

Vernehmlassung Mobilitätsplan Agglomeration Grenchen

1 Ausgangslage

- 1.1 Eine Massnahme aus dem Agglomerationsprogramm 4. Generation ist die Erarbeitung eines Mobilitätsplan für die Agglomeration Grenchen.
- 1.2 Der Lead für die Erarbeitung des vorliegenden Mobilitätsplans lag beim Amt für Verkehr und Tiefbau des Kanton Solothurn (AVT).
- 1.3 Weitere Beteiligte waren das Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn (ARP), und die drei Gemeinden Grenchen, Bettlach und Lengnau.
- 1.4 Der Auftrag für die Erarbeitung des Mobilitätsplans ging an das Planungsbüro Metron.
- 1.5 Projektziel ist es, ein Massnahmenpaket zur Bewältigung der zukünftigen (2024 – 2040), verkehrlichen Herausforderungen zu entwickeln.
- 1.6 Der Mobilitätsplan wurde im Werkstattverfahren mit dem AVT, ARP und den Bauverwaltungen der drei Gemeinden erarbeitet. In Soundingboards wurden die Meinungen der Gemeindepräsidien und der Amtsleiter eingeholt.
- 1.7 Der Mobilitätsplan wurde zwischen Sommer 2023 und Sommer 2024 erarbeitet.

2 Erwägungen

- 2.1 Die Massnahmenlisten des Mobilitätsplans bilden dabei den entscheidenden Teil. Ein grosser Teil dieser Massnahmen ist bereits in anderen Planungsgefässen enthalten und wurde im Gemeinderat bereits behandelt. Dies geschah zum Beispiel im Rahmen der Ortsplanungsrevision (OPR).
- 2.2 Die einzelnen Massnahmen sind mit einem Zeithorizont zur Umsetzung versehen. Dieser ist im Mobilitätsplan ersichtlich.
- 2.3 Die Umsetzung all dieser Massnahmen aus dem Mobilitätsplan sollen in die zukünftigen Agglomerationsprogramme einfliessen. Sie würden dadurch finanziell vom Bund unterstützt.
- 2.4 Auf die wichtigsten Massnahmen soll im Folgenden kurz eingegangen werden:
- 2.5 Massnahmenliste Paket A (MIV):
 - 2.5.1 Die Niklaus Wengi – Strasse soll als alternative Ost – West – Achse gestärkt werden. Besondere Beachtung sollen dabei die Knotengestaltung mit der Archstrasse, der Brühlstrasse und der Neckarsulmstrasse erhalten. Mit dieser Stärkung soll das Zentrum vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Diese Massnahme ist auch bereits in der OPR so angedacht.

- 2.5.2 Auch aus der OPR stammt die Massnahme des Neubaus der Obrechtstrasse. Auch diese Massnahme hat zum Ziel das Zentrum vom Durchgangsverkehr zu entlasten.
- 2.5.3 Der Knoten Flughafen-, Neckarsulm-, Sportstrasse soll überprüft und verbessert werden (Kantonale Aufgabe).
- 2.6 Massnahmenliste Paket B (Velo):
 - 2.6.1 Eine neue Bahnquerung auf der Stadtachse (Girardstrasse – Brühlstrasse) und eine Verbindung der Moosstrasse mit der Riedernstrasse (Velovorrangroute) werden im Rahmen des Masterplans Bhf Süd bereits angegangen.
 - 2.6.2 Auf den Masterplan Top Entwicklungsstandort abgestimmt, soll zudem eine Langsamverkehrsquerung Witiweg (Bei der Kebag – Verladestation) in den Top Entwicklungsstandort hinein entwickelt werden.
 - 2.6.3 Auf mehreren Strassenabschnitten soll zudem die Veloqualität insbesondere mit Velostreifen erhöht werden.
- 2.7 Massnahmenliste Paket C (Mobilitätsdrehscheiben):
 - 2.7.1 Bereits am Laufen ist hier der Masterplan zum Bahnhof Süd.
 - 2.7.2 Auch bereits gestartet ist die Planung zur Aufwertung des Bahnhof Nord inkl. Lindenstrasse.
- 2.8 Massnahmenliste Paket D (Aufwertung öffentlicher Raum):
 - 2.8.1 Zwischen Löwen-Kreuzung und Kapellstrasse soll auf der Solothurnstrasse Tempo 20 eingeführt werden.
- 2.9 Massnahmenliste Paket E (Selbstständige Schulwegbewältigung):
 - 2.9.1 Der Pedibus soll eingeführt werden. Das Projekt ist bereits gestartet.
- 2.10 Massnahmenliste Paket F (Sanierung Unfallhäufungsstellen):
 - 2.10.1 Bei diversen Kreuzungen sollen Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit geprüft werden.
- 2.11 Massnahmenliste Paket G (Veloparkierung):
 - 2.11.1 Insbesondere bei den Bahnhöfen sollen Massnahmen geprüft werden zur Erhöhung der Diebstahlsicherheit von Velos. Beim Bahnhof Grenchen Süd wurde mit dem V-Locker eine erste Massnahme bereits in Betrieb genommen.
- 2.12 Massnahmenliste Paket H (Autoparkierung):
 - 2.12.1 Das Parkplatzangebot im öffentlichen Raum soll laufend überprüft werden. Dies geschieht bereits im Rahmen von Strassensanierungen und anderen Bauprojekten wie z. Bsp. Bahnhofplatz Bhf Süd.
- 2.13 Massnahmenliste Paket I (Überprüfung ÖV Angebot):
 - 2.13.1 Hauptmassnahme ist hier die Umsetzung des Buskonzepts 2026. Dieses ist bereits weit fortgeschritten.
 - 2.13.2 Es soll weiter auf allen Ebenen für den Halbstundenhalt des Schnellzugs am Bahnhof Grenchen Süd lobbyiert werden.

- 2.13.3 Die Warteräume bei den Bushaltestellen sollen weiter aufgewertet werden (Bushäuschen).
- 2.14 Massnahmenliste Paket J (Erhöhung Siedlungsverträglichkeit):
- 2.14.1 Tempo 30 wird nur noch punktuell und bei entsprechenden Bedarfsanzeichen geprüft (Letztes Beispiel: Haldenstrasse).
- 2.15 Im Anhang des Mobilitätsplans finden sich drei Verkehrsmodellierungen. Dabei wurde geprüft, was eine Sperrung der Flughafenstrasse, eine Sperrung der Kirchstrasse zwischen kath. Kirche und Löwenkreuzung und der Bau der Obrechtstrasse für Auswirkungen auf das übrige Strassennetz haben würden.
- 2.16 Die Idee einer Sperrung der Flughafenstrasse wurde verworfen, da dadurch der Verkehr neben den umliegenden Verkehrsachsen, insbesondere auch auf der Freiestrasse und der Girardstrasse um einen Drittel zunehmen würde, was nicht akzeptiert werden kann
- 2.17 Eine Sperrung der Kirchstrasse wurde ebenfalls klar verworfen, da dadurch der Verkehr auf der Kapellstrasse kollabieren würde. Zudem würden sich die Verkehrsströme aus dem Norden auf viele kleinere Strässchen verteilen und auch dort zu Problemen führen.
- 2.18 Hingegen würde ein Neubau der Obrechtstrasse sehr viele Strassen im Zentrum und sogar in den Quartieren stark entlasten.

3 Koordination

- 3.1 Die Koordination mit der Wirtschaftsförderung, dem Polizeiinspektorat, der Stadtschreiberin und der Finanzverwaltung ist erfolgt.
- 3.2 Die Arbeitsgruppe öffentlicher Verkehr (AgöV) hat, weitestgehend auf dem Zirkularweg, den Mobilitätsplan für die Agglomeration Grenchen in mehreren Umgängen geprüft.

Die AgöV unterstützt die darin aufgezeigten Grundsätze einer zukunftsweisenden Verkehrsplanung, die dem öffentlichen- und dem Langsamverkehr eine bedeutendere Rolle beimessen. Angesichts der vielfältigen Entwicklungen im Bereich der elektrohybriden Luftmobilität soll auch der regionale Flughafen klar in die Umsetzung des Mobilitätsplans einbezogen werden.

Als bedeutende Einzelelemente des Grundlagenpapiers erkennt die Arbeitsgruppe:

- Die Veränderung des Modalsplits führt in der Stadt und in der Agglomeration zu einer Erhöhung der Siedlungsverträglichkeit.
- Die Hinwendung zum öffentlichen Verkehr, zum Fahrrad, zum Fussverkehr macht den Verkehr als Ganzes nachhaltiger.
- Der öffentliche Verkehr wird allgemein gestärkt.
- Ein zweiter stündlicher Schnellzugshalt in Grenchen Süd wird die Bedeutung dieser Mobilitätsdrehscheibe erhöhen.

Mittels des Mobilitätsplanes steht nun allen Akteuren über mehrere Jahre hinweg ein Kompass zur Verfügung nach dem sie sich richten und kollidierende Interessen abwägen können.

Die Arbeitsgruppe empfiehlt der zuständigen Behörde die Annahme des Mobilitätsplans im Sinne der rollenden Planung.

4 Erwägungen der Bau-, Planungs- und Umweltkommission

- 4.1 In der Diskussion wurden 2 Anträge zur Anpassung des Massnahmepaketes gestellt. Betrifft: Obrechtstrasse (Punkt 2.5.2) und Tempo 20 Zone (Punkt 2.8.1).
- 4.2 Die BAPLUK ist der Ansicht, dass die Punkte 2.5.2 und 2.8.1 durch den Gemeinderat überprüft werden sollen: (einstimmig).
- 4.3 Die BAPLUK ist der Meinung, dass die Massnahme 2.5.2. aus dem Massnahmeplan gestrichen werden soll: (5 Ja / 2 Nein).
- 4.4 Die BAPLUK ist der Meinung, dass die Massnahme 2.8.1 aus dem Massnahmeplan gestrichen werden soll: (einstimmig).

5 Beschluss und Antrag an den Gemeinderat

- 5.1 Der Mobilitätsplan Agglomeration Grenchen wird genehmigt.

Beilage: [Link hier klicken](#) zu Mobilitätsplan Agglomeration Grenchen

Vollzug: Kanzlei, BD

GR
ZD, PL, Wifö