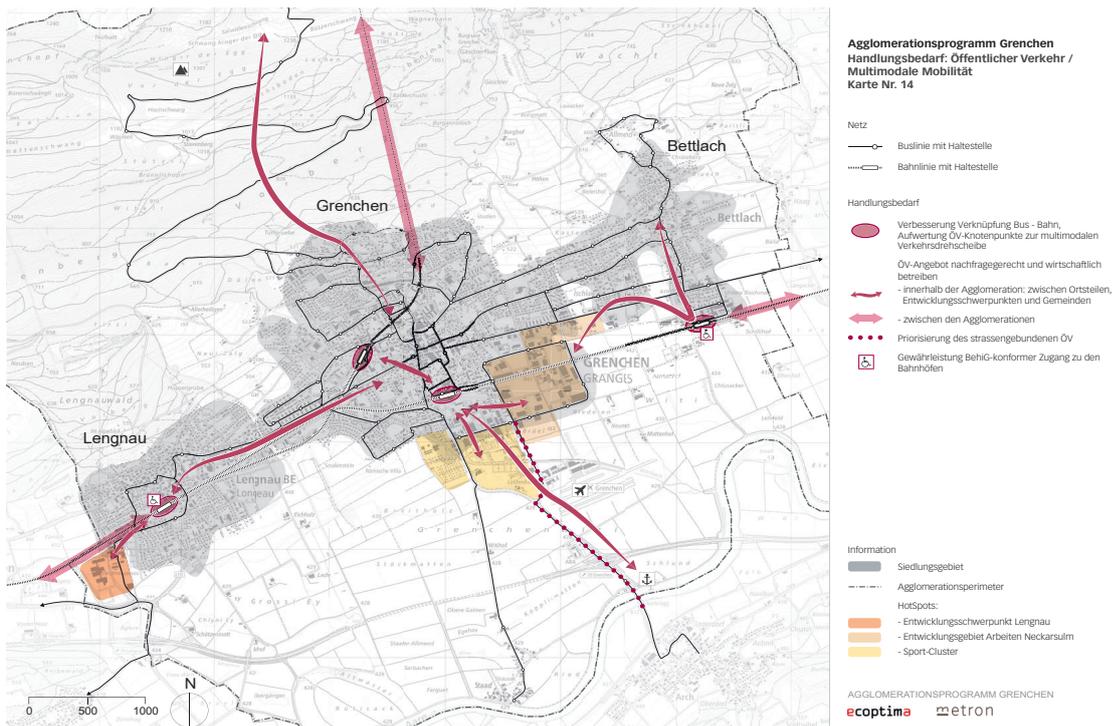


Abb. 48 Handlungsbedarf öffentlicher Verkehr/Kombinierte Mobilität

Schwäche (Ist-Zustad)	Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf
<ul style="list-style-type: none"> - Ungenügende Vernetzung der Ortsteile, Entwicklungsschwerpunkte/Entwicklungsgebiet Arbeiten 	<ul style="list-style-type: none"> - Attraktive, direkte ÖV-Verbindungen - Innerhalb Siedlungsgebiet quateriervetraglicher Verkehr mit guten ÖV-, Fuss- und Veloverbindungen 	<ul style="list-style-type: none"> - ÖV innerhalb der Agglomeration nachfragegerecht und wirtschaftlich betreiben - Siedlungsschwerpunkte und Hot Spots nachfragegerecht und wirtschaftlich erschliessen (Arbeitsplatzgebiete, Sport/Freizeit, Zentren)
<ul style="list-style-type: none"> - Ungenügende An-/Verbindung zu den Nachbaragglomerationen 	<ul style="list-style-type: none"> - Gut funktionierende Vernetzung mit den Nachbaragglomerationen Biel/Bienne und Solothurn 	<ul style="list-style-type: none"> - ÖV zwischen den Agglomerationen und Nachbarregionen nachfragegerecht und wirtschaftlich betreiben
<ul style="list-style-type: none"> - Ungenügende Verknüpfung Bus – Bahn 	<ul style="list-style-type: none"> - Multimodale Drehscheiben 	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung Übergang Bahn – Bus
<ul style="list-style-type: none"> - Nicht BehiG-konformer Zugang zu den Bahnhöfen (Perrons/Rampen/Treppen) 	<ul style="list-style-type: none"> - Attraktive, direkte ÖV-Verbindungen 	<ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung ÖV-Knotenpunkte, Zugang
<ul style="list-style-type: none"> - Behinderung des strassengebundenen ÖVs (Fahrzeitverlust; «Handorgel»-Prinzip). 	<ul style="list-style-type: none"> - Attraktive, direkte ÖV-Verbindungen 	<ul style="list-style-type: none"> - Im Rahmen von Sanierungsmassnahmen ist den Bedürfnissen des ÖV Rechnung zu tragen; wo möglich sind Massnahmen zur ÖV-Priorisierung zu prüfen.

16.2.4 Fuss- und Veloverkehr

Ebenso wie beim MIV-Netz besteht beim Veloverkehrsnetz eine ausgeprägte Ost-West-Ausrichtung der bestehenden Verbindungen im Bereich zwischen der Kantonsstrasse und dem Bahntrasse. Innerhalb der Gemeinden gibt es eine deutliche Nord-Süd-Ausrichtung der Routen (Wohnquartiere-Zentrum/Bahnhof). Abseits der zentralen Achse weist das Fuss- und Veloverkehrsnetz Lücken auf, so dass zwischen den Agglomerationsgemeinden nur wenige Quer- und Tangentialverbindungen resultieren können. Die Hot Spots der Region sind teilweise schlecht angeschlossen oder weisen Sicherheitsdefizite auf. Eine grosse Herausforderung für den Fuss- und Veloverkehr in der Agglomeration stellt die Topographie dar.

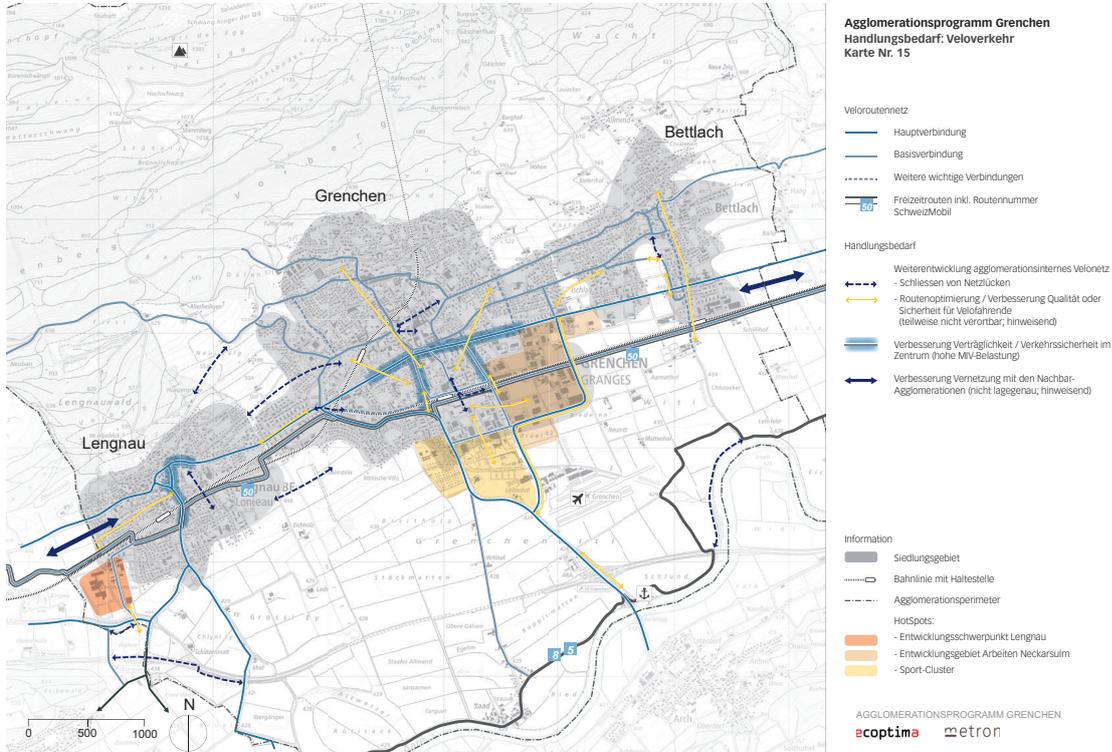


Abb. 49 Handlungsbedarf Veloverkehr

Schwäche (Ist-Zustand)	Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf
<ul style="list-style-type: none"> – Ungenügende Vernetzung Ortsteile, Entwicklungsschwerpunkte/Entwicklungsgebiete und Gemeinden untereinander 	<ul style="list-style-type: none"> – Attraktive, durchgängige Velohauptrouen – Innerhalb Siedlungsgebiet quateriervetraglicher Verkehr mit guten ÖV-, Fuss- und Veloverbindungen 	<ul style="list-style-type: none"> – Weiterentwicklung Fuss-/Velonetz: Netzlücken schliessen, direkte Linienführungen ermöglichen
<ul style="list-style-type: none"> – Planung und/oder Realisierung des Netzes endet oft an Gemeindegrenzen 	<ul style="list-style-type: none"> – Attraktive, durchgängige Velohauptrouen 	<ul style="list-style-type: none"> – Weiterentwicklung des Fuss-/Velonetzes und überkommunale Zusammenarbeit stärken. Die Realisierung von Projekten vorantreiben
<ul style="list-style-type: none"> – Verbindungen mit Nachbaragglomerationen nur über Freizeitrouen oder entlang stark belasteter Hauptachsen 	<ul style="list-style-type: none"> – Gut funktionierende Vernetzung mit den Nachbaragglomerationen 	<ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung Vernetzung mit den Nachbaragglomerationen
<ul style="list-style-type: none"> – Ungenügende resp. fehlende Direktverbindungen, Umwege nötig (z.T. mit Topographiewechsel) 	<ul style="list-style-type: none"> – Innerhalb Siedlungsgebiet quateriervetraglicher Verkehr mit guten ÖV-, Fuss- und Veloverbindungen 	<ul style="list-style-type: none"> – Weiterentwicklung Fuss-/Velonetz: Netzlücken schliessen, direkte Linienführungen ermöglichen
<ul style="list-style-type: none"> – Bahngleise als trennende Elemente der Ortsteile 	<ul style="list-style-type: none"> – Innerhalb Siedlungsgebiet quateriervetraglicher Verkehr mit guten ÖV-, Fuss- und Veloverbindungen 	<ul style="list-style-type: none"> – Weiterentwicklung Fuss-/Velonetz: Netzlücken schliessen, direkte Linienführungen ermöglichen
<ul style="list-style-type: none"> – Ungenügende Erschliessung der Naherholungsgebiete und Sportcluster 	<ul style="list-style-type: none"> – Gut zugängliche Erholungsräume mit Hot Spots 	<ul style="list-style-type: none"> – Weiterentwicklung Fuss-/Velonetz: Netzlücken schliessen, direkte Linienführungen ermöglichen

Schwäche (Ist-Zustand)	Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf
– Sanierungsbedarf Unfallstandorte mit hoher Fussgänger-/Velobeteiligung	– Innerhalb Siedlungsgebiet quartierverträglicher Verkehr mit guten ÖV-, Fuss- und Veloverbindungen	– Verbesserung der Verkehrssicherheit
– Qualität und Quantität der Veloparkierung an wichtigen Zielorten innerhalb der Agglomeration ungenügend	– Förderung multimodale Mobilität	– Nachfragerechter Ausbau Veloparkierung (im Zentrum, beim Übergang zum ÖV, Hot Spots, Schulen, Freizeit/Sport und Naherholung etc.)

16.2.5 Kombinierte Mobilität und nachfrageorientierte Mobilität

Die kombinierte Mobilität wird in der Agglomeration Grenchen zu wenig genutzt. Die Schwächen und Handlungsbedürfnisse des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs resultieren in einem sehr hohen Modal Split-Anteil des MIV und in einer zu geringen Nachfrage nach alternativen Mobilitätsformen.

Schwäche (Ist-Zustad)	Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf
<p><i>Aus Schwäche MIV:</i></p> – Sehr hoher MIV-Anteil am Modal Split und hohes MIV-Aufkommen, z.B. bei Arbeitsplatzgebieten	– Förderung multimodale Mobilität – Attraktive, direkte ÖV-Verbindungen	– Bessere Verknüpfung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln sowie Weiterentwicklung ÖV-Netz und -Angebot. <i>Aus Handlungsbedarf MIV:</i> – Reduktion agglomerationsinterne MIV-Fahrten
Mangelhafte Veloparkierung	– Förderung multimodale Mobilität	– Nachfragerechter Ausbau Veloparkierung (im Zentrum, beim Übergang zum ÖV, Hot Spots, Schulen, Freizeit/Sport und Naherholung etc.)
Flächige Parkplatz-Dominanz, hohes Verkehrsaufkommen durch viele PP, fehlende ÖV-Erschliessung, ungenügende Fuss-/Veloanbindung	– Dichte Arbeitsgebiete mit direkten ÖV-, Fuss- und Veloverbindungen – Attraktive Sport- und Freizeiträume mit direkten MIV- und ÖV-Verbindungen	– Koordination Parkierung Arbeitsplatzgebiete, Schaffung attraktiver ÖV-, Fuss- und Veloverbindungen
<p><i>Aus Schwäche ÖV:</i></p> – Ungenügende Verknüpfung Bus – Bahn – Nicht BehiG-konformer Zugang zu den Bahnhöfen (Perrons/Rampen/Treppen)	– Förderung multimodale Mobilität – Attraktive, direkte ÖV-Verbindungen	<p><i>Aus Handlungsbedarf ÖV:</i></p> – Verbesserung Übergang Bahn – Bus – Aufwertung ÖV-Knotenpunkte, Zugang
<p><i>Aus Schwäche Fuss/Velo:</i></p> Qualität und Quantität der Veloparkierung an wichtigen Zielorten innerhalb der Agglomeration ungenügend	– Förderung multimodale Mobilität	<p><i>Aus Handlungsbedarf Fuss/Velo:</i></p> – Angebot Veloparkierung nachfragegerecht ausbauen

17. Fokusräume

Während der Bearbeitung des Agglomerationsprogramms wurden zwei Fokusräume identifiziert, welche langfristig eine strategisch entscheidende Bedeutung für die Entwicklung der Agglomeration Grenchen haben. In diesen Räumen besteht bei der Planung ein hoher Bedarf an Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr. Das Kapitel dient der Konkretisierung des räumlich verorteten Handlungsbedarfs.

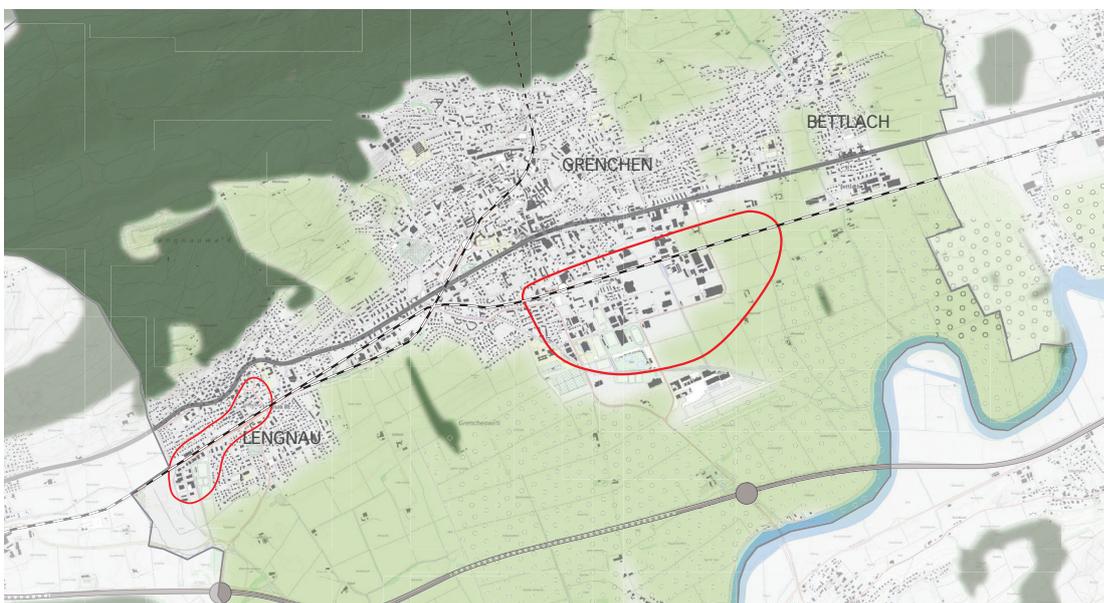


Abb. 50 Strategisch wichtige Entwicklungsräume der Agglomeration Grenchen

Entwicklungsgebiet Arbeiten Neckarsulm und Bahnhof Süd inkl. Freizeit- und Sportcluster

Studien zeigen, dass die Verkehrsbelastung im Bereich Grenchen Süd/ Neckarsulm Richtung Autobahnananschluss ohne Massnahmen stark steigen wird. Damit die Wirtschaftlichkeit des Standortes dadurch nicht geschmälert wird, ist für die Weiterentwicklung des Entwicklungsgebiets Arbeiten Neckarsulm die Klärung der Erschliessung und der Aufbau eines Mobilitätsmanagements unabdingbar.

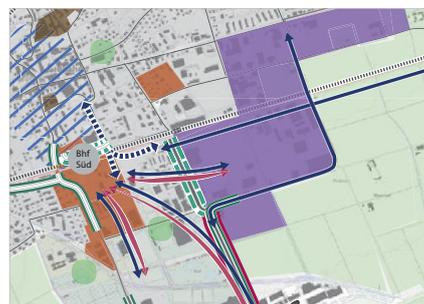


Abb. 51 Handlungsbedarf im Fokusraum

Südwestlich schliesst das Gebiet am Bahnhof Süd an. Dieses Gebiet ist heute nicht mit einer attraktiven Verbindung zum Zentrum der Stadt Grenchen ausgestattet. Mit einer besseren Verbindung gewinnt das Gebiet an strategischer Bedeutung für die Entwicklung der Agglomeration. Die Möglichkeiten zu Synergien sind ausgeprägt, weshalb eine inhaltlich und zeitlich abgestimmte Planung anzustreben ist. In diesem Zusammenhang

werden die Abstimmung zwischen den Nutzungen Arbeiten, Wohnen und Freizeit sowie die Entwicklung einer entsprechenden Erschliessung wichtig. Im Fokusraum sind daher breit abgestützte und agglomerationsübergreifende Planungsprozesse wichtig.

Bahnhof Lengnau mit ESP Lengnaumoos und Zentrum Lengnau

Der Raum Bahnhof – Zentrum in Lengnau bietet Potenzial für eine Erhöhung der Nutzungsdichte und städtebauliche Aufwertung sowie der Herausbildung eines attraktiven Zentrums. Dabei ist die siedlungsverträgliche Verkehrsgestaltung des MIV entscheidend. Rund um die Anbindung des Bahnhofs und des Entwicklungsschwerpunktes an den ÖV besteht Bedarf einer Überprüfung der Busführung.



Abb. 52 Handlungsbedarf im Fokusraum

F Strategien

Die in diesem Kapitel aufgezeigten Teilstrategien Siedlung, Landschaft und Mobilität stützen sich auf die übergeordneten Handlungsfelder gemäss den Kantonen und auf den festgelegten Handlungsbedarf, die Agglomeration Grenchen auf das definierte Zukunftsbild 2040 auszurichten.

Die Strategien zum Agglomerationsprogramm Grenchen wurden unter Berücksichtigung der kantonalen Vorgaben entwickelt.

18. Gesamtstrategie

Generelle Handlungsstrategien

Aus der übergeordneten Strategie des Raumkonzepts Schweiz und den kantonalen Richtplänen in Solothurn und Bern werden generelle Handlungsstrategien definiert.

- Kulturland erhalten
- Siedlungsentwicklung nach innen lenken
- Siedlungsqualität erhöhen
- Siedlung und Verkehr konsequent aufeinander abstimmen
- Wirtschaftliche Entwicklungsgebiete festlegen
- Bestehende Verkehrsinfrastruktur optimal nutzen
- Unverbaute Landschaften erhalten und naturnahe Lebensräume schützen
- Ressourcen nachhaltig nutzen

Gesamtstrategie für die Agglomeration Grenchen

In der Agglomeration Grenchen werden die nachfolgenden Strategien verfolgt, um die Entwicklung in die Richtung des Zukunftsbildes 2040 zu lenken.

Gezielte Innentwicklung mit hoher Siedlungsqualität

Die Siedlungsentwicklung findet zur Vermeidung der Zersiedelung in den bestehenden Bauzonen mit einer gezielten Innenentwicklung statt. Für die Umsetzung werden die Potenziale unbebauter Bauzonen ausgeschöpft und die Umstrukturierung und Verdichtung in Potenzialgebieten angegangen. Bei der Entwicklung ist die hohe Qualität der Siedlungsstruktur sicherzustellen. Zudem wird die Situation vorhandener Fabrikgebäude und Parkierungsflächen im Zentrum der Stadt Grenchen als Potenzial zur Innenentwicklung erkannt. Die Innenentwicklung soll vorrangig an Lagen mit einer guten ÖV-Erschliessung gefördert werden, wodurch eine siedlungsverträgliche Verkehrsentwicklung begünstigt wird.

Die wirtschaftlichen Entwicklungsgebiete werden regional koordiniert weiterentwickelt.

Zur Verbesserung der Siedlungsqualität wird das Freiraumnetz im Siedlungsgebiet besser vernetzt. Zudem werden die Stärken der Ortszentren der Agglomerationsgemeinden gefördert.

Verträgliche und ressourcenschonende Mobilität

Eine gute Abstimmung des Verkehrs und der Siedlungsentwicklung ist entscheidend. Die Siedlungsentwicklung soll zur Verkehrsvermeidung vorrangig an gut erschlossenen Lagen erfolgen. Um den Verkehr auf ressourcenschonende Verkehrsmittel zu verlagern, werden der regionale öffentliche Verkehr abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung weiterentwickelt und der Fuss- und Veloverkehr gefördert, insbesondere mit dem Ziel, den Einsatz bei kurzen und mittleren Etappen zu erhöhen. Die ressourcenschonenden Verkehrsarten sollen selbstverständlicher Bestandteil der Mobilitätsketten (z.B. zu Fuss oder mit dem Velo zum Bahnhof) werden.

Für den MIV wird eine hohe Siedlungsverträglichkeit sichergestellt. Er wird auf die gewünschten Verbindungen gelenkt und wo nötig dosiert.

Zur Förderung einer multimodalen Mobilität steht in der Agglomeration Grenchen die Stärkung unter- oder ungenutzter Potenziale im Fokus. Optimale Verknüpfung der Verkehrsmittel sowie die Sicherstellung von Kapazitäten und der Infrastruktur an strategischen Standorten sind das Ziel.

19. Teilstrategie Siedlung und Landschaft

Zur Zielerreichung des Zukunftsbildes 2040 werden in der Agglomeration Grenchen Teilstrategien im Bereich Siedlung entlang folgender Grundsätze verfolgt:

- **Zersiedelung vermeiden:** Die Siedlungsentwicklung findet in den bestehenden Bauzonen statt. Kulturland und unverbaute Landschaften werden erhalten.
- **Siedlungsqualität erhöhen:** Im Zuge der Siedlungsentwicklung nach innen wird der Siedlungsqualität ein hoher Stellenwert zugeschrieben.
- **Wirtschaftliche Entwicklung ermöglichen:** Die regionale Abstimmung zur Förderung der Entwicklungsgebiete Arbeiten wird verbessert.
- **Abstimmung von Siedlung und Verkehr:** Die Siedlungsentwicklung erfolgt vorrangig an gut erschlossenen Lagen.

19.1 Teilstrategie Siedlung

Zentrumsqualitäten gezielt stärken

- Das **städtische Zentrum** der Agglomeration wird gestärkt. Zur Stärkung erfolgen Aufwertungen im öffentlichen Raum und die Aktivierung von Nutzungspotenzialen an zentralen Lagen.

- In den **Zentren Bettlach und Lengnau** wird die Aufenthaltsqualität verbessert. Sie sollen die Ortszentrumsfunktion in der Agglomeration gewährleisten.

Siedlungsentwicklung nach innen lenken

- Der **Kernraum** wird dicht und qualitativ weiterentwickelt. Dabei wird eine attraktive städtische Verflechtung von Wohnen und Arbeiten angestrebt. Der Umgang mit Fabrikgebäuden und grossen Parkierungsflächen wird definiert.
- Der **Ergänzungsraum** wird wo sinnvoll qualitativ verdichtet. Dabei kommt der Attraktivierung des Wohnumfelds eine grosse Bedeutung zu. Ein guter Wohnungsmix muss sichergestellt werden.
- **Quartiere ausserhalb** werden behutsam weiterentwickelt. Z.B. sollen Lagen am Hang besser genutzt werden bei gleichzeitiger Einpassung in das Quartier; Baulücken werden genutzt, Einliegerwohnungen werden gefördert.
- Unbebaute **Arbeitszonen** werden aktiviert. Die Arbeitsgebiete sollen in flächensparender Weise genutzt werden.
- **Freizeit- und Sportanlagen** werden an gut erschlossenen Lagen konzentriert. Die öffentlichen Infrastrukturen werden konsolidiert um Synergien zu schaffen und Doppelspurigkeiten zu vermeiden.

Siedlungsentwicklung in den Quartieren gezielt fördern

- Auf grossen, gut erschlossenen **unbebauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen** werden Wohnschwerpunkte priorisiert. Die Aktivierung der unbebauten Bauzonen wird unterstützt.
- Innenentwicklungspotenziale werden durch die Umnutzung von **Industrie- und Gewerbebauten und grössere Parkierungsflächen** im Zentrum der Agglomeration genutzt.
- Die **Umstrukturierung und Verdichtung** von Gebieten wird aktiv unterstützt.

Regionale Arbeitszone stärken und weiterentwickeln

- Die Ansiedlung von Firmen erfolgt regional koordiniert. Neue Arbeitsnutzungen werden in erster Linie im Entwicklungsgebiet Arbeiten angesiedelt. Die Arbeitszonen ausserhalb von Entwicklungsgebieten dienen vorrangig dem lokalen Bedarf.
- Der Top-Entwicklungsstandort Neckarsulm wird als wichtigster Entwicklungsstandort der Agglomeration gefördert und als regionale Arbeitszone positioniert.

Freiräume im Siedlungsgebiet vernetzen

Entlang von Bächen wird eine lineare, siedlungsquerende Freiraumstruktur geschaffen. Freiräume werden innerhalb des Siedlungsgebietes vernetzt und Anschlusspunkte an stadtnahe Erholungsgebiete sichergestellt.

Handlungsbedarf	Strategie
– Potenzial von Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebieten nutzen, unbebaute Bauzonen aktivieren	– Siedlungsentwicklung differenziert nach Siedlungstyp nach innen lenken
– Verdichtung im Zentrum; flächenintensive Parkierung reduzieren	– Siedlungsentwicklung in den Quartieren gezielt fördern
– Aufwertung der öffentlichen Räume	– Zentrumsqualitäten gezielt stärken
– Attraktiver Wohnungsmix und hohe Siedlungsqualität in Entwicklungsgebieten sicherstellen	– Der Ergänzungsraum wird qualitativ voll verdichtet.
	– Siedlungsentwicklung in den Quartieren gezielt fördern
– Gemeinsame regionale Entwicklung, Vermarktung und Positionierung von Arbeitszonen	– Die Ansiedlung von Firmen erfolgt regional koordiniert.
	– Die Entwicklungsgebiete werden gefördert und weiterentwickelt.
– Schaffen und vernetzen von attraktiven Grünräumen	– Vernetzung von bestehenden und neuen Freiräumen entlang der Bäche

19.2 Teilstrategie Landschaft

Landschaft freihalten und schützen

Die Siedlungsentwicklung erfolgt im bestehenden Siedlungsgebiet; die landwirtschaftlichen Flächen, die Waldfläche und die schützenswerte Landschaft werden von der Siedlungsentwicklung freigehalten.

Aktivitätsräume attraktivieren und Nutzungen koordinieren

Naherholungsgebiete werden zur Naherholung und für die Tourismusnutzung attraktiviert. Durch die Attraktivierung der agglomerationsnahen Landschaften (Witi, Aareufer, Jurahöhen) wird die Lebensqualität verbessert. Die Nutzungen werden koordiniert und konzentriert entwickelt.

Handlungsbedarf	Strategie
– Schwerpunkte für die Freizeit und Naherholung setzen und die Nutzungen aufeinander abstimmen (z.B. Windenergienutzung – Erholungsfunktion)	– Bei Bedarf werden Nutzungskonflikte zwischen Natur- und Landschaftsräumen und Freizeitnutzungen aufeinander abgestimmt.
– Bau Bootshafen und Attraktivierung des Aareufers als Aufenthaltsort	– Bedeutende Naherholungsgebiete werden als wichtige Standortqualitäten weiterentwickelt.

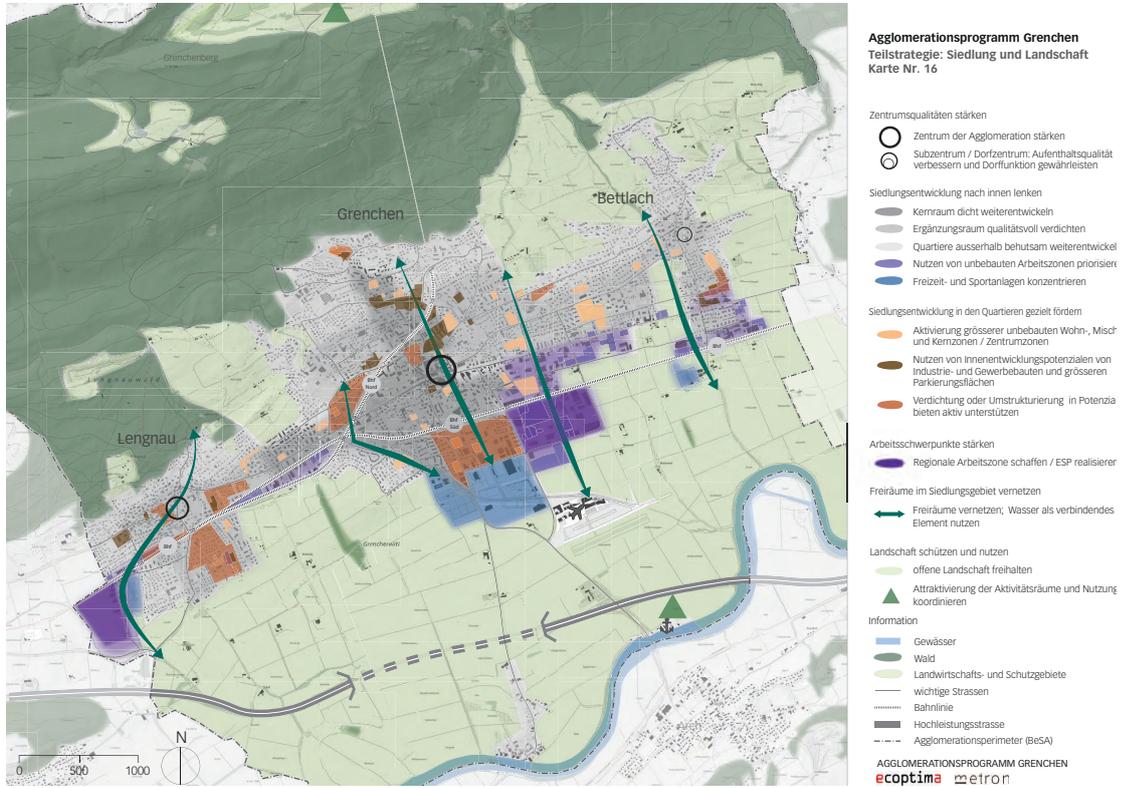


Abb. 53 Strategiekarte Siedlung und Landschaft

20. Teilstrategie Verkehr

20.1 Gesamtverkehrsstrategie

Zur Zielerreichung des Zukunftsbildes wird für die Agglomeration Grenchen die 4V-Strategie der Kantone Solothurn und Bern als Gesamtverkehrsstrategie über alle Verkehrsmittel weiterverfolgt. Die Agglomeration Grenchen stimmt damit fokussiert ihre Mobilität und Siedlungsentwicklung aufeinander ab. Hierfür sind die jeweiligen Stärken der einzelnen Verkehrsmittel zu nutzen und gezielt zu fördern. Im Fokus stehen eine Erhöhung der Verträglichkeit des Gesamtverkehrs sowie eine Steigerung des Modal Split zugunsten nachhaltiger Verkehrsmittel. Indem das bestehende MIV-Netz entlastet wird, können Kapazitäten beim Verkehr freigespielt und damit Handlungsmöglichkeiten in der Siedlungsentwicklung erhalten werden.

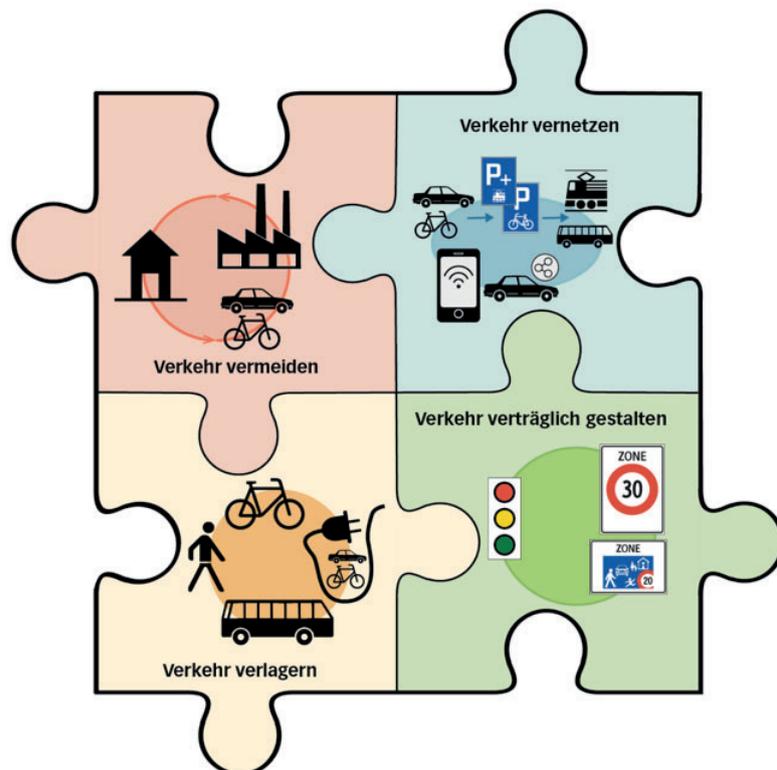


Abb. 54 Gesamtverkehrsstrategie Agglomeration Grenchen, Darstellung Metron

Es ist zu beachten, dass die Agglomeration Grenchen kein in sich abgeschlossenes System ist, sondern eine Rolle im Gesamtsystem der umliegenden Gemeinden und Regionen einnimmt. Insbesondere mit den Agglomerationen Solothurn und Biel besteht eine enge räumliche Verbindung entlang des Jurasüdfusses, wo Wechselwirkungen bestehen können. Aber auch mit Delémont/Moutier und dem Unteren Seeland/den Bucheggberg-Gemeinden, wie z.B. Arch und Büren, besteht eine enge Verknüpfung.

Mit der 4V-Strategie bestehen folgende planerischen Grundsätze für die Agglomeration Grenchen:

Verkehr vermeiden

- Siedlungsentwicklung und Verkehr aufeinander abstimmen; dies bezieht Wohn- und Arbeitsstandorte mit ein.
- Siedlungsentwicklung primär dort, wo bereits gute Infrastrukturen bestehen oder gute Voraussetzungen dafür vorliegen.
- In einer Agglomeration der kurzen Wege bestehen attraktive Verbindungen innerhalb der Quartiere, welche zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden können. Haltestellen des öffentlichen Verkehrs können bequem erreicht werden.

Verkehr verlagern

- Der Anteil an Etappen und Tagesdistanzen, welche mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt wird, ist hoch.
- Die Sharing-Kultur und die elektrounterstützte Mobilität leisten ihren Beitrag zu einem neuen Umgang mit Mobilität.

Verkehr verträglich gestalten

- Der Gesamtverkehr ist siedlungsverträglich auszugestalten. Hierzu gehören Strassenräume mit hoher Lebensqualität in den Wohnquartieren sowie auch Achsen mit Aufenthaltsqualität in den Zentren.
- Die Zentren sind zu entlasten und der Verkehr flüssig abzuwickeln. Hierzu können beispielsweise der Verkehr am Siedlungsrand dosiert, Geschwindigkeiten angepasst oder Fahrbeziehungen neu definiert werden.

Verkehr vernetzen

- Die Strategie der Agglomeration Grenchen nimmt sich den Stärken der verschiedenen Verkehrsmittel an und verknüpft sie sinnvoll miteinander. Dafür sind an strategischen Standorten die Infrastrukturen bereitzustellen resp. auszubauen.
- Die neuen Technologien und App-basierten Angebote ermöglichen eine flexiblere und dynamischere Mobilität.

20.2 Teilstrategien Mobilität

Aufbauend auf der Gesamtverkehrsstrategie der Agglomeration Grenchen und dem ermittelten Handlungsbedarf wurden für die einzelnen Verkehrsmittel Teilstrategien entwickelt.

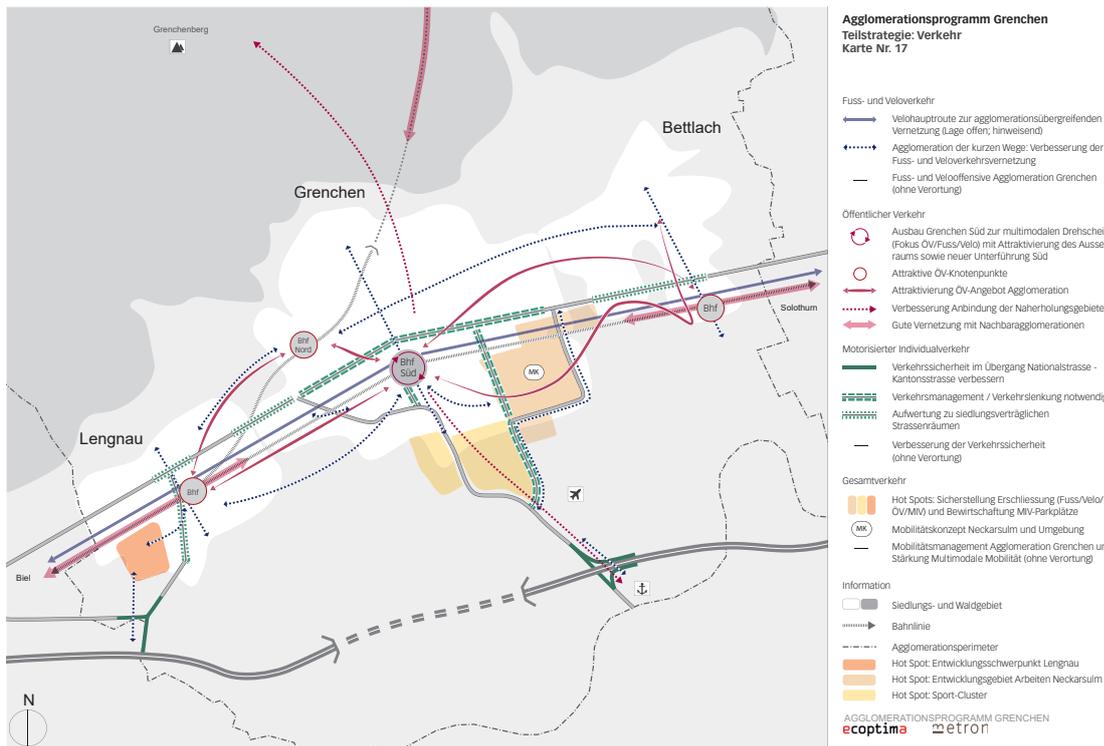


Abb. 55 Karte Strategie Mobilität

20.2.1 Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr

Die Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr umfasst drei Schwerpunkte, die sich gegenseitig ergänzen oder jeweils sogar Bestandteil von einander sein können und als Basis für eine Optimierung der vorhandenen Infrastruktur dienen:

- Verkehrssicherheit erhöhen, indem der Strassenraum auf die Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden abgestimmt ist.
- Siedlungsverträgliche Strassenräume schaffen, indem die Koexistenz unter den Verkehrsmitteln und eine hohe Siedlungsverträglichkeit sichergestellt sind.
- Ein Verkehrsmanagement ausarbeiten, um die regionale und überregionale Erreichbarkeit sicherzustellen, den Verkehr auf gewünschte Verbindungen zu lenken und, wo nötig, die Zufahrt zu dosieren, um die nachgelagerten Verbindungen zu entlasten.

Handlungsbedarf	Strategie
– Netzhierarchie und Funktion der einzelnen Strassen im Gesamtsystem verdeutlichen	– Verkehrsmanagement Agglomeration Grenchen: Verkehrslenkung und Signalisation optimieren
– Aufwertung zu siedlungsverträglichen Strassenräumen	– Siedlungsverträgliche Strassenräume
– Verbesserung der Verkehrssicherheit	– Sanierung von Unfallstandorten und siedlungsverträgliche Strassenräume – Verkehrssicherheit im Übergang Autobahn – Basisnetz Agglomeration Grenchen erhöhen
– Ausweichverkehr entgegenwirken	– Verkehrsmanagement Agglomeration Grenchen: Verkehrslenkung und Signalisation optimieren
– Hoher MIV-Anteil/Reduktion agglomerationsinterne MIV-Fahrten	Siehe auch Teilstrategie KM und NM: – Mobilitätsmanagement Agglomeration Grenchen – Mobilitätskonzepte Hot Spots

20.2.2 Teilstrategie Öffentlicher Verkehr

Mit einer fokussierten Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs wird eine Stärkung des ÖV am Modal Split der Agglomeration Grenchen anvisiert. Das Angebot des Regionalverkehrs wird dabei auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt und optimiert. Hierzu zählen insbesondere die Hot Spots der Agglomeration.

Durch einen funktionalen wie auch städtebaulichen Ausbau des Bahnhofs Grenchen Süd zu einer multimodalen Drehscheibe wird die Agglomeration insgesamt gestärkt. Die zentrale Lage des Bahnhofs im Siedlungsgebiet, die direkte Nähe zum Entwicklungsgebiet Arbeiten Neckarsulm und zum Sport-Cluster, der Anschluss an den Fern- und Regionalverkehr sowie die ausgeprägte Bündelung der regionalen Buslinien positionieren den Bahnhof Grenchen Süd als attraktiven und wertvollen Verknüpfungs- und Umsteigepunkt für Verbindungen innerhalb der Agglomeration sowie auch ausserhalb der Agglomeration.

Der Bundesbeschluss über den Ausbausritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur (STEP) visiert für die Strecke Biel/Bienne–Zürich eine Leistungssteigerung und einen Kapazitätsausbau an. In diesem Rahmen werden ausstehende Sanierungs- und Ausbaurbeiten an den Bahnhöfen der Agglomeration vorgenommen und ihre Zugänglichkeit sowie Funktion im ÖV-Netz gestärkt.

Handlungsbedarf	Strategie
<ul style="list-style-type: none"> – ÖV innerhalb der Agglomeration nachfragegerecht und wirtschaftlich betreiben – Siedlungsschwerpunkte und Hot Spots nachfragegerecht und wirtschaftlich erschliessen (Arbeitsplatzgebiete, Sport/Freizeit, Zentren) 	<ul style="list-style-type: none"> – Attraktivierung ÖV-Angebot – Sicherstellung Erschliessung Hot Spots und Naherholungsgebiete
<ul style="list-style-type: none"> – ÖV zwischen den Agglomerationen und Nachbarregionen nachfragegerecht und wirtschaftlich betreiben 	<ul style="list-style-type: none"> – Gute Vernetzung mit den Nachbaragglomerationen
<ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung Übergang Bahn – Bus – Aufwertung ÖV-Knotenpunkte, Zugang 	<p><i>Siehe auch Teilstrategie KM und NM:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Attraktive ÖV-Knotenpunkte – Ausbau Grenchen Süd zur multimodalen Drehscheibe
<ul style="list-style-type: none"> – Im Rahmen von Sanierungsmassnahmen ist den Bedürfnissen des ÖV Rechnung zu tragen; wo möglich sind Massnahmen zur ÖV-Priorisierung zu prüfen. 	<ul style="list-style-type: none"> – Attraktivierung ÖV-Angebot

20.2.3 Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr

Die Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr fokussiert auf den Ansatz «Agglomeration der kurzen Wege». Hierfür bedarf es an mehreren Standorten Infrastrukturausbauten und -optimierungen, welche dazu beitragen, ein durchgehendes, direktes und attraktives Netz innerhalb der Agglomeration und agglomerationsübergreifend zu bilden. Ziel ist die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs insbesondere bei kurzen und mittleren Etappen bis 3 km sowie als selbstverständlicher Bestandteil der Mobilitätsketten (z.B. zu Fuss oder mit dem Velo zum Bahnhof).

Entsprechend den unterschiedlichen bestehenden und vor allem potenziell neuen Nutzergruppen findet eine Ausdifferenzierung des Velonetzes statt: lokale Basisrouten zur Feinerschliessung der Quartiere und Agglomerationsgemeinden sowie Velohaupttrouten zur Stärkung des Veloverkehrs zu den Nachbargemeinden und Nachbaragglomerationen.

Mit einer Fuss- und Velo-Offensive nimmt sich die Agglomeration aktiv dem Ziel an, den Fuss- und Veloverkehrsanteil am Modal Split zu erhöhen. Mittels eines Konzeptes, das auch in Zusammenarbeit/Koordination mit dem Mobilitätsmanagement der Agglomeration entwickelt werden kann, sollen Handlungsschwerpunkte und ein Umsetzungsprogramm erarbeitet werden. Die Bandbreite von Themen erstreckt sich von attraktiven Veloparkierungen/Bike+Ride-Standorten, einer Überprüfung der Signaletik bis hin zu Aktionen zur Förderung der Velokultur.

Handlungsbedarf	Strategie
– Weiterentwicklung Fuss-/Velonetz: Netzlücken schliessen, direkte Linienführungen ermöglichen	– Agglomeration der kurzen Wege: – Verbesserung Fuss- und Velovernetzung
– Verbesserung Vernetzung mit den – Nachbaragglomerationen	– Velohaupttrouten zur agglomerationsübergreifenden Vernetzung
– Nachfragegerechter Ausbau Veloparkierung (im Zentrum, beim Übergang zum ÖV, Hot Spots, Schulen, Freizeit/Sport und Naherholung etc.)	– Förderung Multimodalität (<i>siehe auch Teilstrategie KM + NM</i>) – Stärkung der regionalen Zusammenarbeit
– Weiterentwicklung des Fuss-/Velonetzes und überkommunale Zusammenarbeit stärken. Die Realisierung von Projekten vorantreiben	– Stärkung der regionalen Zusammenarbeit – Fuss- und Velo-Offensive Agglomeration Grenchen
– Sichere und direkte Zugänge Freizeit/Sport und Naherholungsgebiete	– Agglomeration der kurzen Wege: – Verbesserung Fuss- und Velovernetzung
– Verbesserung der Verkehrssicherheit	– Aufwertung siedlungsverträglicher Strassen (<i>siehe auch Teilstrategie MIV</i>)

20.2.4 Teilstrategie Kombinierte Mobilität und Nachfrageorientierte Mobilität

Zur Förderung einer multimodalen Mobilität steht in der Agglomeration Grenchen die Stärkung unter- oder ungenutzter Potenziale im Fokus.

- Optimale Verknüpfung der Verkehrsmittel sowie periodische Überprüfung von Kapazitäten und des Zustands der Infrastruktur inkl. notwendigen Ausbauten/Sanierungen (Bike and Ride, Veloparkierung/Velostationen, Park and Ride)
- Prüfung von alternativen Mobilitätsangeboten (Mikromobilität), wie beispielsweise Car-/Bike-Sharing und -Pooling, E-Trottinett etc.
- Bessere Abstimmung von Anschlüssen zwischen Bus und Bahn, um z.B. Anschlussbrüche zu reduzieren

Nachfrageorientierte Mobilität in der Agglomeration fördern, indem Unternehmen, Schulen, Gesamtbevölkerung und Gemeinden informiert, beraten, sensibilisiert und unterstützt werden. Um dies zu erreichen, können u.a. verkehrsmittelübergreifende Konzepte und Massnahmen erarbeitet sowie Mobilitätsangebote durchgeführt werden.

Im Bereich der Parkierung wird in einem ersten Schritt die Koordination der Parkplätze in den Arbeitsplatzgebieten aktiv angegangen. Hier wird ein grosses Potenzial gesehen, um mögliche Synergien zu bestehenden Parkplätzen zu ermitteln und den Umgang mit ungenutzten oder frei werdenden Flächen konzeptionell zu schärfen. In Abstimmung mit einem Mobilitätsmanagement in den unterschiedlichen Unternehmen kann beispielsweise die Bewirtschaftung der Parkplätze ein Faktor zur Verlagerung des Pendlerverkehrs auf siedlungsverträgliche Verkehrsmittel sein.

Handlungsbedarf	Strategie
<ul style="list-style-type: none"> – Bessere Verknüpfung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln sowie Weiterentwicklung ÖV-Netz und -Angebot 	<ul style="list-style-type: none"> – Förderung Multimodalität – Ausbau Grenchen Süd zur multimodalen Drehscheibe
<ul style="list-style-type: none"> – Koordination Parkierung Arbeitsplatzgebiete – Schaffung attraktive ÖV-, Fuss- und Veloverbindungen <p><i>Aus Handlungsbedarf MIV:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Hoher MIV-Anteil/Reduktion agglomerationsinterne MIV-Fahrten 	<ul style="list-style-type: none"> – Mobilitätsmanagement Agglomeration Grenchen – Mobilitätskonzepte Hot Spots <p><i>Aus Teilstrategie Siedlung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Förderung Innenentwicklungspotenziale: Bewirtschaftung und Umnutzung Parkierungsflächen in Arbeitsplatzgebieten
<p><i>Aus Handlungsbedarf ÖV:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung Übergang Bahn – Bus – Aufwertung ÖV-Knotenpunkte, Zugang 	<p><i>Aus Teilstrategie ÖV:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Attraktive ÖV-Knotenpunkte – Ausbau Grenchen Süd zur multimodalen Drehscheibe
<p><i>Aus Handlungsbedarf Fuss/Velo:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Nachfragerechter Ausbau Veloparkierung (im Zentrum, beim Übergang zum ÖV, Hot Spots, Schulen, Freizeit/Sport und Naherholung etc.) 	<p><i>Aus Teilstrategie Fuss/Velo:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Förderung Multimodalität

G Massnahmen

Für die Umsetzung der Teilstrategien werden Massnahmen festgelegt, die in Massnahmenblättern beschrieben sind. Die Massnahmenblätter sind im separaten «Massnahmenband» enthalten. Es wird zwischen Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsmassnahmen unterschieden. Die Massnahmen sind in Unterkategorien gegliedert und nummeriert. Aufgrund ihrer Wirksamkeit und in Abhängigkeit der Bau- und Finanzreife wurden die Massnahmen den Umsetzungshorizonten A, B, und C zugeteilt:

- A-Horizont: 2024–2027
- B-Horizont: 2028–2031
- C-Horizont: ab 2032

Ausgangspunkt für die Erarbeitung der Massnahmen sind die mit dem Zukunftsbild erarbeiteten Zielsetzungen, die Schwachstellenanalyse, der daraus abgeleitete Handlungsbedarf sowie die Teilstrategien Siedlung, Landschaft und Verkehr. Demgegenüber steht die laufende Massnahmenentwicklung, die (potenzielle) Massnahmenideen aus unterschiedlichen Grundlagen integriert. Eine wichtige Rolle zur Erarbeitung des Agglomerationsprogramms spielte die Tatsache, dass die Gemeinde Bettlach und die Stadt Grenchen parallel die Revision ihrer Ortsplanung erarbeiten. Daraus abgeleitete Massnahmenideen wurden im Rahmen des agglomerationsprogramms auf einer agglomerationsübergreifenden Ebene betrachtet. In einem weiteren Schritt wurde aufgrund politischer, planerischer, finanzieller und projektbezogener Aspekte entschieden, welche Massnahmenideen konkretisiert werden sollen.

21. Siedlung

Teilstrategie Siedlung	Nr.	Massnahme	Horizont
Siedlungsentwicklung nach innen lenken	S-1	Siedlungsentwicklung nach innen: <ul style="list-style-type: none"> – Bauzonenreserven aktivieren – Potenzialräume erkennen und aktiv fördern – Nutzungsstudien und qualitätssichernde Verfahren initiieren und vorantreiben – Minimale Dichten in den Ortsplanungen festlegen 	Daueraufgabe
Siedlungsentwicklung in den Quartieren gezielt fördern: Nutzen von Innenentwicklungspotenzialen von Industrie- und Gewerbebauten und grösseren Parkierungsflächen	S-2	Konzept zur Umnutzung von Fabrikgebäuden und Parkierungsanlagen über alle Gemeinden erstellen	A

Teilstrategie Siedlung	Nr.	Massnahme	Horizont
Siedlungsentwicklung in den Quartieren gezielt fördern: Verdichtung oder Umstrukturierung in Potenzialgebieten aktiv unterstützen	Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete vorantreiben:		
	S-UV.3.1	Bahnhof Nord/Grenchen West	B
	S-UV.3.2	Masterplan Bahnhof Süd	A
	S-UV.3.3	Centralareal	B
	S-UV.3.4	Bahnhof Lengnau	A
	S-UV.3.5	Zentrum Lengnau	B
	S-UV.3.6	Rolliareal	A
	S-UV.3.7	Chilchmatt	C
	S-UV.3.8	Chappelistrasse	C
Siedlungsentwicklung in den Quartieren gezielt fördern: Aktivierung grösserer unüberbauter Wohn-, Misch- und Zentrumzonen	Siedlungsschwerpunkte auf unbebauten Bauzonen festlegen:		
	S-SS.4.1	Steinackerstrasse/Kastelsstrasse	B
	S-SS.4.2	Lebernstrasse	A
	S-SS.4.3	Bünden	B
Arbeitsschwerpunkte stärken	S-SS.4.4	Hugsmatt	C
	S-SA.5	Entwicklungsgebiet Arbeiten Neckarsulm	A
Freiräume im Siedlungsgebiet vernetzen	S-SQ.6	Konzept zur Vernetzung der Grün- und Freiräume	B
Zentrumsqualitäten gezielt stärken	S-SQ.7	Entwicklung Zentrum Bettlach	A
Zentrumsqualitäten gezielt stärken	S-SQ.8	Weiterentwicklung Zentrum Grenchen	Daueraufgabe

Das Siedlungsgebiet qualitätsvoll zu verdichten stellt für die Agglomeration eine dauernde Aufgabe dar. Die Gemeinden haben bei ihren Planungsaufgaben eine Siedlungsentwicklung nach innen zu verfolgen.

Um konkrete Schritte in die Richtung der Siedlungsentwicklung nach innen anzugehen, werden Entwicklungsgebiete auf unbebauten Bauzonen und Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete an zentralen, gut erschlossenen Lagen mit hohem Potenzial für die Siedlungsentwicklung nach innen festgelegt. An diesen Orten soll hochwertiger Raum für die Wohn- und Mischnutzung mit einer qualitativ hohen Aussenraumqualität entstehen. Zusätzlich wird zur Aktivierung von Innenentwicklungspotenzialen auf Industrie- und Gewerbeflächen sowie grösseren Parkierungsflächen ein Konzept mit folgenden Zielen erarbeitet:

- Arealübergreifende Koordination der Parkierungskapazitäten
- Innere Verdichtung vorantreiben
- Unternutzte innere Reserven aktivieren
- Umgang mit ehemaligen Industriegebieten und der historischen Siedlungsstruktur definieren

Um die Arbeitsschwerpunkte in der Agglomeration zu stärken und ein regionales bis überregionales Angebot an Arbeitsarealen zu schaffen, wird die Entwicklung des Entwicklungsgebiets Arbeiten Neckarsulm vorange-

trieben. Ziel bei der Weiterentwicklung des Standorts ist die Schaffung einer regionalen Arbeitszone. Eine agglomerationsübergreifende Koordination der Arbeitszonen ist dafür unabdingbar.

Die Siedlungsentwicklung nach innen und die damit einhergehende Verdichtung des Siedlungsgebietes sollen mit gleichzeitiger Erhöhung der Siedlungsqualität vorangetrieben werden. Massnahmen zur Vernetzung der Frei- und Grünräume sowie zur Stärkung der Ortszentren und des Agglomerationszentrums sind notwendig.

22. Landschaft

Teilstrategie Landschaft	Nr.	Massnahme	Horizont
Aktivitätsräume attraktivieren und Nutzungen koordinieren	L-1	Aufwertung Aareufer	A
Aktivitätsräume attraktivieren und Nutzungen koordinieren	L-2	Koordination Projekte Aktivitätsraum Grenchenberg	B

In den Aktivitätsräumen (Grenchenberge, Witi, Aareufer) müssen die verschiedenen Nutzungen koordiniert werden.

Auf dem Grenchenberg gilt es zu klären, welche Nutzungen angestrebt werden, um den Raum anschliessend den Ansprüchen entsprechend zu erschliessen. Das Aareufer soll durch eine Konzentration der Bootsplätze mit einem neu erbauten Bootshafen und neuer Umgebungsgestaltung als Erholungsraum für die regionale Bevölkerung aufgewertet werden.

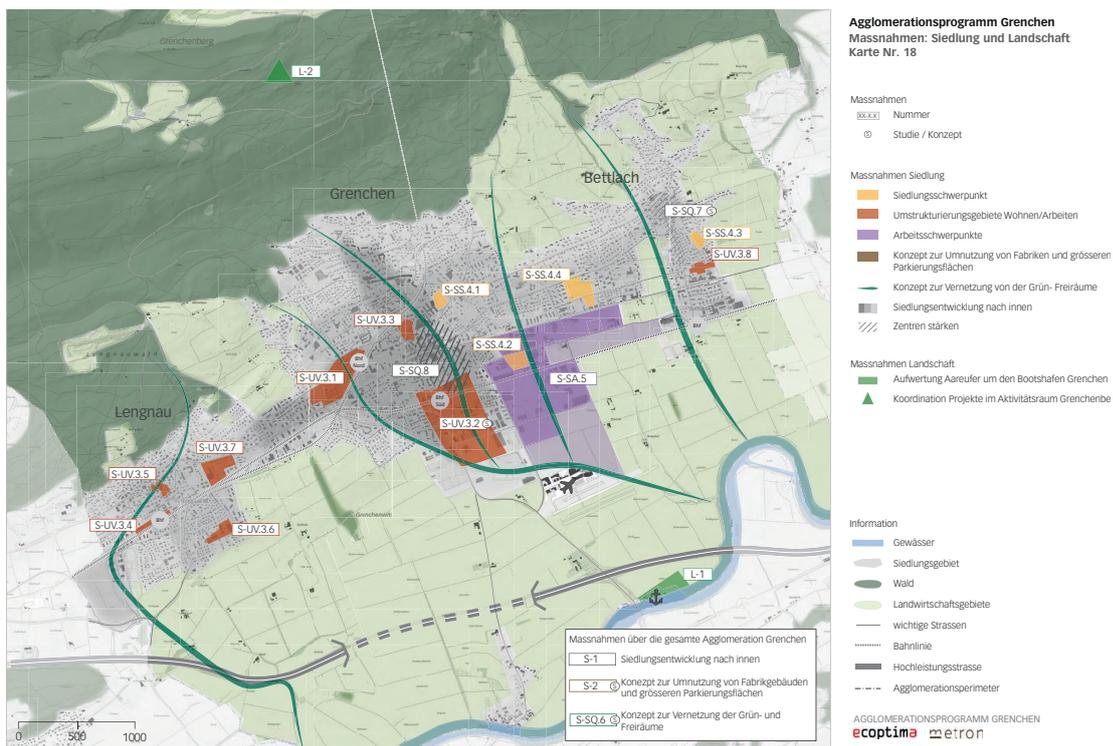


Abb. 56 Karte Massnahmen Siedlung und Verkehr

23. Verkehr

23.1 Motorisierter Individualverkehr

Teilstrategie MIV	Nr.	Massnahme	Horizont
Siedlungsverträgliche Strassenräume	MIV-Auf.1.1	Lengnau, Betriebs- und Gestaltungskonzept Solothurn-/Bürenstrasse	B
	MIV-Auf.1.2	Stadt Grenchen, Betriebs- und Gestaltungskonzept Bielstrasse, Studie	B
	MIV-Auf.1.3	Stadt Grenchen, Betriebs- und Gestaltungskonzept Flughafenstrasse	B
	MIV-Auf.1.4	Stadt Grenchen, Verbindung Schützengasse–Schild-Rust-Strasse	B
	MIV-Auf.1.5	Bettlach, Betriebs- und Gestaltungskonzept Bielstrasse, Studie	B
Verkehrsmanagement Agglomeration Grenchen: Verkehrslenkung und Signalisation optimieren	MIV-Ü.1	Agglomeration Grenchen, Mobilitätsplan, Studie <i>Siehe auch Massnahmen NM:</i> - NM-VM.1 - NM-VM.2 - NM-Ü.1	AvE
Verkehrssicherheit im Übergang Autobahn – Basisnetz Agglomeration Grenchen erhöhen	Dok.1	Verkehrssicherheit Autobahnanchluss Grenchen, Bypass Archstrasse	A

Die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur erfordert ein optimales Zusammenspiel der einzelnen Verkehrsmittel. Damit dies erreicht wird, sind Sanierungs- und Umgestaltungsmassnahmen vorgesehen. Mit der Aufwertung zu siedlungsverträglichen Strassenräumen sollen folgende Ziele verfolgt und umgesetzt werden:

- Gestaltung des Strassenraumes mit Fokus auf Verträglichkeit zwischen den Verkehrsteilnehmenden
- Erhöhung der Sicherheit, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr (Querungen und Längsverkehr)
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Gewährleistung der Erreichbarkeit von Ziel-/Quellorten entlang der Strecke
- Verbesserung der Bedingungen für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr

Für die Strategie-Elemente «Sanierung von Unfallstandorten und siedlungsverträgliche Strassenräume» und «Verkehrssicherheit im Übergang Autobahn – Basisnetz Agglomeration Grenchen erhöhen» bestehen keine separaten Massnahmen. Die Umsetzung ist integraler Bestandteil der weiteren Massnahmen; insbesondere der Betriebs- und Gestaltungskonzepte.

Um Siedlungs- und Verkehrsentwicklung optimal aufeinander abzustimmen, wird ein Mobilitätsplan erarbeitet. Aufbauend auf der 4V-Strategie (verlagern, vermeiden, verträglich gestalten, vernetzen) sind mit einem Mobilitätsplan die raum- und verkehrsplanerischen Belange zu konkre-

sieren und in eine Verbindlichkeit für die beteiligten Akteure zu bringen. Im Vordergrund steht, die aus der Siedlungsentwicklung hervorgehende Verkehrserzeugung möglichst gut auf die verfügbaren Verkehrsträger zu verteilen.

Mit dem übergeordneten Projekt des ASTRA zur Erhöhung der Verkehrssicherheit am Autobahnanschluss Grenchen resultiert eine gute Ausgangslage, um auch die Verträglichkeits- und Verkehrssicherheitsmassnahmen auf dem angrenzenden Basisnetz aktiv angehen zu können.

23.2 Öffentlicher Verkehr

Teilstrategie ÖV	Nr.	Massnahme	Horizont
Attraktivierung ÖV-Angebot + Sicherstellung Erschliessung Hot Spots und Naherholungsgebiete	ÖV-Ü.1.1	Agglomeration Grenchen, Überprüfung des ÖV-Angebotskonzepts, Studie	AVE
	ÖV-Ü.1.3	Lengnau, Verbesserung ÖV-Erschliessung ESP Lengnaumoos, Studie <i>siehe auch Massnahmen KM + NM:</i> - KM-Ü.1 - NM-VM.2 - NM.Ü.1	AVE
Attraktive ÖV-Knotenpunkte	ÖV-Ü.1.2	Lengnau, Ausbau Bahnhofplatz, Studie	AVE
	Dok.2.1	Bahnhof Lengnau, Ausbau Publikumsanlagen	B
	Dok.2.2	Bahnhof Bettlach, Ausbau Publikumsanlagen	B
Gute Vernetzung mit den Nachbaragglomerationen	Dok.2.3	Bahnhof Grenchen Süd, Wendegleis	C
	Dok.3	Angebotsausbau Bahn, Halbstundentakt IC Genève-Aéroport-St. Gallen	C
Ausbau Grenchen Süd zur multimodalen Drehscheibe		<i>siehe Massnahmen KM</i> - KM-Mu.1 - KM-Mu.2 - KM-Mu.3.1 + 3.2	

Mit einer fokussierten Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs wird eine Stärkung des ÖV am Modal Split der Agglomeration Grenchen anvisiert. Eine gute Erreichbarkeit der Bahnhöfe sowie attraktive Linienführungen, Umsteigebeziehungen und Taktichten können massgeblich zu einer verstärkten Nutzung des öffentlichen Verkehrs beitragen. Das Angebot des Regionalverkehrs wird dabei auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt und optimiert; insbesondere in den Hot Spots der Agglomeration.

Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms Grenchen ergänzen die übergeordneten Infrastrukturplanungen und sind auf diese abgestimmt. Die übergeordneten Infrastrukturplanung beinhalten insbesondere eine Aufwertung der Bahnhöfe zu attraktiven ÖV-Knotenpunkten. Der Bahnhof Grenchen Süd ist als multimodale Drehscheibe auszubauen; siehe Teilstrategie Kombinierte Mobilität.

23.3 Fuss- und Veloverkehr

Teilstrategie Fuss-/Veloverkehr	Nr.	Massnahme	Horizont
Stärkung der regionalen Zusammenarbeit	LV-Ü.1	Agglomeration Grenchen, Fuss- und Velo-Offensive	AVE/BVE/CVE
Agglomeration der kurzen Wege: Verbesserung Fuss- und Velovernetzung	LV-V.1.2	Lengnau, Veloverbindung Feldweg–Schützenmattweg	A
	LV-V.1.3	Stadt Grenchen, Veloverbindung Moosstrasse–Bielstrasse	A
	LV-V.1.4	Agglomeration Grenchen, Velo- und Fussgänger-Brücke über die A5	A
	LV-V.2.1	Lengnau, Knotensanierung Büren-/Industriestrasse	B
Velohauptrouten zur agglomerationsübergreifenden Vernetzung	LV-V.2.2	Lengnau – Grenchen, Krähenbergstrasse–Tannhofstrasse–Bahnhof Grenchen Nord	B
	LV-V.1.1	Agglomeration Grenchen, Velokorridor Grenchen–Solothurn, Abschnitt Grenchen–Bettlach	A
Förderung Multimodalität	LV-Ü.2	Agglomeration Grenchen, Velohauptroute Grenchen–Biel, Abschnitt Grenchen–Lengnau, Studie	AVE
		<i>siehe Massnahmen KM + NM:</i> - KM-Mu.1 - KM-Mu.2 - KM-Mu.3.1 + 3.2 - KM-Ü.1 - NM-Ü.1	

Das Fuss- und Velonetz der Agglomeration soll durchlässiger, direkter, sicherer und widerstandsfreier werden. Die Teilmassnahmen schliessen Lücken im Netz oder werten bestehende Verbindungen massgeblich auf und verhelfen zu einer etappenweisen Umsetzung der MIV-armen «Agglomeration der kurzen Wege». Durch die Topographie und siedlungsprägenden Verkehrsachsen (Bahntrasse, Autobahn, Kantonsstrassen) bestehen für den umweg- und höhenmetersensiblen Fuss- und Veloverkehr punktuelle Herausforderungen, welche mit unterschiedlichen Teilmassnahmen angegangen werden.

Um die «Agglomeration der kurzen Wege» überregional zu verlängern, ist die Anbindung der Nachbaragglomerationen durch Velohauptrouten ebenfalls vorgesehen. Hier besteht ein enger Austausch und Koordination mit den umliegenden Agglomerationen, damit die Routen durchgängig und mit vergleichbaren Umsetzungsstandards fortgeführt werden.

Eine stärkere regionale Zusammenarbeit soll durch eine gemeinsame Fuss- und Velo-Offensive erreicht werden. Neben gemeindeübergreifenden Infrastrukturen stehen insbesondere eine abgestimmte Kommunikation sowie Aktionen und Kampagnen zur Fuss- und Veloförderung im Fokus.

23.4 Massnahmen Multimodale Mobilität und Nachfrageorientierte Mobilität

Teilstrategie Multimodale Mobilität und Nachfrageorientierte Mobilität	Nr.	Massnahme	Horizont
Verkehrsmanagement Agglomeration Grenchen	NM-VM.1.1	Stadt Grenchen, Minderung Verlustzeiten ÖV beim Knoten Flughafen-/ Archstrasse (Busbevorzugung)	A
Mobilitätskonzepte Hot Spots	NM-VM.1.2	Stadt Grenchen, Mobilitätskonzept Entwicklungsgebiet Arbeiten Neckarsulm und Umgebung, Studie	AvE
Mobilitätsmanagement Agglomeration Grenchen	NM-Ü.1	Agglomeration Grenchen, Mobilitätsmanagement <i>siehe auch Massnahmen MIV: - MIV-Ü.1</i>	AvE/BvE/ CvE
Förderung Multimodalität	KM-Ü.1	Agglomeration Grenchen, Stärkung Kombinierte Mobilität, Studie	AvE
Attraktive ÖV-Knotenpunkte + Ausbau Grenchen Süd zur multimodalen Drehscheibe	KM-Mu.1	Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Aufwertung Bahnhof, Etappe 1: Nordseite, Bahnhofplatz	A
	KM-Mu.2	Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Unterführung Ost	B
	KM-Mu.3.1	Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Aufwertung Bahnhof, Etappe 2: Südseite, Studie	AvE
	KM-Mu.3.2	Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Masterplan Fuss- und Veloverkehr Bahnhof und Umgebung, Studie	AvE
	Dok.2	Aufwertung Bahnhöfe, B- und C-Horizont <i>siehe auch Massnahmen ÖV: - ÖV-Ü.1</i>	

Die Agglomeration Grenchen setzt sich für ein attraktives ÖV-Angebot ein. Als zentrale, multimodale Drehscheibe innerhalb des ÖV-Systems hat der Bahnhof Grenchen Süd einen wesentlichen Einfluss auf die Nutzung des ÖV und bildet auch die Schnittstelle zu den anderen Verkehrsarten (u.a. Anbindung Fussverkehr, Bike + Ride, Park + Ride). Des Weiteren weist der Bahnhof Grenchen Süd eine städtebauliche Funktion auf, welche es gilt aufzuwerten und ungenutzte Potentiale zu nutzen: Als Verbindung zwischen dem Zentrum von Grenchen und dem Entwicklungsgebiet Arbeiten Neckarsulm sowie den Freizeit-/Sportnutzungen.

Um den Anteil der nachhaltigen Verkehrsmittel am Modal Split zu erhöhen, sind die Widerstände bei der kombinierten Mobilität zu reduzieren und die Zurücklegung von Etappen mit dem Velo und der Bahn zu fördern. Hierfür

bedarf es attraktiver Bike-and-Ride- und Park-and-Ride-Anlagen, um vor allem die Benutzung des öffentlichen Verkehrs für Arbeitspendelnde zu fördern.

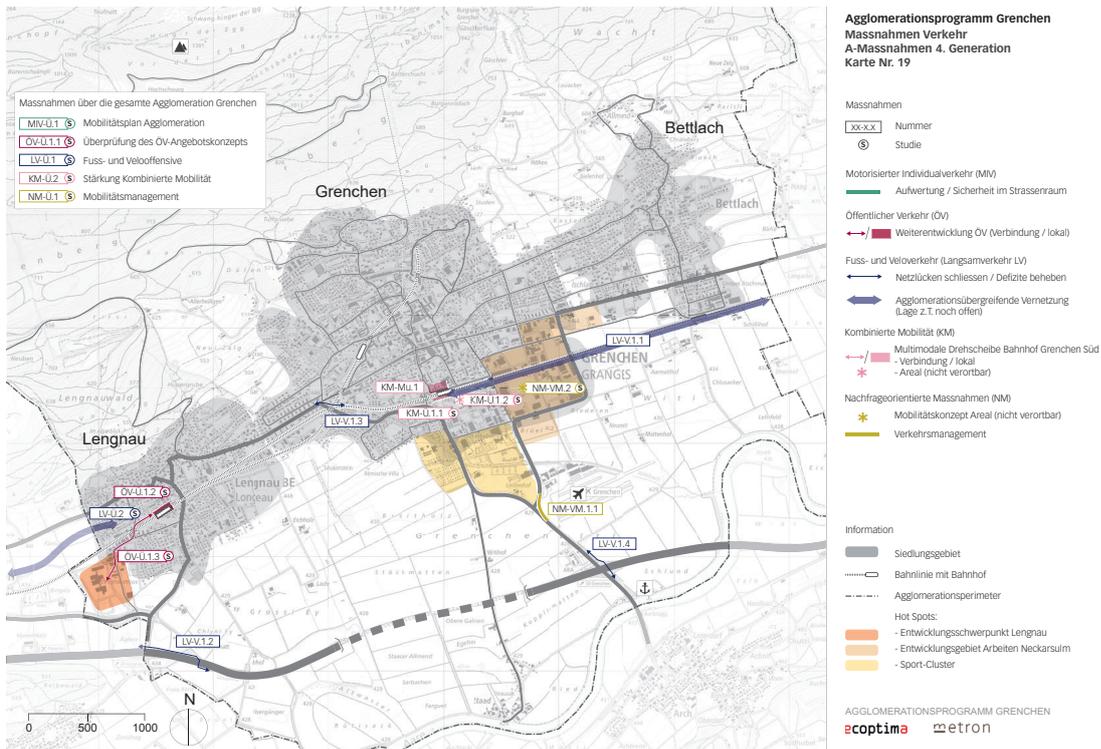


Abb. 57 Karte A-Massnahmen Verkehr

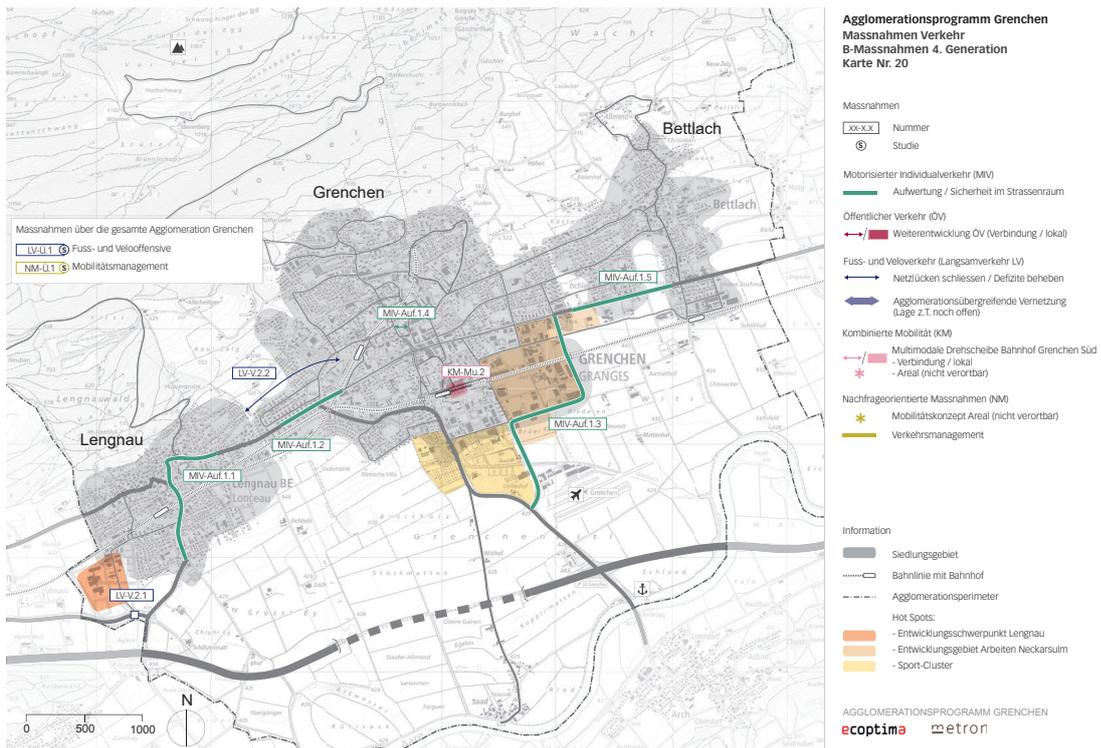


Abb. 58 Karte B-Massnahmen Verkehr

24. Massnahmen in Fokusräumen

24.1 Fokusraum Entwicklungsgebiet Arbeiten Neckarsulm und Bahnhof Grenchen Süd

Im Entwicklungsgebiet Arbeiten Neckarsulm und im Gebiet Bahnhof Grenchen Süd besteht im Agglomerationsprogramm, 4. Generation eine hohe Massnahmendichte. Das Entwicklungsgebiet Arbeiten Neckarsulm (zusammen mit dem Bahnhof Grenchen Süd) ist für die Agglomeration und auch den Kanton Solothurn sehr wichtig und die Weiterentwicklung der Mobilität hat einen hohen Stellenwert. Die Abhängigkeiten von Massnahmen und Möglichkeiten zu Synergien sind ausgeprägt, weshalb eine inhaltlich und zeitlich abgestimmte Planung und Umsetzung von Massnahmen anzustreben ist. Insbesondere im Bereich der nachfrageorientierten und kombinierten Mobilität wurden Massnahmen explizit für diesen Raum erarbeitet. Die Massnahmen zielen vor allem darauf ab, dass Pendler sowie infolge des Ausbaus und der Weiterentwicklung des Gebietes Neckarsulm auch neue Pendler verstärkt auf eine siedlungsverträgliche und autoarme Mobilität zur Zurücklegung ihres Arbeitsweges setzen. Es gibt dementsprechend zu koordinierende Schnittstellen mit jenen Massnahmen, welche für die gesamte Agglomeration formuliert sind.

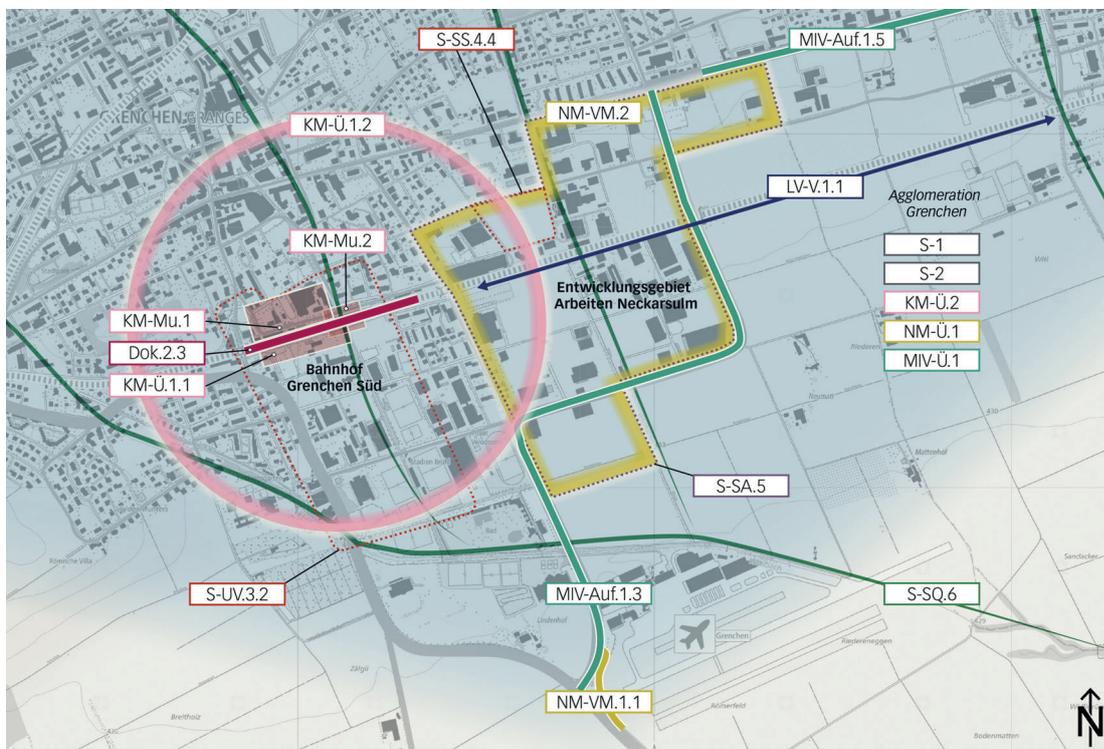


Abb. 59 Übersicht Massnahmen im Raum Entwicklungsgebiet Arbeiten Neckarsulm und Bahnhof Grenchen Süd

Bahnhof Grenchen Süd:

- KM-Mu.1 Bahnhofplatz Nord
- KM-Mu.2 Unterführung Ost
- KM-Mu.3.1 Bahnhofseite Süd
- KM-Mu.3.2 Förderung Fuss/Velo
- Dok.2.3 Wendegleis
- S-UV.3.2 Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet

Entwicklungsgebiet Arbeiten Neckarsulm:

- NM-VM.1.1 ÖV-Priorisierung Flughafen-/Archstr.
- NM-VM.2 Mobilitätskonzept
- MIV-Auf.1.3 BGK Flughafenstr.
- MIV-Auf.1.5 BGK Biel-/Solethurnstr.
- S-SA.5 Entwicklungsgebiet Arbeiten Neckarsulm

Agglomeration Grenchen:

- KM-Ü.1 Kombinierte Mobilität fördern
- NM-Ü.1 Mobilitätsmanagement
- MIV-Ü.1 Mobilitätsplan
- LV-V.1.1 Veloroute Grenchen–Solethurn
- S-1 Siedlungsentwicklung nach innen
- S-2 Umnutzung Fabrikgebäude und Parkierungsflächen
- S-SQ.6 Vernetzung Grün-/Freiräume

24.2 Fokusraum Lengnau

In der Gemeinde Lengnau liegt der Fokus auf einer Verbesserung der Erschliessung und Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel. Der Bahnhof Lengnau und das Zentrum Lengnau werden städtebaulich aufgewertet und verdichtet. Das Zentrum wird mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt aufgewertet und mit einer neuen Linienführung des Busses erhält der Bahnhof direkten Anschluss an das strassengebundene ÖV-Netz. Dabei hängen die geplanten einzelnen Massnahmen zeitlich wie funktional eng zusammen. Der kantonale Entwicklungsschwerpunkt Lengnaumoos weist im Bestand eine ungenügende ÖV-Erschliessungsqualität auf. Im Ausbauschnitt STEP 2030/35 ist ein Angebotsausbau zwischen Biel–Moutier–Delémont vorgesehen (Taktverdichtung auf 30 Minuten). Zusammen mit dem geplanten Anschluss der Buslinie an den Bahnhof Lengnau und einer Linienführung bis zum ESP Lengnaumoos resultiert für die Arbeitnehmenden eine deutliche Verbesserung der ÖV-Erschliessungsqualität. Mit dem Anschluss der Gemeinde an eine durchgehende Velohauptroute entlang des Jurasüdfusses sind weitere Massnahmen geplant, die eine siedlungsverträgliche Mobilität für die Arbeitnehmenden und die Bevölkerung unterstützen.

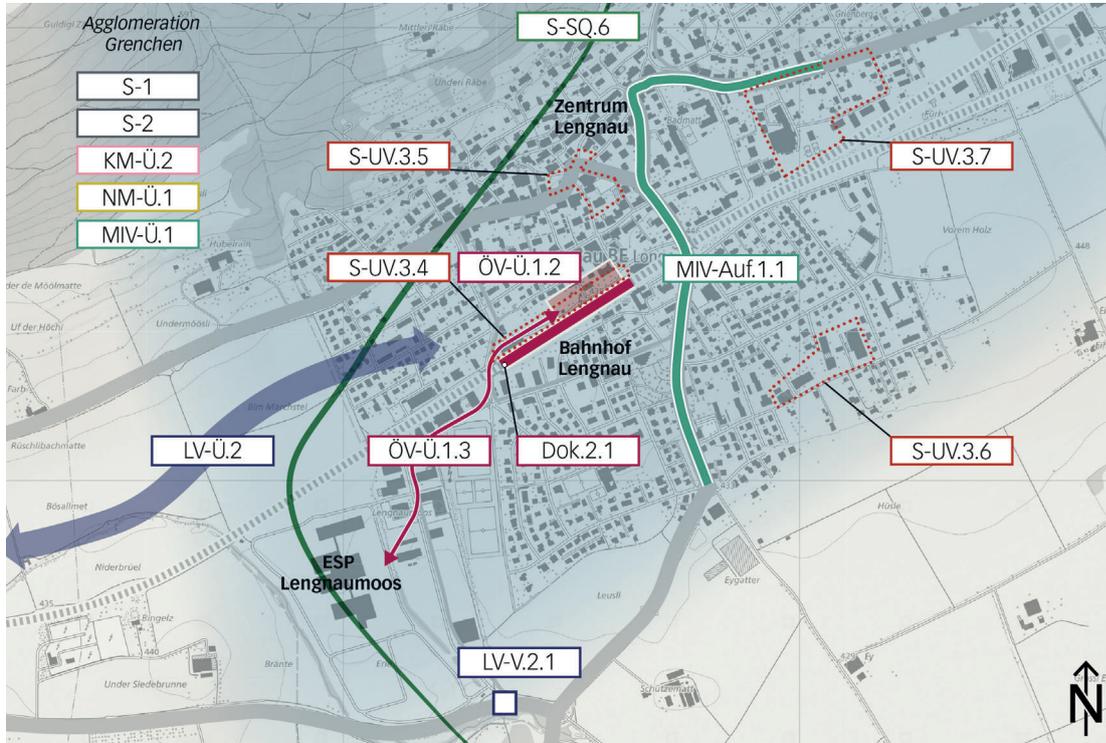


Abb. 60 Übersicht Massnahmen im Raum Lengnau

Lengnau:

- ÖV-Ü.1.2 Ausbau Bahnhofplatz
- ÖV-Ü.1.3 ÖV-Erschliessung ESP
- MIV-Auf.1.1 BGK Solothurn-/Bürenstr.
- LV-Ü.2 Velohauptroute
- LV-V.2.1 Knoten Büren-/Industriestr.
- Dok.2.1 Bahnhof Lengnau
- S-UV.3.4-7 Umstrukturierungs-/Verdichtungsgebiete

Agglomeration Grenchen:

- KM-Ü.2 Kombinierte Mobilität fördern
- NM-Ü.1 Mobilitätsmanagement
- MIV-Ü.1 Mobilitätsplan
- S-1 Siedlungsentwicklung nach innen
- S-2 Umnutzung Fabrikgebäude und Parkierungsflächen
- S-SQ.6 Vernetzung Grün-/Freiräume

25. Umsetzung

Das Agglomerationsprogramm Grenchen bietet eine langfristige Gesamtschau der Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsentwicklung. Um die Massnahmen umzusetzen, gilt es auch die planerischen Voraussetzungen z.B. in Form von qualitätssichernden Verfahren zu schaffen. Grundsätzlich ist die finanzielle Unterstützung durch den Bund Voraussetzung, dass die Massnahmen im vorgesehenen Umfang realisiert werden können.

25.1 Trägerschaft

Der Aggloverein Grenchen ist die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Grenchen. Er ist federführend für die Erarbeitung und die nachfolgende Betreuung des Agglomerationsprogramms Grenchen.

Für die Koordination, Kontrolle und Gewährleistung der Umsetzung ist die bei der Baudirektion der Gemeinde Grenchen angesiedelte Geschäftsstelle des Agglovereins zuständig. Sie tritt gegenüber dem Bund formell als Vertreterin der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms auf und schliesst mit dem Bund eine Leistungsvereinbarung ab. Der Aggloverein verpflichtet sich damit zu einer sach- und zeitgerechten Verwendung der Bundesmittel in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit den Gemeinden.

25.2 Art und Weise der Umsetzungskontrolle

Die Agglomeration Grenchen verfolgt den Grundsatz, dass Massnahmen erst bei genügender Projektreife ins Agglomerationsprogramm (A-Horizont) aufgenommen werden. Damit soll das Risiko für Verzögerungen bei der Umsetzung von Anfang an möglichst klein gehalten werden.

Kanton Solothurn

Darüber hinaus hat der Kanton Solothurn, im Zusammenhang mit den drei Agglomerationsprogrammen, an denen er bereits seit längerem beteiligt ist, ein kantonales Umsetzungscontrolling etabliert und kontinuierlich ausgebaut. Das Amt für Verkehr und Tiefbau unterhält ein Umsetzungscontrolling mit Ampelsystem, welches mit dem Finanzcontrolling des AS-TRA verknüpft ist und mindestens jährlich durchgeführt wird. Ausserdem wurde eine Web-GIS-Karte zu den Agglomerationsprogrammen erstellt. Die Web-GIS-Karte ist so aufgebaut, dass auch der Umsetzungsstand der jeweiligen Massnahmen ersichtlich ist. Pro Gemeinde kann ein Datenblatt mit einer Übersicht der Massnahmen aller Generationen und dem Stand der Umsetzung heruntergeladen werden. Mit der Eingabe der Finanzierungsvereinbarung wird jeweils der Umsetzungsstand in der Web-GIS-Karte aktualisiert.

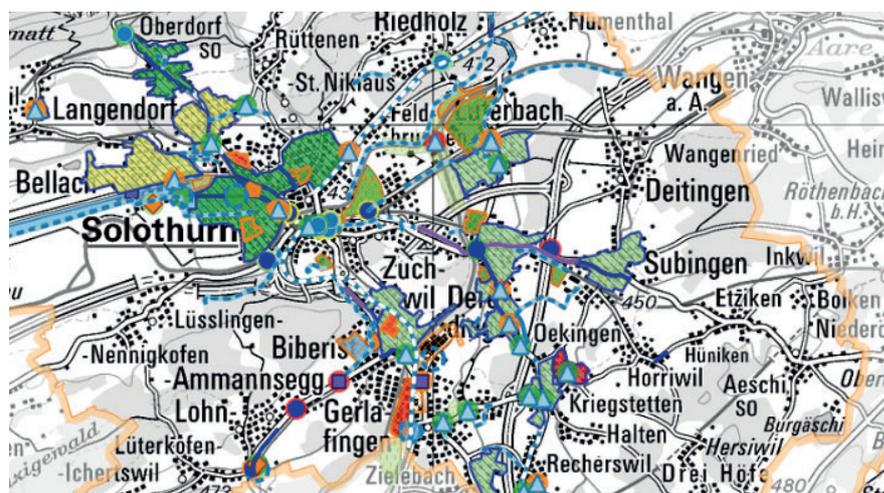


Abb. 61 Ausschnitt Web-GIS Karte Agglomeration Solothurn (Beispiel) mit Umsetzungsgrad

Die vorhandenen Controllinginstrumente werden auch für das Agglomerationsprogramm Grenchen zur Anwendung kommen. Als Weiterentwicklung ist vorgesehen, dass das agglomerationsprogrammübergreifende Projektmanagement kantonsintern ausgebaut wird. Damit soll die zunehmend komplexe Abstimmung verschiedener Projekte besser koordiniert und die Umsetzung beschleunigt werden.

Kanton Bern

Im Kanton Bern erfolgt die Umsetzungskontrolle über die Region im Rahmen der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK). Die Gemeinde Lengnau ist Teil der Region Biel-Seeland.