



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

**Bundesamt für Raumentwicklung ARE**  
Agglomerationsverkehr

22.02.2023

---

# Agglomerationsprogramm Grenchen

## 4. Generation

### Prüfbericht des Bundes

---

Aktenzeichen: ARE-223.1-04-50/4/2



ARE-D-EC8B3401/1

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

 Lezzi Lauper Maria QZOAGC  
15.02.2023  
Info: [admin.ch/esignature](https://admin.ch/esignature) | [validator.ch](https://validator.ch)

**Dr. Maria Lezzi**  
Direktorin

 Seewer Ulrich FZ4UYO  
07.02.2023  
Info: [admin.ch/esignature](https://admin.ch/esignature) | [validator.ch](https://validator.ch)

**Dr. Ulrich Seewer**  
Vizedirektor

## Inhaltsverzeichnis

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

# 1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung

## 1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Grenchen bestehend aus:

- Bericht, März 2021
- Massnahmenband, März 2021
- Kartenband, März 2021
- Bericht zur öffentlichen Mitwirkung, März 2021
- Weitere erläuternde Dokumente (Mitwirkungsbericht, Sachinformationen, GIS-Daten)

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

## 1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

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

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

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

## 1.3 Vorgehen im Prüfprozess

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

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

1. Eingangsprüfung;
2. Prüfung der Grundanforderungen;
3. Prüfung und Priorisierung der einzelnen Massnahmen des Agglomerationsprogramms Grenchen (Massnahmenbeurteilung)

---

<sup>1</sup> SR 725.13

<sup>2</sup> SR 725.116.2

<sup>3</sup> SR 725.116.21

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

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

## 2 Zusammenfassung der Prüfergebnisse

### 2.1 Beitragssatz

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

35%
-----

### 2.2 Gesamtwürdigung

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

Das Agglomerationsprogramm (AP) Grenchen wurde für die 4. Generation erstmals erarbeitet und dem Bund zur Prüfung eingereicht. Die Agglomeration umfasst die Stadt Grenchen, die Gemeinde Bettlach im Kanton Solothurn sowie die Gemeinde Lengnau im Kanton Bern. Der Bericht bestehend aus Situations- und Trendanalyse, Zukunftsbild, Stärken-Schwächen-Analyse und Handlungsbedarf hat eine gute Qualität und weist einen durchgehenden roten Faden auf. Aus der nachvollziehbar hergeleiteten Vision werden Teilstrategien für Siedlung und Landschaft sowie für Verkehr abgeleitet. Da viele Konzeptionen in den kommenden Jahren noch erarbeitet werden müssen, umfasst das vorliegende AP nur vereinzelte Massnahmen. Entsprechend erzielt es nur eine limitierte Wirkung.

Das AP zeigt ansatzweise, wie die Abstimmung von Siedlung und Verkehr vorgenommen werden soll. Zwar sind Umstrukturierungs- oder Verdichtungsgebiete, Siedlungsschwerpunkte auf unbebauten Bauzonen und das Entwicklungsgebiet Arbeiten «Neckarsulm» ausgewiesen. Aber das Angebotskonzept im öffentlichen Verkehr (ÖV) wird noch überprüft, der Mobilitätsplan liegt noch nicht vor und auch weitere konzeptionelle Grundlagen zum Fuss- und Veloverkehr (FVV) oder zum Mobilitätsmanagement werden erst noch erarbeitet. Die Abstimmung mit der übergeordneten Planung des Schienenverkehrs ist noch offen.

Das vorliegende AP hat nur eine geringe Wirkung auf die Qualität des Verkehrssystems. Die Umsetzung der beschlossenen übergeordneten Verkehrsmassnahmen wird mit der Optimierung des Knotens Flughafen-/Archstrasse gezielt genutzt, um das Gesamtverkehrssystem punktuell weiter zu entwickeln.

Die Intermodalität wird insbesondere durch die Entwicklung des Bahnhofs Grenchen Süd zu einer attraktiven multimodalen Drehscheibe verbessert. Mit der Aufwertung des nordseitigen Bahnhofplatzes enthält das Programm eine erste Massnahme im A-Horizont. Weitere Massnahmen sind aber erst für spätere Horizonte vorgesehen. Auch im Fokusraum des Bahnhofs Lengnau fehlen im vorliegenden Programm konkrete Massnahmen.

Das Angebotskonzept des ÖV wird in den kommenden Jahren überprüft. Entsprechend weist das vorliegende Programm noch keine Massnahmen zur Verbesserung des ÖV-Systems auf.

Ein Gesamtkonzept zur Verbesserung des Strassennetzes und eine Strategie zur systematischen Verkehrslenkung liegen noch nicht vor. Für den B-Horizont sind punktuelle Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) geplant, die den motorisierten Individualverkehr (MIV) verstetigen und das Zusammenspiel

der verschiedenen Verkehrsträger optimieren. Es ist aber erst in Ansätzen ersichtlich, wie das Verkehrssystem auf die zentrale Verkehrsdrehscheibe am Bahnhof Grenchen Süd ausgerichtet wird und wie die Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung im Fokusraum ESP «Neckarsulm» und Bahnhof Süd geplant ist. Dieser geringe Konkretisierungsgrad schlägt sich auch in der Bewertung der Konzeption für die pauschal mitfinanzierten Massnahmen zum Verkehrsmanagement sowie zur Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum nieder.

Zur Entwicklung des FVV werden die konzeptionellen Grundlagen bereitgestellt. Mit dem Velokorridor Grenchen – Solothurn wird die Attraktivität des Velos erhöht und eine erste Etappe auf dem Weg zu einer durchgehenden Velovorrangroute Solothurn – Grenchen – Biel umgesetzt. Weitere konzeptionelle Grundlagen zum FVV oder zum Mobilitätsmanagement werden noch erarbeitet. So fehlen z.B. Massnahmen zur Veloparkierung, trotz ausgewiesenem Handlungsbedarf. Dies schlägt sich auch in der Bewertung der Konzeption für die pauschal mitfinanzierten Massnahmen des FVV nieder.

Für die Siedlungsentwicklung nach innen entfaltet das vorliegende AP eine eher starke Wirkung. Es nimmt die Vorgaben der genehmigten kantonalen Richtpläne für die Siedlungsentwicklung nach innen auf und entwickelt sie weiter. Das AP wird als zusätzliches Planungsinstrument genutzt und trägt zur Konkretisierung der Vorgaben aus den Richtplänen sowie zur Abstimmung der Entwicklung in den Gemeinden der Agglomeration bei. Dies ist insbesondere im solothurnischen Teil der Agglomeration spürbarer. Das Programm kann ausserdem eine verbindende Rolle zwischen den Richtplänen der beiden Kantone für die Agglomeration wahrnehmen. Die Entwicklung der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sowie der Siedlungsschwerpunkte auf un bebauten Bauzonen wird im AP priorisiert. In Bezug auf die Verdichtung im Bestand und zur Entwicklung des Zentrums Bettlach bleibt das AP aber vage. Zudem ist die Abstimmung des Entwicklungsgebietes Arbeiten von überregionaler Bedeutung «Neckarsulm» mit der gesamtheitlichen Entwicklung der Agglomeration und ihrem Gesamtverkehrskonzept erst in Ansätzen erkennbar.

Die Aufwertung des Aareufers mit der Schaffung eines zentralen Bootshafens leistet einen Beitrag zum verträglichen Miteinander von Nutzung und Schutz der Landschaft. Die Konzepte zur Vernetzung der Grün- und Freiräume wie auch zur Koordination der Projekte im Aktivitätsraum Grenchenberg bieten weitere Ansatzpunkte zur Weiterentwicklung von Siedlung und Landschaft. Jedoch fehlen im vorliegenden AP konkrete Massnahmen zur Umsetzung dieser Konzepte.

Das AP hat eine leicht positive Wirkung auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Es fokussiert sich auf vereinzelte Schwachstellen, z.B. mit dem Verkehrsmanagement am Knoten Flughafen-/Archstrasse. Zudem werden Lücken im FVV-Netz der Gemeinden Lengnau und Grenchen geschlossen. Dies erfolgt insbesondere durch die neue Velo- und Fussgängerbrücke über die A5. Im B-Horizont sind zudem verschiedene BGK wie beispielsweise an der Solothurn-/Bürenstrasse in Lengnau oder an der Flughafenstrasse in Grenchen vorgesehen. Insgesamt beinhaltet das AP jedoch nur punktuelle Massnahmen, welche spezifisch die Verkehrssicherheit erhöhen.

Das vorliegende AP trägt kaum zur Reduktion der Umweltbelastung bei. Es ist bestrebt, die bestehenden Infrastrukturen so gut wie möglich auszulasten und verzeichnet nur wenige Massnahmen mit einem zusätzlichen Flächenbedarf. Die Ziele der Teilstrategie Landschaft fokussieren auf die Freihaltung der Landschaft, die Vernetzung von Freiräumen und die Attraktivität der Aktivitätsräume. Verkehrsmanagementmassnahmen sowie BGK verstetigen den Verkehrsfluss und reduzieren die Lärmbelastungen geringfügig. Mit den wenigen vorgeschlagenen Massnahmen im AP kann aber nur eine sehr geringe Verlagerung auf ÖV oder FVV erwartet werden. Entsprechend ist kaum eine Verringerung der Luftschadstoffe zu erwarten. Zudem werden erst künftig im Rahmen des noch zu erarbeitenden Konzeptes konkrete Aufwertungsmassnahmen für die Landschaft definiert.

Im Rahmen der 4. Generation bewertet der Bund den Umsetzungsstand der Massnahmen in Verkehr und Siedlung der 2. Generation. Die Agglomeration Grenchen hat erstmals in der 4. Generation ein AP eingereicht. Somit entfällt die Bewertung des Umsetzungsstandes.

## 2.3 Mitfinanzierte Massnahmen

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

### A-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF) 2020*	Bundes- beitrag **	Bundes- beitrag ***
2546.4.012	KM- Mu.1	Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Aufwertung Bahnhof, Etappe 1: Nordseite, Bahnhofplatz	5.65	5.65	1.98	
2546.4.051	LV-A	Paket LV A-Liste	7.55	8.09		2.83
2546.4.052	VM-A	Paket VM A-Liste	0.80	0.86		0.30
<b>Summe</b>			<b>14.00</b>	<b>14.60</b>	<b>1.98</b>	<b>3.13</b>

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

## 3 Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen

### 3.1 Eingangsprüfung

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

### 3.2 Prüfung der Grundanforderungen

Ein Agglomerationsprogramm muss die Grundanforderungen gemäss Art. 7 PAVV erfüllen. In der Art und Weise und im Detaillierungsgrad können die Grundanforderungen den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration angepasst werden<sup>5</sup>.

Im Agglomerationsprogramm Grenchen sind die Grundanforderungen grundsätzlich erfüllt.

## 4 Massnahmenbeurteilung

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

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

<sup>4</sup> Vgl. RPAV S.21, Ziff.2.3

<sup>5</sup> Vgl. RPAV S. 27 Ziff. 2.6.

- Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap.4.4)

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

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

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

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

#### 4.1 Angepasste Massnahmen

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Änderung Massnahmenkonfiguration
Keine Massnahmen			

Tabelle 4-1

Folgende Massnahmen wurden den Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen:

##### Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST
		Velokorridor Grenchen – Solothurn, Abschnitt Grenchen – Bettlach	
2546.4.006	LV-V.1.1	Bettlach	2.10
2546.4.007	LV-V.1.2	Lengnau, Veloverbindung Feldweg – Schützenmattweg	1.00
2546.4.008	LV-V.1.3	Stadt Grenchen, Veloverbindung Moosstrasse – Bielstrasse	0.25
2546.4.009	LV-V.1.4	Velo- und Fussgänger-Brücke über die A5	4.20

Tabelle 4-1a

##### Paket Verkehrsmanagement A-Liste (VM A-Liste)

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST
		Stadt Grenchen, Minderung Verlustzeiten ÖV beim Knoten Flughafen-/Archstrasse (Busbevorzugung)	
2546.4.014	NM-VM.1.1	Flughafen-/Archstrasse (Busbevorzugung)	0.80

Tabelle 4-1b

**Paket Langsamverkehr B-Liste (LV B-Liste)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
2546.4.010	LV-V.2.1	Lengnau, Knotensanierung Büren-/Industriestrasse	1.00
2546.4.011	LV-V.2.2	Lengnau – Stadt Grenchen, Krähenbergstrasse – Tannhofstrasse – Bahnhof Grenchen Nord	1.00

Tabelle 4-1c

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
2546.4.001	MIV-Auf.1.1	Lengnau, Betriebs- und Gestaltungskonzept Solothurn-/Bürenstrasse	5.00
2546.4.002	MIV-Auf.1.2	Stadt Grenchen, Betriebs- und Gestaltungskonzept Bielstrasse	1.80
2546.4.003	MIV-Auf.1.3	Stadt Grenchen, Betriebs- und Gestaltungskonzept Neckarsulm-/Flughafenstrasse	5.00
2546.4.004	MIV-Auf.1.4	Stadt Grenchen, Verbindung Schützengasse – Schild-Rust-Strasse	3.00
2546.4.005	MIV-Auf.1.5	Bettlach – Grenchen, Betriebs- und Gestaltungskonzept Biel/Solothurnstrasse	5.00

Tabelle 4-1d

**4.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen****4.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen**

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>
Siedlungsmassnahmen			
2546.4.033	S-UV.3.1	Bahnhof Nord/Grenchen West	Bs
2546.4.034	S-UV.3.2	Masterplan Bahnhof Süd	As
2546.4.035	S-UV.3.3	Centralareal	Bs
2546.4.036	S-UV.3.4	Bahnhof Lengnau	As
2546.4.037	S-UV.3.5	Zentrum Lengnau	Bs
2546.4.038	S-UV.3.6	Rolliareal	As
2546.4.041	S-SS.4.1	Steinackerstrasse/Kastelsstrasse	Bs
2546.4.042	S-SS.4.2	Lebernstrasse	As
2546.4.043	S-SS.4.3	Bünden	Bs
2546.4.045	S-SA.5	Entwicklungsgebiet Arbeiten Nackarsulm	As
2546.4.046	S-SQ.6	Konzept zur Vernetzung der Grün- und Freiräume	Bs

2546.4.047	S-SQ.7	Entwicklung Zentrum Bettlach	As
2546.4.048	S-SQ.8	Weiterentwicklung Zentrum Grenchen	As
2546.4.049	L-1	Aufwertung Naherholungsgebiet Aareufer – Bootshafen	As
2546.4.050	L-2	Koordination Projekte Aktivitätsraum Grenchenberg	Bs
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
2546.4.015	MIV-Ü.1	Mobilitätsplan, Studie	Av E
2546.4.016	ÖV-Ü.1.1	Agglomeration Grenchen, Überprüfung des ÖV-Angebotskonzepts, Studie	Av E
2546.4.017	ÖV-Ü.1.2	Lengnau, Ausbau Bahnhofplatz, Studie	Av E
2546.4.018	ÖV-Ü.1.3	Lengnau, Verbesserung ÖV-Erschliessung ESP Lengnaumoos, Studie	Av E
2546.4.019	LV-Ü.1	Fuss- und Velooffensive	Av E
2546.4.020	LV-Ü.2	Velohauptroute Grenchen – Biel, Abschnitt Grenchen – Lengnau, Studie	Av E
2546.4.021	KM-Ü.1.1	Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Aufwertung Bahnhof, Etappe 2: Südseite, Studie	Av E
2546.4.022	KM-Ü.1.2	Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Masterplan Fuss- und Veloverkehr Bahnhof und Umgebung, Studie	Av E
2546.4.023	KM-Ü.2	Stärkung Kombinierte Mobilität, Studie	Av E
2546.4.024	NM-VM.2	Stadt Grenchen, Mobilitätskonzept Entwicklungsgebiet Arbeit Neckarsulm und Umgebung	Av E
2546.4.025	NM-Ü.1	Agglomeration Grenchen, Mobilitätsmanagement	Av E

Tabelle 4-2

#### 4.2.2 Nicht programmrelevante Massnahmen

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
2546.4.030	Dok.3	Angebotsausbau Bahn, Halbstundentakt IC Genève-Aéroport–St. Gallen	Das Netznutzungskonzept des Bundes sieht diesen Angebotsausbau nicht vor.

Tabelle 4-3

#### 4.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

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

- beschlossene nationale Infrastrukturen, deren Realisierungsbeginn in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt;

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

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
2546.4.026	Dok.1	Verkehrssicherheit Autobahnanschluss Grenchen, Bypass Archstrasse
2546.4.027	Dok.2.1	Bahnhof Lengnau, Ausbau Publikumsanlagen
2546.4.028	Dok.2.2	Bahnhof Bettlach, Ausbau Publikumsanlagen
2546.4.029	Dok.2.3	Bahnhof Grenchen Süd, Wendegleis

Tabelle 4-4

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

#### 4.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
<b>B → C</b>				
2546.4.013	KM-Mu.2	Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Unterführung Ost	18.00	Planungsstand ungenügend: Die Bandbreite der Kostenschätzung von 12 bis 18 Mio. sowie der nicht bezifferte Kostenbeitrag Dritter weisen zu viele Unsicherheiten auf.

Tabelle 4-5

#### 4.5 B-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

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

**B-Liste**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) 2020*</i>	<i>Bundes- beitrag **</i>
2546.4.053	LV-B	Paket LV B-Liste	2.00	2.00	0.70
2546.4.054	BGK-B	Paket Aufw. Str. B-Liste	19.80	19.80	6.93
<b>Summe</b>			<b>21.80</b>	<b>21.80</b>	<b>7.63</b>

Tabelle 4-6 \* Preisstand Oktober 2020; \*\* Preisstand Oktober 2020 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung

## 5 Programmbeurteilung

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

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

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

### 5.1 Gesamtnutzen

Der Gesamtnutzen eines Agglomerationsprogramms bildet dessen Beitrag ab zur Verwirklichung der gemäss Artikel 17d MinVG vorgegebenen Wirkungsziele. Diese umfassen eine bessere Qualität des Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, mehr Verkehrssicherheit sowie weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch.

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

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

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

<i>Wirkungskriterium</i>	<i>Nutzen</i>
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (0 bis 3 Punkte)	1
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen (0 bis 3 Punkte)	2
WK3: Verkehrssicherheit erhöht (0 bis 3 Punkte)	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (0 bis 3 Punkte)	0
<b>Summe (Nutzen)</b>	<b>4</b>

Tabelle 5-1

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle 4-4 (vgl. Kap. 4.3), deren Realisierungsbeginn (voraussichtlich) in den A- oder B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt, sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Nutzenbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt.

## 5.2 Gesamtkosten

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

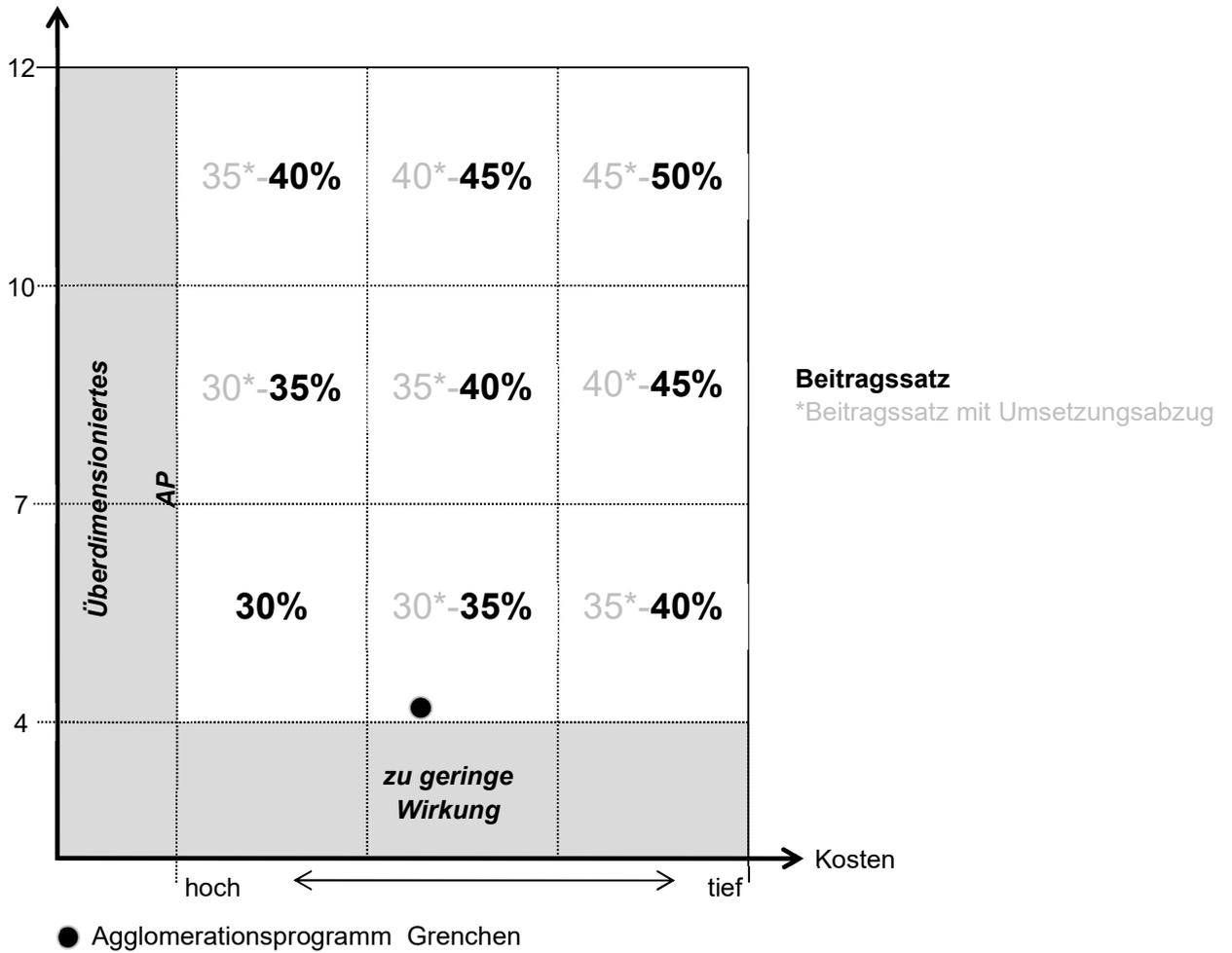
Die Gesamtkosten des Agglomerationsprogramms Grenchen belaufen sich auf 36.4 Mio. CHF. Für die kleine Agglomeration Grenchen werden diese Gesamtkosten als mittel eingestuft.

## 5.3 Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz

Im Rahmen der 4. Generation bewertet der Bund den Umsetzungsstand der Massnahmen in Verkehr und Siedlung der 2. Generation sowie den Umsetzungsbericht. Mängel in diesen Bestandteilen können einen Abzug von 5% Bundesbeitrag zur Folge haben. Die Umsetzung wurde nicht beurteilt, da kein Programm aus der vorletzten Generation zur Umsetzung vorliegt.

Für das vorliegende Agglomerationsprogramm resultiert damit ein Beitragssatz von 35%.

Nutzen (gemäss  
Tabelle 4-2)



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

### 6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes

#### 6.1.1 Allgemeines

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

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

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

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeit-horizont</i>	<i>Mögliche Konflikte</i>
2546.4.004	MIV-Auf.1.4	2-1	Stadt Grenchen, Verbindung Schützengasse – Schild-Rust-Strasse	A	Schutzwürdige Einzelbäume
2546.4.006	LV-V.1.1	2-1	Agglomeration Grenchen, Velokorridor Grenchen – Solothurn, Abschnitt Grenchen – Bettlach	A	Gewässerraum und schutzwürdige Hecke
2546.4.007	LV-V.1.2	2-1	Lengnau, Veloverbindung Feldweg – Schützenmattweg	A	Schutzwürdige Hecke und prioritäres Gebiet der ökologischen Infrastruktur-Planung
2546.4.009	LV-V.1.4	2-1	Velo- und Fussgänger-Brücke über die A5	A	IANB SO177
2546.4.010	LV-V.2.1	4-6	Lengnau, Knotensanierung Büren-/Industriestrasse	B	Schutzwürdige Einzelbäume und Hecken
2546.4.014	NM-VM.1.1	2-1	Stadt Grenchen, Minderung Verlustzeiten ÖV beim Knoten Flughafen-/Archstrasse (Busbevorzugung)	A	IANB SO177

Tabelle 6-1

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

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

### A-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf</i>
-----------------	---------------	------------------	----------------------------------------	------------------------

Keine Massnahmen

Tabelle 6-2

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf</i>
-----------------	---------------	------------------	----------------------------------------	------------------------

Keine Massnahmen

Tabelle 6-3

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

Der Umgang mit Fruchtfolgeflächen (FFF) ist insbesondere in der Raumplanungsverordnung (RPV)<sup>6</sup> geregelt. Die Zuständigkeit in diesem Bereich liegt grundsätzlich bei den Kantonen. Sofern es notwendig ist, werden für die FFF weitere Vorbehalte in der Leistungsvereinbarung angebracht.

## 7 Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

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

Die Erarbeitung der verschiedenen Konzeptionen sollte gezielt vorangetrieben und in konkrete Massnahmen für die verschiedenen Planungshorizonte übersetzt werden. Im Verkehrsbereich sollte insbesondere die Behandlung des MIV überdacht werden. Hierfür könnten sich flächendeckende Konzepte zur Verkehrslenkung und Dosierung des MIV im Sinne eines systematischen Verkehrsmanagements sowie zur verbesserten Einbindung der prioritären Verkehrsdrehscheibe am Bahnhof Grenchen Süd eignen. Zudem könnte die Verbesserung der Intermodalität sowie die Förderung innovativer Mobilitätsformen wie E-Mobilität und Sharing-Angeboten das Gesamtverkehrssystem verbessern. Für die Konkretisierung des Arbeitsschwerpunkts «Neckarsulm» sollten auch Konzepte zur Steuerung des Verkehrs entwickelt werden, der über die Agglomeration hinausgeht. Bei allfällig betroffenen Bundesinfra-

<sup>6</sup> SR 700.1

strukturen sind die entsprechenden Verfahren zu beachten. Auch könnte der FVV weiter optimiert werden, um das hohe Potenzial an MIV-Fahrten unter fünf Kilometer abzuschöpfen. Dabei sollte eine sehr gute Verknüpfung zwischen ÖV und FVV an den Verkehrsdrehscheiben sichergestellt werden. Dies erfordert unter anderem ausreichende und gut gelegene Veloabstellflächen.

Siedlungsseitig sollten die Konzepte in den Fokusräumen sorgfältig und für die Agglomeration verträglich weiterentwickelt werden. Insbesondere für den Arbeitsschwerpunkt «Neckarsulm» dürfte eine vertiefte Analyse der verkehrlichen Auswirkungen und ein darauf aufbauendes Mobilitätsmanagement bedeutsam sein. Das Potenzial der Innenverdichtung bei bestehenden Bauten könnte z.B. für das Zentrum Bettlach noch konkreter aufgezeigt werden. Auch könnten Mindestdichten dazu genutzt werden, die Auslastung der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen zu steuern. Allerdings sollten Dichtevorgaben gezielt auf die Kapazitäten der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen ausgerichtet sein, so dass keine lokalen Überlastungen entstehen. Künftig sollte eine quantitative oder zumindest qualitative Einschätzung der Auswirkungen der Siedlungsentwicklung auf das Verkehrssystem vorgenommen werden. Die Konzepte zu Grünflächen und Landschaft sollten konkretisiert und in Massnahmen überführt werden. Dabei könnten gezielt Massnahmen zur Aufwertung der Landschaft priorisiert werden, welche die Stärkung der Natur zum Ziel haben.

Der ausgewiesene Handlungsbedarf hinsichtlich der Optimierung der Verkehrssicherheit sollte angegangen werden. Entsprechend der Teilstrategie Verkehr könnten dazu weitere Massnahmen für den gesamten AP-Perimeter entwickelt werden.

Für die Reduktion der Umweltbelastung ist die Reduktion des MIV-Anteils ausschlaggebend. Entsprechend könnten vermehrt für alle Verkehrsmittel konkrete Massnahmen ergriffen werden. Dies betrifft Massnahmen zur Förderung von ÖV und FVV wie die durchgehende Velovorrangroute Solothurn-Grenchen-Biel und die prioritäre Verkehrsdrehscheibe Grenchen Süd, aber auch Push-Massnahmen zur Steuerung des MIV wie Verkehrsmanagement, Parkplatzbewirtschaftung, und Tempo 20/30-Zonen. Bei neuen Infrastrukturen sollte zudem darauf geachtet werden, den zusätzlichen Flächenbedarf tief zu halten und sie bestmöglich in die Landschaft zu integrieren. Die Teilstrategie Landschaft könnte mit der Schaffung und der Aufwertung von ökologischen Grünräumen im Siedlungsraum ergänzt und mit Massnahmen konkretisiert werden.

Weiter dienen auch die Zielwerte der MOCA-Indikatoren<sup>7</sup> als Hilfsmittel für die Erarbeitung bzw. Weiterentwicklung eines Agglomerationsprogramms vom Zielbild über die Strategien und bis zu seinen Massnahmen. Das vorliegende Agglomerationsprogramm setzt sich zum Ziel, den MIV-Anteil von 75% im Jahr 2015 auf 65% im Jahr 2040 zu reduzieren. Weder aus den Teilstrategien noch aus den vorgeschlagenen Massnahmen der vierten Generation lässt sich diese Zielerreichung ableiten. Insbesondere dürfte dies eine konsequente Umsetzung von Push-Massnahmen beim MIV bedingen. Im Hinblick auf die fünfte Generation sollte ein merklicher Fortschritt in Richtung des angestrebten Ziels erreicht werden. Auch scheint die Steigerung der Dichte bis 2040 von aktuell 65.2 auf künftig 71 Einwohner und Beschäftigte pro Hektar ambitioniert und dürfte weitere Massnahmen für die Siedlungsentwicklung nach innen bedingen.

---

<sup>7</sup> Vgl. RPAV S.12, Ziff. 1.6

## ANHANG 1

### Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

#### Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragsatz	Konzeptkürzung	Teuerungszuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Langsamverkehrsüberführungen	1'000	m2	4'523	35%	5%	8%	1'624	1'624'353
Längsführung Kat.2	2'800	m	808	35%	5%	8%	290	812'176
Längsführung Kat.4	300	m	3'564	35%	5%	8%	1'280	383'968

	Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	2.83
--	-----------------------------------	------

Tabelle A1-a

#### Paket Verkehrsmanagement A-Liste (VM A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragsatz	Konzeptkürzung	Teuerungszuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
VM Kat.2	1	Knoten	860'000	35%	10%	8%	292'572	292'572

	Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	0.30
--	-----------------------------------	------

Tabelle A1-b

## ANHANG 2

### Liste der nicht mitfinanzierten Massnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung

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

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

Tabelle A2-1