

Mobilitätsplan Agglomeration Grenchen

Bericht für die Vernehmlassung

Kanton Solothurn

20. Juni 2024



Bearbeitung

Stefan Manser
dipl. Ing. FH Raumplanung
Paula Vogg
MSc Bauingenieurwissenschaften ETH

Metron Bern AG
Neuengasse 43
Postfach
3001 Bern
T 031 380 76 80
bern@metron.ch
www.metron.ch

Auftraggeber

Kanton Solothurn, Bau- und Justizdepartement
Amt für Verkehr und Tiefbau

Rötihof, Werkhofstrasse 65
4509 Solothurn

Ansprechperson:
Simone Hunziker Piller, Pascal Stebler

Titelbild: Luftbild von map.geo.admin.ch

Inhaltsverzeichnis

	Zusammenfassung	7
1	Einleitung	8
1.1	Projektziele	8
1.2	Projektprozess	8
1.3	Ergebnis und Bericht	9
1.4	Rollende Planung	9
1.5	Berücksichtigte Grundlagen	9
2	Analyse	10
2.1	Raumstruktur und Angaben zur Bevölkerung	10
2.2	Wer bewegt sich heute in der Agglomeration?	13
2.3	Wo sind die Leute unterwegs?	14
2.4	Stärken und Schwächen in der Agglomeration	15
3	Zielsystem	16
4	Zielbild 2040	19
5	Handlungsbedarf	20
5.1	Vorbemerkungen	20
5.2	Genereller Handlungsbedarf	20
5.3	Schwachstellenanalyse	21
5.4	Die wichtigsten Handlungsfelder für die Agglomeration Grenchen	23
6	Gesamtkonzept	24
6.1	Regionale und nationale Anbindung	24
6.2	Siedlung und Arealerschliessung	24
6.3	Siedlungsverträglichkeit und Nachhaltigkeit	25
6.4	Mobilitätsdrehscheiben	25
6.5	ÖV in der Agglomeration	26
6.6	Fussverkehr	26
6.7	Netzbild Velo	27
6.8	Veloparkierung	28
6.9	Netzbild MIV	29
6.10	Niedriggeschwindigkeitsansatz	32
6.11	Autoparkierung	32
6.12	Selbständige Schulwegbewältigung	32
6.13	Erreichbarkeit Freizeitschwerpunkte	33
7	Massnahmen	33
7.1	Strukturierung der Massnahmen	33
8	Wirksamkeitsanalyse	80
8.1	Analyse Zielerreichung	80
8.2	Adressierung der wichtigsten Handlungsfelder	82
8.3	Auswirkungen auf die volkswirtschaftlichen Kosten des Gesamtverkehrssystem	83
8.4	Gesamtreakapitulation	83
	Abkürzungen / Glossar	85
	Anhang	87
	Kartenbeilage 1 Handlungsbedarf	87

Kartenbeilage 2 Netzbild Velo	87
Kartenbeilage 3 Netzbild MIV	87
Anhang 1 Verkehrsmodellierungen	87

Zusammenfassung

Aus dem Agglomerationsprogramm der 4. Generation entstand der Auftrag zur Erstellung eines Mobilitätsplans. Der Mobilitätsplan soll gemeindeübergreifende Fragen zur Mobilität regeln.

...

Wird nach der Vernehmlassung ergänzt.

1 Einleitung

Die Agglomeration Grenchen, bestehend aus den drei Gemeinden Grenchen (Zentrum) sowie Lengnau BE und Bettlach plant erst seit dem Agglomerationsprogramm der 4. Generation (AP4) formell gemeinsam an ihrer Zukunft. Mit dem Masterplan Top-Entwicklungsstandort Grenchen läuft eine gemeindeübergreifende, grosse Gebietsentwicklung Arbeiten. Zudem sind für die Bahnhöfe Grenchen Süd und Nord und deren Umgebungen Entwicklungen zu deren Integration als wichtige Orte im Stadtzentrum vorgesehen.

Mit dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung sind unter der Prämisse der konsequenten Abstimmung von Siedlung und Verkehr die planerischen Absichten frühzeitig zu koordinieren und aufeinander abzustimmen. Der Mobilitätsplan stellt daher eine zentrale Massnahme für die Weiterentwicklung der Agglomeration Grenchen dar. Es ist – abgesehen vom AP4 – das erste gemeinsame Gesamtkonzept betreffend Weiterentwicklung des Verkehrssystems der Gesamtregion. Mit dem Buskonzept Grenchen und Umgebung 2026 liegt seit 2022 ein Teilkonzept für die ÖV-Erschliessung vor.

Die Erarbeitung dieser Studie wurde im Agglomerationsprogramm Grenchen der 4. Generation (APG 4G) als Massnahme MIV-Ü.1 eingereicht. Die Massnahme wird durch den Bund nicht mitfinanziert und ist eine Eigenleistung des Kantons Solothurn und der Gemeinden Bettlach, Grenchen und Lengnau BE.

Der Mobilitätsplan Agglomeration Grenchen erlangt keine formelle Verbindlichkeit, sondern dient als Leit- und Koordinationsinstrument.

1.1 Projektziele

Aufbauend auf der 4V-Strategie (Verlagern, Vermeiden, Verträglich gestalten, Vernetzen) des Kantons Solothurn sowie auf der Teilstrategie Verkehr des Agglomerationsprogrammes Grenchen, 4. Generation sind mit einem Mobilitätsplan die raum- und verkehrsplanerischen Belange zu konkretisieren und ein abgestimmtes Massnahmenpaket zur Bewältigung der zukünftigen, verkehrlichen Herausforderungen zu entwickeln. Im Vordergrund steht, die aus der Siedlungsentwicklung hervorgehende Verkehrserzeugung adäquat und zukunftsfähig auf die verfügbaren Verkehrsträger zu verteilen. Dabei soll ausdrücklich eine Verschiebung des Modal Splits vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zugunsten des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Fuss- und Veloverkehrs angestrebt werden. Unter dem Aspekt der Abstimmung von Siedlung und Mobilität ist insbesondere auch die Parkierung (Parkraumpolitik, Parkplatzangebot) zu thematisieren.

1.2 Projektprozess

Die Zwischenergebnisse aus der Erarbeitung des Mobilitätsplans Agglomeration Grenchen wird im Rahmen von mehreren Workshops unter Beteiligung der kantonalen Ämter Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT, Federführung) und Amt für Raumplanung (ARP) sowie den Bauverwaltungen der drei Gemeinden diskutiert. Die inhaltlichen Differenzen der Beteiligten, die vor allem das Problemverständnis sowie verschiedene Massnahmen betreffen, erfordern eine offene Diskussionskultur und Kompromissfindung.

Das Projekt wird im Rahmen von «Sounding Boards» und einer Vernehmlassung des Schlussberichts von der Begleitgruppe gespiegelt. In der Begleitgruppe sitzen die Stadt- und Gemeindepräsidenten sowie die zuständigen Amtsleiter:innen, die auf diese Weise die Befindlichkeiten aus demokratischer und verwaltungshoheitlicher Sicht einbringen. Der Mobilitätsplan wird zwischen Sommer 2023 und Sommer 2024 erarbeitet.

1.3 Ergebnis und Bericht

Der Mobilitätsplan Agglomeration Grenchen enthält die folgenden Schlüsselinhalte:

- Ein Zielsystem für die Mobilitätsentwicklung der Agglomeration Grenchen, das sich in 7 Leitsätze gliedert, welche sich unter anderem an die 4V-Strategie anlehnt, die auch ein Grundpfeiler des AP4 darstellt
- Ein gemeinsames Zielbild Agglomeration Grenchen 2040, das aufzeigt, wie das Verkehrssystem und die Mobilität in rund 4 Legislaturzyklen aussehen soll
- Eine gemeinsame Analyse und Deklaration des Handlungsbedarfs
- Ein Katalog aus Massnahmen, gebündelt in Massnahmenpaketen, mit denen die Beteiligten das Zielbild bis 2040 erreichen wollen

1.4 Rollende Planung

Als Zeithorizont für das Zielbild wurde 2040 gewählt. Der Horizont liegt weit genug in der Zukunft, damit Spielraum für Veränderungen besteht. Andererseits liegt der Horizont nicht so fern, dass von einer realitätsfernen Vision die Rede sein könnte. Die Realisierung des Zielbilds bis 2040 fordert alle Beteiligten zu einer raschen und zielorientierten Planung und Umsetzung der Massnahmen.

Der Mobilitätsplan gibt als eines der Massnahmenpakete ein Controlling vor, in dessen Rahmen in einem 4-jährigen Zyklus der Stand der Umsetzung von Massnahmen und die Erfolgskontrolle erfolgen werden. Damit bleibt der Mobilitätsplan Agglomeration Grenchen ein Leitinstrument. Dieses kann nach Bedarf rollend (jeweils gemäss Ergebnissen des 4-jährlichen Controllings) oder zyklisch nach 3 bis 4 Controlling-Zyklen aktualisiert werden.

Die 4-Jahreszyklen der Umsetzungshorizonte der Massnahmen wie auch des Controllings zielen auf eine maximale Abstimmung mit künftigen Agglomerationsprogrammen ab. Zudem entspricht der 4-Jahres-Rhythmus den demokratischen Legislaturperioden. Der Mobilitätsplan ist inhaltlich unabhängig von den Agglomerationsprogrammen. Es können jedoch Massnahmen aus dem Mobilitätsplan in das Agglomerationsprogramm aufgenommen werden.

1.5 Berücksichtigte Grundlagen

- Agglomerationsprogramm Grenchen, 4. Generation
- Richtplan Kanton Solothurn, Kapitel V Handlungsstrategien Verkehr
- Mobilitätsstrategie der Region Solothurn, Mai 2021
- Masterplan Top-Entwicklungsstandort Agglomeration Grenchen (Stand August 2023)
- Masterplan Bahnhof Grenchen Süd (Stand März 2022)
- Ortsplanungsrevisionen Grenchen, Bettlach und Lengnau
- Kommunalen Verkehrsrichtplan Grenchen (September 2020)
- Kantonalen Velonetzplan des Kantons Solothurn (Stand März 2023)
- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern (März 2023)
- Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland (April 2021)
- Buskonzept Grenchen und Umgebung 2026 (Stand Mai 2023)
- Erhebung B+R-Anlagen in der Agglomeration Grenchen (November 2023)
- Unfallhäufungsstellen und Unfallschwerpunkte 2018-2022 (Auswertung für die Agglomeration Grenchen; in Koordination der Kantone Solothurn und Bern)
- Potenzialanalyse Fussverkehr (Metron, 2023)
- Potenzialanalyse Veloverkehr Kanton Solothurn (Kontextplan, 2023)

- Gesamtverkehrsmodell Kanton Solothurn (Plots Belastung 2019 /2040; Modelanwendung für Auswirkungsanalyse verschiedener Massnahmen (Anhang 1); Transoptima 2024)

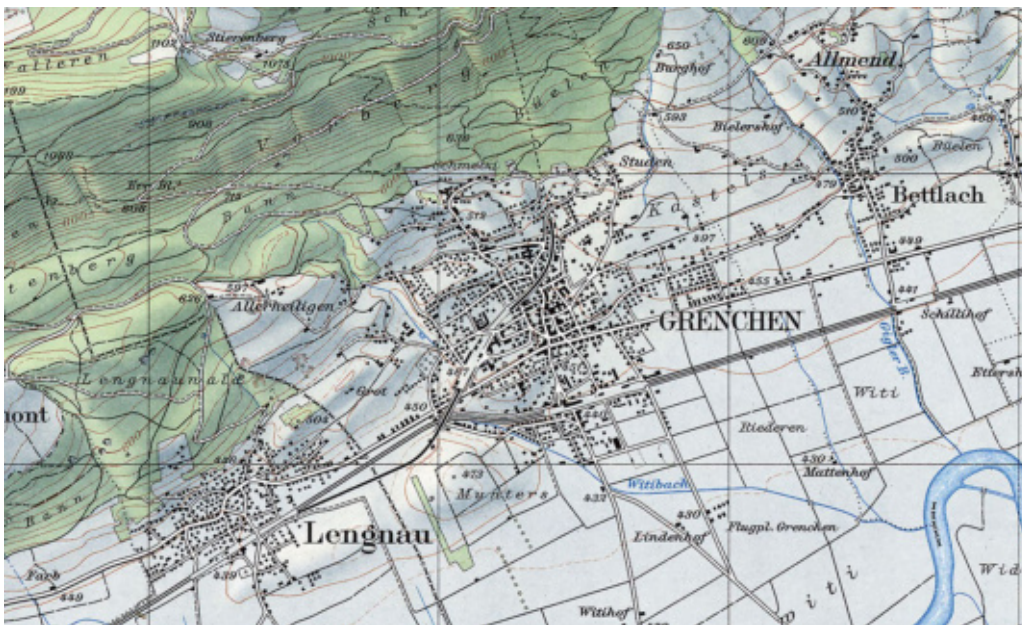
Es ist zu beachten, dass der Masterplan Top-Entwicklungsstandort Agglomeration Grenchen sowie der Masterplan Bahnhof Grenchen Süd noch keine abgeschlossenen Produkte sind. Es wurde der jeweils aktuelle Stand der Arbeiten berücksichtigt.

2 Analyse

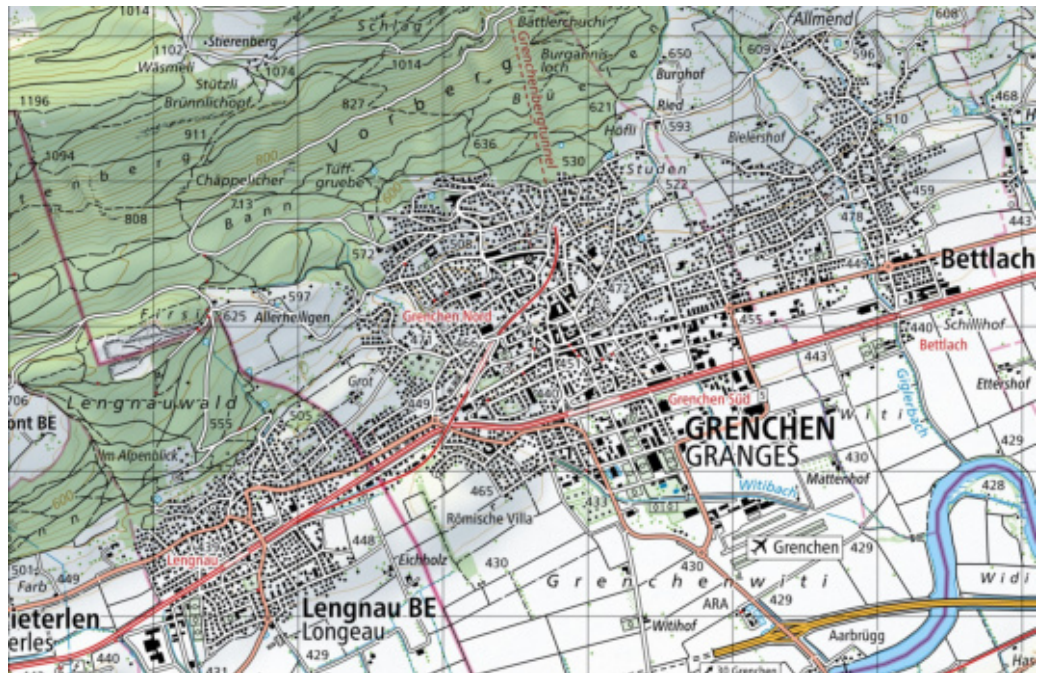
2.1 Raumstruktur und Angaben zur Bevölkerung

Lage und Raumstruktur

Die Agglomeration Grenchen liegt am Jurasüdfuss zwischen den grösseren Nachbaragglomerationen Biel und Solothurn. Sie besteht aus der Kernstadt Grenchen und den beiden Vorortsgemeinden Bettlach und Lengnau. Grenchen und Bettlach gehören zum Kanton Solothurn, Lengnau zum Kanton Bern. Die Siedlungsgebiete der drei Gemeinden sind seit 1960 zusammengewachsen und erscheinen heute als ein Siedlungsgebiet von rund 6 Kilometern Länge.



Agglomeration Grenchen um 1960; Quelle: Bundesamt für Landestopografie



Agglomeration Grenchen 2023; Quelle: Bundesamt für Landestopografie

Verkehr

Das Siedlungsgebiet der Agglomeration Grenchen erstreckt sich entlang der Kantonsstrasse H5, welche Biel und Solothurn parallel zur Autobahn verbindet. Mit der Eröffnung der Autobahn A5 erfuhr die alte Hauptachse H5 eine drastische Verkehrsreduktion. Der zentrale Abschnitt der H5 in der Stadt Grenchen wurde aus dem Kantonsstrassennetz entlassen und als kommunale Strasse stark redimensioniert und entschleunigt. Im Gegenzug wurde im Süden der Stadt das sogenannte «Y» ins Kantonsstrassennetz aufgenommen. Dieses schliesst östlich und westlich des Stadtzentrums an die H5 an und südlich an den Autobahnanschluss Grenchen sowie die Aarebrücke Richtung Arch. Lengnau verfügt über einen eigenen Autobahnanschluss. Die Autobahn A5 verläuft rund 2 km von den Siedlungsschwerpunkten entfernt.

Die Stadt Grenchen bildet das Zentrum der Agglomeration und zeichnet sich durch einen belebten Stadtkern, Arbeitsschwerpunkte und zwei Bahnhöfe für Fernverkehr aus. In den Gemeinden Bettlach und Lengnau sind Grundversorgungsstrukturen und je ein Bahnhof mit S-Bahnhalt vorhanden. Das Busnetz ist sehr dicht. Im Rahmen eines Buskonzepts wurden das Liniennetz und das Fahrplankonzept integral überarbeitet. Das neue Buskonzept soll 2026 umgesetzt werden und die Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn wesentlich verbessern.

Entlang der Jurasüdfusslinie und des Aareufers verlaufen überregionale Freizeitroutes für den Veloverkehr. Die Kantone Bern und Solothurn wollen darüber hinaus ein Alltagsnetz erstellen. Die Netzplanung des Kantons Solothurn sieht Vorrang- und Haupttrouten sowie ein kantonales Basisnetz vor (Planung Kanton Bern via RGSK Biel Seeland).

Bevölkerung

Die Bevölkerung der Agglomeration zählte 2021 28'218 Einwohner:innen (CH-Rang 40) und weist eine Entwicklungsrate von 0.4%/Jahr auf (Rang 34 unter den 40 grössten Agglomerationen der Schweiz). Mit dem neuen Top-Entwicklungsstandort im Gebiet zwischen Bahnlinie und Flughafen Grenchen und dem Ausbau des Bahnhofs Grenchen Süd wird Grenchen an Attraktivität gewinnen und es ist ein Bevölkerungswachstum in der Agglomeration zu erwarten.

Arbeiten/Gewerbe

Die Agglomeration Grenchen verfügte 2018 über gut 1'500 Arbeitsstätten, die insgesamt 15'000 Menschen beschäftigten. Die Gewerbezone konzentrieren sich vor allem in Grenchen und Lengnau. Einige Arbeitsstätten sind im Zentrum von Grenchen, und weitere grössere Industriezone befinden sich im Top-Entwicklungsstandort zwischen Bahnlinie und Flughafen Grenchen (Gemeinden Grenchen und Bettlach) und im Lengnaumoos (Lengnau). Grenchen ist bekannt für seine Uhren- und Präzisionsindustrie. Es gibt kaum grosse Logistikbetriebe oder transportintensive Industrien in der Agglomeration.

Freizeit- und Naherholungsgebiete

Der Grenchenberg sowie der Bettlachberg sind direkt angrenzend an das Siedlungsgebiet und bieten Naherholungsgebiete für die Bevölkerung. Besonders zur kälteren Jahreszeit ist der Grenchenberg ein beliebtes Ausflugsziel, um auf 1'400 m.ü.M. dem Nebel zu entkommen. Südlich der Autobahn trifft man auf die Aare, welche sich für ausgedehnte Spaziergänge und Velowanderungen anbietet.

In allen Gemeinden befinden sich Schulhäuser und somit Sportstätten. Die Anlagen von agglomerationsweiter Bedeutung konzentrieren sich im Süden von Grenchen. Dort gibt es mehrere Aussensportanlagen, Turnhallen, ein Gartenbad und ein Velodrom. Gleich daneben befindet sich auch der Flughafen Grenchen, welcher der Ausbildungs-, Geschäfts- und Freizeitfliegerei dient und ausserdem ein Fallschirmsprungzentrum ist.

Modal Split

In der nachfolgenden Tabelle ist der Modal Split nach dem Territorialprinzip dargestellt. Territorialprinzip bedeutet, dass die Personen, die sich in dem Territorium bewegen, berücksichtigt werden, also auch Auswärtige (z.B. Pendler:innen). Die Auswertungen für die Agglomeration Grenchen ergibt sehr ähnliche Werte wie der Mittelwert der kleineren Agglomerationen (Durchschnitt der Schweizer Agglomerationen mit weniger als 50'000 Einwohner:innen).

Verkehrsträger	Anteil Agglomeration Grenchen	Mittelwert der kleineren Agglomerationen
Fuss-/Veloverkehr	9%	9%
MIV	65%	70%
ÖV	25%	20%

Tabelle 1: Modal Split Verkehrsleistungen (Territorialprinzip) (ARE, 2015)

Die Auswertung nach dem Wohnortsprinzip zählt lediglich die Personen, die ihren Wohnsitz im Betrachtungsperimeter haben, weist aber auch deren Wege ausserhalb der Agglomeration Grenchen aus. Das Resultat sieht vor allem beim MIV deutlich anders aus. Die Ergebnisse der beiden Tabellen können aufgrund der genannten Unterschiede nicht direkt verglichen werden. Anhand der Vergleichswerte aller kleineren Agglomerationen ist aber ablesbar, dass primär die ansässige Bevölkerung für den überdurchschnittlichen Anteil MIV verantwortlich ist und unterdurchschnittlich zu Fuss, mit dem Velo und dem ÖV unterwegs ist.

Verkehrsträger	Anteil Agglomeration Grenchen	Mittelwert der kleineren Agglomerationen
Fuss-/Veloverkehr	7%	8%
MIV	75%	66%
ÖV	17%	25%

Tabelle 2: Modal Split Verkehrsleistungen (Wohnortsprinzip) (ARE, 2015)

2.2 Wer bewegt sich heute in der Agglomeration?

Insgesamt bewegen sich ca. 6'000 Personen innerhalb der Agglomeration, 8'000 Personen pendeln zu einem anderen Arbeitsort und 5'000 Personen kommen zum Arbeiten in die Agglomeration Grenchen. Zu den meistfrequentierten Wegpendlerzielen gehören Biel (1'300), Solothurn (1'000), Bern (500) und Selzach (300). Zu den Zupendlerquellen gehören Biel (900), Solothurn (500) und Selzach (400). Der Anteil an Wegpendler:innen ist deutlich höher als der Anteil an Zupendler:innen. Ihre Hauptziele sind die angrenzenden Städte Biel und Solothurn.

Weiter wird Verkehr auch noch durch andere Aktivitäten generiert, wie z.B. Einkauf/Besorgungen, Arztbesuch, Geschäftsverkehr (Handwerker, Sitzungen etc.), Freizeitverkehr (Erholung, Sport, Besuche, Ausflüge etc.), Hol- und Bringverkehr/Begleitfahrten sowie Güter und Warenverkehr inkl. Post/Paketlieferdienste.

Die Auswertungen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021 zeigen, dass zu Fuss gehen hauptsächlich bei kurzen Etappen von 1 km und weniger gewählt wird und oft auch in Kombination mit ÖV. Das Velo wird hauptsächlich für den Binnenverkehr, sprich den Verkehr innerhalb der Agglomeration, gewählt und oft in Kombination mit Umsteigen auf den Zug. Die mittlere Etappenlänge beträgt hier 3.6 km (unmotorisiert) bis 6.6 km (schnelle E-Bikes). Wie schon erwähnt erstreckt sich die Agglomeration Grenchen auf einer Länge von 6 km und weist somit eine ideale Grösse zum Velofahren auf. Besonders mit dem neuen Trend der Nutzung von E-Bikes wird auch die Topografie, welcher die Agglomeration ausgesetzt ist, überwindbar. Die mittlere Etappenlänge beim MIV beträgt 15 km, und beim ÖV wird unterschieden zwischen Bus (4 km) und Bahn (27 km).

2.3 Wo sind die Leute unterwegs?

In Abbildung 1 ist die Potenzialanalyse der Fussverkehrsmengen aus dem Forschungsprojekt SVI 2019/007 «Methoden zur analytischen Ermittlung von streckenbezogenen Fussverkehrsmengen» zu sehen. Es handelt sich hierbei um modellierte Fussverkehrsmengen, die je nach Gebiet stark von der Realität abweichen können.

Gut sichtbar bilden die Ortszentren von Lengnau und Grenchen Anziehungspunkte mit weiträumig erhöhtem Fussverkehrspotenzial (eine dickere Strichbreite bedeutet ein grösseres Potenzial). Auf einzelnen radialen Achsen wie der Schmelzi sammelt sich Fussverkehr zwischen Quartieren und Zentrum. Auch die Arbeitsschwerpunkte im Lengnaumoos und im Süden von Grenchen generieren Fussverkehrspotenziale. So sind etwa zwischen Monbijou und dem Süden von Grenchen auch erhöhte tangentielle Fussverkehrspotenziale erkennbar.

In Bettlach besteht eine Achse mit erhöhtem Fussverkehrspotenzial vom Aareufer über die Bahnhof- und Dorfstrasse bis in den Dorfkern und über die Erlimoosstrasse weiter Richtung Selzach.

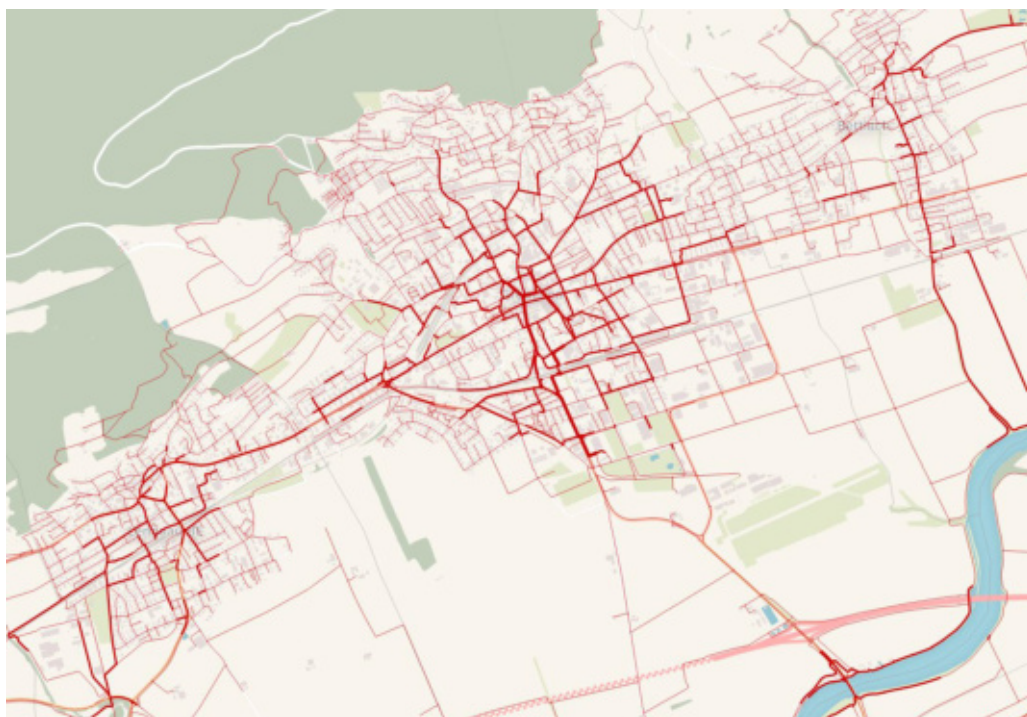


Abbildung 1 Potenzialanalyse Fussverkehr (Metron, 2023)

In Abbildung 2 ist die Potenzialanalyse des Veloverkehrs zu sehen. Das Potenzial wird auf Basis der Bauzonen, Einwohner und Arbeitsplätze ermittelt. Die Angabe repräsentiert den potenziellen durchschnittlichen Werktagsverkehr (DWV) in Velos/Tag. Grenchens Stadtzentrum, Schmelzi und die beiden Bahnhöfe bilden ein Dreieck mit hohem Potenzial, wobei das Potenzial zwischen den beiden Bahnhöfen verständlicherweise weniger gross ist. Sowohl die Verbindung nach Lengnau als auch die Verbindung zum westlichen Wohngebiet in Bettlach weisen ein hohes Potenzial auf.

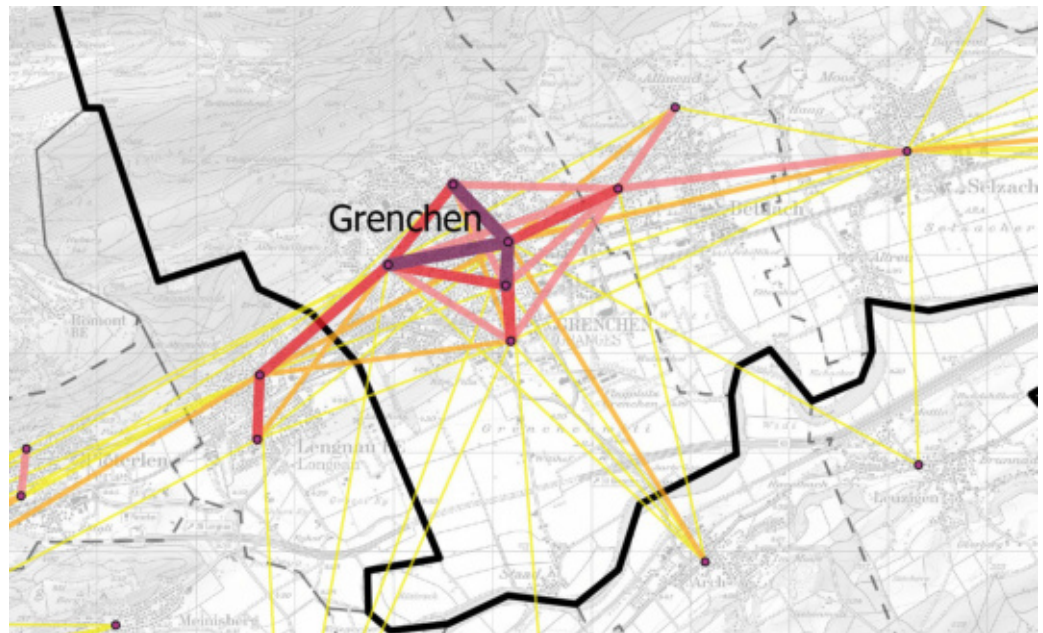


Abbildung 2 Potenzialanalyse Veloverkehr
(Kontextplan, 2023)

Ein Ausschnitt des Gesamtverkehrsmodell (GVM) des Kanton Solothurn für das motorisierte Verkehrsaufkommen 2019 ist in Abbildung 3 zu sehen. Das GVM ist ebenfalls ein Modell, welches auf aktuellen Messwerten basiert und für die Betrachtung auf Ebene Agglomerationsraum geeignet ist. Heute gibt es rund 24'000 Fahrzeuge pro Werktag auf der Archstrasse. Die Ein- und Ausfahrten der Autobahn sind mit rund 22'000 Fahrzeugen pro Tag bei Grenchen und mit ca. 10'000 Fahrzeugen/Tag bei Lengnau belastet. Die Ortsdurchfahrt Grenchen ist auf der Seite Monbijou mit ungefähr 10'000 Fahrzeugen/Tag belastet und in Richtung Bettlach mit ca. 9'000 Fahrzeugen/Tag.

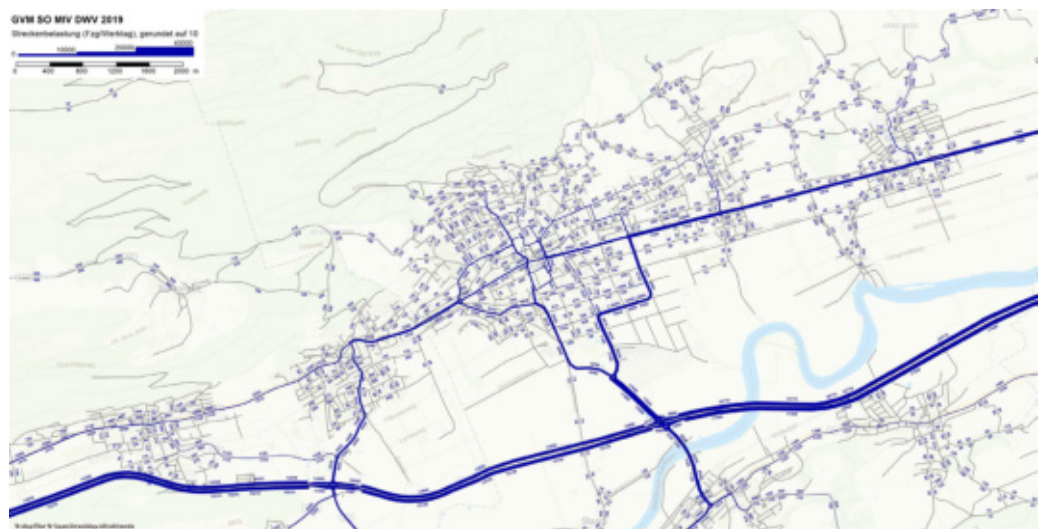


Abbildung 3 Motorisierter Individualverkehr
Auswertung GVM 2019 (Kanton Solothurn, 2020)

2.4 Stärken und Schwächen in der Agglomeration

Eine SWOT-Analyse hilft, die Stärken und Schwächen zu erkennen und die Chancen und Risiken für die Agglomeration im Mobilitätsplan zu berücksichtigen. Für eine bessere Lesbarkeit wird an dieser Stelle auf eine umfängliche Darlegung der Analyse zu den

SWOT-Themen verzichtet und stattdessen die Ergebnisse der SWOT-Analyse in einer kurzen Tabelle dargestellt.

Die Tabelle zeigt, dass die Stärken vor allem in der guten Erreichbarkeit und dem gut ausgebauten Strassennetz liegen. In Puncto Siedlungsdichte und bei der hohen Auslastung des Strassennetzes kann sich die Agglomeration noch verbessern, und dort werden auch die grössten Chancen und Risiken gesehen. Einerseits ist die Siedlungsstruktur beeinflussbar und andererseits birgt ein Wachstum der Bevölkerung auch eine Zunahme des MIV mit negativen Folgen auf die Siedlungsverträglichkeit sowie Netzüberlastungen.

Stärken

- sehr gute Erreichbarkeit MIV
- Verkehrsberuhigung vielerorts umgesetzt
- gute Erschliessung mit ÖV: Direktverbindungen in die Westschweiz sowie nach Basel und Zürich, dichtes Bushaltestellennetz
- Dichtes Netz für Fuss- und Veloverkehr
- wenig Transit-MIV innerorts

Chancen

- Grosse Potenziale für die künftige Siedlungsentwicklung (Verdichtung und Bauzonen)
- Verbesserung ÖV-System mit Umsetzung des Buskonzepts 2026
- Potenzial für attraktive Veloinfrastruktur
- Potenzial für attraktive Fussverbindungen

Schwächen

- ungenügende Siedlungsdichte
- übermässige Dominanz MIV und mangelhafte Siedlungsverträglichkeit
- hohe Auslastung Strassennetz mit Ausweich- und Überlastungseffekten
- Schwachstellen Verkehrssicherheit
- Ungenügende Taktdichte des Fernverkehrs am Bahnhof Grenchen Süd
- Ungenügende Umsteigeverknüpfung Bus-Bahn
- Verbreiteter Velodiebstahl

Risiken

- Weitere Zunahme MIV durch Bevölkerungswachstum in der Agglomeration
- Akzeptanz in der Bevölkerung von MIV-beschränkenden Massnahmen

Tabelle 3 SWOT-Analyse in Bezug auf Verkehr in der Agglomeration Grenchen

3 Zielsystem

Mit der Definition von Zielen wird die Stossrichtung des Mobilitätsplans festgelegt. Das Zielsystem dient auch der Wirkungsanalyse im Rahmen der Massnahmenerarbeitung.

Mit dem Hintergrund der Forderung durch den Bund im Prozess des Agglomerationsprogramms sowie im Umgang mit der Klimaerwärmung werden nachhaltige und umweltverträgliche Ziele gewählt. Das Zielsystem des Mobilitätsplan Grenchen (siehe Tabelle 4 Zielsystem) ist in zwei grosse Überthemen gegliedert: *Weiterentwicklung der Agglomeration Grenchen* und *Nachhaltiges Gesamtverkehrssystem*. Die darin enthaltenen sieben Leitsätze (u.a. die 4V-Strategie) bilden die Grundstruktur, in welche sich später die Massnahmen des Mobilitätsplan gliedern:

1. Lebensqualität sicherstellen
2. Siedlung und Verkehr abstimmen
3. Mobilitätsbedürfnisse gewährleisten
4. Verkehr vermeiden
5. Verkehr verlagern
6. Verkehr verträglich gestalten
7. Verkehr vernetzen

Unter jedem Leitsatz sind Unterziele aufgelistet, welche das Ziel konkretisieren. In der nächsten Spalte werden *mögliche Handlungsfelder* genannt.

	Ziele	Mögliche Handlungsfelder
Weiterentwicklung Agglomeration	1. Lebensqualität sicherstellen <ul style="list-style-type: none"> – Attraktives Wohn- und Arbeitsumfeld – Qualitätsvolle Verdichtung von Nutzungen – Hohe Aufenthaltsqualität in den öffentlichen Räumen 	<ul style="list-style-type: none"> – Reduktion Parkplatzpflicht für Bauvorhaben / Erleichterung von parkplatzreduzierten Baueingaben durch den Gesetzgeber – Ortsplanung / Bauordnungen – Aktive Forderungen von qualitätsvollen Strukturen (z.B. einer siedlungsverträglichen Anordnung der Parkplätze) in Baubewilligungsverfahren – Gestaltung von öffentlichen Räumen – Dominanz MIV und punktuell anderer Verkehrsarten reduzieren
	2. Siedlung und Verkehr abstimmen <ul style="list-style-type: none"> – Siedlungsentwicklung (Nutzungsverdichtung, Siedlungserweiterung) in Abstimmung auf die Angebote des ÖV – Hohe Qualität der Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr sowie den ÖV für alle Siedlungsentwicklungsgebiete – Optimale Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur statt teurer Ausbauten 	<ul style="list-style-type: none"> – Ortsplanung: Förderung der Innenverdichtung, Konzentration der Siedlungsentwicklung auf Gebiete mit bereits guter Erreichbarkeit ÖV/Velo – Planung der Verkehrsnetze
	3. Mobilitätsbedürfnisse erfüllen <ul style="list-style-type: none"> – Gute Erreichbarkeit der Agglomeration im Fernverkehr – Gute Erreichbarkeit der Nachbaragglomerationen und der umliegenden Gemeinden – Gute Erreichbarkeit der Wohngebiete mit allen Verkehrsträgern – Gute Erreichbarkeit der Betriebe, Arbeitsplätze und öffentlichen Einrichtungen mit allen Verkehrsträgern – Gute Erreichbarkeit der Freizeitschwerpunkte 	<ul style="list-style-type: none"> – Lobbyarbeit bei Angebotsplanung im Bahnverkehr auf nationaler und kantonaler Stufe (Taktverdichtung Fernverkehr, Regionalverkehr und Anschlussoptimierung am Knoten Biel für Verbindungen von/nach Bern) – Optimierung / Gewährleistung Leistungsfähigkeit der Autobahnanschlüsse und -zubringer – Nachfrageorientierte Angebote ÖV zu Nachbaragglomerationen und Nachbargemeinden – Sichere und komfortable Veloverbindungen in benachbarte Agglomerationen und Gemeinden – Prüfung von Mikrohub im Rahmen der Erschliessung von Arbeitsgebieten – Parkierungskonzepte für Freizeitschwerpunkte – Nachfrageorientierte Angebote ÖV zu Freizeitschwerpunkten
Nachhaltiges Gesamtverkehrssystem	4. Verkehr vermeiden <ul style="list-style-type: none"> – Dichte Versorgungsstrukturen (15-Minuten-Stadt) – Gebündelte Personen- und Warenströme – Nutzung der Potenziale von Pooling 	<ul style="list-style-type: none"> – Ortsplanung – Aktive Forderung nach Förderung Fuss- / Velo- / Sharingverkehr in Baubewilligungsverfahren – Förderung von Pooling (z.B. Mitfahrgelegenheiten Mitarbeitende) – Mobilitätsmanagement in Betrieben – Förderung der selbständigen Bewältigung von Schulwegen oder Pedibusse
	5. Verkehr verlagern <ul style="list-style-type: none"> – Hohe Anteile an Etappen und Tagesdistanzen, welche mit ÖV, Fuss- und Veloverkehr zurückgelegt werden – Adäquate und zukunftsfähige Verteilung des Verkehrs auf die verfügbaren Verkehrsträger – Nachfrageorientiertes ÖV-Angebot – Attraktive Angebote im Fuss- und Veloverkehr – Angebotsorientierte Bereitstellung von Kapazitäten im MIV – Zufussgehen und Velofahren sind selbstverständlich in der lokalen Mobilitätskultur. 	<ul style="list-style-type: none"> – Schliessung von Netzlücken für den Fuss- und Veloverkehr – Schwachstellenbehebung in den Netzen des Fuss- und Veloverkehrs – Schaffung von Veloabstellanlagen mit nötigen Sicherheitsvorkehrungen – Schaffung von qualitativ besonders hochwertigen Hauptbewegungsachsen für den Fuss- und Veloverkehr (z.B. Stadtachse Grenchen) – Attraktives ÖV-Angebot – Mobilitätsmanagement in Betrieben – Angebotsorientierte Parkplatzstrategie, Parkraumbewirtschaftung über alle drei Gemeinden – Lenkung und Dosierung des MIV; angebotsorientierte Netzkapazitäten MIV – Förderung einer nachhaltigen Verkehrsmittelwahl (z.B. Kampagnen, Events oder Unterstützung von privaten Initiativen)

Nachhaltiges Gesamtverkehrssystem	6. Verkehr verträglich gestalten <ul style="list-style-type: none"> – Siedlungsverträglicher Verkehr – Hohe Verkehrssicherheit im Allgemeinen – Hohe Schulwegsicherheit – Hohe Aufenthalts- und Unterwegsqualität für den Fuss- und Veloverkehr; klima- und umweltfreundlich gestaltete Strassenräume mit viel Grün, angenehmem Mikroklima, wenig Lärm – Hierarchy of Users: Die Stärksten haben die grösste Verantwortung; die Schwächsten erhalten die grösste Beachtung 	<ul style="list-style-type: none"> – Umverteilung von Verkehrsflächen / Reduktion Dominanz MIV im Rahmen von Strassenraumgestaltungsprojekten – Vortrittsregime an Knoten und Querungen – Spielräume für Mehrfachnutzung / Koexistenz nutzen – Aufwertung öffentliche Räume – Angebotsorientiertes Parkplatzangebot; harmonisiertes Parkplatzregime / Parkraumbewirtschaftung – Bündelung MIV, Lenkung und Dosierung des MIV; angebotsorientierte Netzkapazitäten MIV – Verkehrsberuhigung (Tempo 30, Begegnungszonen) – Behebung von Schwachstellen der Verkehrssicherheit – Förderung eines rücksichtsvollen Verkehrsverhaltens (z.B. Kampagnen, Events oder Unterstützung von privaten Initiativen)
	7. Verkehr vernetzen <ul style="list-style-type: none"> – Angebot Mobilitätshubs und Bewirtschaftung – Multimodalität und Intermodalität – Angebot Sharing und Pooling flächendeckend und an Mobilitätshubs 	<ul style="list-style-type: none"> – Etablierung, Optimierung, Erhaltung und Bewirtschaftung von Angeboten an Mobilitätshubs (4 Bahnhöfe und deren Umfeld, darunter Grenchen Süd als Hauptdrehscheibe der Agglomeration) – Optimierung Umsteigebeziehungen Bahn – Bus und Bus – Bus in Mobilitätshubs (Fahrplangegestaltung, räumliche Nähe von Haltekanten) – Umbau / Umgestaltung der Mobilitätshubs – Prüfung von Mikrohub im Rahmen der Erschliessung von Arbeitsgebieten – Förderung von Sharing-Angeboten (MIV und Velo) in Abstimmung mit Nachbaragglomerationen – Förderung von Pooling – Zugänglichkeit von Haltestellen des ÖV und Aufenthaltsqualität für Wartende – Kommunikation der Angebote

Tabelle 4 Zielsystem

4 Zielbild 2040

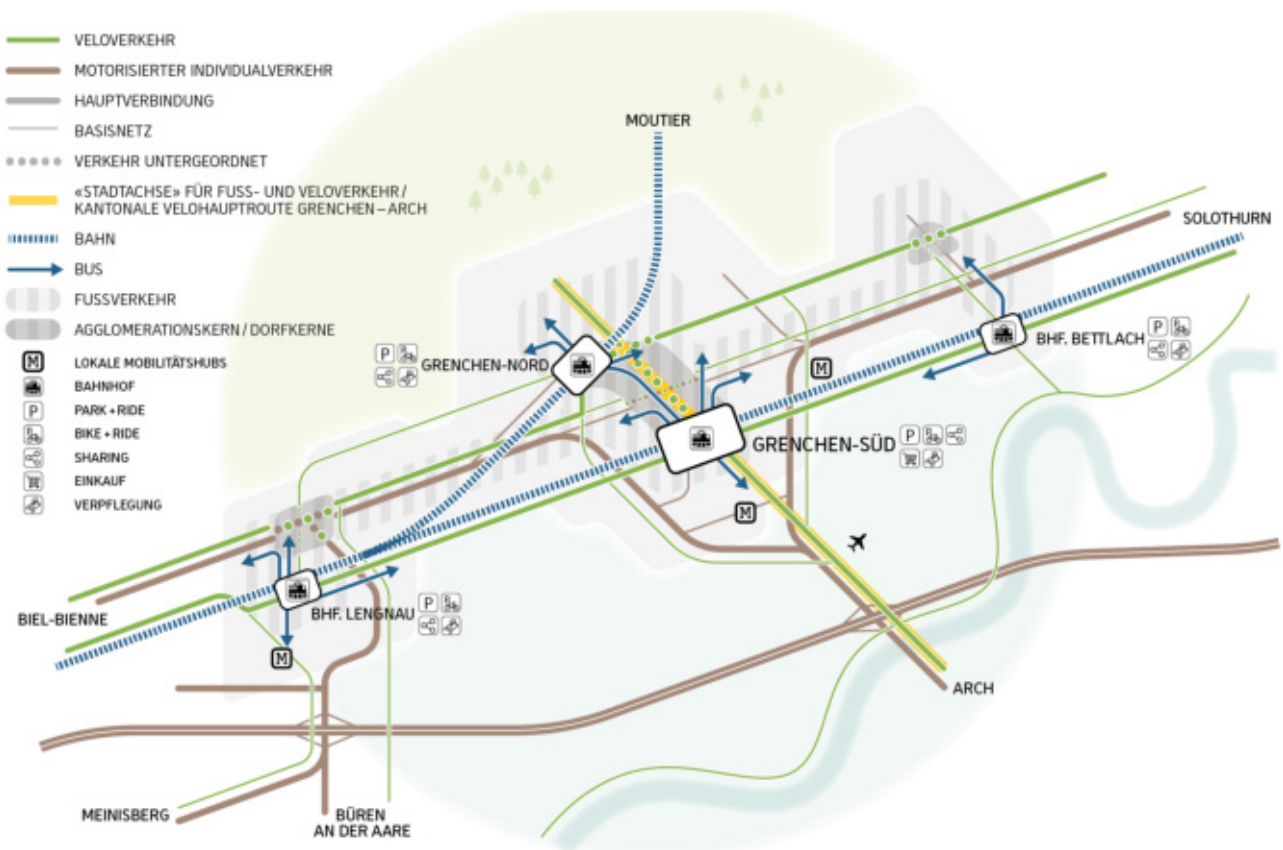


Abbildung 4 Zielbild Agglomeration Grenchen 2040

Mobile Agglomeration Grenchen

Die Agglomeration Grenchen mit all ihren Wohn- und Arbeitsgebieten sowie Freizeit- und Einkaufszielen ist gut erreichbar. Das Verkehrsangebot ermöglicht den Raumnutzenden, das für den Verkehrszweck und die Distanz jeweils passendste Verkehrsmittel zu wählen.

Die Agglomeration Grenchen besitzt ein nachfrageorientiertes Bussystem mit guten Umsteigebeziehungen Bus – Bahn an den vier Bahnhöfen. Fernverkehrszüge binden Grenchen Richtung Zürich, Basel und Westschweiz an. Fern- und Regionalzüge auf der Jurasüdfusslinie verkehren im Halbstundentakt.

Bei Grenchen und Längnau bestehen leistungsfähige Autobahnanschlüsse. Dadurch trägt die Autobahn zur Entlastung der Siedlungsgebiete vom motorisierten Individualverkehr bei. Innerorts wird der motorisierte Individualverkehr gebündelt und siedlungsverträglich geführt. Wo dies erforderlich ist, steht ein gemeindeübergreifend adäquates und bewirtschaftetes Parkierungsangebot zur Verfügung.

Der Verkehr wird siedlungsverträglich abgewickelt. Namentlich in Wohnquartieren und Ortskernen ordnet sich der motorisierte Individualverkehr dem Aufenthalt und den anderen Verkehrsarten unter. Zu Fuss Gehende finden ein dichtes Netz sicherer und attraktiver Verbindungen mit hoher Aufenthaltsqualität vor. Sie können sich in den öffentlichen Räumen frei bewegen. Kinder können ihre Schulwege flächendeckend selbstständig zu Fuss oder mit dem Velo absolvieren.

Die Wohn- und Arbeitsgebiete sowie Freizeitziele der drei Gemeinden Längnau, Grenchen und Bettlach sind mit einem durchgängigen Veloverkehrsnetz untereinander verbunden. In der Längsachse Biel–Grenchen–Solothurn bestehen zwei attraktive

Hauptverbindungen, welche die unterschiedlichen Bedürfnisse im Alltags- und Freizeitverkehr abdecken. In der Stadt Grenchen verbindet die sogenannte Stadtachse für Fuss- und Veloverkehr die nördlichen Wohnquartiere von Grenchen über das Zentrum mit den südlichen Stadtteilen. Es gibt ausreichend, attraktive und sichere Veloabstellplätze. Für Fahrten innerhalb der Agglomeration ist die Nutzung des Velos in allen Altersgruppen von 8 bis 88 selbstverständlich. Velos und Zufussgehende werden von den Autofahrenden gesehen und rücksichtsvoll beachtet.

Mobilitätsdrehscheiben

Orte mit hoher Bedeutung für verschiedene Verkehrsmodi sind als sogenannte Mobilitätsdrehscheiben ausgebildet, wo die Angebote optimal miteinander verknüpft sind. Der Bahnhof Grenchen Süd bildet die Hauptdrehscheibe für die Verbindung der drei Gemeinden untereinander sowie mit Biel und Solothurn. Gleichzeitig bildet er das Zentrum des regionalen Busnetzes. Die Umsteigebeziehungen sind im Fahrplan berücksichtigt. Für Velos gibt es genügend sichere und gedeckte Abstellplätze in der Nähe zu den Haltepunkten von Bahn und Bussen sowie eine geschützte Velostation. Für den Hol- und Bringverkehr gibt es Kiss+Ride-Bereiche. Zu Fuss ist der Bahnhof gut erreichbar. Shared Mobility hat ebenfalls ihren Platz, und weitere Stationen befinden sich in der Agglomeration verteilt. Ergänzend gibt es Angebote für die Verpflegung sowie öffentliche Sanitäranlagen.

Ähnlich wie Grenchen Süd und Grenchen Nord, jedoch in kleinerem Massstab, fungieren auch die anderen Bahnhöfe der Agglomeration als intermodale Mobilitätsdrehscheiben. Neben diesen Drehscheiben an den Bahnhöfen gibt es lokale Mobilitätshubs, welche sich zum Beispiel in den Industrie-/Arbeitszonen befinden. Dabei handelt es sich um Sammelparkierungsanlagen, welche mit allen Verkehrsträgern gut erreichbar sind und auch Angebote zur Veloparkierung aufweisen.

5 Handlungsbedarf

5.1 Vorbemerkungen

Der Handlungsbedarf leitet sich aus den folgenden Quellen ab:

- a) Diskussion im Kernteam und im Sounding Board
- b) Verkehrsrichtpläne der Stadt Grenchen
- c) Erhebung Bike+Ride, 2023
- d) Unfallhäufungsstellen und Unfallschwerpunkte 2018-2022
- e) Eigene Schwachstellenanalyse

Beim Handlungsbedarf wird zwischen konkret lokalisierbarem Handlungsbedarf (Schwachstellen) und generellem Handlungsbedarf unterschieden. Handlungsbedürfnisse, zu denen bereits beschlossene Massnahmen vorliegen, werden in diesem Kapitel nicht aufgeführt.

5.2 Genereller Handlungsbedarf

Der generelle Handlungsbedarf kann nicht verortet werden bzw. betrifft die ganze Agglomeration oder grosse Teile davon (vgl. auch Kapitel 2.4 Stärken und Schwächen). Dazu gehören:

- Geringe Taktdichte im Bahnverkehr
 - Übermässige Dominanz MIV und mangelhafte Siedlungsverträglichkeit
 - Velodiebstahl in der Region Grenchen
-

5.3 Schwachstellenanalyse

Die Flughöhe des Mobilitätsplans erfordert Massnahmen sowie Schwachstellen von übergeordneter Bedeutung (Relevanz für Gesamttagglomeration). Daher wurden bei der Schwachstellenanalyse diejenigen Abschnitte auf Lücken und Qualitätsmängel untersucht, welchen eine regionale Bedeutung zugemessen wird. Es wurden folgende Parameter geprüft:

- Durchgängigkeit der übergeordneten Verbindungen (MIV und Velo)
- Qualität des übergeordneten Netzes (Belag, Übersichtlichkeit, Parkierung etc.)
- Veloinfrastruktur auf stark MIV-belasteten Strassen (DTV >2'500)
- Kreuzungen von zwei Hauptströmen MIV und Velo
- Beidseitiges Trottoir auf übergeordneten MIV-Achsen innerorts
- Sichere Querungsmöglichkeiten für Fussverkehr in der Nähe von Schulhäusern

Für den ÖV wurde im Hinblick auf die Umsetzung des Netzkonzepts auf eine spezifische Schwachstellenanalyse verzichtet. Es wurden jedoch die problematischen Punkte, die das Kernteam hervorhob, aufgenommen. Der daraus entstandene Handlungsbedarf hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit, dient jedoch der Formulierung von Massnahmen für den Mobilitätsplan.

Ver- kehrs- träger	Nr.	Bezeichnung	Standorte
Fuss	F1	Einseitiges Trottoir auf übergeordneter MIV-Achse innerorts	Niklaus Wengi-Strasse
	F2	Unzureichende Qualität Fussweg (gelbe Freifläche auf Wanderwegnetz)	Allerheiligenstrasse
	F3	Unzureichende Querungsmöglichkeiten für Fussgänger:innen	Dorfstrasse, Bettlach
	F4	Trottoirüberfahrt quert künftige übergeordnete MIV-Achse	Knoten Niklaus Wengi-Strasse / Flughafenstrasse
	F5	Unzureichende Querungsmöglichkeiten bei Schulhäusern (fehlende Schutzinsel oder gar keine Massnahme FG-Querung)	<ul style="list-style-type: none"> – Schützengasse / Schulstrasse – Kirchstrasse / Lindenstrasse – Hohlenstrasse – Kastelstrasse – Grenchenstrasse / Keltenweg (Bettlach) – Diebold Schilling-Strasse (Bettlach) – Allmendstrasse (Höhe Hofergässli & Salzweg; Bettlach)
	F6	Mangelnde Attraktivität für Fussverkehr	Marktplatz, Grenchen
	F7	Gestaltungsbedarf für Naherholungsverkehr	Erlimoosstrasse

Ver- kehrs- träger	Nr.	Bezeichnung	Standorte
Velo	V1	Hotspots Velodiebstahl	<ul style="list-style-type: none"> – Bahnhof Grenchen Nord – Bahnhof Grenchen Süd – Schwimmbad
	V2	Netzlücke auf kantonaler Vorrangroute	Moosstrasse - Bahnhofstrasse
	V3	MIV / Velo Kreuzung Hauptströme	<ul style="list-style-type: none"> – Schützengasse / Kirchstrasse – Niklaus Wengi- / Brühlstrasse – Garnbuchiweg / Archstrasse – Niklaus Wengistrasse / Witiweg – Biel- / Dorf- / Bahnhofstrasse (Bettlach)
	V4	ungenügende Veloinfrastruktur entlang Velo- netz auf übergeordneten MIV-Achsen oder unzureichende Qualität Veloinfrastruktur (Be- lag, Unübersichtlichkeit, Velostreifen zu schmal)	<ul style="list-style-type: none"> – Niklaus Wengi-Strasse – Schützengasse - Friedhofstrasse – Dählenstrasse – Witiweg – Bettlachstrasse – Wissbächlistrasse – Leuzigenstrasse – Tunnelstrasse – Schild-Hugistrasse – Oelestrasse (Lengnau) – Namenloser Weg im Lengnaumoos (von In- dustriestrasse 8 bis Unterer Erlenweg)
	V5	Unübersichtlichkeit / unzureichende Que- rungsmöglichkeiten für Velo bei Kreuzungen	<ul style="list-style-type: none"> – Dählenstrasse / Allerheiligenstrasse – Witiweg / Niklaus Wengi-Strasse
	V6	Vortrittsregime an Knoten für Velovorrang- route ändern	– Bettlachstrasse / Wissbächlistrasse
	V7	Handlungsbedarf Bike+Ride Standorte	Alle Bahnhöfe
	V8	Linienführung Veloverbindung klären	<ul style="list-style-type: none"> – Velovorrangroute Grenchen – Lengnau – Biel – Velohauptroute Pieterlen – Lengnau – Grenchen – Bettlach
	V9	Überbrückung des Bahntrassees für Fuss- und Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none"> – Austrasse – Ruffinistrasse – Schlachthausstrasse – Moosstrasse – Bahnhof Grenchen Süd (Stadtachse) – Leuzigenstrasse – Witiweg – Neckarsulmstrasse (Hundsackerbrücke)
MIV	M1	Unverträgliche MIV-Belastung	Ortskern Lengnau, Ortskern Grenchen
	M2	Unfallhäufungsstellen (UHS) oder Unfallschwerpunkte (USP) (2018-2022)	<ul style="list-style-type: none"> – USP Solothurnstrasse / Neckarsulmstrasse – USP Biel- / Kirch- / Bahnhof- / Solothurn- strasse – USP Biel- / Bahnhofstrasse (Bettlach) – USP Solothurnstrasse / Leimenstrasse – USP Jurastrasse / Sonnenrainstrasse – UHS Bettlachstrasse / Kapellstrasse – UHS Kirchstrasse / Rainstrasse – UHS Archstrasse / Autobahnanschluss – UHS Solothurn- / Badmattstrasse (Leng- nau) – UHS Bürenstrasse / Autobahnzubringer (Lengnau)
	M3	Wildparkierung Bettlach	<ul style="list-style-type: none"> – Aristonstrasse – Dorfstrasse – Friedhofstrasse – Bahnhofstrasse
	M4	Hol- / Bringverkehr bei Schulhäusern	<ul style="list-style-type: none"> – Grenchen: Eichholz, Kastels, Halden – Bettlach: Büelen, Einschlag
	M5	Parkierung Grenchenberg	<ul style="list-style-type: none"> – Stierenberg – Unterberg – Fuchsboden – Bannstrasse / Vorbergstrasse – Dählenbrüggli / Grubenweg
	M6	Komplizierter Knoten / Verkehrsfluss unzu- reichend (aus kommunalem Verkehrsricht- plan, Massnahmen MIV)	<ul style="list-style-type: none"> – Archstrasse / Niklaus Wengi-Strasse – Neckarsulmstrasse / Niklaus Wengi-Strasse – Flughafenstrasse / Neumattstrasse
	M7	Sicherheitsrisiko Flugverkehr	Archstrasse

ÖV	Ö1	Netzlücke Busverbindung Lengnau – Büren an der Aare	
	Ö2	Netzlücke Busverbindung Lengnau – Meisberg (– Orpund – Biel)	
	Ö3	Fehlender Busanschluss am Bahnhof Lengnau	Bahnhof Lengnau
	Ö4	Verlustzeiten öffentlicher Verkehr	Flughafenstrasse

Tabelle 5 Schwachstellen Legende zu Abbildung 5

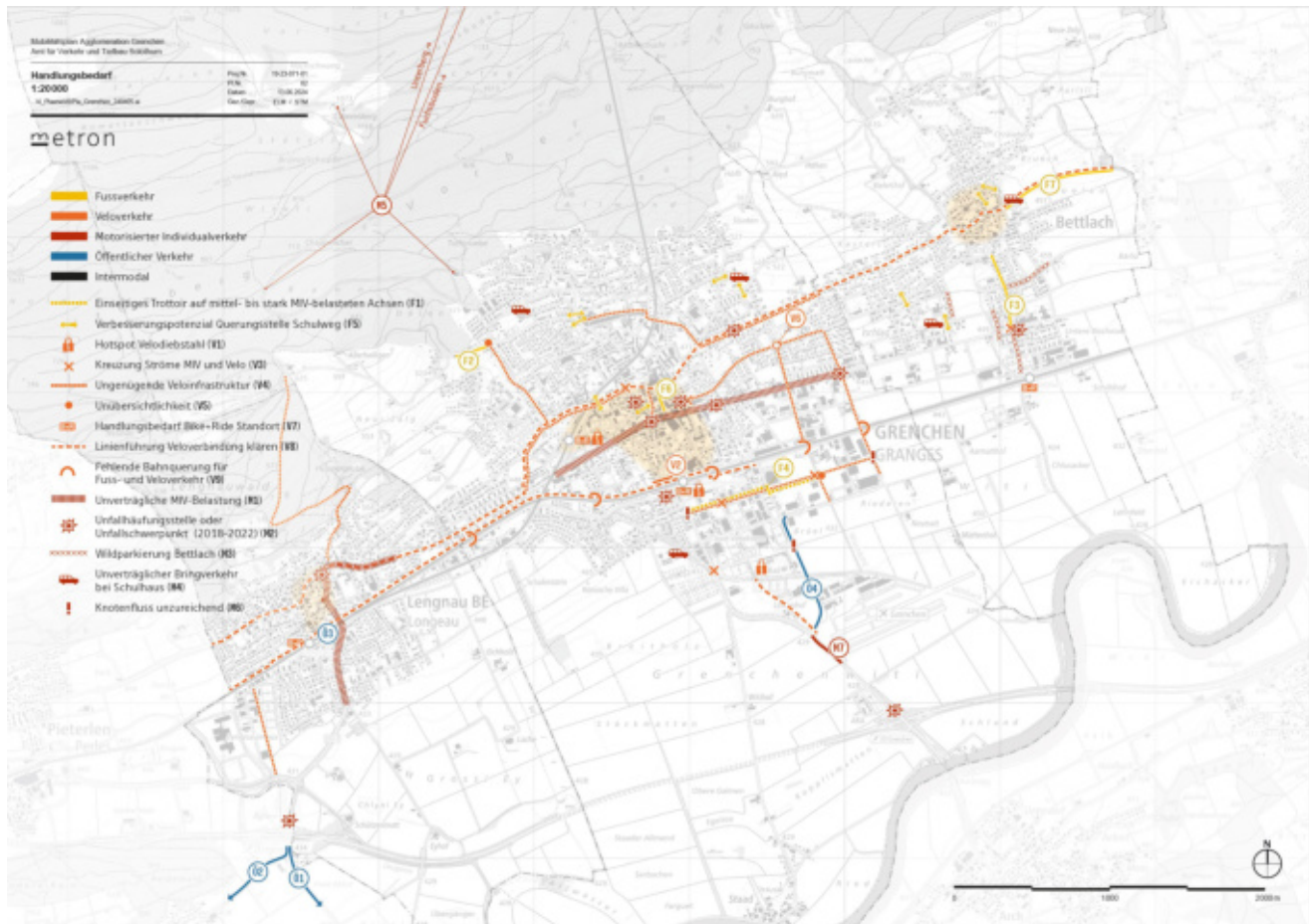


Abbildung 5 Handlungsbedarf, Originalgrösse in Kartenbeilage 1

5.4 Die wichtigsten Handlungsfelder für die Agglomeration Grenchen

Die nachfolgende Liste von Handlungsfeldern entspricht der Diskrepanz zwischen dem Bestand und dem Zielbild der Agglomeration Grenchen:

- Taktdichte Bahnverkehr: Angestrebt wird der Halbstundentakt im Fernverkehr im Korridor Biel – Grenchen – Solothurn – Olten.
- MIV-Anteil am Verkehrsaufkommen: Dieser soll reduziert werden, um das Gesamtsystem nachhaltiger werden zu lassen und die Dominanz des MIV im öffentlichen Raum zu reduzieren.
- Mobilitätsdrehscheiben: Die Bahnhöfe Grenchen Süd (Priorität) und Grenchen Nord müssen zu attraktiven Mobilitätsdrehscheiben entwickelt werden. Die Spielräume zur Weiterentwicklung der Bahnhöfe Lengnau und Bettlach sollen genutzt werden. Im Rahmen des Masterplans Top-Entwicklungsstandort Agglomeration Grenchen sollen Mobilitätshubs geschaffen werden.

- Velonetz: Die Linienführung der kantonalen Vorrang- und Haupttrouten ist zu klären und die zugehörigen Qualitätsstandards sind umzusetzen. Netzlücken und qualitative Schwachstellen im Velonetz sind zu beheben.
- Veloparkierung: Reduktion Velodiebstahl; Inwertsetzung der bestehenden Anlagen und punktuelle Ergänzung oder Ausbau des Angebots
- Netzbild MIV: Klärung des Netzes; Bündelung und Lenkung des Verkehrs auf wenigen Achsen
- Gestaltung öffentliche Räume: Aufwertung, Hitzeminderung und Reduktion Dominanz des MIV inkl. Parkierung im öffentlichen Raum oder im angrenzenden Privatland
- Top-Entwicklungsstandort: Konkretisierung und Umsetzung Masterplan Top-Entwicklungsstandort (stadtverträgliche Erschliessung und nachhaltige Bewältigung der Mobilitätsansprüche)
- Erreichbarkeit Freizeitschwerpunkte: Reduktion der Belastung von Freizeitzielen durch Bereitstellung öffentlicher bzw. halböffentlicher Fahrgelegenheiten sowie Regulierung und Bewirtschaftung der Autoparkierung

6 Gesamtkonzept

Der Mobilitätsplan Agglomeration Grenchen sieht zur Deckung des Handlungsbedarfs einen Katalog von Massnahmen vor. Diese stehen in einem konzeptionellen Gesamtzusammenhang. Grundlagen sind das Zielsystem, das Zielbild und der festgestellte Handlungsbedarf. Das Gesamtkonzept wird nachfolgend anhand von Themen dargelegt:

6.1 Regionale und nationale Anbindung

Die Agglomeration Grenchen ist mit der Autobahn und dem ergänzenden Netz aus Kantonsstrassen hervorragend für den MIV erschlossen. Diesbezüglich besteht kein Handlungsbedarf.

Betreffend Bahnverkehr besteht ein breit abgestützter Wunsch nach einem Halbstundentakt im Fernverkehr auf der Jura-Südfuss-Strecke (Korridor Biel – Grenchen – Solothurn – Olten). Dieser Wunsch bleibt bislang auch in den Zukunftsplänen unter Ägide des Bundes unerfüllt. Die Beteiligten wollen sich aber im Rahmen ihrer Möglichkeiten für den Halbstundentakt einsetzen.

Der Kanton Solothurn und die Region Biel-Seeland-Berner Jura planen gemeinsam Vorrangrouten.

6.2 Siedlung und Arealerschliessung

Eine konsequente Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist bereits mit dem AP4 verankert. Dieser Konzeptansatz ist für ein nachhaltiges Gesamtverkehrssystem von grösster Bedeutung. Er liegt den kommunalen Ortsplanungen und namentlich dem Masterplan Top-Entwicklungsstandort Grenchen zugrunde. Der Mobilitätsplan nimmt die geplanten Siedlungsentwicklungen auf und beschäftigt sich mit der nachhaltigen Bewältigung der daraus hervorgehenden Mobilitätsansprüche.

Im Hinblick auf die Erreichung der festgelegten Ziele sind bei Arealentwicklungen stets Stossrichtungen des parkplatzarmen Bauens und des Mobilitätsmanagements zu prüfen.

6.3 Siedlungsverträglichkeit und Nachhaltigkeit

Im AP4 wird aufgezeigt, dass die Agglomeration Grenchen, im Vergleich mit anderen Agglomerationen ähnlicher Grösse, einen eher hohen Modal-Split-Anteil des MIV aufweist. Deutlich unterdurchschnittlich ist indessen der Anteil des ÖV.

Unter allen Verkehrsmodi ist der MIV aufgrund seines Platzverbrauchs im Verhältnis zur Verkehrsleistung, aufgrund der hohen Geschwindigkeiten und der Emissionen am wenigsten siedlungsverträglich. Deshalb soll ein Umdenken in der Bevölkerung stattfinden. Der Mobilitätsplan setzt auf eine Attraktivierung der Infrastrukturen aber auch auf Sensibilisierung. Verschiedene Massnahmen verfolgen eines der folgenden Ziele:

- Modale Verlagerung von MIV-Etappen auf den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr
- Bündelung der MIV-Ströme auf jene Achsen, welche die Belastung am besten vertragen
- Punktuelle Massnahmen zur Behebung von Verträglichkeitsdefiziten (solche sind insbesondere in den Massnahmenpaketen B, E und F enthalten).
- Generelle Erhöhung der Verträglichkeit, z.B. durch das Verfolgen von Niedriggeschwindigkeitsansätzen oder durch die Reduktion des Parkplatzangebots auf ein nötiges Minimum; Solche Massnahmen bewirken einen Abbau der bestehenden Dominanz des MIV in Richtung eines ausgeglichenen Verhältnisses zwischen den Verkehrsmodi und wirken einerseits anziehend für den Veloverkehr und andererseits regulierend auf den motorisierten Verkehr. Sie sind deshalb besonders wirksam.

Der Mobilitätsplan umfasst nur die Massnahmen im Verkehrsbereich. Es gilt aber zu beachten, dass gerade auch gesetzliche Regulierungen sowie die Siedlungsplanung und Arealentwicklungen wichtige Beiträge zur Minimierung des MIV leisten können. So soll bei Siedlungsentwicklungen (Nutzungsverdichtungen, Siedlungserweiterungen) das Angebot und die Arealinfrastruktur für die verschiedenen Verkehrsmodi nachhaltig konzipiert werden. Neue Gebiete müssen an das ÖV-Netz angeschlossen werden, die Anschlüsse für MIV müssen verträglich gestaltet werden und die Spielräume für die Durchwegung und attraktive Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr ausgeschöpft werden. Kampagnen und ähnliche Engagements der Behörden können die Sensibilität erhöhen und alternative Verkehrsangebote sichtbar machen.

6.4 Mobilitätsdrehscheiben

Mobilitätsdrehscheiben sind wichtig für die Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger wie auch für das Umsteigen innerhalb der Verkehrsträger (z.B. Bus – Bus). Sie begünstigen des Weiteren auch eine Verlagerung vom MIV auf nachhaltige Mobilitätsformen, indem beispielsweise attraktive Umsteigebeziehungen von Velo zu ÖV diese Fortbewegungskombination als Alternative zur Autofahrt stärken. Möglichkeiten zur Versorgung an Mobilitätsdrehscheiben reduzieren das Verkehrsaufkommen, indem sich beispielsweise ein:e Pendler:in auf dem Heimweg ohne zusätzliche Wege mit Lebensmitteln versorgen kann.

Die Mobilitätsdrehscheiben gemäss Zielbild sollen standortspezifisch entwickelt bzw. weiterentwickelt werden:

- Die primäre Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof Grenchen Süd soll als zentraler, sowohl inter- wie auch intramodaler Umsteigehub der Agglomeration entwickelt werden. Seine Lage an der Jura-Südfuss-Strecke begründet auch seine Schlüssel-funktion für die Anbindung an die Nachbaragglomerationen Biel und Solothurn, die für die Agglomeration Grenchen von herausragender Bedeutung ist.

Wichtige Elemente wurden mit dem Bahnhofplatz Nordseite inkl. Bushof kürzlich umgesetzt. Für die weitere Entwicklung ist bereits eine Gesamtplanung aufgelegt, welche sich mit der Entwicklung der gesamten funktionalen Umgebung auseinandersetzt. Der Raum ist neben seiner Funktion als Umsteigehub auch ein stadträumlich bedingtes Scharnier zwischen West und Ost sowie zwischen dem Stadtzentrum am Jurasüdfuss und dem weitläufigen Arbeits- und Freizeitgebiet in der Witi. Auch in dieser Funktion muss die künftige Mobilitätsdrehscheibe Grenchen Süd weiterentwickelt werden.

- Die sekundäre Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof Grenchen Nord bietet das dichteste Angebot des Fernverkehrs, ist aber im Vergleich mit Grenchen Süd für die lokale Verkehrsvernetzung weniger zentral. Im Busnetz der Agglomeration ist er weniger stark eingebunden als der Bahnhof Süd. Auch für die Weiterentwicklung des Bahnhofs Grenchen Nord ist bereits eine Studie aufgelegt.
- Die S-Bahnstation Lengnau weist Spielraum für eine mittel- bis langfristig noch bessere Einbindung ins lokale ÖV- und Velonetz auf. Entsprechende Optionen, welche von einer Arealentwicklung im Bahnhofsumfeld abhängig sind, sind im AP4 festgehalten und weiterzuverfolgen. Unabhängig davon besteht Handlungsbedarf zur Inwertsetzung und Ausbau des Veloabstellangebots.
- Die S-Bahnstation Bettlach entspricht weitgehend ihren funktionalen Anforderungen. Handlungsbedarf besteht betreffend des Veloabstellangebots. Im Zielbild 2040 ist ein Versorgungsangebot verankert, welches derzeit nicht vorhanden ist.
- Der Masterplan Top-Entwicklungsstandort Grenchen sieht für das grosse Entwicklungsgebiet Arbeiten im Bereich zwischen Bahnlinie und Flughafen Grenchen Mobilitätshubs vor, an welchen lokale Mobilitäts- und Erschliessungsfunktionen sowie Dienstleistungen des täglichen Bedarfs gebündelt werden sollen. Das Konzept bietet sich langfristig auch für andere Gebiete an.

6.5 ÖV in der Agglomeration

In keinem Verkehrsträger ist die Zusammengehörigkeit der Agglomeration besser erkennbar als im bestehenden und im optimierten Busnetz gemäss Buskonzept Grenchen und Umgebung 2026. Es deckt die ganze Agglomeration ab und verbindet sie auf Stufe Feinverteiler mit den Nachbaragglomerationen Biel und Solothurn sowie umliegenden Gemeinden.

Die hohe Angebotsdichte soll aufrechterhalten werden. Für die Weiterentwicklung der Effektivität und Qualität des Angebots ist das Buskonzept konsequent umzusetzen und in Drittplanungen zu berücksichtigen. Für den ÖV wurde kein Netzbild erstellt, da der ÖV durch das neue Buskonzept abgedeckt ist.

6.6 Fussverkehr

Die Agglomeration Grenchen weist ein dichtes Netz zum Gehen auf. Aufgrund der Hanglage der Siedlungen sind zahlreiche Wege steiler als 6 % oder Treppen.

Auf eine agglomerationsweite Netzbetrachtung wird im Rahmen des Mobilitätsplans verzichtet. Wichtig sind eine flächig gute Durchwegung und sichere Fahrbahnquerungen auf den Wunschlinien. Generell und speziell im Stadtzentrum und in den Dorfkernen sind attraktive öffentliche Räume zum Gehen sehr wichtig. Dieser Anspruch gilt auch für Zugangsachsen zu den Bahnhöfen und zu Schulen.

Im Zusammenhang mit dem Leitsatz «6. Verkehr verträglich gestalten» sind qualitätsvolle Strassenraumgestaltungen mit Massnahmen zur Hitzeminderung anzustreben. Qualität für den Fussverkehr schliesst ein, dass an verschiedene Benutzergruppen in verschiedenen Witterungsbedingungen gedacht wird: spielende Kinder, ältere oder

gehschwache Personen, Personen mit Kinderwagen oder Gepäck bei Hitze, Regen, Kälte und Nässe etc. An erster Stelle in der «Hierarchy of users» befindet sich der Fussverkehr mit dem geringsten Platzverbrauch und den kleinsten Emissionen. Gleichzeitig sind Zufussgehende zusammen mit Velofahrenden am stärksten den Gefährdungen und Emissionen exponiert, welche durch den motorisierten Verkehr massgeblich verursacht werden (zuletzt in der Hierarchie). Die Bedürfnisse des Fussverkehrs in den Strassenräumen sind daher prioritär zu behandeln.

Die Grenchener Stadtachse mit seiner zentralen Lage und verbindender Funktion ist ein Schlüsselement. Der Bahnhof Grenchen Süd ist ein zentraler Anbindungspunkt für den öffentlichen Verkehr und die Stadtachse bietet eine direkte Anbindung ins Stadtzentrum und zu den südlich gelegenen Schul- und Sportanlagen und Industriestandorten. Ein grosses Potenzial für die Aufenthaltsqualität bietet die Aufwertung des öffentlichen Raums auf dieser Achse.

6.7 Netzbild Velo

Beim Veloverkehr wird ein grosses Verlagerungspotenzial gesehen, das jedoch von einem allgemeinen Umdenken und von der Qualität des Netzes abhängt. Derzeit besteht kein integrales Veloverkehrsnetz. Der Mobilitätsplan Agglomeration Grenchen postuliert mit dem Netzbild Velo ein gesamtheitliches Netz für die Agglomeration, das mit den anderen Verkehrsträgern abgestimmt ist. Die kantonalen Velovorrangrouten und Velohauptrouten sind mitsamt den zugehörigen Qualitätsstandards zu definieren und umsetzen. Dabei ist einerseits pragmatisch, also umsetzungsorientiert zu planen. Nur Räume, in denen die angestrebten Qualitätsstandards ortsverträglich umsetzbar sind, eignen sich für die Linienführung. Andererseits muss die Linienführung auch mit Blick auf ein langfristig erwünschtes, lückenloses und konsistentes Gesamtnetz überzeugen. Das Netzbild Velo dient in diesem Hinblick als wichtige Orientierungsgrundlage.

Das Netzbild Velo entspricht einer Konkretisierung des Zielbilds für den Veloverkehr. Es stellt das übergeordnete Netz mit Relevanz für die Gesamttagglomeration dar, welches einen besonderen Komfort für Velofahrende bieten soll. Selbstverständlich müssen auf allen Strassen Velos verkehren können.

Mit dem Netz sind direkte überregionale Verbindungen sowie lokale Routen zu Interessenspunkten in der Agglomeration ideal verknüpft und eine gute Erreichbarkeit für das Velo ist flächig sichergestellt.

An verschiedenen Orten bzw. Streckenabschnitten braucht es Massnahmen zur Erhöhung der Verträglichkeit zwischen MIV und der Veloführung. An einzelnen Stellen bestehen eigentliche Netzlücken, welche geschlossen werden müssen. Punktuelle qualitative Schwachstellen sind zu beheben.

Struktur Netzbild Velo

Die Vorrangrouten und Velohauptrouten aus dem kantonalen Velonetzplan (Kanton Solothurn) und aus dem Sachplan Veloverkehr (Kanton Bern) wurden in das regionale Netz der Agglomeration übernommen. Daraus entsteht ein Grundgerüst mit einer prominenten Ost-West-Verbindung durch die Vorrangroute und alternativ dazu die Velohauptroute am oberen Hang via Dorfkern Bettlach. Diese Alltagsachsen für die Ost-West-Verbindung wird ergänzt durch die Veloland-Routen 5 / 8 und 50, welche für den Freizeitverkehr konzipiert sind und ebenfalls unverändert ins Netzbild aufgenommen werden. Die übergeordneten Nord-Süd-Achsen sind die Stadtachse und die Verbindung Lengnau – Büren an der Aare, die jeweils über eine Aarebrücke verfügen. Das Netzbild ergänzt die genannten übergeordnet definierten Hierarchiestufen mit folgenden Stufen und Netzelementen:

- Wichtige regionale Hauptverbindungen sind die Verbindung vom Monbijou in Richtung Arch, der Anschluss des Top-Entwicklungsstandorts über die

Flughafenstrasse und weiter über die neue Nord-Südverbindung Witiweg – Leuzigenstrasse (entspricht einem Element des grünen Loops gemäss Masterplan Top-Entwicklungsstandort) sowie die Dorfstrasse – Bahnhofstrasse in Bettlach. Die Verbindung Witiweg – Leuzigenstrasse mit einer neuen Bahnquerung wird als notwendig erachtet, da die Alternativen als zu weit weg (Bahnquerung bei Stadtachse oder Bahnübergang bei Bettlach) oder als zu gefährlich (Hundsackerbrücke) erachtet werden. Die Entwicklung der Achse Witiweg – Leuzigenstrasse als regionale Hauptroute leistet zudem neben der Überwindung der Bahnlinie an idealer Lage auch einen guten Anschluss an die Velovorrangroute von/nach Richtung Bettlach – Selzach – Solothurn.

- Das regionale Basisnetz ist grobmaschig und hat eine erschliessende Funktion – von Hauptverbindungen ins Quartier.

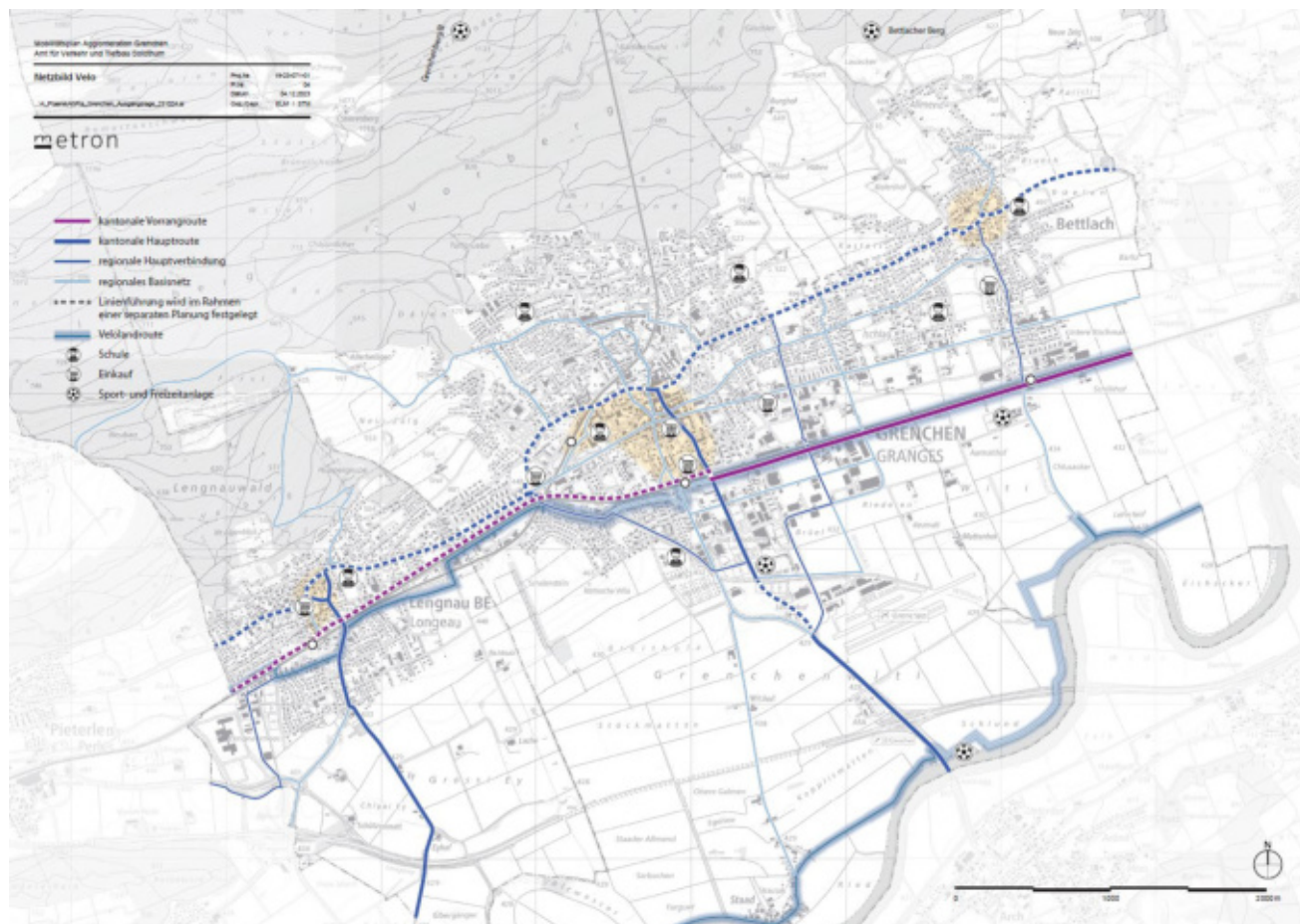


Abbildung 6 Netzbild Velo; Originalgrösse in Kartenbeilage 2

6.8 Veloparkierung

Eine breite Velonutzung im Alltag setzt nicht nur ein attraktives Netz voraus, sondern auch sichere und qualitativ hochwertige Veloabstellanlagen am Quell- und am Zielort. Derzeit wird der grösste Handlungsbedarf in der Veloparkierung im Schutz vor Velodiebstahl gesehen. Velodiebstahl schränkt die Velonutzung im Alltag stark ein. Schutzmassnahmen sind bei allen öffentlichen Abstellanlagen sowie bei allen Anlagen im Besitz der Gemeinden umzusetzen.

Verschiedene Bike+Ride Standorte weisen gemäss einer Untersuchung des Kantons Solothurn Handlungsbedarf bezüglich Qualität oder Quantität auf und sollen aufgewertet und ergänzt werden.

6.9 Netzbild MIV

Ausgangslage

Unbestrittenes Rückgrat des bestehenden Strassennetzes innerhalb der Agglomeration sind die leistungsstarke Kantonssstrasse H5, das «Y» mit Autobahnanschluss in Grenchen und die funktional verwandte Bürenstrasse in Lengnau. Daneben verfügen zahlreiche Gemeindestrassen über eine verbindende Funktion. Der MIV wird bisher vergleichsweise wenig reguliert bzw. gelenkt. Die konzeptionell erwünschte Verkehrslenkung wird meist einfach mittels Vortrittsregime an den Knoten und Wegweisern durchgesetzt.

Weiterentwicklung Netz

Der Mobilitätsplan Agglomeration Grenchen postuliert eine realitätsbezogene Bündelung des MIV im Strassennetz. Zwar soll letzteres geklärt und die Redundanz reduziert werden, aber der MIV soll jeweils auf mehr als einer Achse pro Korridor gebündelt werden. Mit einer konsequenten Umsetzung des resultierenden Netzbildes kann eine Entlastung verschiedener Achsen erzielt werden, die Verkehrslast aber gleichzeitig so verteilt werden, dass nirgends gravierende Verträglichkeitsverletzungen zu erwarten sind. So soll zudem vermieden werden, dass durch eine zu starke Bündelung eine neue Zeitverlustquelle für Linienbusse entsteht.

Das Netzbild MIV stellt das Netzkonzept visuell dar. Es zeigt auf, welche Achsen für eine gebündelte Verkehrsführung benötigt werden. In allen anderen Strassenräumen sind zur Förderung der Bündelung Durchfahrtswiderstände möglich und aus Gesamtbeachtung der Agglomeration sinnvoll, insbesondere wenn dadurch lokale Mehrwerte für die Siedlungsverträglichkeit oder die Verkehrssicherheit erzielt werden können. Der Mobilitätsplan Agglomeration Grenchen lässt offen, wie proaktiv und mit welchen Massnahmen die Gemeinden die beabsichtigte Bündelung durchsetzen werden.

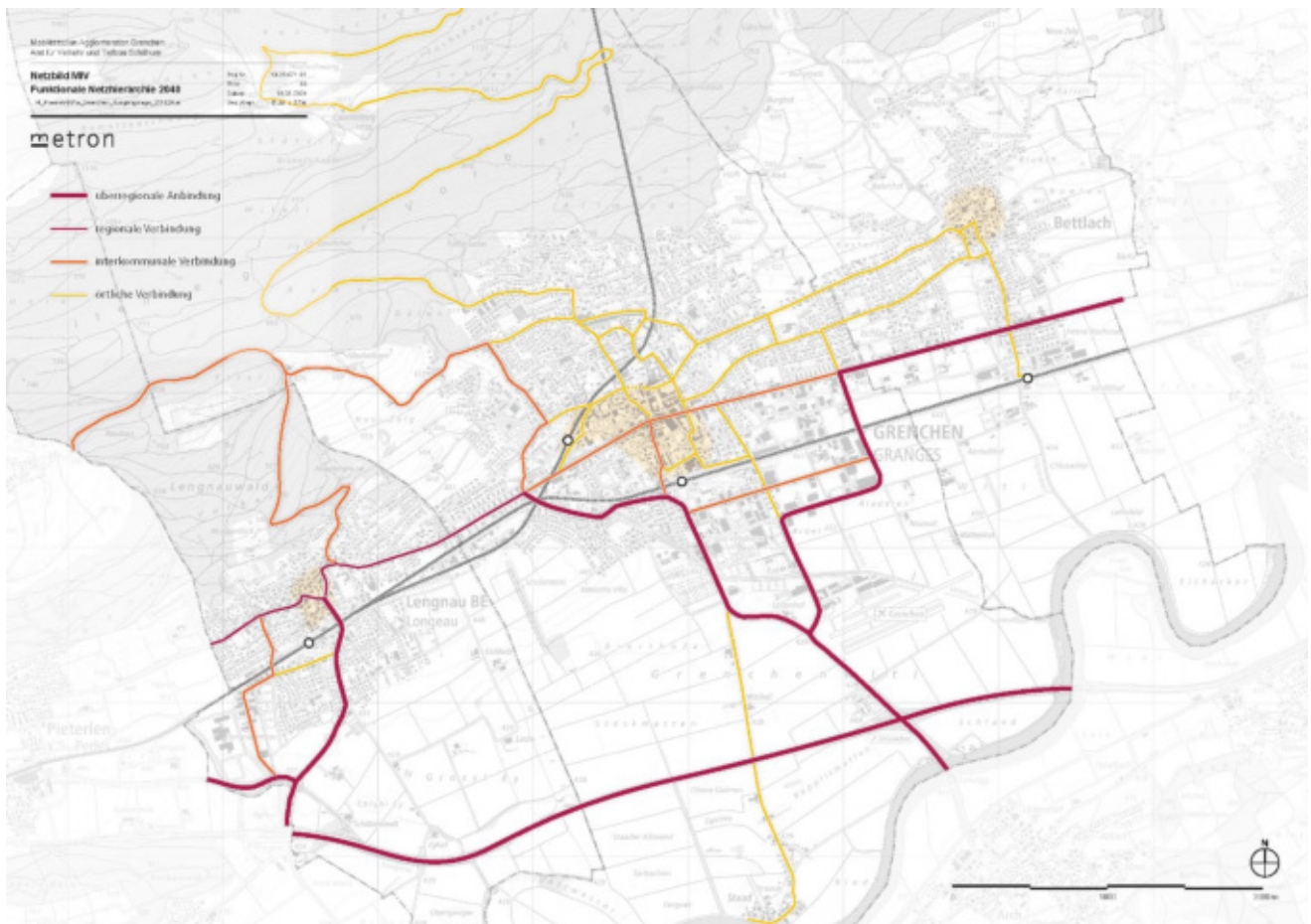


Abbildung 7 Netzbild MIV; Originalgrösse in Kartenbeilage 3

Korridor West – Ost

Das Netzbild MIV sieht zwei Schlüsselemente im Korridor West-Ost vor, welche einerseits zu einer Entlastung des Stadtzentrums beitragen und andererseits auch eine hierarchische Klärung der Gebiete nördlich und südlich des Stadtzentrums bringen:

- Die Niklaus-Wengi-Strasse soll als aufgewertete West-Ost-Verbindung eine konkurrenzfähige Alternative zur Zentrumsdurchfahrt bieten. Damit wird auf die reale Tatsache reagiert, dass der Umweg via «Y» für Fahrten zwischen Bettlach und Lengnau zu gross ist und von den Wagenlenkenden nicht angenommen wird.
- Um auf der Nordseite des Stadtzentrums eine ähnliche Querspange zu schaffen, kann die Netzlücke zwischen der Schützengasse und der Schild-Ruststrasse geschlossen werden. Eine entsprechende Strassenverbindung ist unter dem Namen «Obrechtstrasse» bereits angedacht. Im Rahmen des Mobilitätsplans Agglomeration Grenchen wurden die Vor- und Nachteile dieses Strassenneubaus untersucht (siehe Anhang 1). Die Strasse wird zur Umsetzung empfohlen, selbst wenn der Bau einer neuen Strasse für den MIV grundsätzlich den Zielen des Mobilitätsplans zuwiderläuft, weil er einem Mehrangebot für den MIV entspricht. Die Modellierung zeigt lokal eine positive Wirkung auf die Strassen im Stadtzentrum. Es soll jedoch keine zusätzliche Ost-West-Achse entstehen. Zwingend sind noch näher zu definierende flankierende Massnahmen, um diese Kapazitätserweiterung für den MIV zu kompensieren.

Die Umsetzung der Obrechtstrasse ist noch nicht gesichert und wird voraussichtlich noch viele Jahre Abklärungen, Planung und Projektierung in Anspruch nehmen. Das Netzbild funktioniert jedoch auch vor der Umsetzung.

Die Solothurn- / Bielstrasse behält ihre Netzfunktion, wobei der Abschnitt durch das Stadtzentrum tendenziell weiter entlastet und noch stärker auf die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs ausgerichtet wird. Das «Y» wird dem realen Verkehrsverhalten entsprechend von seiner zugeordneten Funktion als West-Ost-Verbindung entlastet.

Anbindung Nord – Süd in der Stadt Grenchen

Für die Nord-Süd-Anbindung an das «Y» wurden verschiedene Konzeptansätze geprüft (siehe Anhang 1), mit folgenden Ergebnissen:

- Auf den lokalen Zubringer Kirchstrasse – Bahnhofstrasse – Leon-Breitling-Strasse kann im betrachteten Horizont nicht verzichtet werden. Auch wenn diese wichtige Zentrumsräume belastet, bleibt sie Teil des übergeordneten Strassennetzes und gewährleistet auf der westlichen Seite des Stadtzentrums den Anschluss ans «Y».
- Auf der östlichen Seite des Stadtzentrums nehmen die nördliche Flughafenstrasse und die Leimenstrasse eine analoge Funktion ein. Die Stadt hat bereits Massnahmen getroffen, die Verträglichkeit dieser Achse zu erhöhen. Weitere Durchfahrtswiderstände werden vom Mobilitätsplan Agglomeration Grenchen nicht ausgeschlossen, aber die Achse muss in beiden Richtungen durchgängig befahrbar bleiben.

Die Konsequenz dieses Grundsatzentscheids ist, dass der Handlungsbedarf betreffend Rückstau, Zeitverluste ÖV sowie Veloführung am Knoten Flughafenstrasse / Neckarsulmstrasse durch eine Knotenoptimierung gelöst werden muss.

Modellierung Gesamtverkehrsmodell Kanton Solothurn

Die neue Obrechtstrasse und zwei weitere geprüfte Massnahmen wurden im Gesamtverkehrsmodell implementiert und auf ihre Auswirkungen auf die Verkehrsströme geprüft. Die Modellierung weist positive Bündelungseffekte aus: Es werden das Zentrum und verschiedene Strassen in den nördlichen Hanglagen entlastet. Die Mehrbelastung auf der Schützengasse wird als verträglich eingestuft. Das Modell bildet die zu erwartende Mehrnachfrage aufgrund der Kapazitätserweiterung nicht ab. Das Kernteam ist sich einig, dass flankierende Massnahmen zu dieser Variante zwingend sind, um einer Mehrnachfrage MIV entgegenzuwirken.



→ Detaillierte Unterlagen aus der Makromodellierung von Massnahmen sind im Anhang 1 zu finden.

Einordnung Netzbild MIV

Das Netzbild MIV zeigt eine funktional-hierarchische Struktur des Strassennetzes aus der Perspektive der Gesamtregion. Es unterscheidet sich daher von Netzstrukturen des Kantons oder der Gemeinden. In der Legende wurden bewusst andere Begriffe eingesetzt. Auch müssen die funktional-hierarchischen Strukturen nicht zwingend mit Eigentumsstrukturen übereinstimmen. Die Einteilung nimmt Rücksicht auf verschiedene Faktoren wie verkehrsräumliche Bedeutung, Verkehrsbelastung sowie Verträglichkeit des Strassenraums und entspricht dem für den Betrachtungshorizont 2040 angestrebten Gesamtbild. Die Strasseneigentümerschaft kann unabhängig von der Funktion geregelt werden.

Das Netzbild MIV entspricht einer Konkretisierung des Zielbilds. Es ist auf das Buskonzept abgestimmt. Es werden folgende funktionale Hierarchiestufen angewandt:

- Überregionale Anbindung: Der MIV soll auf möglichst direkten Wegen auf die Autobahn gelangen.
- Regionale Verbindungen: Der motorisierte Verkehr zwischen den Gemeinden soll auf übergeordneten Strassen gebündelt werden.
- Interkommunale Verbindungen: Weitere Strassen, welche eine verbindende Funktion zwischen den drei Gemeinden der Agglomeration oder zu untergeordneten Nachbargemeinden einnehmen.
- Örtliche Verbindungen: Die vorletzte Hierarchiestufe bilden die Sammelstrassen mit quatierv verbindender Funktion.
- Die restlichen Strassen (nicht gekennzeichnet) dienen einzig zur Erschliessung und Zufahrt für Anwohnende/Gewerbe.

6.10 Niedriggeschwindigkeitsansatz

Der Niedriggeschwindigkeitsansatz (namentlich Tempo 30, Begegnungszonen) ist besonders effektiv, da er gleich bei mehreren Leitsätzen auf eine Zielerreichung hinwirken kann: Er erhöht die Verkehrssicherheit und reduziert die Dominanz des MIV, indem dessen Geschwindigkeiten jenen der anderen Verkehrsteilnehmenden angepasst werden. Mit der Reduktion der Lärmemissionen erhöht sich auch die allgemeine Siedlungsverträglichkeit. In der Agglomeration Grenchen ist aber das politisch machbare Potenzial weitgehend ausgeschöpft. Die meisten Quartierstrassen sind bereits in Tempo-30-Zonen eingebunden, und im Stadtzentrum von Grenchen gibt es eine Begegnungszone. Einzig in Bettlach wird noch Spielraum für neue Tempo-30-Zonen erwartet, der ausgeschöpft werden soll. Die Stadt Grenchen bleibt offen für punktuelle Nachbesserungen. Aus fachlicher Sicht bleibt Tempo 30 auch für Strassen mit Verbindungsfunktion ein effektiver Lösungsansatz zur Erhöhung der Sicherheit und Verbesserung der Verträglichkeit.

6.11 Autoparkierung

Die flächige Erreichbarkeit für den MIV bleibt eine zentrale Grundvoraussetzung für die Standortqualität der Agglomeration und der drei Gemeinden. Kundenparkplätze bleiben für das Gewerbe wichtig.

Parkplätze für Pendlerinnen und Bewohner sollen vermehrt gebündelt statt dispers verteilt werden. Dieser Planungsansatz ist allerdings aufgrund der Wahrung der Bestandsgarantie und mit Blick auf das geltende Recht sehr schwer und nur langfristig umsetzbar. Im Zuge von Gebiets- und Arealentwicklungen ist er jedoch punktuell immer zu prüfen. Dem entsprechend sieht der Masterplan Top-Entwicklungsstandort Grenchen Mobilitätshubs und andere Massnahmen vor.

Mit dem Ziel von attraktiven öffentlichen Räumen mit hoher Aufenthaltsqualität, Begrünung und Hitzeminderung sind Parkplätze im öffentlichen Raum im Einzelfall kritisch zu prüfen.

6.12 Selbständige Schulwegbewältigung

Das pädagogisch unbestrittene Ziel ist, dass alle Schüler:innen ihren Schulweg selbständig bewältigen können. In der Agglomeration Grenchen ist teilweise das Phänomen «Elterntaxi» verbreitet. Dieses führt zu Mehrverkehr und kann die lokale Sicherheit im Schulumfeld gefährden. Die Ursachen für das Phänomen «Elterntaxi» sollen ergründet und zielorientierte Massnahmen ergriffen werden. Eine Koordination der Erfahrungen und Handlungen zwischen den drei Gemeinden erscheint sinnvoll. Stossrichtungen von Massnahmen sind:

- Schulwegsicherheit: punktuelle Schwachstellen erkennen und verbessern
-

- Informations- und Überzeugungsarbeit: Die Organisation so!mobil ist in diesem Bereich bereits aktiv.
- Ausprobieren von alternativen Ansätzen wie z.B. Pedibus; Auch in diesem Bereich ist so!mobil bereits aktiv.

6.13 Erreichbarkeit Freizeitschwerpunkte

Die Agglomeration Grenchen verfügt über Freizeitschwerpunkte mit regionaler bis über-regionaler Ausstrahlung. Vor allem der Grenchenberg, der Bettlachberg und die Aare ziehen saison- und witterungsbedingt eine grössere Anzahl Besucher:innen im Auto an. Innerhalb des Siedlungsgebietes sind vor allem die Sport- und Freizeitanlagen im Süden von Grenchen zu nennen.

Vor allem auf dem Grenchenberg und bei dessen schmalen Zufahrtsstrassen kommt es gelegentlich zu ungeordneten Verhältnissen. Die Stadt Grenchen ist sich der Missstände bewusst und hat gemeinsam mit den privaten Grundstückbesitzern Problemlösungen entwickelt, die derzeit erprobt werden.

Gemäss den Zielen des Mobilitätsplans soll bei den Engagements auf eine gute Erreichbarkeit für alle Mobilitätsformen, die Gewährleistung der Verkehrssicherheit und die Reduktion des MIV-Anteils im Naherholungsverkehr hingewirkt werden.

7 Massnahmen

7.1 Strukturierung der Massnahmen

Die Massnahmen sind in Massnahmenpakete gebündelt. Innerhalb der Massnahmenpakete sind die Massnahmen in folgende Kategorien unterteilt:

- *Massnahmen des Mobilitätsplans*
In dieser Kategorie sind Massnahmen des Mobilitätsplans enthalten, welche eine Relevanz für die Agglomeration haben. Also mehrere Gemeinden sind bei der Umsetzung involviert oder die Wirkung der Massnahme ist in der gesamten Agglomeration wahrnehmbar.
- *Massnahmen von Drittprojekten*
Massnahmen, welche in Drittprojekten definiert sind und einen Einfluss auf die Mobilität haben, werden ebenfalls aufgezeigt. Der Mobilitätsplan gibt ein umfassendes Bild von allen Massnahmen, die in der Agglomeration im Zusammenhang mit der Mobilität stehen.
- *Beschlossene Massnahmen*
Die bereits beschlossenen Massnahmen, welche bereits in Umsetzung sind oder zumindest finanzplanerisch gesichert sind, werden für das Gesamtbild der Massnahmen ebenfalls aufgeführt. So kann ihre Wirkung auch im Controlling des Mobilitätsplans berücksichtigt werden.



Schlüsselmassnahmen

Massnahmen, welche als besonders wichtig für die Erreichung der Ziele des Mobilitätsplans angesehen werden oder besonders viele Abhängigkeiten aufweisen, sind mit einem Schlüssel-Symbol gekennzeichnet und hellrot hinterlegt. Auf umgesetzte Schlüsselmassnahmen wird im Controlling des Mobilitätsplans ein besonderes Augenmerk gelegt.

Massnahmen-Pakete

Die Massnahmenpakete sind in absteigender Wichtigkeit für die Zielerreichung des Mobilitätsplans aufgelistet. Zu jedem Massnahmenpaket gibt es Massnahmenblätter:

- A) Umsetzung Netzbild MIV
- B) Umsetzung Netzbild Velo
- C) Mobilitätsdrehscheiben
- D) Aufwertung öffentlicher Raum
- E) Förderung der selbständigen Schulwegbewältigung
- F) Sanierung Unfallhäufungsstellen
- G) Veloparkierung
- H) Autoparkierung
- I) Überprüfung ÖV-Angebot
- J) Erhöhung Siedlungsverträglichkeit
- K) Controlling Mobilitätsplan

Massnahmenbeschreibung

- Die *Massnahmen-Nr.* entspricht einer eigenen Systematik des Mobilitätsplans. Die *Schwachstellen-Nr.* korrespondiert mit Karte und Liste im Abschnitt 5.3 *Schwachstellenanalyse*. Allfällige Nummerierungen aus dem Agglomerationsprogramm sind unter *Bemerkungen* vermerkt.
- Als *Umsetzungshorizont* werden die 4-Jahresschritte, welche auch den AP-Horizonten entsprechen, gewählt:
 - 2024-2027 (AP4)
 - 2028-2031 (AP5)
 - 2032-2035 (AP6)
 - >2035

Diese Einteilung erscheint dem Konkretisierungsniveau des Mobilitätsplans angemessen, es heisst jedoch nicht, dass die Massnahmen zwingend in ein AP aufgenommen werden müssen. Dies ist im Rahmen der Erarbeitung künftiger Agglomerationsprogramme zu prüfen.

- In der Spalte Verantwortlichkeit wird der federführende Akteur angegeben. Wenn nichts anderes angegeben ist, ist dieser für die Planung und Umsetzung der Massnahme verantwortlich.

Bezug zum Zielsystem

In diesem Teil wird bei jedem Massnahmenpaket der Effekt auf das Zielsystem (Kapitel 3) schematisch dargestellt. Die Skala geht dabei von «stark entgegen Zielsetzung» (dunkelrot) bis «grosser positiver Einfluss auf das Ziel» (dunkelgrün). Bei keinem Effekt oder gleichermassen positiven wie negativen Effekten ist die Bewertung neutral (alles grau).



A| Umsetzung Netzbild MIV

Massnahmenpaket A: Umsetzung Netzbild MIV

Ausgangslage und Zielsetzung

Das heutige Strassennetz in der Agglomeration Grenchen ist für den MIV gut ausgelegt. Die Hauptachsen sind die Biel- / Solothurnstrasse, welche die Agglomeration geradlinig durchquert und das Kantonsstrassen-Y im Süden von Grenchen, welches den Anschluss zur Autobahn gewährt. In Lengnau gibt es eine weitere Nord-Süd-Verbindung mit Anschluss an die Autobahn. Das Fahrregime ist wenig reguliert. Das Netz bietet oft mehrere Möglichkeiten, um von A nach B zu fahren.

Ziel des Netzbildes ist, den Verkehr auf wenigen geeigneten Achsen zu bündeln und auf eine verträgliche Art und Weise abzuwickeln. Damit sollen Wohnquartiere und wichtige Aufenthaltsräume vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Gleichzeitig soll der Verkehrsbetrieb sich gegenüber dem heutigen Zustand nicht verschlechtern, d.h. der Verkehrsablauf soll flussend bleiben.

Massnahmenbeschrieb

- Eine der wenigen Stellen im Strassennetz, wo heute täglich grössere Staubildungen mit Verlustzeiten des ÖV auftreten, ist der Flughafen-Kreisel. Mit dem Bypass ist bereits eine Massnahme gesichert.
- Die Niklaus Wengi-Strasse wird als zentrumsnahe Querspange für den MIV aufgewertet. Dazu müssen erstens Massnahmen zur Ertüchtigung der Strasse für die priorisierte Verkehrsführung ergriffen werden. Zweitens sind im Hinblick auf die erwartbare Mehrbelastung Massnahmen zum Schutz des Fuss- und Veloverkehrs zu treffen und die wichtigen Querungsstellen des Fuss- und Veloverkehrs an den Knoten Brühlstrasse (Stadtachse) und Witiweg (beabsichtigte regionale Velohauptverbindung) zu berücksichtigen und verträglich zu planen.
- Der Neubau der Obrechtstrasse, mit dem auch im Norden eine gebündelte, zentrumsnahe Querspange entstehen kann, wird weiterverfolgt. Noch zu definieren sind die flankierenden Massnahmen, mit denen einerseits allfälligen Überlastungen und Verträglichkeitskonflikten entlang der entstehenden Nordspange von der Friedhofstrasse bis zur Kapellstrasse vorgebeugt werden soll und andererseits einer Mehrkapazität im Strassennetz für den MIV entgegengewirkt wird. Zu prüfen sind in diesem Zusammenhang Durchfahrtsverbote und -einschränkungen auf anderen Strassen sowie generelle Massnahmen zur Reduktion der Dominanz des MIV. Die Obrechtstrasse ist auch als Teil einer Veloroute sehr interessant (gemäss Netzbild Velo Teil der anzustrebenden kantonalen Hauptroute Pieterlen – Lengnau – Bettlach). Sie ist entsprechend velofreundlich zu planen.
- Wegweiser, welche der Netzhierarchie gemäss Netzbild widersprechen werden angepasst.
- Der Knoten Flughafenstrasse / Neckarsulmstrasse / Sportstrasse wird so optimiert, dass der Verkehrsfluss verbessert, die Zeitverluste des ÖV reduziert und der Veloverkehr priorisiert sowie sicherer geführt werden kann.

Bezug Zielsystem

vgl. Erläuterungen Seite 34

Lebensqualität sicherstellen



Siedlung und Verkehr abstimmen



Mobilitätsbedürfnisse gewährleisten



Verkehr vermeiden



Verkehr verlagern





Verkehr verträglich gestalten

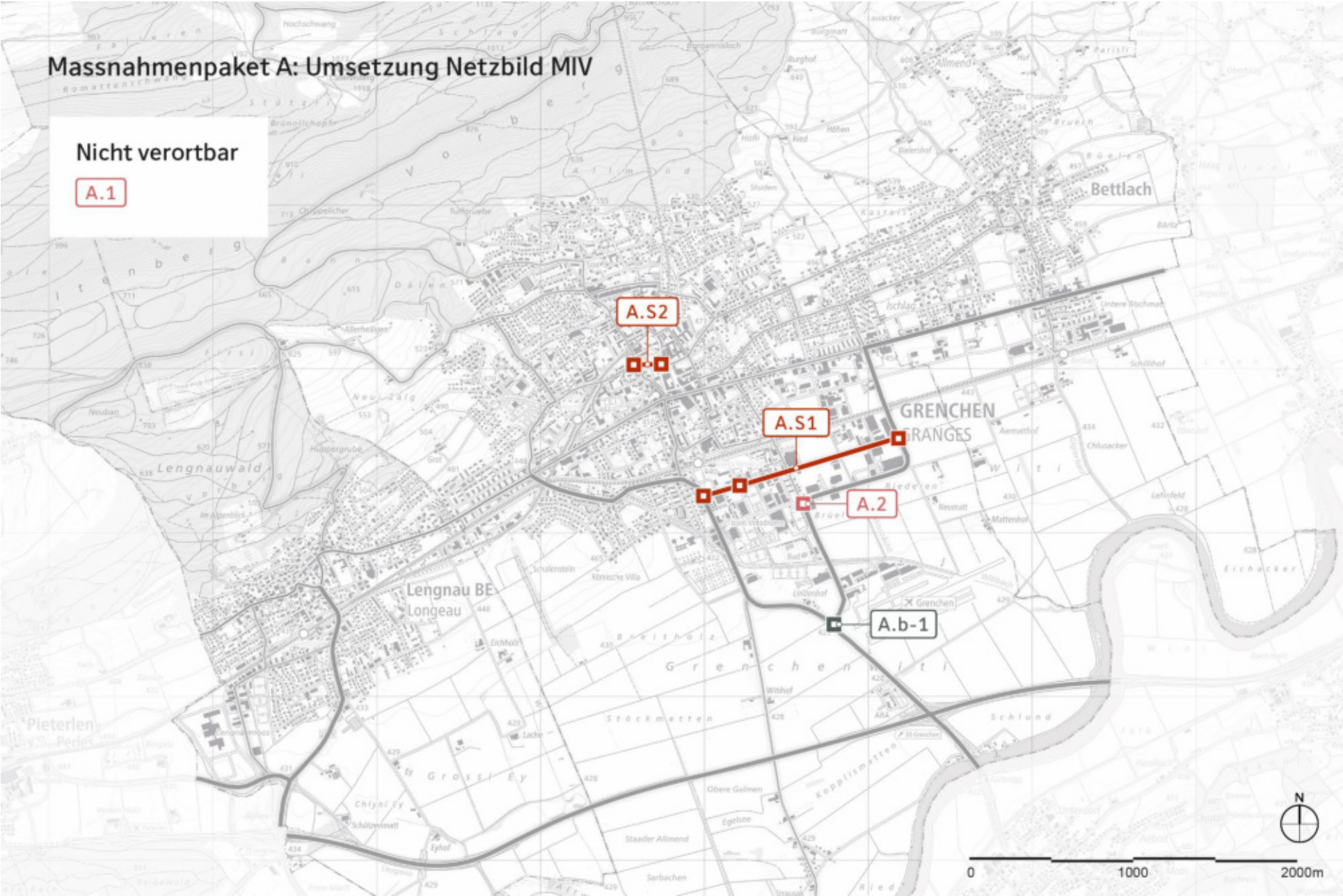


Verkehr vernetzen



Massnahmenliste Paket A

Massnahmen-Nr.	Gemeinde	Beschrieb	Schwachstellen-Nr.	Koordination	Bemerkungen	Horizont	Verantwortlichkeit
Massnahmen des Mobilitätsplans							
A.S1 	Gren- chen	Betrieb und Gestaltung Niklaus Wengi-Strasse gemäss angestrebter Funktion – Prüfung beidseitige Trottoirs – Optimierung Veloführung längs – Knoten Arch- / Niklaus Wengi-Strasse – Knoten Neckarsulm- / Niklaus Wengi-Strasse – Knoten Brühlstrasse (Stadtachse) / Niklaus Wengi-Strasse	div.	– Stadtachse (B.b-4) – Witiweg (B.S5) – Veloführung Neckarsulmstrasse – Hundsackerbrücke (B.5)	Verantwortlichkeit Anschlussknoten: Kanton	2028-2031	Gemeinde / Kanton
A.S2 	Gren- chen	Neubau Obrechtstrasse – Anpassung der Anschlussknoten – Zwingend geeignete Massnahmen, die die Mehrkapazität der Obrechtstrasse kompensieren (z.B. Niedriggeschwindigkeit, Fahrverbote / -einschränkungen, Umgestaltung etc.)	-	– Arealentwicklung – Linienführung Velohauptroute (B.b-3)	– Vgl. kommunaler Verkehrsrichtplan	> 2035	Gemeinde
A.1	alle	Wegweisung anpassen gemäss Netzbild	-	Koordination Gemeinden / Kanton		2024-2027	Gemeinde
A.2	Gren- chen	Betriebskonzept für Bus- und Velloptimierung Knoten Flughafenstrasse / Neckarsulmstrasse / Sportstrasse	Ö4	– Masterplan Top-Entwicklungsstandort – Stadt Grenchen	Schwachstelle AP4	2028-2031	Kanton
Beschlossene Massnahmen							
A.b-1	Gren- chen	Projekt Bypass Knoten Archstrasse / Flughafenstrasse	-	Beschlossene Massnahmen	identisch mit Massnahme I.b-3	2024-2027	Kanton





B| Umsetzung Netzbild Velo

Massnahmenpaket B: Umsetzung Netzbild Velo

Ausgangslage und Zielsetzung

Das Netzbild Velo strukturiert das Velonetz auf der Stufe Agglomeration. Die Massnahmen zielen darauf ab, das Netzbild qualitativ umzusetzen und zu etablieren.

Auf vielen Strassen fehlen nötige Veloverkehrsinfrastrukturen. Zahlreiche bestehende Radstreifen sind unterdimensioniert. Die Erfahrung zeigt, dass zu schmale Radstreifen oftmals eine falsche Sicherheit vortäuschen, so dass Autos mit zu geringem Abstand die Velos überholen. Radstreifen sollen mindestens 1.50 m breit sein. Entlang vertikaler Elemente wie Stützmauern oder Hecken am Strassenrand müssen zusätzliche Sicherheitsabstände berücksichtigt werden, welche die Position von Velofahrenden im Strassenquerschnitt beeinflussen.

Die Routen für den Alltagsverkehr müssen möglichst direkt sein, da Velofahrende grundsätzlich besonders für alltägliche Distanzen den kürzesten Weg und die geringste Höhenüberwindung wählen. Hohe Qualitätsstandards bezüglich Veloführung entlang Strecken sowie über Knoten müssen eingehalten werden, um den Komfort und die Attraktivität für Velofahrende zu gewährleisten. Die Linienführungen der Vorrang- und kantonalen Haupttrouten werden in separaten Planungen geklärt. Veränderte Linienführungen haben direkte Auswirkungen auf das Netzbild und können sich somit auch auf den Massnahmenbedarf auswirken.

Massnahmenbeschrieb

Das Netzbild Velo zeigt, wo die Ansprüche des Veloverkehrs besonders wichtig sind. Wo diese im Bestand nicht abgedeckt sind, sieht der Mobilitätsplan Massnahmen vor:

- Infrastruktur gemäss Netzhierarchie ausbauen/anpassen: Ziel ist es, im gesamten Netz eine hohe objektive Sicherheit zu garantieren sowie auch ein hohes Sicherheitsgefühl zu vermitteln, damit das Velofahren nicht einem kleinen Kreis von Mutigen und Sportlichen vorbehalten bleibt. Allen von 8 bis 88 Jahren soll das Velofahren ermöglicht werden. Des Weiteren gelten die Planungsgrundsätze gemäss Art. 6 VWG. Der Kanton Solothurn will sich bei der Planung der Veloinfrastrukturen auf konkrete Velostandards des ASTRA stützen, welche derzeit in Erarbeitung sind.
- Velovorrangroute: Die Linienführung wird in einem Drittprojekt geklärt. Dabei müssen neben der Integration im Gesamtnetz (Netzbild) auch die örtlichen Verhältnisse und die Spielräume zur Umsetzung der Verbindungen nach den angestrebten Qualitätsstandards berücksichtigt werden. Velovorrangrouten sollen wo immer möglich von MIV separiert geführt werden. An Knoten sind Vorrangrouten soweit möglich zu priorisieren. Die Infrastruktur muss auch schnell fahrenden Velos gerecht werden. Die Veloführung soll über möglichst lange Strecken einheitlich sein.
- Übriges Netz: Separierung Veloverkehr nach Bedarf und Möglichkeit. Führung im Mischverkehr bei Tempo 30 und tiefer MIV-Belastung möglich; bei höherer Belastung oder Geschwindigkeit sind velospezifische Infrastrukturen / Radstreifen erforderlich. Auch die Linienführung der kantonalen Velohaupttrouten wird in einem Drittprojekt geklärt.
- Netzlücken schliessen: Im Netz bestehen verschiedene Netzlücken. Die wichtigsten werden mit den drei Schlüsselmassnahmen behoben:
 - Bahnquerung Girardstrasse – Brühlstrasse: Die Querung ist ein Schlüsselement der Stadtachse. Denkbar ist auch, dass die Vorrangroute, die aus Richtung Solothurn auf der Südseite der Gleise liegen wird, das Infrastrukturelement nutzt, um auf die Nordseite zu wechseln. Diese Zusatzfunktion stellt gewisse Standards und eine passende Linienführung voraus. Es besteht also eine gegenseitige Abhängigkeit zwischen der Linienführung der Vorrangroute und dem Masterplan Bahnhof Grenchen Süd. Um Abhängigkeiten und Synergien zu nutzen, muss das Vorhaben im Rahmen des Masterplans Bahnhof Grenchen Süd vorangetrieben werden.




- Velopasserelle Moosstrasse – Bahnhof Grenchen Süd: Die Moosstrasse ist eine attraktive Veloachse, der auch grosses Potenzial für die Führung der Vorrangroute zugesprochen wird. Der grosse Schwachpunkt ist der umständliche und unattraktive Anschluss am östlichen Ende. Mit einer Überführung über die Leon-Breitling-Strasse entlang der Bahngleise könnte diese Schwäche behoben werden. Der Bahnhof wäre mit dem Velo und auch zu Fuss von Westen deutlich besser erreichbar als heute. Das Vorhaben kann nur im Rahmen der Gesamtbetrachtung Masterplans Bahnhof Grenchen Süd geplant werden.
- Velohauptverbindung Witiweg – Leuzigenstrasse: Die Verbindung ist wichtig als Alternative zur bahnquerenden Hundsackerbrücke, welche nur mit sehr grossem baulichem Aufwand den Sicherheitsanforderungen des Veloverkehrs angepasst werden kann. Und die Verbindung soll einen direkten Anschluss aus Richtung Arch an die Velovorrangroute auf der Riedernstrasse herstellen. Die Verbindung erfordert einerseits einen Ausbau des Witiwegs für die Gewährleistung der erforderlichen Betriebsqualität sowie eine zusätzliche Bahnquerung auf der Achse. Zudem ist die Gestaltung der Querungsstelle auf der Niklaus-Wengi-Strasse auf die starke Frequentierung auszurichten.
- Qualitative Schwachstellen beheben

Bezug Zielsystem

vgl. Erläuterungen Seite 34

Lebensqualität sicherstellen**Siedlung und Verkehr abstimmen****Mobilitätsbedürfnisse gewährleisten****Verkehr vermeiden****Verkehr verlagern****Verkehr verträglich gestalten****Verkehr vernetzen**

Massnahmenliste Paket B

Massnahmen-Nr.	Gemeinde	Beschrieb	Schwachstellen-Nr.	Koordination	Bemerkungen	Horizont	Verantwortlichkeit
Massnahmen des Mobilitätsplans							
B.S3 	Grenchen	Neue Bahnquerung auf Stadtachse (Girardstrasse – Brühlstrasse)	I1	<ul style="list-style-type: none"> – Masterplan Bahnhof Grenchen Süd – Velovorrangroute Grenchen – Solothurn (B.b-1) – Velovorrangroute Grenchen – Biel (B.d-1) – Stadtachse (B.b-4) 	<ul style="list-style-type: none"> – Zweckmässigkeit und Machbarkeit von Perronanschluss ab Über- oder Unterführung zu prüfen – Verantwortlichkeit in Abhängigkeit der Linienführung der Velovorrangroute B.d-1 	2032-2035	Gemeinde
B.S4 	Grenchen	Neue Velopasserelle Moosstrasse – Bahnhof Grenchen Süd (Bahnhofplatz Nordseite)	V2	<ul style="list-style-type: none"> – Masterplan Bahnhof Grenchen Süd – Velovorrangroute Grenchen – Biel (B.d-1) 	Verantwortlichkeit in Abhängigkeit der Linienführung der Velovorrangroute B.d-1	2032-2035	Kanton
B.S5 	Grenchen	Velohauptverbindung Witiweg <ul style="list-style-type: none"> – Aufwertung Witiweg Nord (Abschnitt Neckarsulmstrasse – Riedernstrasse) für Fuss- und Veloverkehr – Bahnquerung Witiweg – Leuzigenstrasse – Adäquate Betriebs- und Gestaltungslösung Querung Niklaus Wengi-Strasse – Langfristig Ausbau Witiweg Süd (Abschnitt Neckarsulmstrasse bis Witibach) 	I1 / V4 / V3	Masterplan Top-Entwicklungsstandort	<ul style="list-style-type: none"> – Witiweg Nord: soll den Link zwischen Arch und Vorrangroute Richtung Osten herstellen (ev. vorziehen) – Bahnquerung Witiweg – Leuzigenstrasse: Kantonale Federführung zu prüfen, da substitutionell zu Massn. auf Kantonsstrasse (→ Art. 4bis SG) – Alle Teilmassnahmen mit Masterplan Top-Entwicklungsstandort zu koordinieren 	2036-2039	Kanton/Stadt Grenchen /Gemeinde Bettlach
B.1	Grenchen	Behebung Konfliktstelle MIV (Flughafenstrasse) / Velo (VVR Biel – Grenchen – Solothurn entlang Riedernstrasse)	-	<ul style="list-style-type: none"> – Velovorrangroute Grenchen – Solothurn (B.b-1) bzw. Grenchen – Biel (B.d-1) 	Im Rahmen B.d-1 wird geklärt, ob die VVR an dieser Stelle das Bahntrasse unterquert oder auf der Südseite weiter Richtung Westen führt.	2028-2031	Kanton
B.2	Grenchen	Neubau Veloverbindung Schützengasse - Schild-Rust-Strasse (Obrechtstrasse, ggf. nur für Fuss&Velo)	-	<ul style="list-style-type: none"> – Linienführung Velohauptroute (B.b-3) – Obrechtstrasse (A.S2) 	Bedeutung der neuen Verbindung für den Veloverkehr in Abhängigkeit von der Definition der Linienführung der Velohauptroute B.b-3)	2032-2035	Kanton/Gemeinde
B.3	Grenchen	Erhöhung Veloqualität Jurastrasse	V4	<ul style="list-style-type: none"> – Linienführung Velohauptroute (B.b-3) 		2028-2031	Gemeinde
B.4	Grenchen	Erhöhung Veloqualität Friedhofstrasse – Schützengasse	V4			2024-2027	Gemeinde

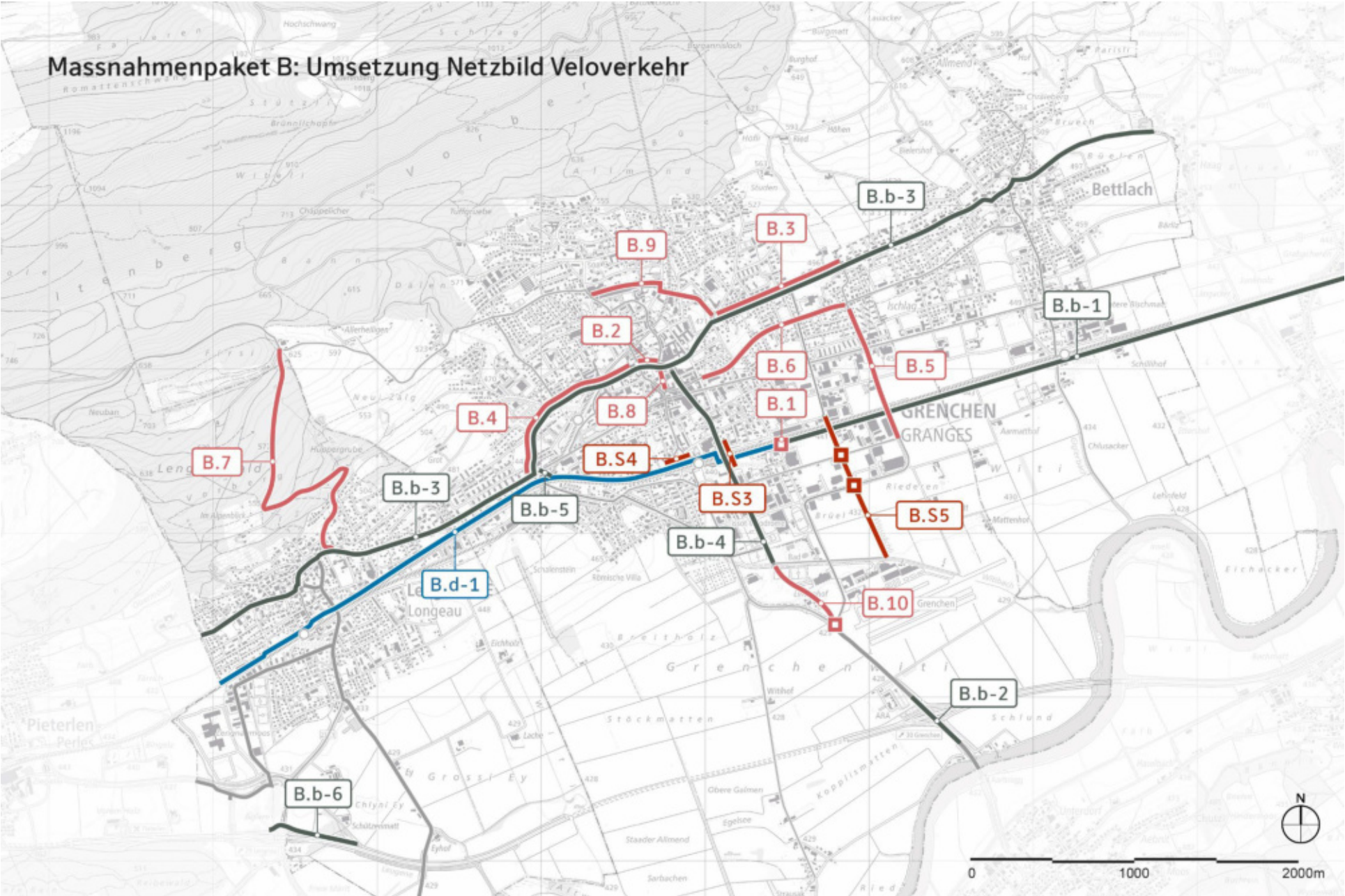
B.5	Grenchen	Erhöhung Veloqualität Neckarsulmstrasse – Flurstrasse	V4	Bahnquerung Witiweg – Leuzigenstrasse (B.S5)	Priorität abhängig von bzw. Rückfallebene zu B.S5	2032-2035	Gemeinde
B.6	Grenchen	Erhöhung Veloqualität Bettlachstrasse	V4		bestehende Radstreifen unterdimensioniert	2028-2031	Gemeinde
B.7	Lengnau	Erhöhung Veloqualität Oelestrasse	V4			2028-2031	Gemeinde
B.8	Grenchen	Öffnung Postplatz Richtung Bahnhof für Veloverkehr	V4	Bus		2024-2027	Gemeinde
B.9	Grenchen	Erhöhung Veloqualität Schild Hugistrasse – Tunnelstrasse	V4			2028-2031	Gemeinde
B.10	Grenchen	Anschluss Stadtachse an Archstrasse inklusive Aufwertung Veloführung am Flughafenkreisel	V8	Stadtachse (B.b-4)	– Linienführung zu klären – Anschluss Kantonsstrassennetz in Zuständigkeitsbereich des Kantons	2028-2031	Gemeinde + Kanton

Massnahmen Drittprojekte

B.d-1	Grenchen	Velovorrangroute Biel - Grenchen; Abschnitt Lengnau – Grenchen (AP4: LV-V.1.1): Linienführung festlegen	V8		Vorstudie wird voraussichtlich 2025 gestartet	2028-2031	Kanton
-------	----------	---	----	--	---	-----------	--------

Beschlossene Massnahmen

B.b-1	Grenchen	Velovorrangroute Grenchen – Solothurn; Abschnitt Grenchen – Bettlach (AP4: LV-V.1.1)	-			2024-2027	Kanton
B.b-2	Grenchen	FV-Brücke über A5 (2026) (ASTRA-Projekt)	-			2024-2027	ASTRA
B.b-3	alle	Klärung Linienführung und Umsetzung Velohauptroute Lengnau – Grenchen – Bettlach	V8		Frühestens AP6, evtl. AP 7	2032-2035	Kanton
B.b-4	Grenchen	Umsetzung Stadtachse	-			2028-2031	Gemeinde
B.b-5	Grenchen	Veloverbindung Moosstrasse – Bielstrasse (AP4: LV-V.1.3)	-			2028-2031	Gemeinde
B.b-6	Lengnau	Veloqualität Feldweg – Schützenmattweg (AP4: LV-V.1.2)	-			2028-2031	Gemeinde





C| Mobilitätsdrehscheiben

Massnahmenpaket C: Mobilitätsdrehscheiben

Ausgangslage und Zielsetzung

Mobilitätsdrehscheiben dienen primär der Vernetzung von unterschiedlichen Verkehrsträgern und dem Umsteigen zwischen Linien des öffentlichen Verkehrs. Zur Ausstattung der Mobilitätsdrehscheiben gehören Veloabstellplätze, Drop-off-Zonen (Kiss & Ride), Anschlüsse ans übergeordnete Fuss- und Veloverkehrsnetz und an den öffentlichen Verkehr. Je nach Standort sollen zusätzlich Autoparkplätze, Verpflegungs- und Versorgungsmöglichkeiten und Shared-Mobility-Angebote bereitgestellt werden.

Nebst ihrer Vernetzungsfunktion sind Mobilitätsdrehscheiben als öffentliche Räume mit Aufenthaltsfunktion zur Überbrückung von Wartezeiten oder als Treffpunkt auszugestalten. Des Weiteren stellen sie die Verknüpfung zum städtischen Umfeld her, was mit identitätsstiftenden Elementen verstärkt werden kann.

Die wichtigsten Mobilitätsdrehscheiben der Agglomeration Grenchen sind die Bahnhöfe Grenchen Süd und Nord, gefolgt von den S-Bahnstationen Lengnau und Bettlach. Die Umsteigeknoten im lokalen Busnetz stellen das unterste Level von Mobilitätsdrehscheiben dar. Abseits der Bahnhöfe ist der Postplatz der wichtigste Umsteigeort.

Massnahmenbeschrieb

- Die primäre Mobilitätsdrehscheibe, der Bahnhof Grenchen Süd, soll als zentraler, sowohl inter- wie auch intramodaler Umsteigehub der Agglomeration entwickelt werden. Eine entsprechende Gesamtplanung ist bereits aufgegleist und wird daher als Drittprojekt aufgenommen. Eine Harmonisierung mit den Zielen des Mobilitätsplans ist vorgesehen.
- Die sekundäre Mobilitätsdrehscheibe, der Bahnhof Grenchen Nord, bietet das dichteste Angebot des Fernverkehrs, ist aber im Vergleich mit Grenchen Süd für die lokale Verkehrsvernetzung, weniger zentral. Auch für die Weiterentwicklung des Bahnhofs Grenchen Nord ist bereits eine Studie aufgegleist, die als Drittprojekt aufgenommen ist.
- Die S-Bahnstation Lengnau weist Spielraum für eine mittel- bis langfristig noch bessere Einbindung ins lokale ÖV- und Velonetz auf. Eine entsprechende Massnahme ist im Mobilitätsplan aufgenommen. Sie entspricht Massnahmen im AP4. Es besteht eine Abhängigkeit von einer Arealentwicklung im Bahnhofsumfeld.
- Bezüglich der S-Bahnstation Bettlach ist im Zeithorizont 2040 keine Massnahme vorgesehen.
- Der Masterplan Top-Entwicklungsstandort Agglomeration Grenchen sieht Mobilitätshubs vor, an welchen lokale Mobilitäts- und Erschliessungsfunktionen sowie Dienstleistungen des täglichen Bedarfs gebündelt werden sollen. Dieser Konzeptbestandteil des Masterplans wird als Drittprojekt aufgenommen.

Massnahmen betreffend Bike+Ride sind im Massnahmenpaket G enthalten.

Bezug Zielsystem

vgl. Erläuterungen Seite 34

Lebensqualität sicherstellen



Siedlung und Verkehr abstimmen



Mobilitätsbedürfnisse gewährleisten



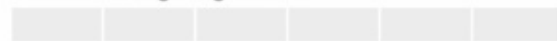
Verkehr vermeiden



Verkehr verlagern





Verkehr verträglich gestalten

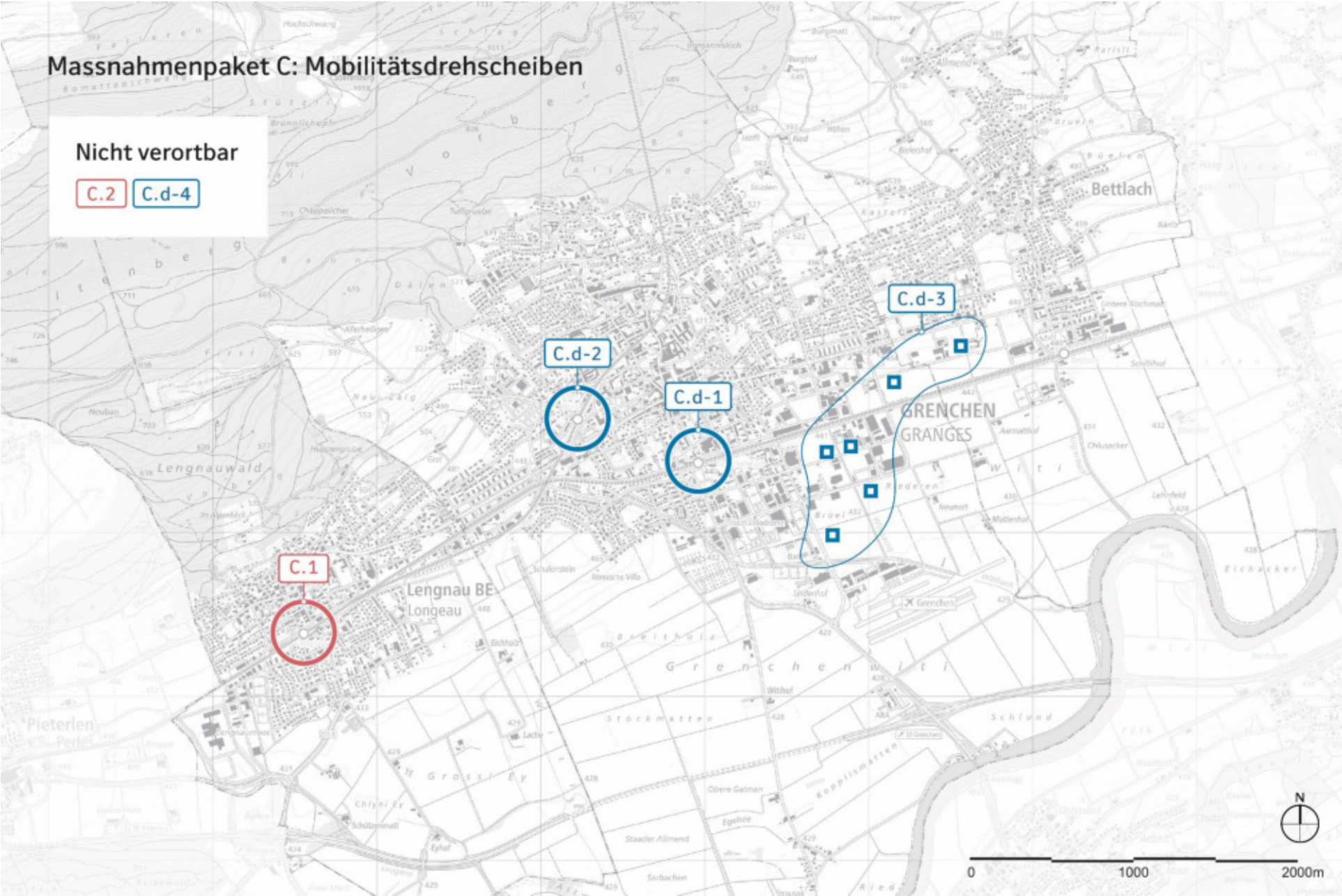


Verkehr vernetzen



Massnahmenliste Paket C

Massnahmen-Nr.	Gemeinde	Beschrieb	Schwachstellen-Nr.	Koordination	Bemerkungen	Horizont	Verantwortlichkeit
Massnahmen des Mobilitätsplans							
C.1	Lengnau	Studie Ausbau Bahnhofplatz Lengnau (AP4: ÖV-Ü.1.1 & ÖV-Ü.1.2)	Ö3		Abhängigkeit zu Arealentwicklung (vgl. AP4)	2032-2035	Gemeinde
C.2	alle	Potenzial für Shared Mobility laufend überprüfen; Angebote anpassen	-			2024-2027	Gemeinde
Massnahmen Drittprojekte							
C.d-1 	Grenchen	Masterplan Bahnhof Grenchen Süd / Mobilitätsdrehscheibe (AP4: S-UV.3.2)	-	<ul style="list-style-type: none"> – Stadtachse (B.b-4) inkl. Bahnquerung (B.S3) – Passerelle Moosstrasse (B.S4) – Linienführung VVR Biel – Grenchen (B.d-1) – Veloabstellanlage Südseite (G.2) – Infrastruktur Shuttle (C.d-4) – SBB-Planung 	Drittplanung mit herausragender Bedeutung für Mobilitätsplan und Schlüsselbedeutung für diverse andere Massnahmen	2028-2031	Gemeinde
C.d-2	Grenchen	Mobilitätsdrehscheibe Grenchen Nord - Aufwertung Lindenstrasse - Parkierung MIV / Velo	-	Veloabstellanlagen Ost (G.3) und West (G.4)	Gesamtmassnahme Aufwertung Bhf. Nord / Funktionalität, Aufwertung Lindenstrasse, Parkierung MIV / Velo	2028-2031	Gemeinde
C.d-3 	Gren/Bettl	Mobilitätshubs Top-Entwicklungsstandort (gem. Zielbild Masterplan)	-	Masterplan Top-Entwicklungsstandort		2032-2035	Gemeinde / Kanton
C.d-4	Gren/Bettl	Shuttlebus Top-Entwicklungsstandort (gem. Zielbild Masterplan)	-	Masterplan Top-Entwicklungsstandort		2032-2035	Gemeinde





Sandeles ufem Brunneplatz

Im Zentrum des Dorfes, am Brunnen, steht ein altes Haus, das heute als Brunnenhaus genutzt wird. Es ist ein Teil der Dorfgemeinschaft und hat eine lange Geschichte. Das Haus ist ein Beispiel für die Dorfgemeinschaft und hat eine lange Geschichte.

Das Brunnenhaus ist ein Teil der Dorfgemeinschaft und hat eine lange Geschichte. Es ist ein Beispiel für die Dorfgemeinschaft und hat eine lange Geschichte.

Das Brunnenhaus ist ein Teil der Dorfgemeinschaft und hat eine lange Geschichte. Es ist ein Beispiel für die Dorfgemeinschaft und hat eine lange Geschichte.

Das Brunnenhaus ist ein Teil der Dorfgemeinschaft und hat eine lange Geschichte. Es ist ein Beispiel für die Dorfgemeinschaft und hat eine lange Geschichte.

Das Brunnenhaus ist ein Teil der Dorfgemeinschaft und hat eine lange Geschichte. Es ist ein Beispiel für die Dorfgemeinschaft und hat eine lange Geschichte.

D| Aufwertung öffentlicher Raum

Massnahmenpaket D: Aufwertung öffentlicher Raum

Ausgangslage und Zielsetzung

Öffentliche Räume dienen neben ihrer Funktion als Verkehrsräume auch dem Aufenthalt, wobei mit dem Begriff «Aufenthalt» nicht nur das Verweilen, sondern auch das Gehen und Velofahren gemeint ist. Attraktive öffentliche Räume sind eine Grundanforderung des Fussverkehrs und begünstigen die Beliebtheit des Veloverkehrs. Die Aufenthaltsqualität wird massgeblich durch motorisierten Verkehr beeinträchtigt (Lärm, Stress, dauernde latente Gefährdungslage, Flächenbeanspruchung durch fahrende und ruhende Motorfahrzeuge). Mit adäquatem Stadtmobiliar können verkehrsberuhigte / -befreite Räume weiter aufgewertet und die Aneignung unterstützt werden.

Öffentliche Räume, die belebt werden, regen die Bevölkerung an, sich zu Fuss zu bewegen und zu verweilen und steigern damit die Lebensqualität am Wohn- und Arbeitsstandort. Mögliche Lösungsansätze sind:

- Verkehrsberuhigung / Niedriggeschwindigkeit / Tempo 30 / Begegnungszonen
- Reduktion Fahrbahnflächen und Parkierflächen
- Begrünung, Baumpflanzungen, sickerfähige Beläge und sonstige Massnahmen zur Hitzeminderung
- Ausstattung / Möblierung
- Wiedererkennbare, ansprechende und die Nutzung begünstigende Freiraumgestaltung, Kunst im öffentlichen Raum

Massnahmenbeschrieb

Im Mobilitätsplan Agglomeration Grenchen werden nur diejenigen Massnahmen aufgeführt, die als relevant für die Gesamtregion angesehen werden. Dies sind erstens Massnahmen zur Aufwertung im Stadtzentrum, zweitens grossräumige Massnahmen ausserhalb davon und drittens Massnahmen mit überkommunalem Abstimmungsbedarf. Nur wenige Massnahmen der drei Gemeinden erfüllen mindestens eine dieser Anforderungen.

Der Kompass der Stadt Grenchen sieht bereits Massnahmen zur Aufwertung der öffentlichen Räume, welche daher als Drittprojekte berücksichtigt werden. Eine konkrete, punktuelle Massnahme ist die Ausweitung der bestehenden Begegnungszone auf die ganze Solothurnstrasse zwischen Löwen-Kreuzung und Knoten Kapellstrasse.

Die Kantonsstrassen im Ortskern von Lengnau sollen aufgewertet werden. Die Massnahme ist bereits im AP4 enthalten.

Die Erlimoosstrasse in Bettlach soll als Naherholungsraum (Spazieren, Velofahren etc.) aufgewertet werden. Die Massnahme muss mit der Nachbargemeinde Selzach abgestimmt werden. Die betreffende Strecke ist gemäss Netzbild Velo auch Teil der vorgeschlagenen kantonalen Hauptroute.

Bezug Zielsystem

vgl. Erläuterungen Seite 34

Lebensqualität sicherstellen



Siedlung und Verkehr abstimmen



Mobilitätsbedürfnisse gewährleisten



Verkehr vermeiden



Verkehr verlagern



Verkehr verträglich gestalten

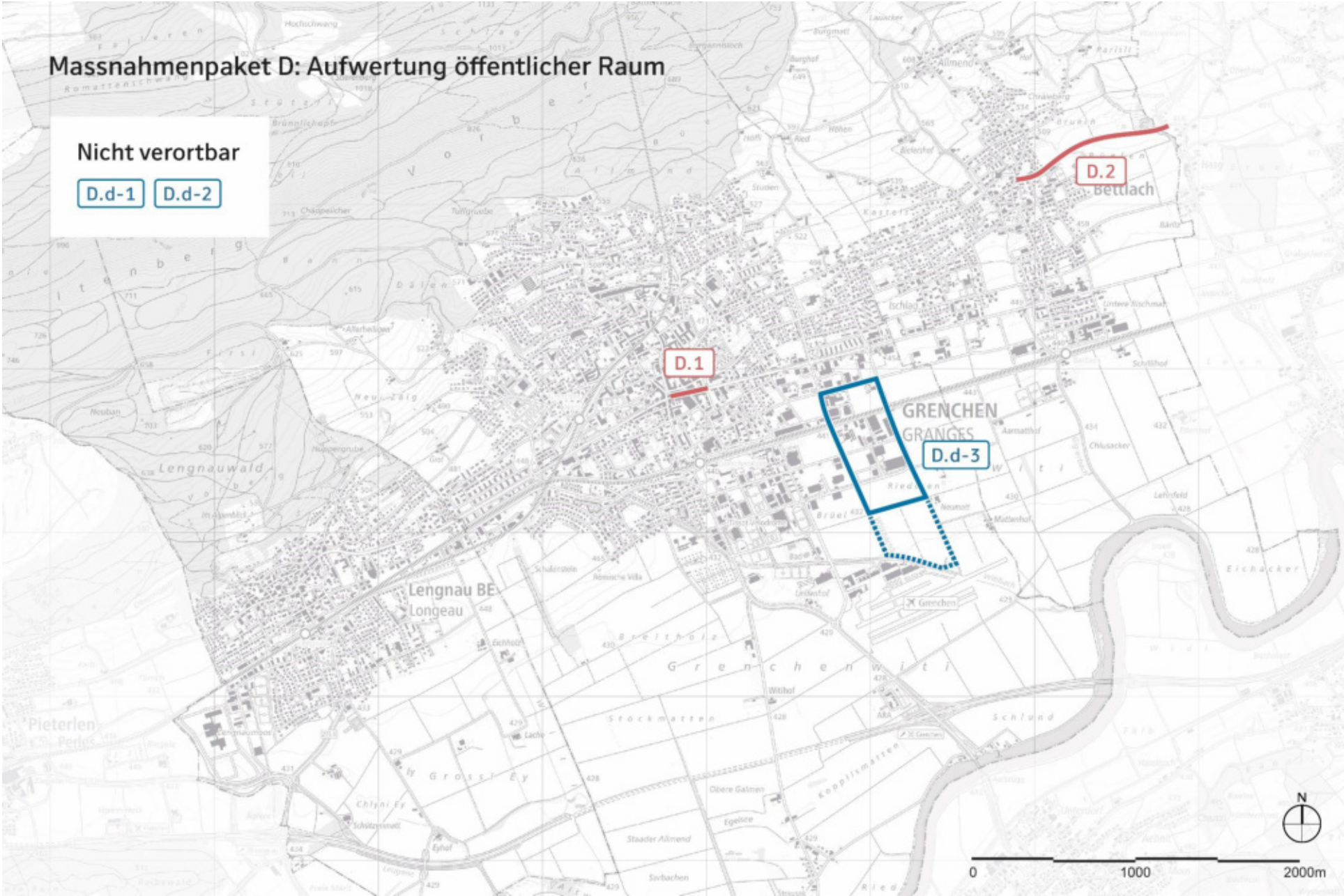


Verkehr vernetzen



Massnahmenliste Paket D

Massnahmen-Nr.	Gemeinde	Beschrieb	Schwachstellen-Nr.	Koordination	Bemerkungen	Horizont	Verantwortlichkeit
Massnahmen des Mobilitätsplans							
D.1	Grenchen	Aufwertung Solothurnstrasse im Stadtzentrum: T20 Zone zwischen Löwen-Kreuzung und Knoten Kapellstrasse	M1	– D.d-1 – D.d-2		2028-2031	Gemeinde
D.2	Bettlach	Gestaltung Erlimoosstrasse / Aufwertung als Naherholungssachse	I2	– Gde. Selzach – VHR (B.b-3)	Umsetzung in Zusammenarbeit mit OPR Bettlach.	2024-2027	Gemeinde
Massnahmen Drittprojekte							
D.d-1	Gren/alle	Möblierung und Ausstattung der öffentlichen Räume	-		Stadt Grenchen: Massnahme und Controlling enthalten im Kompass (kommunales Planungsinstrument)	2024-2027	Gemeinde
D.d-2	Gren/alle	Temporäre, punktuelle Aufwertungsmassnahmen Sommerhalbjahr (z.B. Sitzbuchten, Schattenspenden etc.)	-		Stadt Grenchen: Massnahme und Controlling enthalten im Kompass (kommunales Planungsinstrument)	2024-2027	Gemeinde
D.d-3	Gren/Bettl	Grünes Netz Top-Entwicklungsstandort («Grüner Loop» gem. Zielbild Masterplan)	-	– Masterplan Top-Entwicklungsstandort – Niklaus Wengi-Strasse (A.S1) – Witiweg (B.S5) – Shuttle (C.d-4)		2032-2035	Gemeinde





E| Förderung der selbstständigen
Schulwegbewältigung

Massnahmenpaket E: Förderung der selbständigen Schulwegbewältigung

Ausgangslage und Zielsetzung

Heutige Situation: Problematik «Elterntaxi». Viel Hol- und Bringverkehr macht den Schulweg gefährlich für Schulkinder. Damit entstehen zwei Probleme, einerseits generierte MIV-Fahrten für Wege, die eigentlich zu Fuss oder mit dem Velo gemacht werden könnten und andererseits ein Problem der Verkehrssicherheit im Schulumfeld.

Das Ziel ist, dass Kinder ihren Schulweg selbständig bewältigen können. Dies hat pädagogisch gesehen positive Effekte auf die Selbständigkeit der Kinder und kann wiederum das Verkehrsverhalten der heranwachsenden Generation prägen. Die Sicherheit im Schulumfeld ist eine zwingende Grundvoraussetzung. Soweit der Hol- und Bringverkehr («Elterntaxis») nicht vermeidbar ist, muss dieser gelenkt und sicher gestaltet werden. Die Massnahmen müssen für jeden Schulstandort einzeln gelöst werden.

Massnahmenbeschrieb

- Erhebung Schulwegbewältigung: Ziel der Erhebung ist ein Wissensgewinn bzgl. Bedarf von Infrastrukturmassnahmen, Lenkungsmassnahmen, Alternativlösungen. Folgende Fragen können ermittelt werden:
 - Wie zufrieden sind Eltern / Lehrpersonen mit der Schulwegsituation?
 - Welche Wünsche bestehen?
 - Wie absolvieren die Schulkinder ihre Schulwege: zu Fuss, mit dem Velo, mit dem Auto...? Und welchen Weg wählen sie?
 - Welche Schwachstellen im Schulwegnetz werden bemängelt?

Empfohlen wird ein koordiniertes Vorgehen, idealerweise als Gemeinschaftsprojekt über alle betroffenen Schulen der Agglomeration: So kann ein Erhebungskonzept inklusive Fragebögen / Online-Fragemasken u.ä. für alle Schulen erarbeitet werden. Das reduziert den Aufwand und bringt einen Mehrwert, indem Quervergleiche zwischen Schulen möglich werden. Die eigentliche Erhebung kann dann für jede Schule separat durchgeführt werden, ohne zeitliche Abhängigkeiten.

- Erhöhung Schulwegsicherheit (zwei konkrete Massnahmen im Mobilitätsplan)
- Erhöhung Widerstand für Bring- und Holfahrten / sichere Lenkung von Bring- und Holfahrten (ortsspezifisch pro Schule zu prüfen und umzusetzen)
- Prüfung von nachhaltigen Alternativen zum «Elterntaxi»: z.B. Sammelbus, Pedibus oder Cargo-Bike-Taxi; Angebot ein Halbjahr überprüfen; allenfalls koordiniertes, überkommunales Vorgehen im Testen von Angeboten (z.B. Auswahl von Pilot-Schulstandorten, Auswerten von Erfahrungen)
- Sensibilisierung

Bezug Zielsystem

vgl. Erläuterungen Seite 34

Lebensqualität sicherstellen



Siedlung und Verkehr abstimmen



Mobilitätsbedürfnisse gewährleisten



Verkehr vermeiden



Verkehr verlagern



Verkehr verträglich gestalten

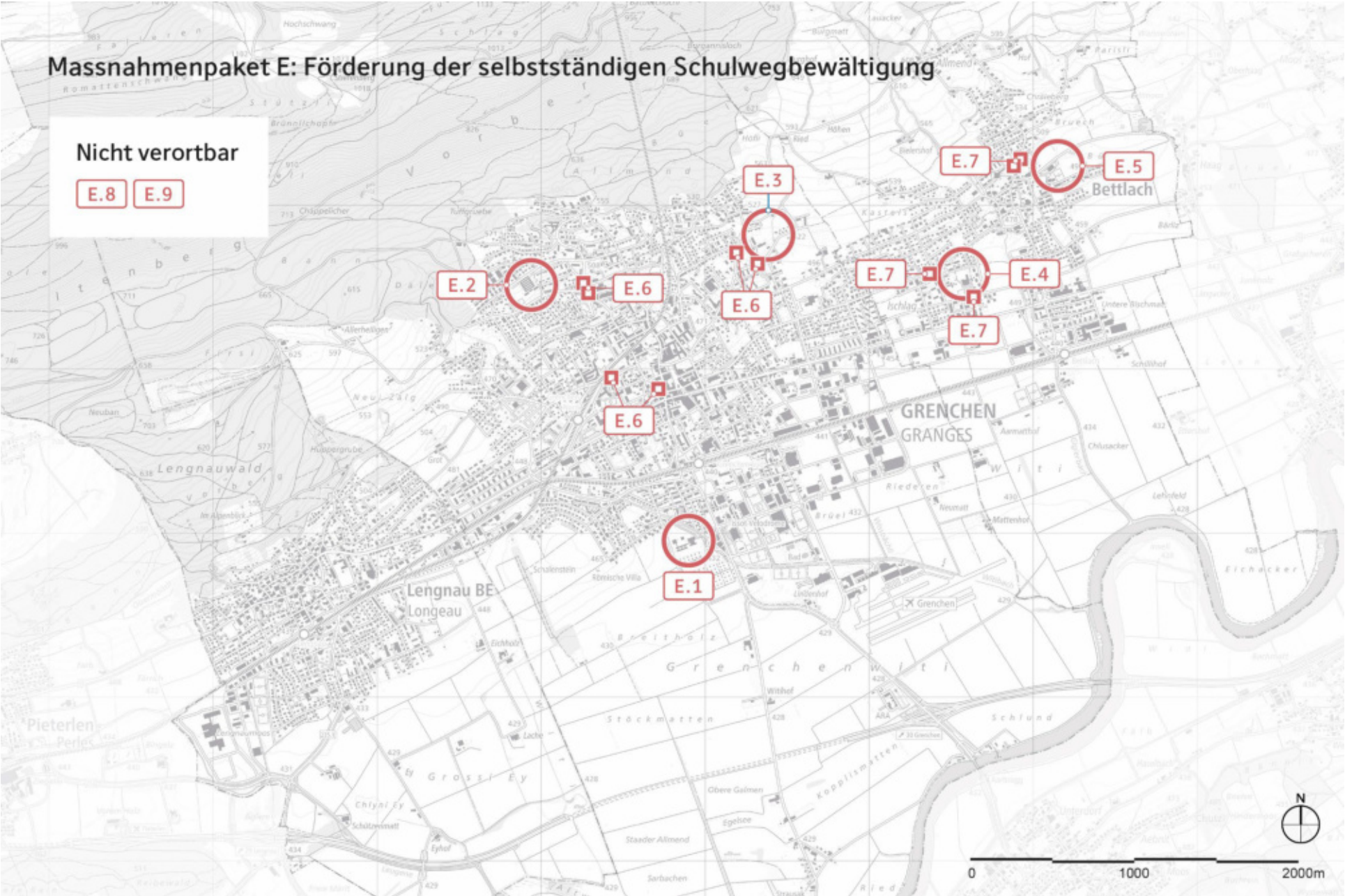


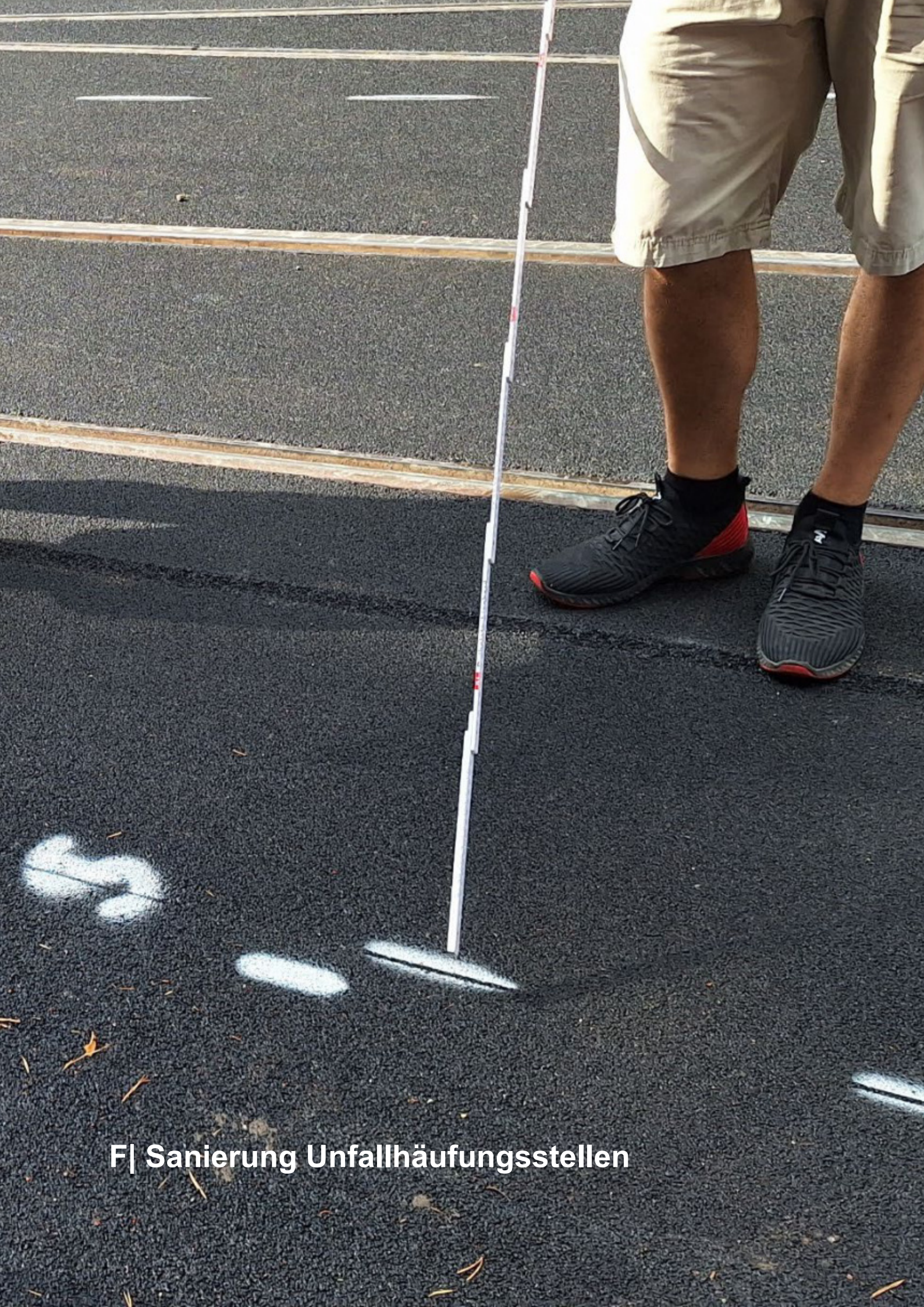
Verkehr vernetzen



Massnahmenliste Paket E

Massnahmen-Nr.	Gemeinde	Beschrieb	Schwachstellen-Nr.	Koordination	Bemerkungen	Horizont	Verantwortlichkeit
Massnahmen des Mobilitätsplans							
E.1	Grenchen	Erhöhung Widerstand / sichere Lenkung Bring- und Hol-fahrten Schule Eichholz	M4	Kernteam-Si. 2	laufende Massnahmen so!mobil / Prüfen neuer Ansätze willkommen	2024-2027	Gemeinde
E.2	Grenchen	Erhöhung Widerstand / sichere Lenkung Bring- und Hol-fahrten Schule Halden	M4	Kernteam-Si. 2	laufende Massnahmen so!mobil / Prüfen neuer Ansätze willkommen	2024-2027	Gemeinde
E.3	Grenchen	Erhöhung Widerstand / sichere Lenkung Bring- und Hol-fahrten Schule Kastels	M4	Kernteam-Si. 2	laufende Massnahmen so!mobil / Prüfen neuer Ansätze willkommen	2024-2027	Gemeinde
E.4	Bettlach	Erhöhung Widerstand / sichere Lenkung Bring- und Hol-fahrten Schule Einschlag	M4	Metron		2024-2027	Gemeinde
E.5	Bettlach	Erhöhung Widerstand / sichere Lenkung Bring- und Hol-fahrten Schule Büelen	M4	Metron		2024-2027	Gemeinde
E.6	Grenchen	Prüfung Massnahmen zur Erhöhung Schulwegsicherheit	F5	Metron	Behandlung mit so!mobil / mittlere Priorität	2024-2027	Gemeinde
E.7	Bettlach	Prüfung Massnahmen zur Erhöhung Schulwegsicherheit	F5	Metron		2024-2027	Gemeinde
E.8	alle	Pedibus	-	Metron	Massnahme mit Priorität / Prüfung im Rahmen so!mobil, walk to school	2028-2031	Gemeinde
E.9	alle	Erhebung Schulwegbewältigung	M4	Kernteam-Si. 4		2024-2027	Gemeinde





F| Sanierung Unfallhäufungsstellen

Massnahmenpaket F: Sanierung Unfallhäufungsstellen

Ausgangslage und Zielsetzung

Die Unfallhäufungsstellen werden jährlich von den Kantonen erhoben. Für die Agglomeration wurde eine harmonisierte Erhebungsweise angewendet, damit die Wertung der Unfallhäufungsstellen vergleichbar ist. Unfallhäufungsstellen gelten ab einer bestimmten Anzahl Unfälle über ein 4-Jahresintervall als Unfallschwerpunkte. Mit dem Agglomerationsprogramm verpflichten sich die Agglomerationen zur Sanierung der Unfallschwerpunkte und zur Berichterstattung betreffend Unfallhäufungsstellen.

Das Ziel dieses Massnahmenpaketes ist es die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmende lückenlos sicherzustellen. Besonders einer Betroffenheit der vulnerableren Verkehrsteilnehmenden wie Velofahrende und Zufussgehende ist vorzubeugen.

Massnahmenbeschrieb

Für die Massnahmen pro Unfallhäufungsstelle wurde folgendes Vorgehen angewendet:

- Ist ein Muster unter den Unfalltypen festzustellen? Dies könnte eine Aussage zu der Problemherkunft geben.
- Ist die Strassengeometrie normkonform? Zum Beispiel können zu grosse Kreiseinfahrten ein risikofreudiges Fahrverhalten induzieren.

Aufgrund einer einfachen Analyse des Unfallgeschehens werden in der Massnahmenliste unter Bemerkungen soweit möglich Lösungsansätze genannt, welche im Rahmen einer Vorstudie geprüft werden sollen. Wenn die Problemherkunft nicht im Rahmen der Kurzanalyse ersichtlich ist, wird die Auslösung einer Untersuchung vorgeschlagen.

Bezug Zielsystem

vgl. Erläuterungen Seite 34

Lebensqualität sicherstellen



Siedlung und Verkehr abstimmen



Mobilitätsbedürfnisse gewährleisten



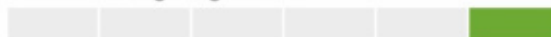
Verkehr vermeiden



Verkehr verlagern



Verkehr verträglich gestalten

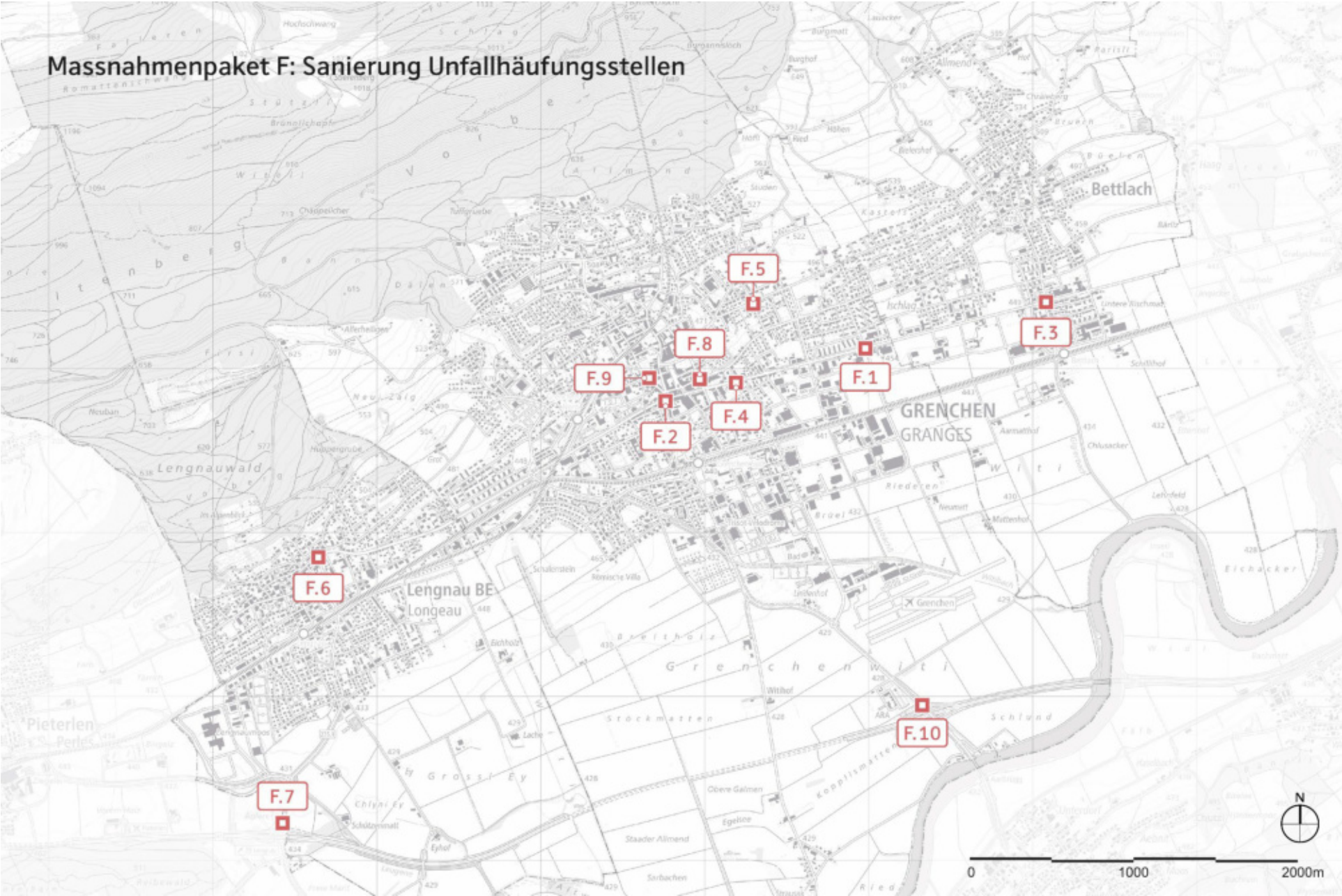


Verkehr vernetzen



Massnahmenliste Paket F

Massnahmen-Nr.	Gemeinde	Beschrieb	Schwachstellen-Nr.	Koordination	Bemerkungen	Horizont	Verantwortlichkeit
Massnahmen des Mobilitätsplans							
F.1	Grenchen	Sanierung von Unfallschwerpunkt Kreisel Solothurnstrasse / Neckarsulmstrasse	M2	– Veloqualität (B.5) – BGK (J.b-2)	Abweichungen von Kreiselnorm auf Solothurnstrasse Richtung Bettlach, Sofortmassnahmen Bodenmarkierung	2024-2027	Kanton
F.2	Grenchen	Sanierung von Unfallschwerpunkt Bielstrasse / Kirchstrasse / Solothurnstrasse / Bahnhofstrasse	M2	Begegnungszone (D.1)	Vortrittsregime zu prüfen in Zusammenhang mit Buskonzept, Netzbild Velo und Netzbild MIV	2028-2031	Gemeinde
F.3	Bettlach	Sanierung von Unfallschwerpunkt Bahnhofstrasse / Bielstrasse / Dorfstrasse / Solothurnstrasse	M2	BGK (J.b-2)	Untersuchung auslösen	2024-2027	Kanton
F.4	Grenchen	Sanierung von Unfallschwerpunkt Solothurnstrasse / Leimenstrasse	M2		Untersuchung auslösen	2028-2031	Kanton
F.5	Grenchen	Sanierung von Unfallschwerpunkt Jurastrasse / Sonnenrainstrasse	M2	– Veloqualität (B.3) – VHR (B.b-3)	Untersuchung auslösen	2028-2031	Gemeinde
F.6	Lengnau	Sanierung von Unfallhäufungsstelle Solothurnstrasse / Badmattstrasse	M2		Massnahmen gegen Überholen des Busses prüfen	2028-2031	Kanton
F.7	Lengnau	Sanierung von Unfallhäufungsstelle Bürenstrasse (Autobahnzubringer)	M2		Untersuchung auslösen	2032-2035	Kanton
F.8	Grenchen	Sanierung von Unfallhäufungsstelle Bettlachstrasse / Kapellstrasse	M2	Veloqualität (B.6)	Untersuchung auslösen; Buskonzept und Netzbilder Velo und MIV berücksichtigen	2032-2035	Gemeinde
F.9	Grenchen	Sanierung von Unfallhäufungsstelle Kirchstrasse / Rainstrasse	M2		Sofortmassnahme: Markierung Velostreifen in der Kurve, Zusammenhang mit Netzbild MIV	2024-2027	Gemeinde
F.10	Grenchen	Sanierung von Unfallhäufungsstelle Archstrasse / Autobahnzubringer	M2	Veloführung (B.b-2)	Evtl. durch Projekt ASTRA (B.b-2) abgedeckt; ansonsten separate Untersuchung auslösen	2024-2027	Kanton





G| Veloparkierung

Massnahmenpaket G: Veloparkierung

Ausgangslage und Zielsetzung

Es sollen im öffentlichen Raum gut einsehbare möglichst überdachte Veloabstellplätze mit Anschliessmöglichkeiten platziert werden. Dies an belebten Stellen und an beliebten Zielorten, wie Bahnhöfen, Einkaufen, Freizeitorte. Der Standort der Veloabstellplätze deutet auch auf die Wichtigkeit, die dem Velo beigemessen wird. So sind z.B. eingangsnaher Abstellplätze zu bevorzugen. Gesicherte Veloparkierungen helfen auch, die Attraktivität der Velonutzung zu verbessern und Ordnung im öffentlichen Raum zu halten. Der Stellenwert des Velos wird verbessert, wenn das Velo auch seinen Platz im öffentlichen Raum bekommt.

Massnahmenbeschreibung

In diesem Massnahmenpaket werden zwei Typen von öffentlichen Veloabstellplätzen (VAP) thematisiert:

- Bike+Ride Standorte, welche durch ihre Lage an ÖV-Haltestelle (meist Bahnhöfe, vereinzelt auch Bushaltestellen) eine sehr wichtige Funktion haben für bi- und multimodale Wegketten über längere Strecken. Eine Erhebung im Auftrag des Kantons ergab Handlungsbedarf an Bike+Ride Standorten bezüglich Qualität und Quantität.
- und andererseits VAP im öffentlichen Raum, welche ein ergänzendes oder substituierendes Angebot zu VAP in Privatarealen darstellen (z.B. in Zentrumsgebieten, bei Läden etc.)

Einen dritten Typ bilden VAP im Besitz der Gemeinden. Dazu gehören VAP für Angestellte, Schüler:innen sowie Besucher:innen von öffentlichen Anlagen. Diese werden bei Massnahme G.1 mitgemeint. Lösungsansätze zu G.1 sind:

- Beleuchtung
- Anschliessvorrichtungen
- Velostationen an Bahnhöfen
- Veloboxen zur Miete
- Bei weiterhin bestehendem Problem von Diebstählen sollen zusätzliche Massnahmen ergriffen werden, wie Kontrollen durch Polizei oder Velostationen mit Personal oder Videoüberwachung.

Generell sind VAP so nahe wie möglich an den Zielorten sowie vom Velonetz gut erreichbar anzuordnen. Nach Umsetzbarkeit und Bedarf sind VAP gedeckt anzubieten. Detaillierte und weiterführende Informationen sind im Handbuch Veloparkierung von ASTRA und Velokonferenz nachlesbar. Neben infrastrukturellen Massnahmen ist die Instandhaltung (Entfernung «Veloleichen» etc.) sehr wichtig. Ein gepflegtes Aussehen vermittelt Vertrauen und Sicherheit.

Bezug Zielsystem

vgl. Erläuterungen Seite 34

Lebensqualität sicherstellen



Siedlung und Verkehr abstimmen



Mobilitätsbedürfnisse gewährleisten



Verkehr vermeiden



Verkehr verlagern



Verkehr verträglich gestalten

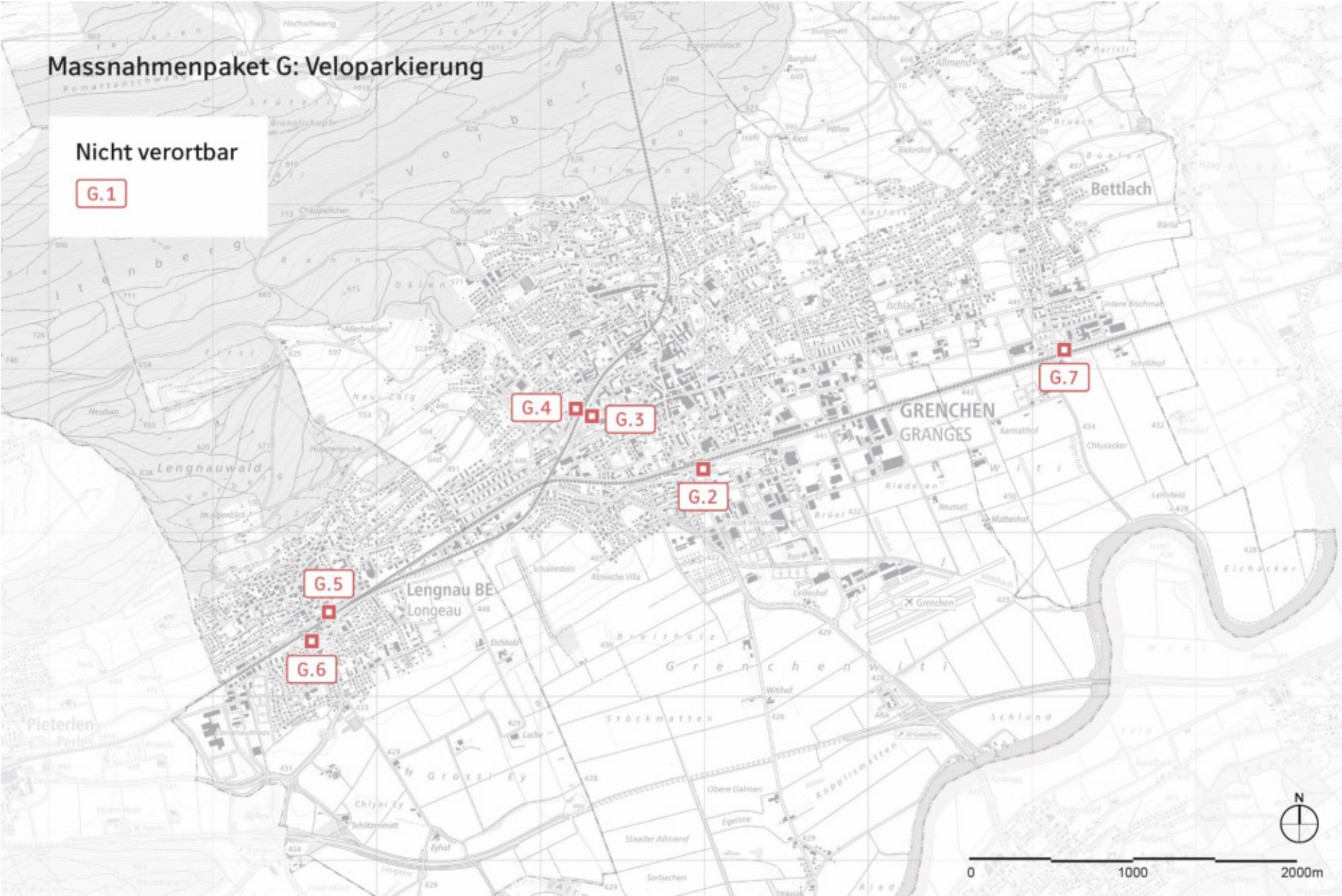


Verkehr vernetzen



Massnahmenliste Paket G

Massnahmen-Nr.	Gemeinde	Beschrieb	Schwachstellen-Nr.	Koordination	Bemerkungen	Horizont	Verantwortlichkeit
Massnahmen des Mobilitätsplans							
G.1	alle	Diebstahlsichere öffentliche Veloabstellanlagen	V1		Bekannte Hot Spots Velodiebstahl: Bahnhöfe Grenchen Nord und Süd sowie beim Schwimmbad	2024-2027	Gemeinde
G.2	Grenchen	Inwertsetzung und Ausbau Veloabstellanlage Südseite am Bahnhof Süd	V7	– Masterplan Bahnhof Grenchen Süd (C.d-1) – G.1	Ergebnis aus Erhebung P+R und B+R des BJD SO	2028-2031	Gemeinde
G.3	Grenchen	Inwertsetzung Veloabstellanlage Ostseite am Bahnhof Nord	V7	– Mobilitätsdrehscheibe (C.d-2) – G.1	Ergebnis aus Erhebung P+R und B+R des BJD SO	2028-2031	Gemeinde
G.4	Grenchen	Ausbau Veloabstellanlage Westseite am Bahnhof Nord	V7	– Mobilitätsdrehscheibe (C.d-2) – G.1	Ergebnis aus Erhebung P+R und B+R des BJD SO	2028-2031	Gemeinde
G.5	Lengnau	Inwertsetzung der Veloabstellanlagen an der Nordseite Bahnhof	V7	– Mobilitätsdrehscheibe (C.2) – G.1	Ergebnis aus Erhebung P+R und B+R des BJD SO	2028-2031	Gemeinde
G.6	Lengnau	Inwertsetzung der Veloabstellanlagen an der Südseite Bahnhof	V7	– Mobilitätsdrehscheibe (C.2) – G.1	Ergebnis aus Erhebung P+R und B+R des BJD SO	2028-2031	Gemeinde
G.7	Bettlach	Inwertsetzung Veloabstellanlage Nordseite am Bahnhof	V7	– SBB – G.1	Ergebnis aus Erhebung P+R und B+R des BJD SO	2028-2031	Gemeinde





H| Autoparkierung

Massnahmenpaket H: Autoparkierung

Ausgangslage und Zielsetzung

Autoparkplätze im öffentlichen Raum beanspruchen wertvollen Platz, der dadurch für die Zirkulation, den Aufenthalt oder die Begrünung nicht zur Verfügung steht. Die Manöver beim Zu- und Wegfahren kann sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken. Parkierte Fahrzeuge wirken sich oft auch negativ auf die Sichtverhältnisse aus. Deshalb ist die Notwendigkeit von Parkplätzen periodisch zu prüfen. Nicht mehr benötigte Parkplätze werden aufgehoben und die Flächen zu Gunsten der Aufenthaltsqualität oder der Verkehrssicherheit neu genutzt. Dabei ist aber die grosse Bedeutung von Autoparkplätzen für die flächendeckende Erreichbarkeit der Agglomeration im Allgemeinen und für das Gewerbe im Besonderen zu berücksichtigen.

Die Gemeinde Bettlach verfügt im Gegensatz zu Grenchen noch nicht über ein Reglement zur Parkplatzbewirtschaftung. Entsprechend wird in einigen Gebieten ein erhöhter Parkierdruck wahrgenommen, dem die Gemeinde begegnen will.

Massnahmenbeschrieb

- Bei Projekten wird jeweils eine Abwägung zwischen dem Bedarf an Parkplätzen und anderen Interessen im öffentlichen Raum vorgenommen.
- Bei Neubauten und Siedlungsentwicklungen wird grundsätzlich das erforderliche Minimum an Parkplätzen unterstützt. Es wird Wert auf eine siedlungsverträgliche und sichere Anordnung der Parkplätze gelegt.
- Im Masterplan Top-Entwicklungsstandort wird ein grosses Volumen an Pendlerverkehr angenommen. Es gibt Bestrebungen, den Verkehr zu bündeln und die Parkplätze in sogenannten Mobilitätshubs zu konzentrieren, sowie weitere Massnahmen für die Verlagerung des Modalsplits zu nachhaltigen Verkehrsmodi.
- Bettlach ergreift Massnahmen zur unerwünschten Wildparkierung z.B. Aristonstrasse, Unterführungsstrasse, Bahnhofsstrasse und Friedhofstrasse.
- Bettlach entwirft ein Parkierungskonzept und stimmt die Parkplatzbewirtschaftung mit den Nachbargemeinden ab, damit keine unerwünschten Verlagerungseffekte entstehen.
- Lengnau Park+Ride-Angebot am Bahnhof wird instandgesetzt. Park+Ride hat eine wichtige Funktion für den Modal Shift, da es ermöglicht, die Autonutzung auf diejenigen Etappen zu beschränken, die nicht mit dem ÖV gemacht werden können.

Bezug Zielsystem

vgl. Erläuterungen Seite 34

Lebensqualität sicherstellen



Siedlung und Verkehr abstimmen



Mobilitätsbedürfnisse gewährleisten



Verkehr vermeiden



Verkehr verlagern



Verkehr verträglich gestalten

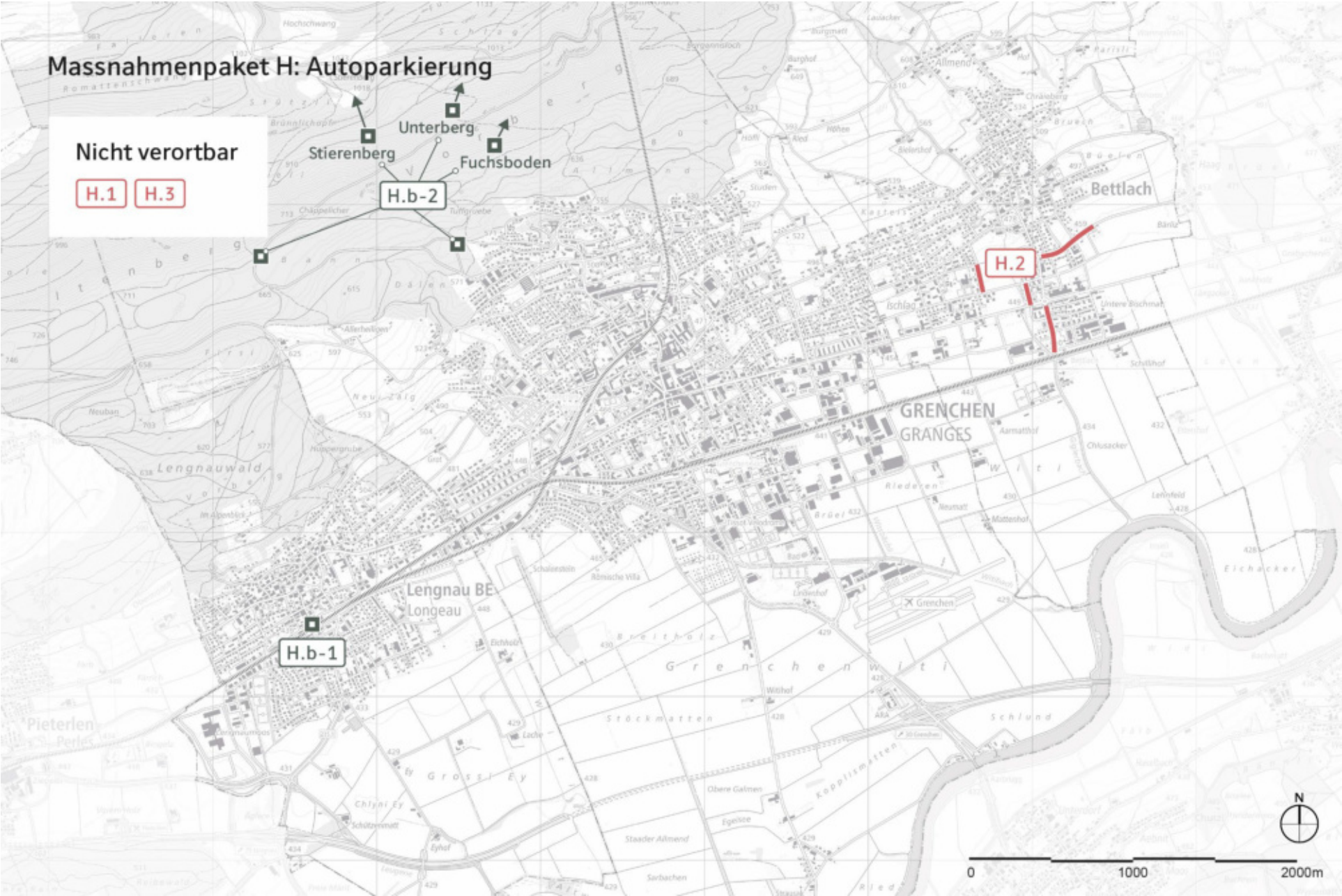


Verkehr vernetzen



Massnahmenliste Paket H

Massnahmen-Nr.	Gemeinde	Beschrieb	Schwachstellen-Nr.	Koordination	Bemerkungen	Horizont	Verantwortlichkeit
Massnahmen des Mobilitätsplans							
H.1	alle	Überprüfung des Parkplatzangebots im öffentlichen Raum	-	-		2024-2027	Gemeinde
H.2	Bettlach	Überprüfung Parkplatzangebot / Massnahmen gegen unerwünschte Wildparkierung	M3	-		2024-2027	Gemeinde
H.3	Bettlach	Parkierungskonzept / Harmonisierte Parkplatzbewirtschaftung	- (M3)	Regelungen Stadt Grenchen		2024-2027	Gemeinde
Beschlossene Massnahmen							
H.b-1	Lengnau	P+R am Bahnhof Lengnau	-	Mobilitätsdrehscheibe (C.1)	Massnahme in Umsetzung	2028-2031	Gemeinde
H.b-2	Grenchen	Parkierungskonzept / Parkplatzbewirtschaftung Grenchenberg	M5	-	Beschlossene Massnahmen in Prüfung; Anpassungen nach Bedarf;	2024-2027	Gemeinde





II Überprüfung ÖV-Angebot

Massnahmenpaket I: Überprüfung ÖV-Angebot

Ausgangslage und Zielsetzung

In der Agglomeration Grenchen gibt es zwei Bahnhöfe mit Fernverbindungen und zwei weitere Bahnhöfe mit S-Bahnhalten in Bettlach und Lengnau. Das Busnetz in Grenchen wird vom BGU (Busbetrieb Grenchen und Umgebung) betrieben. Mit dem neuen Buskonzept werden die Bedürfnisse für die Erschliessung von Entwicklungsgebieten abgedeckt und die Fahrplanstabilität verbessert. Es wird mit dem Fahrplanwechsel ab 2026 umgesetzt. Die Umsteigebeziehungen Bus-Bahn sind primär auf die Fernzughalte in Grenchen Süd abgestimmt.

Im Sinne der gut erreichbaren Stadt soll Grenchen gut mit dem ÖV erreichbar sein: Fernverkehr, S-Bahn und Feinverteiler (Bus). Handlungsbedarf besteht bezüglich Fernverkehr, wo der Halbstundentakt auf der Jurasüdfuss-Strecke (Biel – Grenchen – Solothurn – Olten) weiterhin nicht absehbar ist. Das Busnetz ist bereits heute sehr feinmaschig und wird mit der Umsetzung des Buskonzepts noch deutlich verbessert. Eine notorische Schwachstelle mit negativen Auswirkungen auf die Fahrplanstabilität wird mit dem bereits beschlossenen Bypass am Flughafenkreisel behoben.

Massnahmenbeschrieb

Das Massnahmenpaket I sieht erstens punktuelle Massnahmen im Busnetz vor:

- Busverbindungen von Lengnau nach Meinisberg (und weiter bis Biel) sowie nach Büren an der Aare (eher langfristiger Horizont)
- Aufwertung von Warteräumen an Bushaltestellen (kurz- bis mittelfristiger Horizont)

Zweitens wird im Mobilitätsplan verankert, dass die Gemeinderäte und der Kanton Solothurn ihre Handlungsspielräume nutzen, um sich für einen Halbstundentakt im Fernverkehr auf der Achse Biel – Grenchen – Solothurn – Olten einzusetzen. Ziel ist, die vorgesehene Frequenz der Fernzughalte in Grenchen Nord (30-Min.-Takt) beizubehalten und in Grenchen Süd (60-Min.-Takt) zu erhöhen.

Und drittens sollen die Spielräume für die ÖV-Erschliessung oder eine ÖV-ähnliche Erschliessung von Freizeitschwerpunkten geprüft werden.

Bezug Zielsystem

vgl. Erläuterungen Seite 34

Lebensqualität sicherstellen



Siedlung und Verkehr abstimmen



Mobilitätsbedürfnisse gewährleisten



Verkehr vermeiden



Verkehr verlagern




Verkehr verträglich gestalten

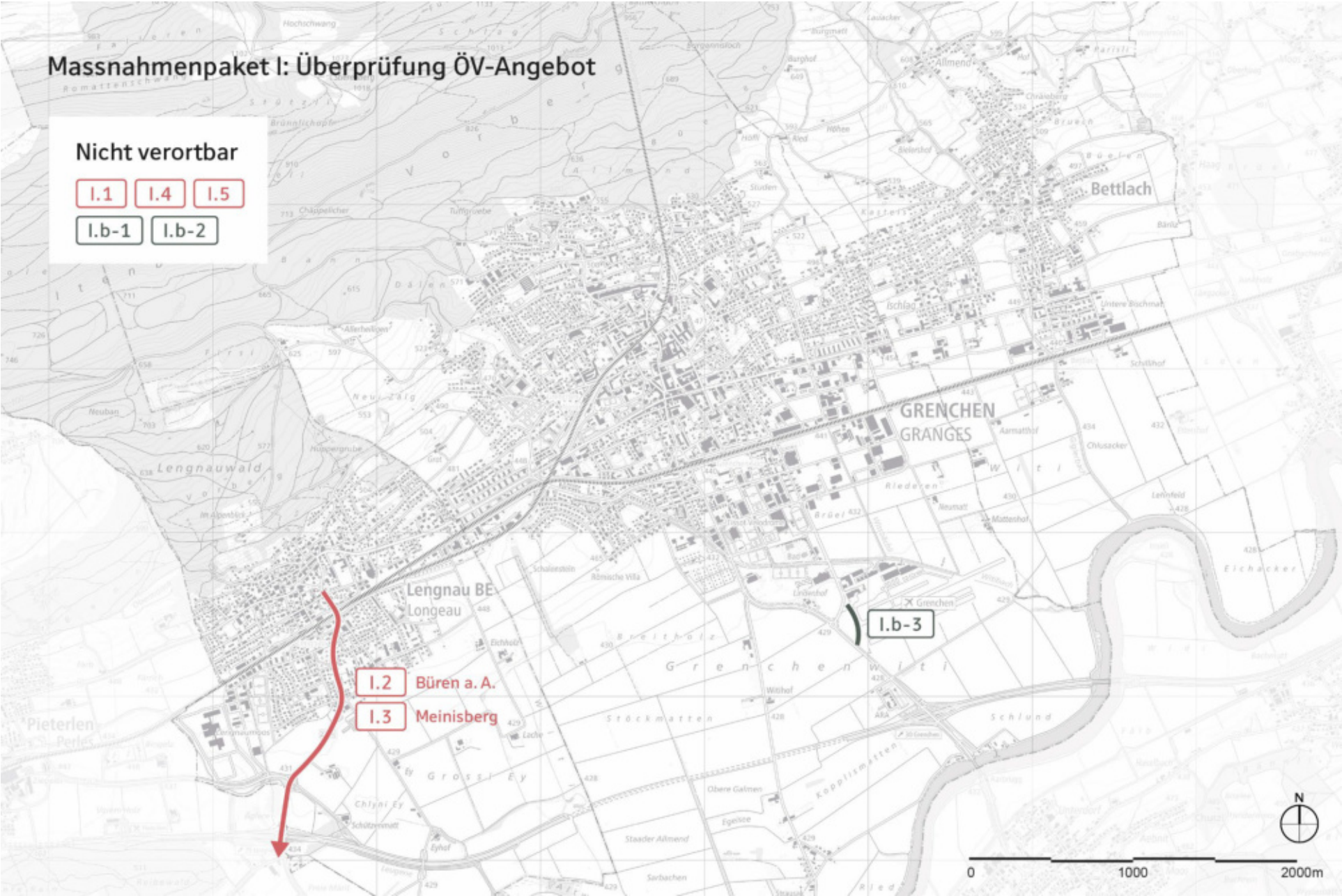


Verkehr vernetzen



Massnahmenliste Paket I

Massnahmen-Nr.	Gemeinde	Beschrieb	Schwachstellen-Nr.	Koordination	Bemerkungen	Horizont	Verantwortlichkeit
Massnahmen des Mobilitätsplans							
I.1	alle	Politisches Engagement / Lobbying für Taktverdichtung Bahnverkehr	-	-		2024-2027	Kanton
I.2	Lengnau	Prüfung Busverbindung Lengnau - Büren an der Aare	Ö1	-	Potenzial für Linienbus wahrscheinlich zu gering; zu prüfen mit langfristigem Horizont	2032-2035	RVK 1
I.3	Lengnau	Prüfung Busverbindung Lengnau – Meisberg (– Orpund – Biel)	Ö2	-	Versuchsbetrieb Orpund – Lengnau 2020 eingestellt aufgrund mangelnder Nachfrage, Prüfung mit langfristigem Horizont	2032-2035	RVK 1
I.4	alle	Shuttlebus oder On-Demand-Angebot zu Freizeitschwerpunkten (witterungsbedingt, saisonal und Wochentag-bedingt) prüfen	-	AVT SO / RVK 1 BE	bestehend: Linie 38 auf Grenchenberg, Linien 33 zur Aare	2028-2031	Gemeinden
I.5	alle	Aufwertung der Warteräume an Bushaltestellen (z.B. Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Erkennbarkeit, Verkehrssicherheit)	-	Buskonzept		2028-2031	Gemeinden
Beschlossene Massnahmen							
I.b-1	alle	Halbstundentakt Fernverkehr Biel-Basel (2026)			Massnahme in Umsetzung	2024-2027	SBB
I.b-2	alle	Umsetzung Buskonzept (2026)			Massnahme in Umsetzung	2024-2027	Kanton
							
I.b-3	Grenchen	Bypass Kreisel Flughafen (Busbevorzugung) (NM-VM.1.1)			Massnahme in Umsetzung; identisch mit Massnahme A.b-1		Kanton





J| Erhöhung Siedlungs-
verträglichkeit

Massnahmenpaket J: Erhöhung Siedlungsverträglichkeit

Ausgangslage und Zielsetzung

Das Gesamtkonzept des Mobilitätsplans sieht bezüglich Siedlungsverträglichkeit und Nachhaltigkeit die folgenden Konzeptsätze vor:

- Modale Verlagerung von MIV-Wegen auf den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr
- Bündelung der MIV-Ströme auf jene Achsen, die die Belastung am besten vertragen (→ Massnahmenpaket A)
- Punktuelle Massnahmen zur Behebung von Verträglichkeitsdefiziten (solche sind insbesondere in den Massnahmenpaketen B, E und F enthalten).
- Generelle Erhöhung der Verträglichkeit, z.B. durch das Verfolgen von Niedriggeschwindigkeitsansätzen oder durch die Reduktion des Parkplatzangebots auf ein nötiges Minimum; Solche Massnahmen bewirken einen Abbau der bestehenden Dominanz des MIV in Richtung eines ausgeglichenen Verhältnisses zwischen den Verkehrsmodi und wirken einerseits anziehend für den Veloverkehr und andererseits regulierend auf den motorisierten Verkehr. Sie sind deshalb besonders wirksam. Weil aber die politische Akzeptanz von solchen Massnahmen begrenzt ist, und auch bereits vieles umgesetzt ist, sieht der Mobilitätsplan fast keine konkreten Massnahmen dieser Art vor.

Massnahmenbeschrieb

Auf das generelle Ziel einer modalen Verlagerung ist der gesamte Mobilitätsplan ausgerichtet. Zahlreiche Massnahmen sollen helfen, dieses Ziel direkt oder indirekt zu erreichen. Im Massnahmenpaket J sind die Massnahmen J.3, J.d-2 und J.d-3 explizit diesem Ziel zuzuschreiben. Der Masterplan Top-Entwicklungsstandort (J.d-3) will ebenfalls einen Beitrag dazu leisten, dass die mit der Siedlungsentwicklung zusammenhängende Verkehrszunahme möglichst nachhaltig und siedlungsverträglich wird.

Die übrigen Massnahmen im Paket J zielen auf eine Erhöhung der Verträglichkeit im Siedlungsraum ab:

- Bereits beschlossen sind zwei Betriebs- und Gestaltungskonzepte im Kantonsstrassennetz sowie eine Erweiterung der Begegnungszone im Dorfkern von Lengnau.
- Tempo 30 ist in Grenchen und Lengnau bereits breit umgesetzt. Die beiden Gemeinden sehen kaum Spielraum für eine Ausweitung von Tempo 30. Punktuelle Erweiterungen nach Bedarf und auf ausdrücklichen Wunsch der Betroffenen sind aber nicht ausgeschlossen. Bettlach will Tempo 30 für das untergeordnete Strassennetz grundsätzlich prüfen.

Bezug Zielsystem

vgl. Erläuterungen Seite 34

Lebensqualität sicherstellen



Siedlung und Verkehr abstimmen



Mobilitätsbedürfnisse gewährleisten



Verkehr vermeiden



Verkehr verlagern



Verkehr verträglich gestalten

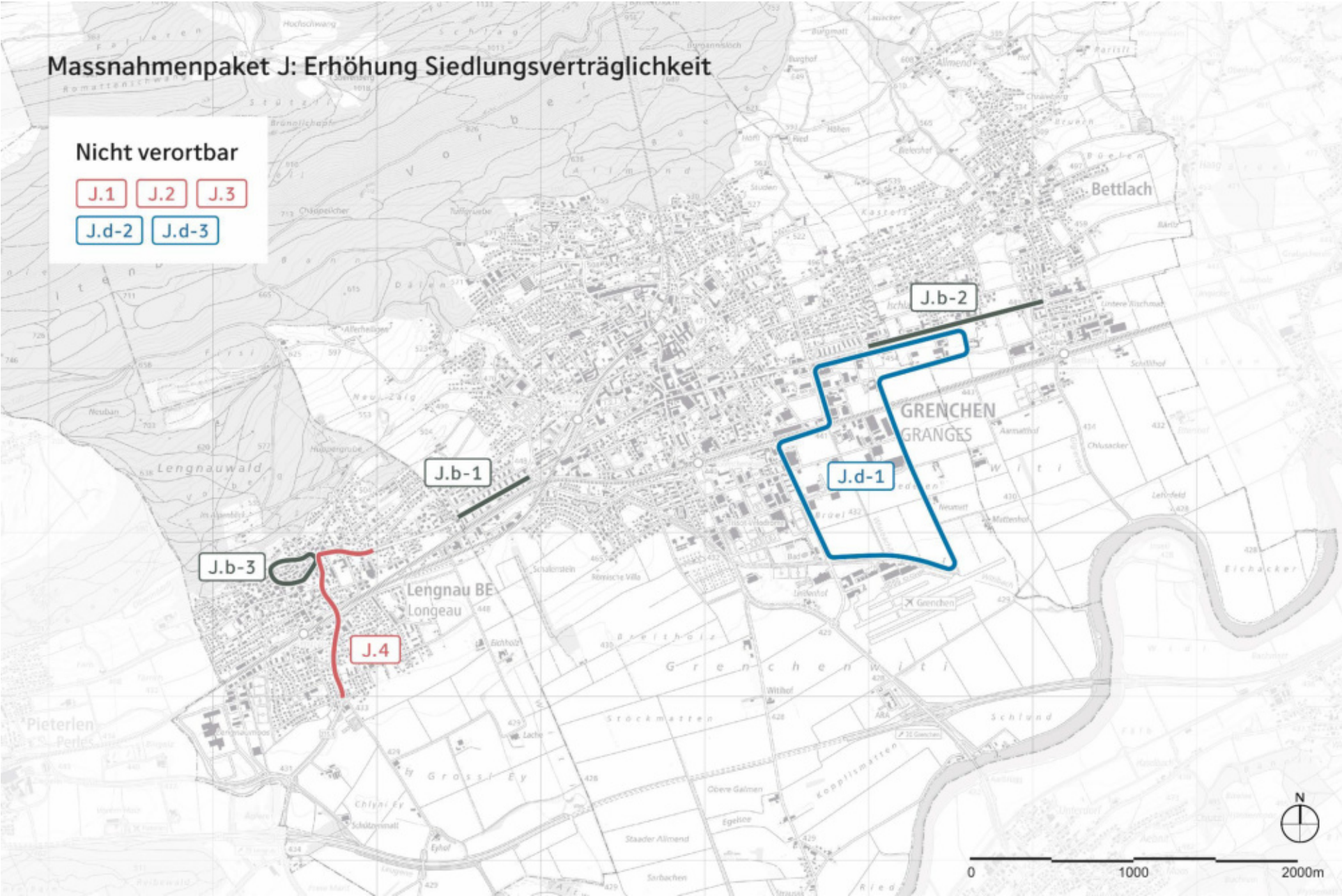


Verkehr vernetzen



Massnahmenliste Paket J

Massnahmen-Nr.	Gemeinde	Beschrieb	Schwachstellen-Nr.	Koordination	Bemerkungen	Horizont	Verantwortlichkeit
Massnahmen des Mobilitätsplans							
J.1	Bettlach	Tempo 30 in allen Wohn- und Mischquartieren	-			2028-2031	Gemeinde
J.2	Grenchen	Punktuelle Überprüfung von Tempo 30 in Wohn- und Mischquartieren bei Bedarf	-			2032- 2035	Gemeinde
J.3	Bettl/Lengn	Mobilitätsmanagement in Gemeindeverwaltungen und -betrieben	-		in Grenchen bereits verschiedene Massnahmen umgesetzt; keine weiteren Schritte vorgesehen	2024-2027	Gemeinde
J.4	Lengnau	Qualitative Entlastung / Aufwertung Kantonsstrassen Ortskern (AP4: MIV-Auf.1.1)	M1	VHR (B.b-3)		2032-2035	Kanton
Beschlossene Massnahmen							
J.b-1	Grenchen	BGK auf H5 zwischen Kantonsgrenze und Monbijou-Kreisel (MIV-Auf-1.2)	-	Unfallhäufungsstelle (F.6)		2028-2031	Kanton
J.b-2	Gren/Bettl	BGK auf H5 zwischen Werkkreisel und Kreisel Bettlach (MIV-Auf-1.5)	-	Unfallhäufungsstellen (F.1 und F.3)		2028-2031	Kanton
J.b-3	Lengnau	Begegnungszone (inkl. Erweiterung)	-			2028-2031	Gemeinde
Massnahmen Drittprojekte							
J.d-1	Gren/Bettl	Masterplan Top-Entwicklungsstandort Agglomeration Grenchen	-			2032-2035	Kanton / Gemeinden
J.d-2	alle	Förderung Mobilitätsmanagement in Privatbetrieben mittels Handlungsspielräumen Anreizen in Baureglementen	-			2024-2027	Gemeinde
J.d-3	alle	Aktive Kommunikation von Mobilitätsangeboten; Kampagnen und Events zur Förderung eines nachhaltigen Verkehrsverhaltens	-		Daueraufgabe von so!mobil	2024-2027	Gemeinde



K| Controlling des Mobilitätsplans



Massnahmenpaket K: Controlling des Mobilitätsplans

Ausgangslage und Zielsetzung

Mit dem Controlling wird bezweckt, den Überblick über den Stand der Umsetzung von Massnahmen periodisch zu aktualisieren sowie den Erfolg sichtbar zu machen. Es ist wichtig, den Fortschritt zur Erreichung des Zielbilds auszuwerten, um bei Abweichung weitere Massnahmen ergreifen zu können.

Massnahmenbeschrieb

Einmal pro 4 Jahre wird ein Controlling durchgeführt. Im ersten Durchlauf ist ein Controlling-Konzept zu erstellen, das in den nachfolgenden Durchläufen wiederholt angewendet werden soll. Das Controlling soll folgende Inhalte abdecken:

a) Periodisches Monitoring Stand der Umsetzung

- Umsetzungsstand aller im Mobilitätsplan aufgeführten Massnahmen inkl. Drittprojekte und beschlossene Projekte
- Ergänzende Erfassung von Massnahmen, die im Sinne der Ziele des Mobilitätsplans wirksam sind: z.B. neue Tempo-30-Zonen, konkrete Massnahmen im Bereich Top-Entwicklungsstandort
- Ausblick Umsetzung von noch nicht umgesetzten Massnahmen

b) Monitoring der relevanten Kennwerte (insb. Modal Split) aus dem letzten verfügbaren Mikrozensus (alle 5 Jahre) und allenfalls aus zusätzlichen Quellen:

c) Zusatzerhebungen

- Wiederholung Erhebung Veloparkierung an Bahnhöfen und Bushaltestellen
- Wiederholung Auswertung Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen durch die Kantone Bern und Solothurn unter Federführung AVT (SO)

d) Controlling

- Wie verändern sich die Kennwerte?
- Entsprechen die Trends den Zielvorstellungen?
- Wie stehen die Trends im Zusammenhang mit der Umsetzung von Massnahmen und im Zusammenhang mit der zeitlichen Annäherung an den Horizont des Zielbilds 2040?
- Aufgrund der Ergebnisse des Controllings sind laufende und anstehende Planungen reaktiv zu koordinieren: Auslösen von Zusatzmassnahmen; Sistieren oder Forcieren von Massnahmen und dergleichen.

Jeweils nach der Umsetzung von Schlüsselmassnahmen wird eine projektspezifische Erfolgskontrolle durchgeführt. Als geeignet erscheint ein Controlling jeweils 1 bis 2 Jahre nach der Umsetzung. Mögliche Inhalte der Erfolgskontrolle:

- Welche Auswirkungen können beobachtet werden?
- Inwieweit wurden die Ziele des Mobilitätsplans erfüllt?
- Gibt es neue Probleme?

Als Schlüsselmassnahmen gelten:

- AS.1: Niklaus Wengi-Strasse
- AS.2: Obrechtstrasse
- BS.3: Bahnquerung Stadtachse
- BS.4: Passerelle Moosstrasse – Bahnhofplatz
- BS.5: Veloachse Witiweg – Leuzigenstrasse
- B.d-1: Velovorrangroute Biel – Grenchen; Teilabschnitt Lengnau – Grenchen
- C.d-1: Masterplan Bahnhof Grenchen Süd
- I.b-2: Buskonzept Grenchen und Umgebung 2026
- J.d-1: Masterplan Top-Entwicklungsstandort (insb. Massnahme Mobilitätshubs; C.d-3)

8 Wirksamkeitsanalyse

8.1 Analyse Zielerreichung

In diesem Abschnitt wird geprüft, inwieweit die Massnahmenpakete den im Kapitel 3 definierten Zielen folgen. Pro Leitsatz / Oberziel werden die relevanten Massnahmenpakete genannt und die Auswirkungen auf dieses Ziel kurz beschrieben. Das Gesamtfazit pro Ziel ist mit einer Farbe hinterlegt, welche von *hellgrün* – Zielerreichung knapp bis *dunkelgrün* – Zielerreichung sichergestellt geht.

	Zielerreichung knapp
	Zielerreichung ok
	Zielerreichung sichergestellt

1. Lebensqualität sicherstellen

Relevantes Massnahmenpaket Einfluss des besagten Massnahmenpakets

A Netz MIV	– Gemäss den Zielformulierungen zu diesem Oberziel sind räumliche Auswirkungen des Verkehrs auf das Wohn- und Arbeitsumfeld gemeint. Darauf hat vor allem das Massnahmenpaket A (Umsetzung Netzbild MIV) beträchtlichen Einfluss. Laut Anwendung des Gesamtverkehrsmodells können mit dem Bau der Obrechtstrasse Verkehrsströme gebündelt werden, was sich positiv auf die umliegenden Strassen auswirkt. Um möglichen Mehrverkehr durch die Kapazitätserweiterung zu vermeiden, sind flankierende Massnahmen vorgesehen. Die erfolgreiche Umsetzung dieser Massnahmen ist ausschlaggebend für die Sicherstellung der Lebensqualität im Raum um die Obrechtstrasse und für die Auswirkungen auf die gesamte Agglomeration.
D öfftl. Raum	– Massnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums, die explizit dem Oberziel folgen, haben lediglich untergeordnete, lokale Wirkung.
E Schulwege	– Es zeugt von einer sicheren Umgebung, wenn Kinder selbständig zur Schule gehen können, und trägt zu einer Erhöhung der Lebensqualität der Familien bei.
F Unfallhäufigkeitsstellen	– Die Erhöhung der Verkehrssicherheit und somit die Reduktion der Unfallhäufigkeit tragen ebenfalls zur Lebensqualität bei.
H Autoparkierung	– Die Massnahmen zur Autoparkierung führen voraussichtlich zu keiner wesentlichen Reduktion der Parkplätze. Parkierte Autos werden weiterhin viele öffentliche Räume und zahlreiche Areale dominieren. Positiv ist, dass Autofahrer:innen immer einen Parkplatz finden werden.
I ÖV	– Das mit dem Buskonzept geplante ÖV-Angebot verspricht eine gute Erschliessung der Agglomeration, was zu einer hohen Lebensqualität beiträgt. Mit den zusätzlichen Massnahmen des Mobilitätsplans ist ein weiterer Ausbau und eine Attraktivierung des Angebots möglich.
J Siedlungsverträglichkeit	– Als ein grosser Mehrwert für die Lebensqualität in Quartieren wird Tempo 30 angesehen: Lengnau hat bereits in allen Wohnquartieren Tempo 30 eingeführt, Grenchen dort, wo es politisch machbar ist, und Bettlach sieht eine zeitnahe Umsetzung vor.

*Gesamtbilanz der Auswirkungen ist **grundsätzlich positiv**, hängt aber stark vom Wirkungsgrad der flankierenden Massnahmen zur Obrechtstrasse ab.*

2. Siedlung und Verkehr abstimmen

A Netz MIV, J Siedlungsverträglichkeit	– Der Einfluss der geschürten Massnahmenpakete auf dieses Oberziel ist begrenzt, da sie auf eine Justierung des bestehenden Verkehrssystems im bestehenden Siedlungsgebiet hinwirken; nicht auf eine Abstimmung von Siedlungsentwicklungen mit dem Verkehrssystem. Diese Themen werden in gesonderten, lokalen Planungen, darunter vor allem den Ortsplanungsrevisionen und dem Masterplan Top-Entwicklungsstandort Agglomeration Grenchen, geplant. Der Mobilitätsplan wurde inhaltlich mit diesen Drittplanungen abgestimmt. – Die formulierten Unterziele wurden konzeptionell berücksichtigt. Es gibt keine Widersprüche mit Ausnahme der Obrechtstrasse, deren Neubau einer Wunschlinie im Netz des MIV entspricht. Die flankierenden Massnahmen tragen zur Entlastung der Quartierstrassen und des Zentrums bei.
---	---

Die Auswirkungen sind beschränkt und massgeblich abhängig von Drittplanungen.

3. Mobilitätsbedürfnisse gewährleisten

A Netz MIV	– Das Netzbild MIV verfolgt zwar das Ziel einer Bündelung der Verkehrsströme, jedoch wurden allfällige Verschlechterungen der Erreichbarkeit systematisch aus dem Massnahmenkatalog gestrichen. Eine zu starke Bündelung im Siedlungsraum wäre im Gesamtverkehrssystem auch unverträglich; z.B. für den ÖV, die Siedlungsqualität oder die Veloführung. Mit dem Entscheid die Obrechtstrasse in das Netzbild aufzunehmen wird eine Wunschlinie für den MIV erfüllt.
B Netz Velo	– Mit der Umsetzung des Netzbilds Velo werden grundlegende Velorouten und verbesserte Infrastruktur gewährleistet. Es darf also insgesamt eine überproportionale Verbesserung der Erreichbarkeit mit dem Velo erwartet werden. Einer breiteren interessierten Bevölkerungsschicht wird das Nutzen des Velos als Alltagsverkehrsmittel ermöglicht.
C Mobilitätsdreh-scheiben, I ÖV	– Der Ausbau der Mobilitätsdreh-scheiben und die Umsetzung des neuen Buskonzepts verbessern die Erreichbarkeit mit ÖV und erfüllen somit Mobilitätsbedürfnisse.

*Gesamtbilanz der Auswirkungen **positiv**.*

4. Verkehr vermeiden

A Netz MIV	– Angebotsausbauten im MIV können generell eine Verkehrszunahme bewirken bzw. begünstigen. Das gilt namentlich für den Neubau der Obrechtstrasse. Um dies zu verhindern werden flankierende Massnahmen ergriffen.
E Schulwege	– Explizit auf eine Verkehrsvermeidung hinzielende Massnahmen sind die Förderung der selbständigen Schulwegbewältigung sowie die Harmonisierung der Parkplatzregimes. Die Gesamtzahl der dadurch vermeidbaren Fahrten ist aber im Gesamtsystem vernachlässigbar.
C Mobilitätsdreh-scheiben, I ÖV	– Taktverdichtung Bahnverkehr (Nachfragesteigerung wäre hier erwünscht) – Neue Buslinien ab Lengnau (Nachfragesteigerung wäre hier erwünscht) – Einkaufsmöglichkeiten an Mobilitätshubs führen dazu, dass Wege verbunden werden können (z.B. auf dem Weg von der Arbeit nach Hause noch einkaufen gehen). Dies trägt zur Reduktion des Verkehrsaufkommens bei.

*Der Einfluss der geschürten Massnahmenpakete auf dieses Oberziel ist **sehr begrenzt**, weil die Motoren der Verkehrserzeugung (Siedlung / Bevölkerung / Wirtschaft) nicht Subjekte des Mobilitätsplans sind. Mit den im Mobilitätsplan ergriffenen Massnahmen wird jedoch aktiv auf dieses Ziel hingearbeitet.*

5. Verkehr verlagern

A Netz MIV, B Netz Velo, C Mobilitätsdreh-scheiben, G Veloparkierung, I ÖV, J Siedlungs-verträglichkeit	– Viele Massnahmen zielen auf eine Aufwertung zu Gunsten des Veloverkehrs hin. Einzelne Massnahmen bewirken eine Aufwertung zu Gunsten des Fussverkehrs oder des ÖVs. Für Pull-Effekte ist damit gesorgt: Mit dem Mobilitätsplan werden nachhaltige Verkehrsformen gezielt gefördert; am deutlichsten der Veloverkehr. – Auf der anderen Seite enthalten die Massnahmenpakete kaum Push-Effekte; sprich: kaum eine Massnahme zielt explizit auf eine Reduktion des MIV ab. Die wenigen Ausnahmen bleiben besonders vage. – Auch birgt der Neubau der Obrechtstrasse das Risiko der Kapazitätserweiterung für den MIV. Die flankierenden Massnahmen zu Gunsten des Stadtzentrums und der Quartiere sind daher von grösster Wichtigkeit.
--	--

*Die Gesamtbilanz ist **positiv**, das Potenzial der Push-Massnahmen zu einer Verkehrsverlagerung ist jedoch nicht ausgeschöpft. Die flankierenden Massnahmen zum Neubau der Obrechtstrasse sind ein integraler Bestandteil zur Zielerreichung.*

6. Verkehr verträglich gestalten

A Netz MIV	– Die Entlastung der Quartiere durch die Umsetzung des Netzbilds MIV tragen zu einer verträglichen Gestaltung des Verkehrs bei.
E Schulwege, F Unfallhäufigkeitsstellen	– Einzelne Massnahmen zielen direkt auf eine punktuelle Erhöhung der Verkehrsverträglichkeit ab, wobei die Wirkung jeweils nur sehr lokalen Charakter hat. Auf grossflächig wirk-same Massnahmen wie flächiges Tempo 30 wird im Rahmen des Mobilitätsplans verzichtet.

*Mit den geschürten Massnahmenpaketen wird dieses Ziel **leicht positiv** beeinflusst, die **Zielerreichung** ist jedoch **nicht sichergestellt**.*

7. Verkehr vernetzen

C Mobilitätsdreh-scheiben, G Velo-/H Au-toparkierung	– Der Ausbau der Mobilitätsdreh-scheiben Grenchen Nord und Süd, sowie die P+R-Anlagen am Bahnhof Lengnau und allgemein die Massnahmen zu den Bike+Ride Anlagen an allen Bahnhöfen in der Agglomeration tragen zur Vernetzung der Verkehrsmodi bei.
I ÖV, J Siedlungs-verträglichkeit	– Die Aufwertung der Haltestellen kann zu einer Vernetzung der Verkehrsmodi beitragen. Die geplanten Mobilitätshubs im Top-Entwicklungsstandort der Agglomeration Grenchen sind ebenfalls förderlich für die Vernetzung.

*Die Auswirkungen der Massnahmen sind **förderlich** für die Vernetzung des Verkehrs.*

8.2 Adressierung der wichtigsten Handlungsfelder

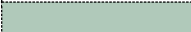



Nun wird geprüft ob die Massnahmenpakete die wichtigsten Handlungsfelder gemäss Kapitel 5.4 abdecken. Dabei wird eine drei-stufige Bewertung der Wirkung der Massnahmenpakete auf das jeweilige Handlungsfeld angewendet:

	Starke Wirkung
	Mittelstarke Wirkung
	Leichte Wirkung


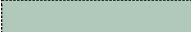


- Taktdichte Bahnverkehr: Angestrebt wird der Halbstundentakt im Fernverkehr im Korridor Biel – Grenchen – Solothurn – Olten.

Massnahmenpaket		Wirkung
I	Überprüfung ÖV-Angebot	

- MIV-Anteil am Verkehrsaufkommen: Dieser soll reduziert werden, um das Gesamtsystem nachhaltiger werden zu lassen und die Dominanz des MIV im öffentlichen Raum zu reduzieren.

Massnahmenpaket		Wirkung
B	Umsetzung Netzbild Veloverkehr	
C	Mobilitätsdrehscheiben	
E	Förderung der selbständigen Schulwegbewältigung	
G	Veloparkierung	

- Mobilitätsdrehscheiben: Die Bahnhöfe Grenchen Süd (Priorität) und Grenchen Nord müssen zu attraktiven Mobilitätsdrehscheiben entwickelt werden. Die Spielräume zur Weiterentwicklung der Bahnhöfe Lengnau und Bettlach sollen genutzt werden. Im Top-Entwicklungsstandort Agglomeration Grenchen sollen Mobilitätshubs geschaffen werden.

Massnahmenpaket		Wirkung
C	Mobilitätsdrehscheiben	
G	Veloparkierung	
I	Überprüfung ÖV-Angebot	
J	Erhöhung Siedlungsverträglichkeit	

- Velonetz: Die Linienführung der kantonalen Vorrang- und Haupttrouten ist zu klären, und zugehörige Qualitätsstandards sind umzusetzen. Netzlücken und qualitative Schwachstellen im Velonetz sind zu beheben.

Massnahmenpaket		Wirkung
B	Umsetzung Netzbild Veloverkehr	

- Veloparkierung: Reduktion Velodiebstahl; Inwertsetzung der bestehenden Anlagen und punktuelle Ergänzung oder Ausbau des Angebots

Massnahmenpaket		Wirkung
G	Veloparkierung	

- Netzbild MIV: Klärung des Netzes; Bündelung und Lenkung des Verkehrs auf wenigen Achsen

Massnahmenpaket		Wirkung
A	Umsetzung Netzbild MIV	

- Gestaltung öffentliche Räume: Aufwertung, Hitzeminderung und Reduktion Dominanz des MIV inkl. Parkierung im öffentlichen Raum oder im angrenzenden Privatland

Massnahmenpaket		Wirkung
D	Aufwertung öffentlicher Raum	
H	Autoparkierung	
J	Erhöhung Siedlungsverträglichkeit	

- Erreichbarkeit Freizeitschwerpunkte: Reduktion der Belastung von Freizeitzielen durch Bereitstellung öffentlicher bzw. halböffentlicher Fahrgelegenheiten sowie Regulierung und Bewirtschaftung der Autoparkierung

Massnahmenpaket		Wirkung
H	Autoparkierung	
I	Überprüfung ÖV-Angebot	

8.3 Auswirkungen auf die volkswirtschaftlichen Kosten des Gesamtverkehrssystem

Alle Massnahmen verursachen zunächst Kosten, wobei die Massnahmenpakete ohne sehr teure Infrastrukturmassnahmen auskommen. Bei einer Taktverdichtung Bahn oder neuen Buslinien tritt eine nachhaltige Verteuerung des Verkehrssystems ein. Der Neubau der Obrechtstrasse sowie die vier Schlüsselmassnahmen Velo weisen grössere Investitionskosten auf. Die finanzielle Verträglichkeit des Gesamtverkehrssystems wird also in der Tendenz belastet, wobei die Mehrbelastung in einem passablen Verhältnis zur erwarteten Siedlungsentwicklung und zur qualitativen Aufwertung des Verkehrssystems und der Lebensqualität steht. Und vor allem sind die Massnahmen wesentlich kostengünstiger, als diejenigen Massnahmen, die zu ergreifen wären, wenn die gesamte Verkehrszunahme im MIV aufgefangen werden müsste.

8.4 Gesamtrekapitulation

Die Massnahmen des Mobilitätsplans (inklusive der beschlossenen und Drittmassnahmen) leisten einen deutlich positiven Beitrag zur Erreichung der Ziele bzw. des Zielbilds.

Auch wenn einige Massnahmen zum derzeitigen Stand noch vage formuliert sind, ist ein Vorantreiben und Konkretisieren auch dieser Massnahmen wichtig, um die Zielerreichung des Mobilitätsplans zu verbessern.

Alle Handlungsfelder werden durch Massnahmen adressiert. Die hauptsächliche Herausforderung liegt in der schrittweisen Umsetzung der Massnahmen innerhalb des Umsetzungshorizonts 2040. Dies setzt ein hohes politisches Engagement aller verantwortlichen Behörden voraus. Einige Massnahmen erfordern Prozesse der Kommunikation, Überzeugungsarbeit und Mitwirkung.

Unverzichtbar ist auch eine vorausschauende planerische sowie finanzielle Sicherung der Vorhaben. Die Weiterführung der Agglomerationsprogramme wird als unverzichtbar zur Bewältigung dieser politischen und administrativen Herausforderungen eingeschätzt. Sie wird auch die Koordination der Beteiligten und natürlich die Finanzierung der Massnahmen erleichtern.

Abkürzungen / Glossar

AP#	Agglomerationsprogramm (der #. Generation)
ARP	Amt für Raumplanung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
AVT	Amt für Verkehr und Tiefbau
B+R	Bike + Ride
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BGU	Busbetrieb Grenchen und Umgebung
BJD SO	Bau- und Justizdepartement des Kantons Solothurn
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
FVV	Fuss- und Veloverkehr
GVM	Gesamtverkehrsmodell (des Kantons Solothurn)
MIV	Motorisierter Individual Verkehr
OPR	Ortsplanungsrevision
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park + Ride
SWOT	Strengths (Stärken) Weaknesses (Schwächen) Opportunities (Chancen) Threats (Risiken)
UHS	Unfallhäufungsstelle
USP	Unfallschwerpunkt
VAP	Veloabstellplatz
VHR	Velohauptroute
VVR	Velovorrangroute
VWG	705 Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz)

Anhang

Kartenbeilage 1 Handlungsbedarf

Kartenbeilage 2 Netzbild Velo

Kartenbeilage 3 Netzbild MIV

Anhang 1 Verkehrsmodellierungen

Handlungsbedarf

1:20000

...4_PlaeneAIPla_Grenchen_240405.ai

Proj.Nr. 19-23-071-01
Pl.Nr. 02
Datum 13.06.2024
Gez./Gepr. ELM / STM

metron

- Fussverkehr
- Veloverkehr
- Motorisierter Individualverkehr
- Öffentlicher Verkehr

Einseitiges Trottoir auf mittel- bis stark MIV-belasteten Achsen (F1)

Verbesserungspotenzial Querungsstelle Schulweg (F5)

Hotspot Velodiebstahl (V1)

Kreuzung Ströme MIV und Velo (V3)

Ungenügende Veloinfrastruktur (V4)

Unübersichtlichkeit (V5)

Handlungsbedarf Bike+Ride Standort (V7)

Linienführung Veloverbindung klären (V8)

Fehlende Bahnquerung für Fuss- und Veloverkehr (V9)

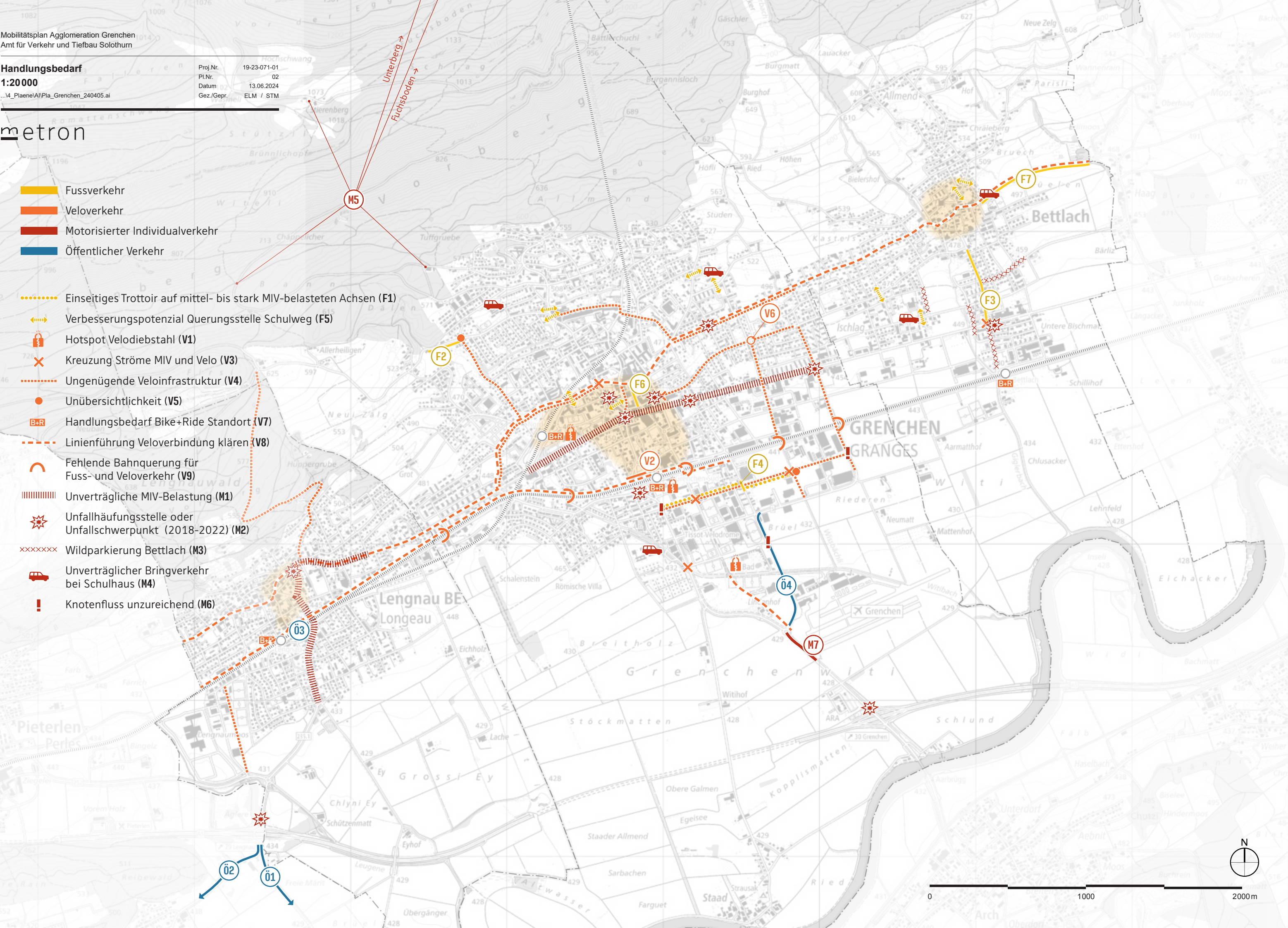
Unverträgliche MIV-Belastung (M1)

Unfallhäufungsstelle oder Unfallschwerpunkt (2018-2022) (M2)

Wildparkierung Bettlach (M3)

Unverträglicher Bringverkehr bei Schulhaus (M4)

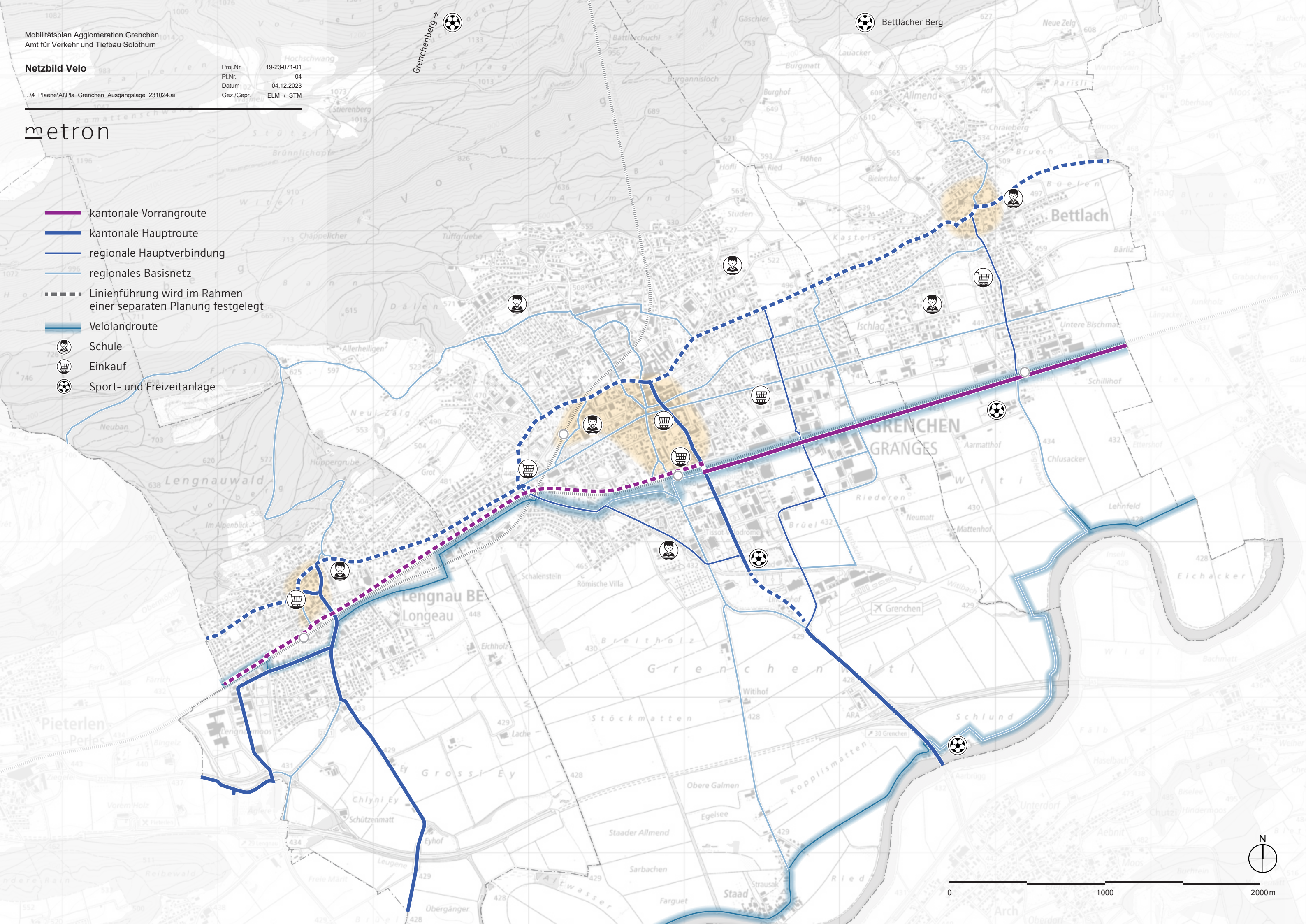
Knotenfluss unzureichend (M6)



0 1000 2000m

metron

- kantonale Vorrangroute
- kantonale Hauptroute
- regionale Hauptverbindung
- regionales Basisnetz
- Linienführung wird im Rahmen einer separaten Planung festgelegt
- Velolandroute
- Schule
- Einkauf
- Sport- und Freizeitanlage



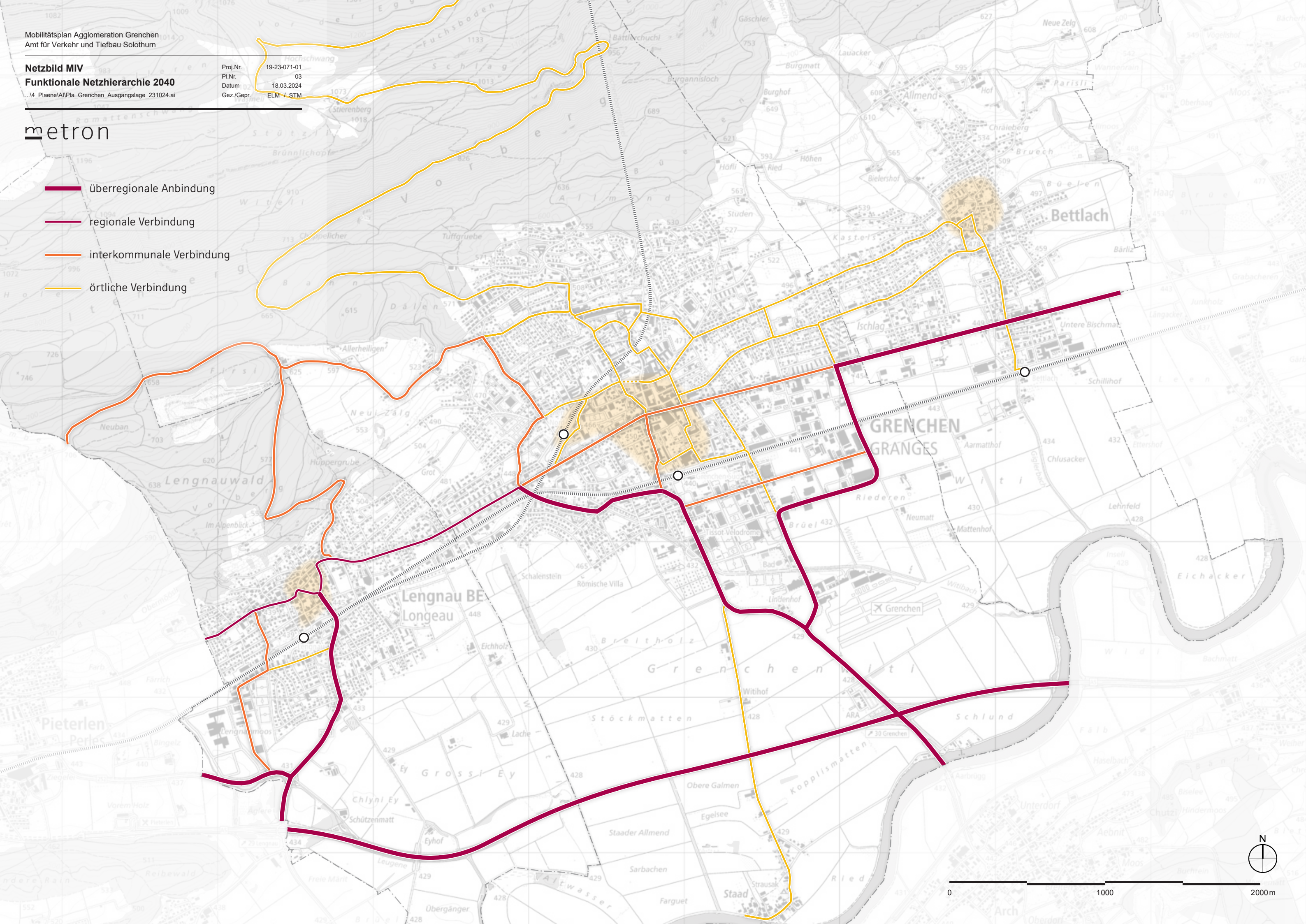
Netzbild MIV
Funktionale Netzhierarchie 2040

...4_Plaene\AI\Pla_Grenchen_Ausgangslage_231024.ai

Proj.Nr. 19-23-071-01
Pl.Nr. 03
Datum 18.03.2024
Gez./Gepr. ELM / STM

metron

- überregionale Anbindung
- regionale Verbindung
- interkommunale Verbindung
- örtliche Verbindung



Einordnung Verkehrsmodellierung

Unterlagen vom 16. Februar 2024
Stefan Manser und Paula Vogg

Inhalt

- Wie sind die Resultate eines Verkehrsmodells zu interpretieren?
- Modellierung Massnahmen an Nord-Süd-Verbindungen
 - Unterbruch Flughafenstrasse
 - Unterbruch Kirchstrasse
- Modellierung Massnahmen Ost-West-Verbindung
 - Bau Obrechtstrasse
- Empfehlungen
- Vorschlag Netzbild

Wie sind die Resultate eines Verkehrsmodell zu interpretieren?

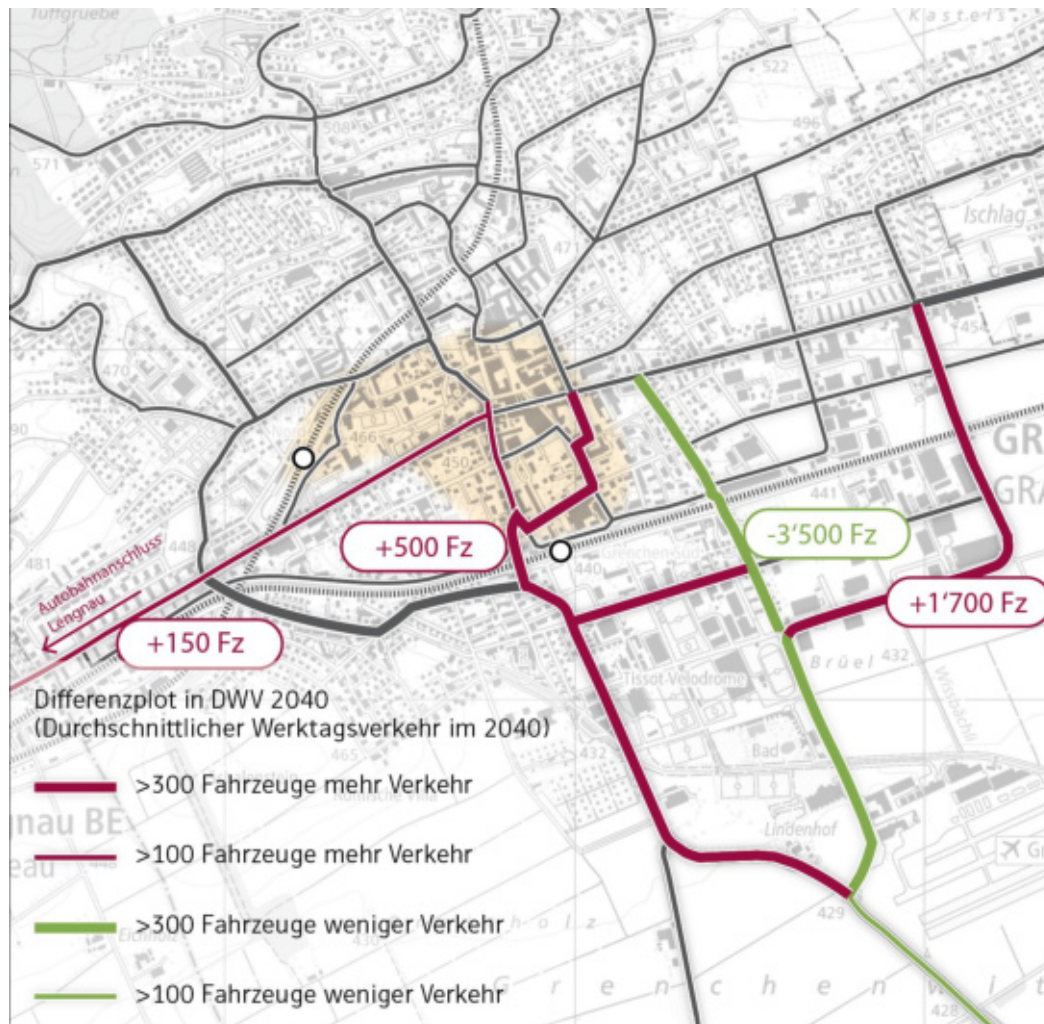
Das Modell dient zur Einordnung wie sich der MIV bei Netzanpassungen *verlagert*. Dabei sind grössere Verlagerungen aussagekräftiger als einzelne Autos die, laut Modell, einen anderen Weg wählen als im Referenzzustand. Das Modell funktioniert mit Hypothesen wie sich Fahrer*innen für einen Weg entscheiden:

- Wahl des kürzesten respektive schnellsten Weges
- Funktion der Strasse (Tempolimit, Fahrspuren, Hierarchie) gibt Attraktivität/Widerstand
- Allgemeines Verkehrswachstum (DWV* 2040) enthalten
- etc.

Busse sind im Modell nicht berücksichtigt.

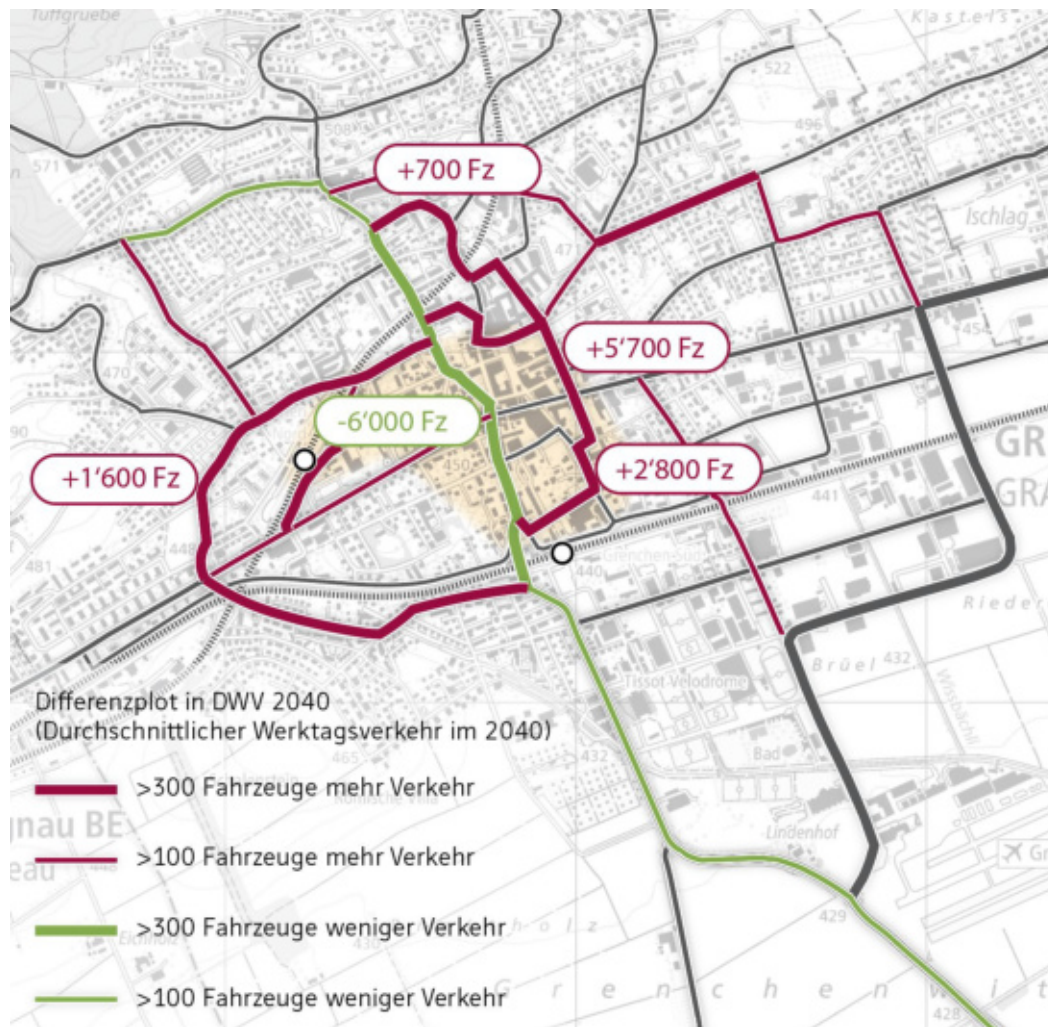
*DWV: Durchschnittlicher Werktagsverkehr

Unterbruch Flughafenstrasse



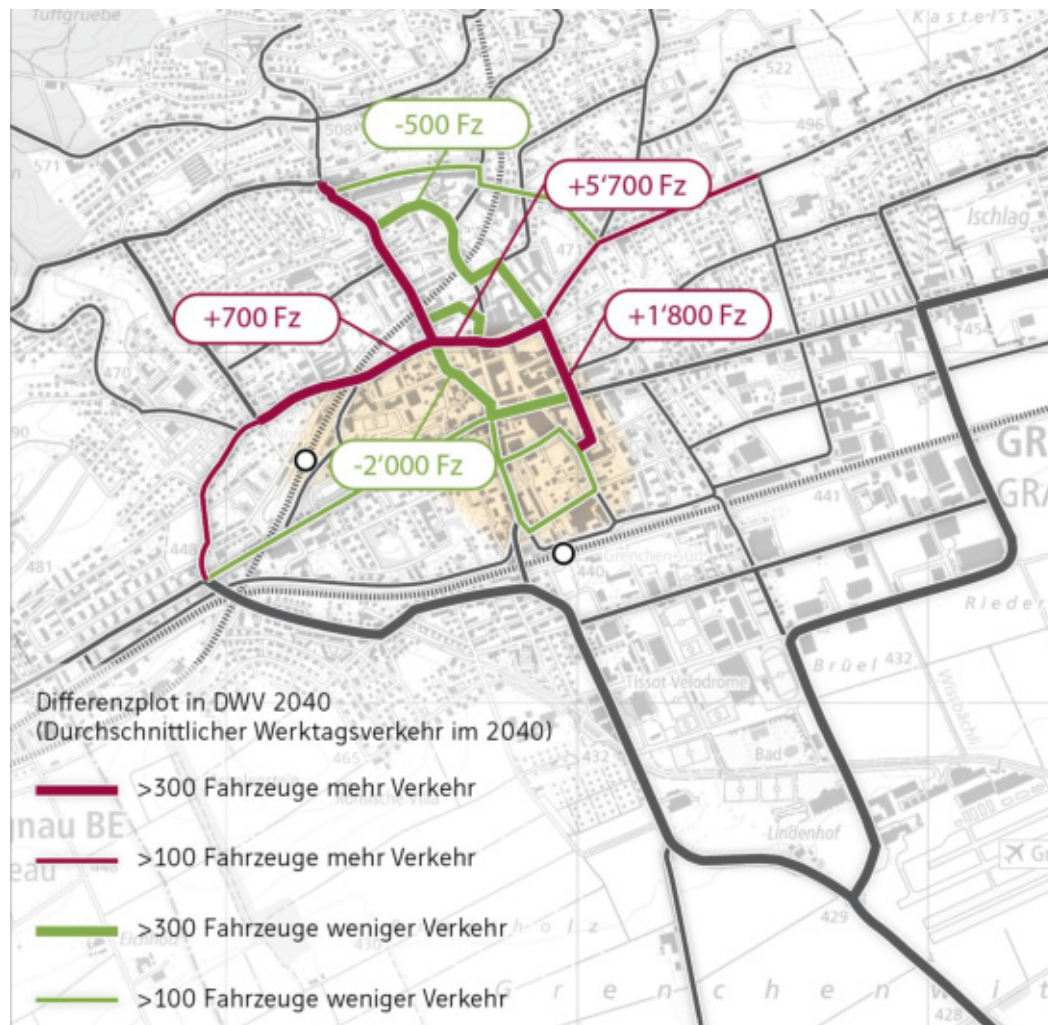
- Mehrbelastung auf
 - Neckarsulmstrasse
 - Archstrasse, Léon Breitling-Strasse, Freie Strasse, Girardstrasse
 - Ausfahrt + Ortsdurchfahrt Lenggries
 - Niklaus Wengi-Strasse
- Bahnhofstrasse nur eine leichte Mehrbelastung
- Kirchstrasse keine spürbare Mehrbelastung

Unterbruch Kirchstrasse



Netzergänzung Obrechtstrasse

Die Abbildung bezieht sich auf die Modellierung mit Tempo 30 auf der Obrechtstrasse. Eine Modellierung mit Tempo 40 wurde ebenfalls durchgeführt: Die unten abgebildeten Effekte werden dann noch verstärkt.



- Grosses Verkehrsaufkommen auf Obrechtstrasse
→ Verbindung entspricht einem Bedürfnis
- Starke Entlastung der
 - Quartierstrasse
 - Kirchstrasse
 - 2 weitere nördliche Ringe
- Leichte Zunahme auf Jurastrasse nach Bettlach

Achtung: Modellierung zeigt nicht Mehrverkehr durch Attraktivierung des MIV-Netzes

Anhang – Folien TransOptima GmbH

Gesamtverkehrsmodell Kanton Solothurn:

Anwendung: Mobilitätsplan
Agglomeration Grenchen

06. Februar 2024

Referenzzustand 2040 (DWV): Streckenbelastungen



Variante 1: Differenzbelastungen Mit / Ohne Unterbruch Flughafenstrasse



Variante 2: Differenzbelastungen Mit / Ohne Unterbruch Kirchstrasse



Variante 3a: Differenzbelastungen Mit / Ohne Ergänzung Obrechtstrasse ($V_0 = 30\text{km/h}$)



metron

Neuengasse 43
Postfach

3001 Bern
Schweiz

bern@metron.ch
+41 31 380 76 80