

ÖFFENTLICHE MITWIRKUNG UND BEHÖRDENVERNHEMLASSUNG

Aggloverein Grenchen

Agglomerationsprogramm Grenchen 4. Generation



Bericht

Das Agglomerationsprogramm
besteht aus:

- Bericht
- Massnahmenband
- Kartenband
- Bericht zur öffentlichen Mitwirkung und Behördenvernehmlassung

August 2020

Impressum

Auftraggeber:

Aggloverein Grenchen

Projektbearbeitung:

Arthur Stierli, ecoptima ag, Bern
Sophie Rudolf, ecoptima ag, Bern
Fabienne Herzog, ecoptima ag, Bern
Antje Neumann, Metron AG, Bern
Andreas Oldenburg, Metron AG, Bern

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

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

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

Inhalt

A Das Wichtigste in Kürze

B Einleitung: Ausgangslage und Vorgehen

| | | |
|----|---------------------------------------|----|
| 1. | Auftrag | 9 |
| 2. | Übergeordnete Grundlagen und Vorgaben | 12 |
| 3. | Organisation | 13 |
| 4. | Erarbeitungsprozess | 15 |

C Situations- und Trendanalyse

| | | |
|----|---|----|
| 5. | Perimeter und Einbettung in der Region | 17 |
| 6. | Siedlung | 19 |
| 7. | Landschaft und Umwelt | 33 |
| 8. | Verkehr | 38 |
| 9. | Sektorübergreifendes Fazit Siedlung und Verkehr | 64 |

D Zukunftsbild

| | | |
|-----|--------------------------------|----|
| 10. | Das Zukunftsbild 2040 | 67 |
| 11. | Zielwerte der MOCA-Indikatoren | 75 |

E Stärken/Schwächen-Analyse und Handlungsbedarf

| | | |
|-----|------------------------|----|
| 12. | Übergeordneter Kontext | 79 |
| 13. | Siedlung | 79 |
| 14. | Landschaft | 81 |
| 15. | Verkehr | 82 |
| 16. | Fokusräume | 90 |

F Strategien

| | | |
|-----|---------------------------------------|----|
| 17. | Gesamtstrategie | 93 |
| 18. | Teilstrategie Siedlung und Landschaft | 94 |
| 19. | Teilstrategie Verkehr | 98 |

G Massnahmen

| | | |
|-----|------------|-----|
| 20. | Siedlung | 105 |
| 21. | Landschaft | 107 |
| 22. | Verkehr | 109 |

Abkürzungsverzeichnis

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

A Das Wichtigste in Kürze

Eine Zusammenfassung der wichtigsten Inhalte erfolgt zuhanden des ARE nach der öffentlichen Mitwirkung und Behördenvernehmlassung.

B Einleitung: Ausgangslage und Vorgehen

1. Auftrag

1.1 Die Agglomerationsprogramme des Bundes

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

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

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

1.2 Die Agglomeration Grenchen

Agglomeration

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

¹ Finanzierung über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF)

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

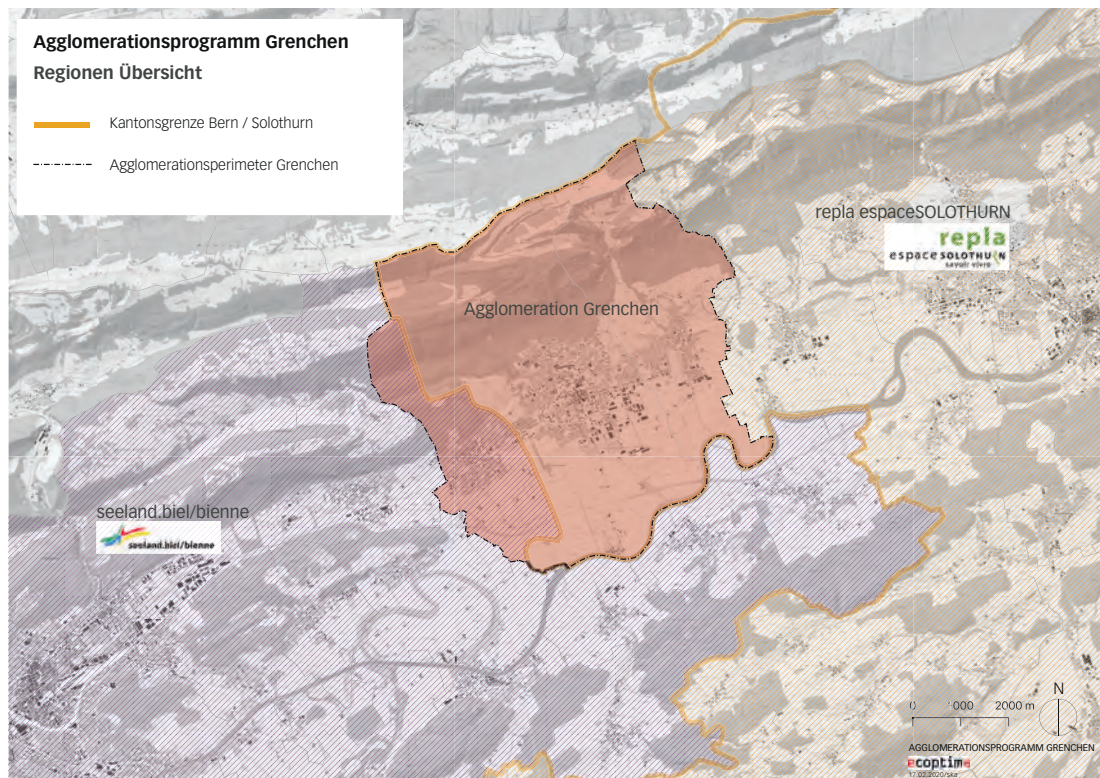


Abb. 1 Übersicht Regionen Agglomeration Grenchen

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

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

¹ Die Region Grenchen-Büren war seit 1965 im «Verein Regionalplanung im Raume Grenchen-Büren» (Repla GB), welcher sich aus neun Gemeinden zusammensetzte (Bettlach, Grenchen, Lengnau, Meienried, Oberwil b. B., Büren a. A., Arch, Rüti b. B., Leuzigen). Der Verein löste sich per 31.12.2019 auf.

1.3 Herausforderungen und Zielsetzungen der Agglomeration

Herausforderungen

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

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

Zielsetzungen

Identität der Region

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

Vertiefung des gemeinsamen Zukunftsbildes

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

Gemeinsame Bewältigung anstehender Herausforderungen

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

2. Übergeordnete Grundlagen und Vorgaben

Kantonale Planungen

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

Richtplan Kanton Solothurn (2017)

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

Raumkonzept (2012) Kanton Solothurn

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

Siedlungsstrategie (2015) Kanton Solothurn

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

Revidierter Richtplan 2030 Kanton Bern (2015)

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

Regionale Planungen

Auf regionaler Ebene bilden die Planungen der Nachbaragglomerationen Biel-Bienne und Solothurn für das AP Grenchen Grundlagen:

RGSK Seeland Biel-Bienne II (2016)

Mit den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten RGSK sollen im Kanton Bern Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung auf Stufe Region mittel- bis langfristig abgestimmt und in Einklang gebracht werden. Das RGSK Biel-Bienne Seeland der 2. Generation beinhaltet das Agglomerationsprogramm der 3. Generation für die Agglomeration Biel-Bienne. Das RGSK Seeland Biel-Bienne 2021 und das Agglomerationsprogramm der 4. Generation Biel-Bienne werden parallel zum vorliegenden AP Grenchen erarbeitet. Die Gemeinde Lengnau der Agglomeration Grenchen ist Teil der Region Seeland Biel-Bienne.

Agglomerationsprogramm Solothurn (3. Generation 2016)

Das Agglomerationsprogramm Solothurn der 3. Generation wurde auf die damals überarbeiteten Richtplaninhalte abgestimmt und die Themen Landschaft und Naherholung wurden vertieft. Weiter enthält es von kantonalen Stellen und Gemeinden neu eingereichte Massnahmen, die für die Mitfinanzierung durch den Bund angemeldet werden. Der Kanton Solothurn und die Repla espaceSOLOTHURN erarbeiten parallel zum vorliegenden AP Grenchen 4. Generation das Agglomerationsprogramm Solothurn der 4. Generation.

3. Organisation

3.1 Projektorganisation

Trägerschaft

Das Agglomerationsprogramm wird vom Aggloverein Grenchen (AVG) erarbeitet und beschlossen. Den Aggloverein bilden die drei Agglomerationsgemeinden Lengnau, Bettlach und Grenchen sowie der Kanton Solothurn. Der Verein versteht die Agglomeration Grenchen als gemeinsamen Lebens- und Wirtschaftsraum und setzt sich für die Stärkung der Agglomeration ein. Er fördert die Raumentwicklung, setzt sich namentlich für die Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr ein und pflegt den Kontakt zu anderen Handlungsräumen im Sinne des Raumkonzepts Schweiz.

Projektorganisation

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

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

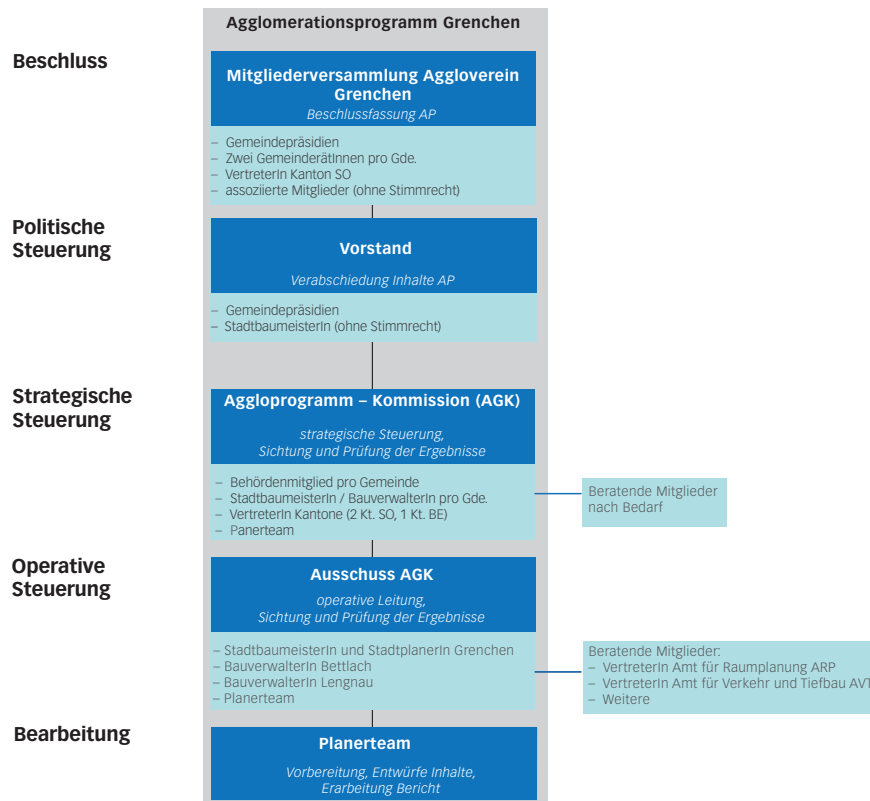


Abb. 2 Projektorganisation Erarbeitung AP Grenchen; Darstellung ecoptima

Einbezug der kantonalen Fachstellen

Die Fachstellen des Kt. Solothurns (AVT, ARP) wurden durch den Einsitz im Ausschuss und bei Sitzungen zu fachspezifischen Themen (z.B. Verkehr) einbezogen. Der Kanton Bern und der Verein seeland/biel.bienne nahmen ebenfalls Einsitz in der Kommission des Agglovereins und wurden laufend über den Stand der Planung informiert.

Einbezug der Gemeinden

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

3.2 Prüfung und Genehmigungsverfahren

Die strategischen Stossrichtungen und wichtigsten Inhalte des AP Grenchen werden in den Richtplan des Kantons Solothurn einfließen, dadurch werden diese für den Kanton behördenverbindlich.

Der Kanton Bern erarbeitet parallel zum Agglomerationsprogramm Grenchen das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 2021 (RGSK) der Region seeland.biel/bienne, welches die Bedeutung eines regionalen

Teilrichtplans hat. Die wichtigsten Inhalte des AP Grenchen betreffend Lengnau werden in das RGSK 2021 aufgenommen. Dieses bildet im Kanton Bern das behördenverbindliche Instrument.

Das Agglomerationsprogramm Grenchen wird im Herbst 2020 zur Mitwirkung aufgelegt und durchläuft eine Ämtervernehmlassung im Kanton Solothurn. Der Kanton Solothurn genehmigt das AP Grenchen und reicht es danach zur Prüfung beim Bund ein.

Im Kanton Bern wird das RGSK 2021 seeland.biel/bienne durch die Regionalversammlung verabschiedet und durch den Kanton vorgeprüft (ab August 2020) und genehmigt.

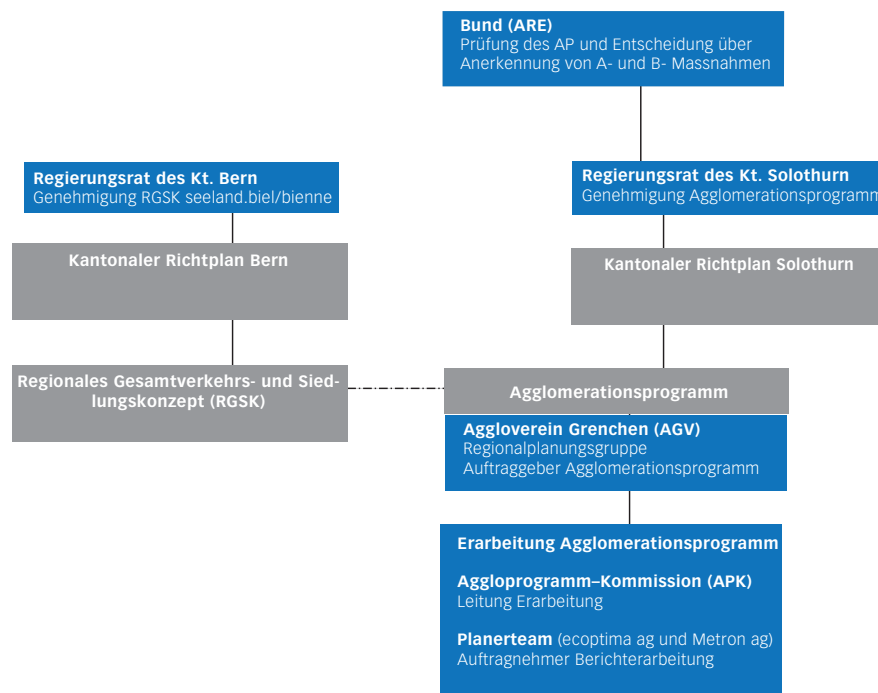


Abb. 3 Genehmigungs- und Prüfungsverfahren; Darstellung ecoptima

4. Erarbeitungsprozess

4.1 Wichtigste Meilensteine

Zukunftsbild (2018) Den Grundstein für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms wurde bereits mit der Erarbeitung eines Zukunftsbildes für den Raum Grenchen-Bettlach-Lengnau im Jahr 2018 gelegt. Das Zukunftsbild wurde von den Gemeinden unter dem Lead des «Vereins Regionalplanung im Raume Grenchen-Büren» (Repla GB) erarbeitet. Das Zukunftsbild zeigt auf, in welchen Themen und Räumen eine Zusammenarbeit zwischen den drei Gemeinden und darüber hinaus nötig ist, um eine positive Entwicklung im Agglomerationsraum zu erreichen.

| | |
|-------------------------------|---|
| Erarbeitung AP Grenchen | Auf der Grundlage des gemeinsam erarbeiteten Zukunftsbilds nahm der Aggloverein Grenchen Anfang 2019 die Erarbeitung des Agglomerationsprogramm auf. Die fachliche Bearbeitung wurde entlang der Berichtteile Trend- und Situationsanalyse, Zukunftsbild, Handlungsbedarf, Strategien und Massnahmen vorgenommen. Das im Jahr 2018 erarbeitete Zukunftsbild wurde gemeinsam mit den Vertretungen der Gemeinden und der Kantone präzisiert. Zum Zukunftsbild und dem präzisierten evaluierten Handlungsbedarf wurde ein erster Workshop (22. August 2019) mit den wichtigsten Entscheidungsträgern in der Agglomeration durchgeführt, um die ersten Resultate zu diskutieren und zu konsolidieren. An einem zweiten Workshop (20. November 2019) wurden die anschliessend erarbeiteten Teilstrategien und Massnahmen besprochen. |
| Workshops | Mit den zwei Workshops konnten wichtige Entscheidungsträger in der Agglomeration in die Erarbeitung des APs einbezogen werden. An den Workshops nahmen die Mitglieder der Kommission und der Mitgliederversammlung des Agglovereins, Vertreter der Transportunternehmen (BGU, BLS, SBB), die Standortförderung und die Vertreter der Nachbarregionen (repla espaceSolothurn, Verein seeland.biel/bienne) teil. |
| Mitwirkung und Vernehmlassung | Die öffentliche Mitwirkung findet im September 2020 statt; anschliessend erfolgt die Behördenvernehmlassung im Oktober und November 2020. |

4.2 Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung und Behördenvernehmlassung

Dieser Abschnitt wird nach der öffentlichen Mitwirkung und der Behördenvernehmlassung verfasst.

C Situations- und Trendanalyse

5. Perimeter und Einbettung in der Region

5.1 Die Region Grenchen im nationalen und funktionalen Kontext

Grenchen im
Raumkonzept
Schweiz

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

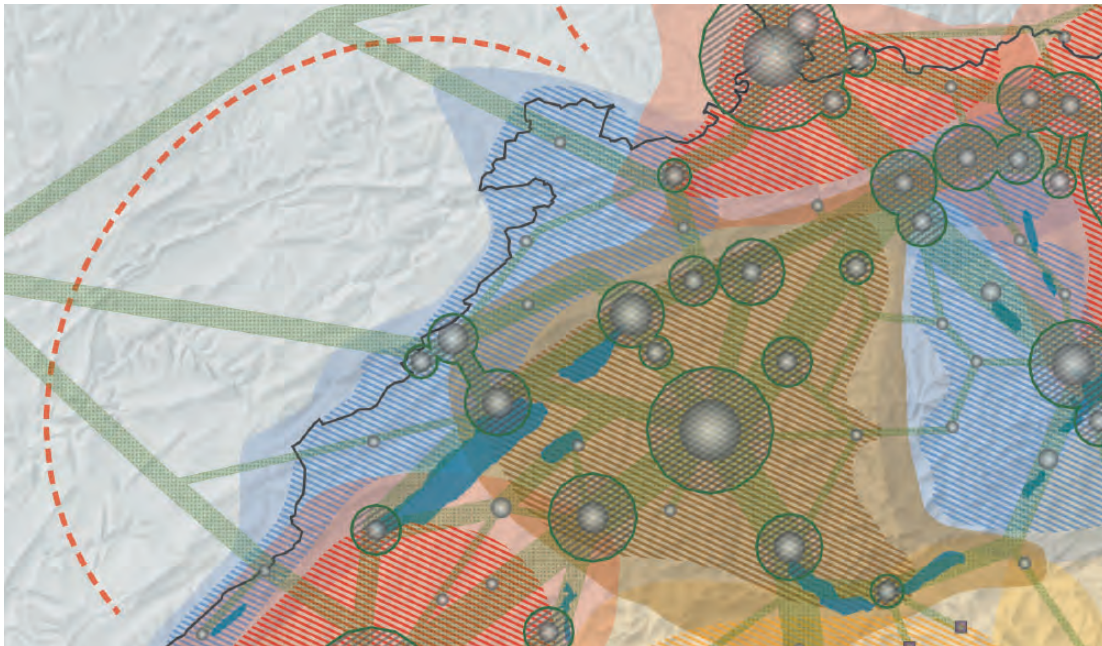


Abb. 4 Ausschnitt Raumkonzept Schweiz, 2012 (Quelle: ARE)

5.2 Die Region Grenchen im regionalen Kontext

Räumliche Gliederung und funktionaler Zusammenhang

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

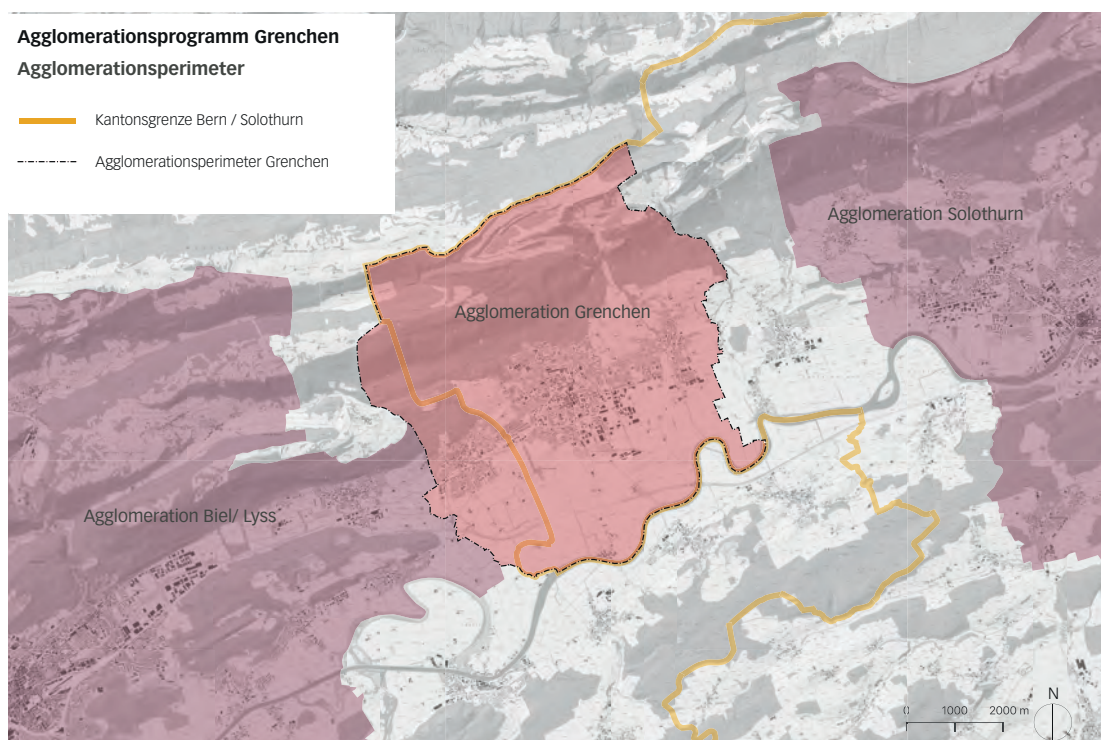


Abb. 5 Agglomerationsperimeter Grenchen, Biel und Solothurn; Darstellung ecoptima

Bearbeitungsperimeter

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

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

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

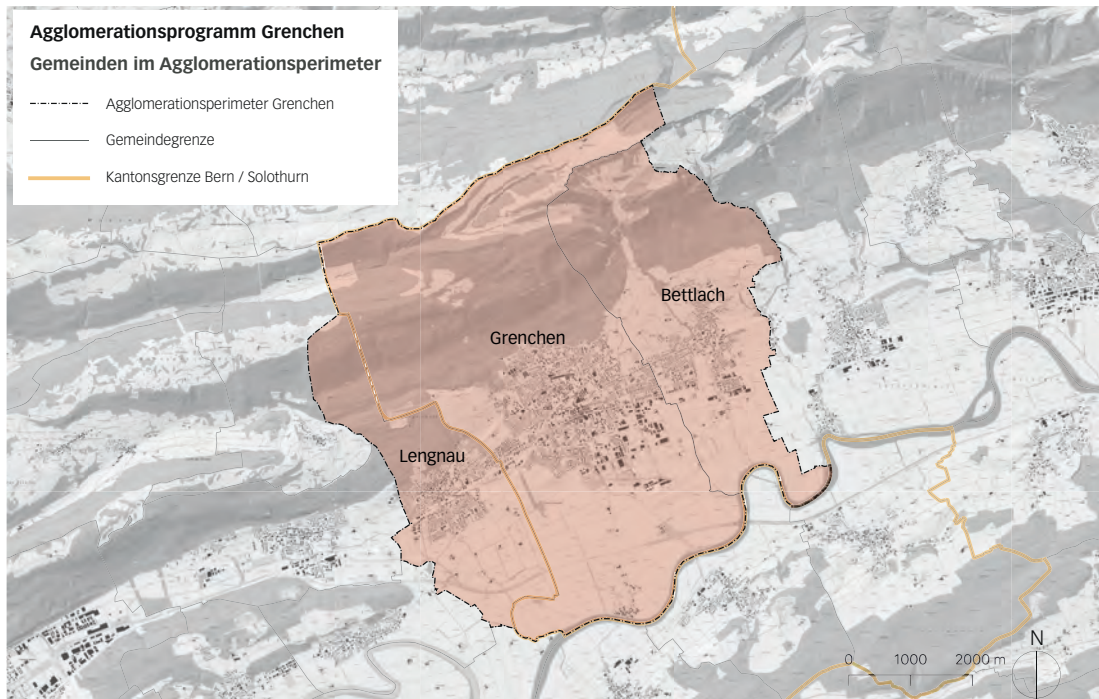


Abb. 6 Perimeter des Agglomerationsprogramms Grenchen; Darstellung ecoptima

6. Siedlung

6.1 Bevölkerungsentwicklung

Bevölkerungs-
entwicklung bis heute

Bisherige Bevölkerungsentwicklung

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

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

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

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

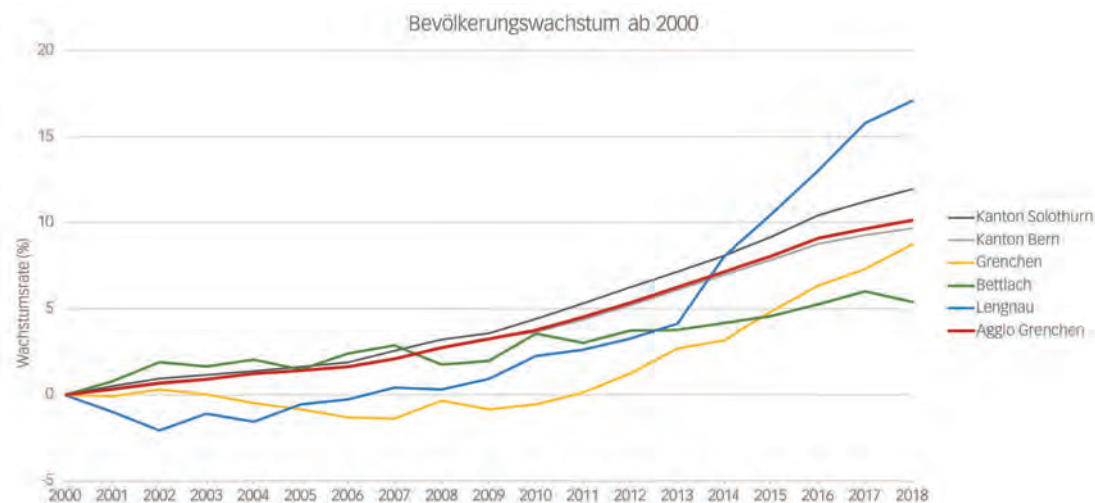


Abb. 7 Bevölkerungswachstum Agglomeration Grenchen ab 2000; Darstellung ecoptima (Ständige Wohnbevölkerung am Jahresende, Quelle: Daten per 31.12.: STATPOP)

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

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

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

Bevölkerungs-
struktur

Altersstruktur

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

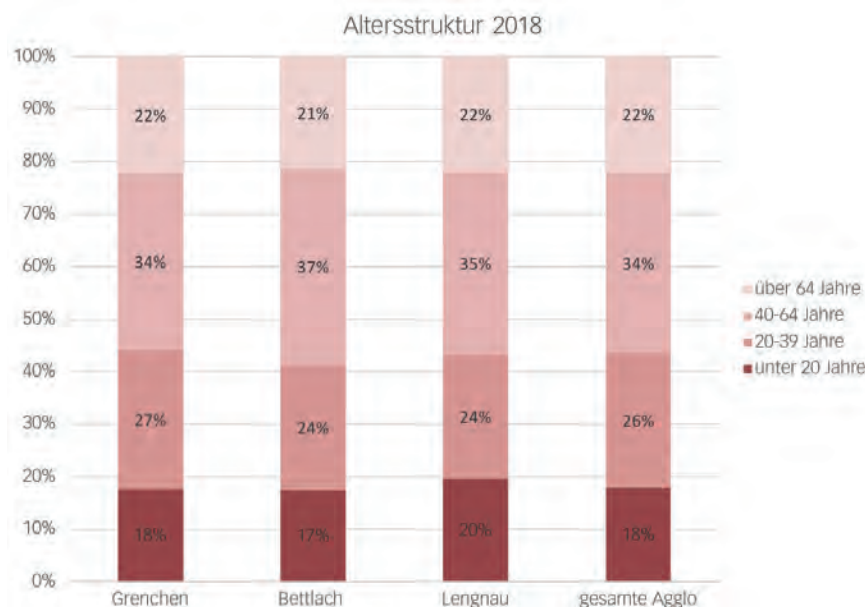


Abb. 8 Altersstruktur Agglomeration Grenchen 2018; Darstellung ecoptima (Quelle: BFS, Statistik der Bevölkerung und Haushalte STATPOP (2019))

Trendanalyse

Bevölkerungsentwicklung bis 2040

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

Im Kanton Bern wird die Bevölkerungsentwicklung im kantonalen Richtplan aufgrund des Raumtyps festgelegt. Für Gemeinden des Raumtyps «Zentren der 3./4.» Stufe wie Lengnau wird ein Wachstum von 10 % bis 2030¹ festgelegt. Dies liegt etwas höher als das im Richtplan angenommene Wachstum für den gesamten Kanton Bern von 9 %. Für den Zeitraum von 2030 bis 2040 wird davon ausgegangen, dass sich das Wachstum im Kanton stark abflacht. Von 2018 bis 2040 wird für den gesamten Kanton Bern ein Wachstum von 10.9 % angenommen. In der Gemeinde Lengnau wird im Zeitraum 2018 bis 2040 ein Bevölkerungswachstum von 12.1% angenommen.

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

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

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

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

Bevölkerungstrend Agglomeration Grenchen

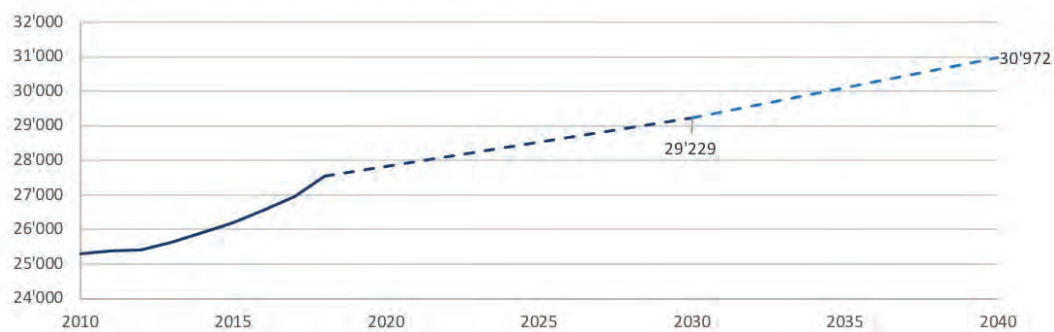


Abb. 9 Bevölkerungsprognose für die Agglomeration Grenchen; Darstellung ecoptima (Quellen: kantonale Bevölkerungsprognose 2015 bis 2040 Kt. Solothurn, Bevölkerungsprojektionen Kanton Bern, Technischer Bericht zum Richtplan 2030)

6.2 Entwicklung Beschäftigte

Bisherige Beschäftigtenentwicklung

Beschäftigungs-
entwicklung bis
heute

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

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

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

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

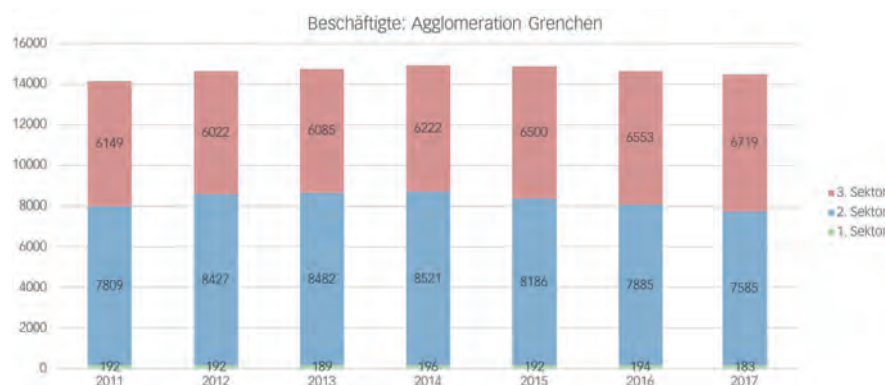


Abb. 10 Entwicklung der Beschäftigten nach Sektoren, 2011–2017 (Quelle: BFS, Statistik der Unternehmensstruktur, STATENT)

Beschäftigten-
struktur

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

Trendanalyse

Entwicklung Beschäftigte bis 2040

Nach Prognosen des Kantons Solothurn soll sich die Beschäftigtenzahl analog zur Bevölkerung entwickeln. Auch der Kanton Bern nimmt ausgehend von der bisherigen Entwicklung der Arbeitsplätze dasselbe Wachstum wie für die Bevölkerung an. Bei einer Wachstumsrate von 16.3 % in Grenchen und 8.6 % in Bettlach sowie 12.1 % in Lengnau bis 2040 bedeutet dies eine Zunahme um rund 2'120 Beschäftigte in der gesamten Agglomeration. In Lengnau wird sich das Wachstum alleine aufgrund der Entwicklung der Firma CSL Behring voraussichtlich auf über 20 % (oder rund 300 Beschäftigte) belaufen.

| Gemeinde | Beschäftigte 2017 | Beschäftigte 2040 | Diff. absolut | Diff. % |
|----------|----------------------|----------------------|---------------|---------|
| Lengnau | 1'601 | 1'794 | 193 | 12.1 % |
| Bettlach | 2'269 | 2'464 | 195 | 8.6 % |
| Grenchen | 10'617 | 12'347 | 1'730 | 16.3 % |
| Total | 14'487 | 16'605 | | |

Abb. 11 Prognose der Beschäftigten in der Agglomeration Grenchen (Quelle: Richtplan Kt. Bern, Richtplan Kt. Solothurn, Bevölkerungsprognose)

6.3 Entwicklung in den Bereichen Bauen, Wohnen

6.3.1 Bautätigkeit

In der Agglomeration Grenchen werden seit 1995 vermehrt Mehrfamilienhäuser gebaut. Der Bau von Einfamilienhäusern nahm ab. Weiterhin werden zurzeit jährlich um die 30 Einfamilienhäuser neu erstellt.

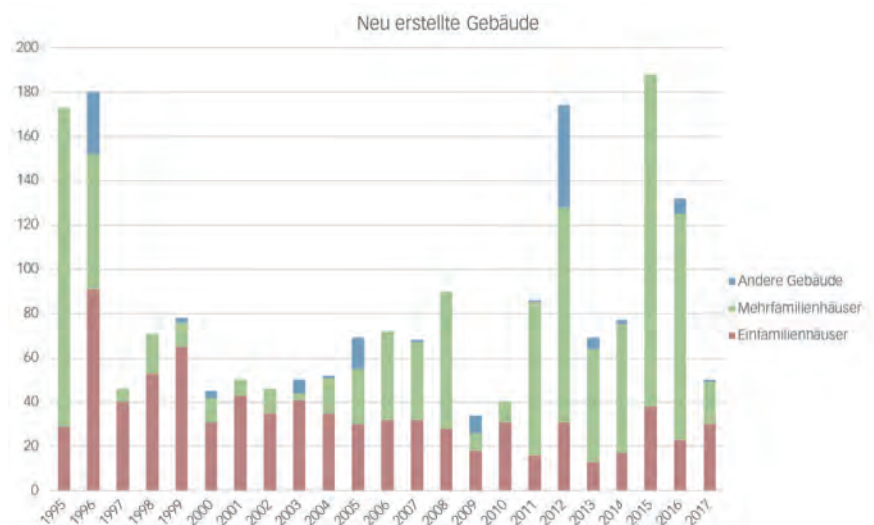


Abb. 12 Neu erstellte Gebäude in der Agglomeration Grenchen; Darstellung ecoptima (Quelle: BFS, Bau- und Wohnbaustatistik (B&Wbs))

6.3.2 Leerwohnungen

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

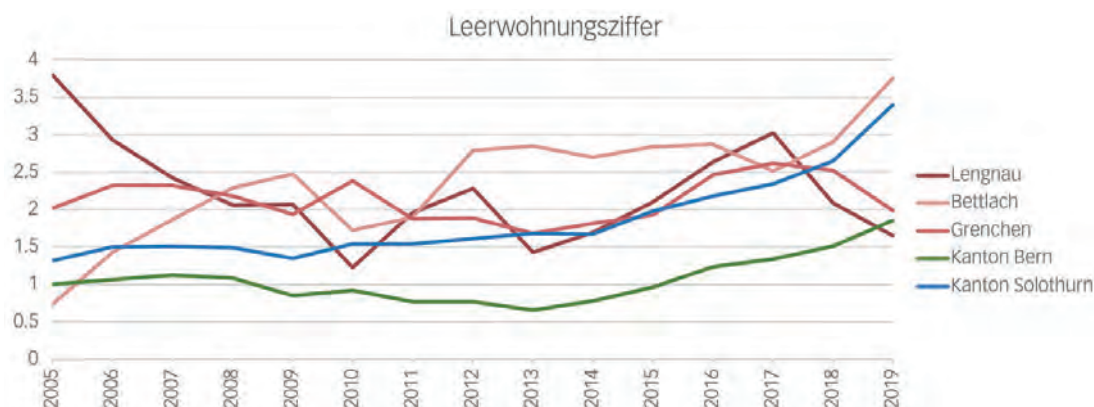


Abb. 13 Leerwohnungsziffer, welche den prozentualen Anteil der leer stehenden Wohnungen (Stichtag: 1. Juni) am approximativen Gesamtwohnungsbestand vom 31. Dezember des Vorjahres bezeichnet; Darstellung ecoptima (Quelle: BFS, Leerwohnungszählung (LWZ))

6.4 Entwicklung der Nutzungsdichte und Bauzonenentwicklung

6.4.1 Nutzungsdichte

Bevölkerungs-
dichte

Die Analyse der Bevölkerungsdichte in der Agglomeration Grenchen zeigt auf, dass diese, wie erwartet, in den Hanglagen tief ist (Abb. 14). Zudem liegt die Bevölkerungsdichte in den Gemeinden Lengnau und Bettlach tiefer als an zentralen Lagen in der Stadt Grenchen. Eine besonders hohe Bevölkerungsdichte weist das Gebiet Lingeriz/Monbijou auf. Weiter sind die Lagen zwischen dem Bahnhof Süd und Bahnhof Nord in Grenchen dicht bevölkert.

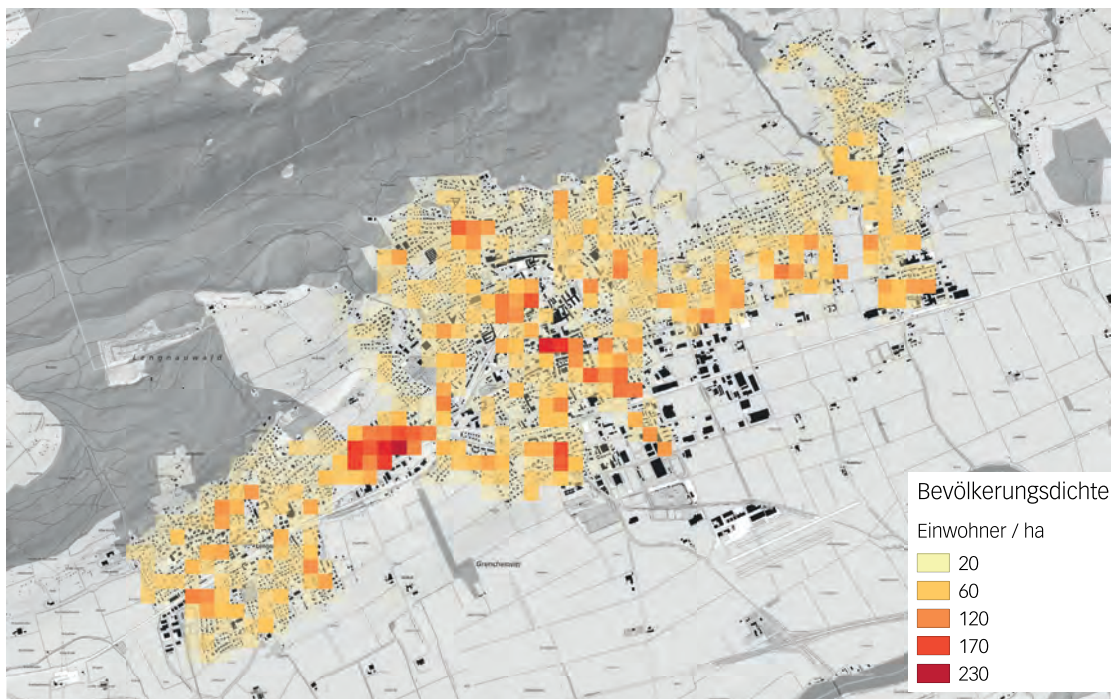


Abb. 14 Bevölkerungsdichte in Einwohnern pro Hektar 2018; Darstellung ecoptima (Quelle: BFS, Statistik der Bevölkerung und Haushalte STATPOP (2019))

Arbeitsplatzdichte

Bei der Darstellung der vorhandenen Arbeitsplatzdichte (Abb. 15) wird ersichtlich, dass in der Agglomeration Grenchen, neben den Arbeitsplätzen in randlich gelegenen Industriezonen, insbesondere im Agglomerationszentrum eine hohe Dichte an Arbeitsplätzen vorhanden ist. Die vorhandene Mischnutzung von Wohnen und Arbeiten zeichnet das Zentrum Grenchens besonders aus.

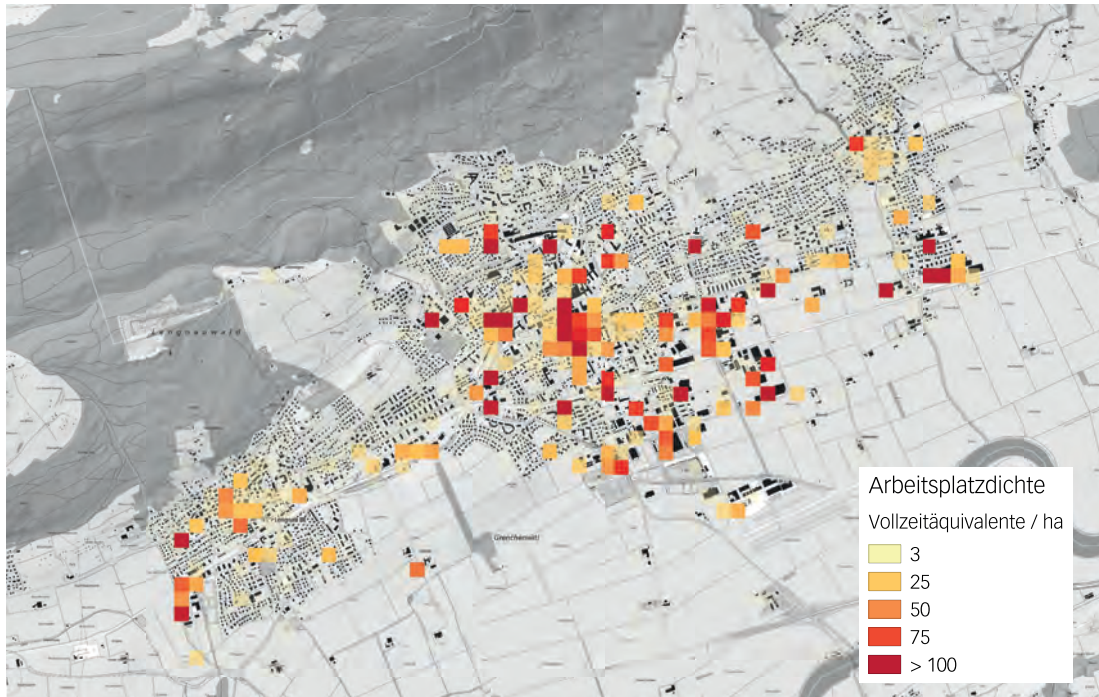


Abb. 15 Arbeitsplatzdichte in Vollzeitäquivalenten pro Hektar 2017 (Quelle: BFS, Statistik der Unternehmensstruktur, STATENT (2019), Darstellung ecoptima)

Nutzungsichte

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

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

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

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

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

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

6.4.2 Unbebaute Bauzonen

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

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

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

Tab. 5 Wohn-, Misch- und Kernzonen, Stand 2019 (Quellen: AGR Bern verifiziert und angepasst durch die Gemeinde Lengnau, ARP Solothurn)

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

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

Tab. 6 Arbeitszonen, Stand 2019 (Quellen: AGR Bern verifiziert und angepasst durch die Gemeinde Lengnau, ARP Solothurn)

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

Lage der unbebauten Bauzonen

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

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

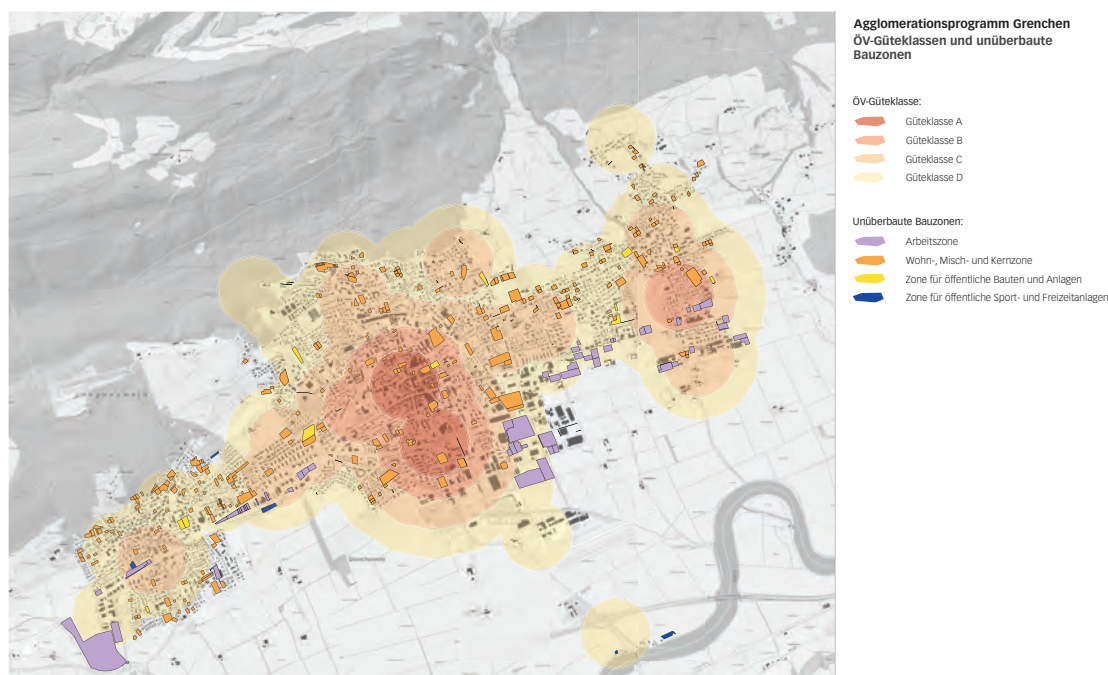


Abb. 16 Unbebaute Bauzonen und die ÖV-Güteklasse gemäss Bund (ARE)

6.4.3 Innenentwicklungspotenziale

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

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

Grenchen



Abb. 17 Ausschnitt Potenzialkarte Grenchen (Quelle: Ortsplanungsrevision Grenchen, Analysephase, Modul 3 Potenziale. Verabschiedet durch die Begleitgruppe am 14.01.2019)

Im Rahmen der Ortsplanungsrevision 2022 analysierte die Stadt Grenchen im Jahr 2019 ihr Siedlungsgebiet hinsichtlich vorhandener Reserven auf überbauten Bauzonen sowie Potenzialgebieten zur Umzonung (Erhöhung des Nutzungsmasses oder Umstrukturierung), wo die Siedlungsentwicklung nach innen gewinnbringend umgesetzt werden kann.

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

Bettlach

Die Gemeinde Bettlach erarbeitete im Rahmen der Ortsplanungsrevision 2020 eine Quartieranalyse, welche die Entwicklungsschwerpunkte im Gemeindegebiet lokalisiert und aufzeigt, wo Nachverdichtungen sinnvoll sind.

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

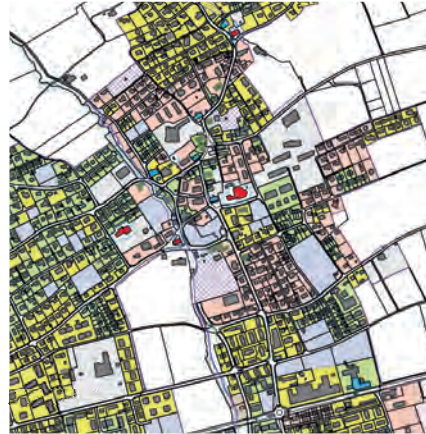


Abb. 19 Ausschnitt Potenzialkarte Bettlach
(Quelle: Quartieranalyse Ortsplanungsrevision Bettlach, September 2018)

Lengnau

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

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

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

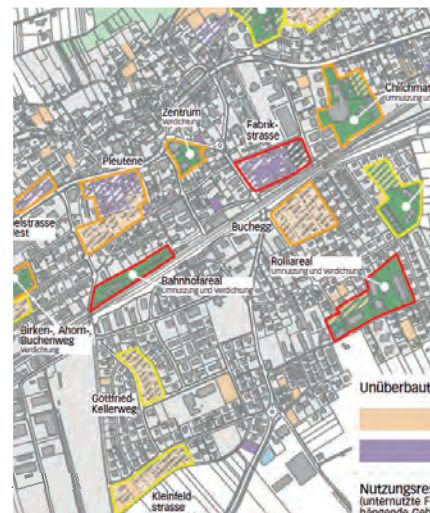


Abb. 21 Ausschnitt SEin-Karte Lengnau (Quelle: Entwurf SEin-Konzept, Gemeinde Lengnau. Stand: 01.06.20)

6.4.4 Entwicklungsgebiete Wohnen

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

6.4.5 Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten

| | |
|--|---|
| Arbeitsgebiete kantonaler Bedeutung | <p>ESP-Standorte</p> <p>In Lengnau befindet sich das Arbeitsgebiet Lengnaumoos. Das Lengnaumoos ist als kantonaler wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten (ESP-A) Lengnau im kantonalen Richtplan festgesetzt. Das global tätige Pharmaunternehmen CSL Behring erstellt bis 2023 einen Neubau für eine Medikamentenproduktionseinheit. Es sollen über 300 neue Arbeitsplätze entstehen.</p> <p>In Grenchen ist gemäss Beschluss S-1.1.6 des kantonalen Richtplans im Bereich der Neckarsulm- und Flughafenstrasse die langfristige Erweiterung des Siedlungsgebiets um rund 43 ha vorgesehen. Im Industrie- und Gewerbegebiet sollen dereinst 4'000 bis 10'000 Arbeitsplätze entstehen. Der Standort wurde zudem vom Verein Hauptstadtregion Schweiz als einer von 23 Top-Entwicklungsstandorten der Schweiz aufgenommen. Wegen seiner Lage und seines Potenzials soll dieser Standort prioritär entwickelt werden.</p> |
|--|---|

6.4.6 Verkehrsintensive Einrichtungen

| | |
|----------------------------------|---|
| Verkehrsintensive Einrichtung | <p>In der Region gibt es keine verkehrsintensiven Einrichtungen (z. B. grössere Einkaufszentren) gemäss Richtplan-Definition¹. Die nächsten grösseren Einkaufszentren liegen in Biel (Centre Boujean) und Langendorf (Ladedorf).</p> |
|----------------------------------|---|

6.5 Baulandbedarf und Siedlungsentwicklung Wohnen bis 2040

| | |
|--------------------------------|--|
| Anzustrebende Nutzungsichte | <p>Der Kanton Solothurn definiert mit der Siedlungsstrategie im kantonalen Richtplan Zielwerte für die Siedlungsdichte. Im urbanen Handlungsraum soll eine Dichte von 150 m²/Raumnutzer (RN) bzw. 67 RN/ha erreicht werden.</p> <p>In Grenchen ist der aktuelle Dichtewert (123 m²/Raumnutzer bzw. 81 Raumnutzer/ha) bereits besser als der Zielwert für den urbanen Handlungsraum und sollte daher mindestens gehalten werden. Die Gemeinde Bettlach müsste die Dichte insgesamt um 10 % erhöhen gegenüber dem aktuellen Wert von 166 m²/RN bzw. 60 RN/ha.</p> |
|--------------------------------|--|

¹ Gemäss dem kantonalen Richtplan Solothurn gelten als verkehrsintensive Vorhaben eine publikumsintensive Anlage, wenn sie mehr als 1500 tägliche Personenwagenfahrten erzeugt und eine güterverkehrsintensive Anlage, wenn sie mehr als 400 tägliche Fahrten von Lastwagen und Lieferwagen erzeugt.
Im Kanton Bern sind gemäss BauV Art. 91 a Bauvorhaben verkehrsintensiv, die im Jahresdurchschnitt 2'000 oder mehr Fahrten pro Tag verursachen. Als eine Fahrt gilt jede Zufahrt und jede Wegfahrt mit Personenwagen. Nicht mitgezählt werden Zulieferfahrten und Fahrten für eine allfällige Wohnnutzung.

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

Vorhandenes
Innenentwicklungspotenzial

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

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

Tab. 7 Potenzial zur Aufnahme von Einwohnern in den bestehenden Wohn-, Misch- und Kernzonen.

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

Bauzonenbedarf
Wohnen

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

Längerfristig steigt der Anteil der neuen Wohneinheiten in Innenentwicklungsgebieten gegenüber den Siedlungserweiterungen mit der Festsetzung des Siedlungsgebiets im Richtplan. Die erhöhten raumplanerischen Anforderungen an Siedlungserweiterungen von kantonaler/regionaler Bedeutung sowie die weitere Entwicklung der Entwicklungsgebiete Wohnen aus den Agglomerationsprogrammen werden zu einem positiven Effekt in Bezug auf die ÖV-Abdeckung und die bauliche Dichte führen.

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

6.6 Baulandbedarf und Siedlungsentwicklung Arbeiten bis 2040

Unbebaute Arbeitszonen Grosse unbebaute Flächen in Entwicklungsschwerpunkten sollen aktiviert werden. Die Gemeinden haben im Rahmen der Ortsplanung zu prüfen, ob die Flächen dem Bedarf der nächsten 15 Jahren entsprechen.

Entwicklungsgebiete Arbeiten Die Siedlungsstrategie des Kt. Solothurn bekräftigt, dass die künftige Beschäftigtenentwicklung vorwiegend im urbanen und agglomerationsgeprägten Handlungsraum erfolgen soll, insbesondere in den Entwicklungsgebieten Arbeiten. Die Bebauung soll möglichst flächensparend ausgeführt werden.

Wichtige Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten (vgl. Kap. 7.1.5) sind in den kantonalen Richtplänen bezeichnet. Mittels verschiedener Massnahmen sorgen Kanton und Gemeinden für eine dichte Nutzung mit hoher städtebaulicher Qualität und einer optimalen Erschliessung.

7. Landschaft und Umwelt

7.1 Generelle Landschafts- und Freiraumstruktur

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

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

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

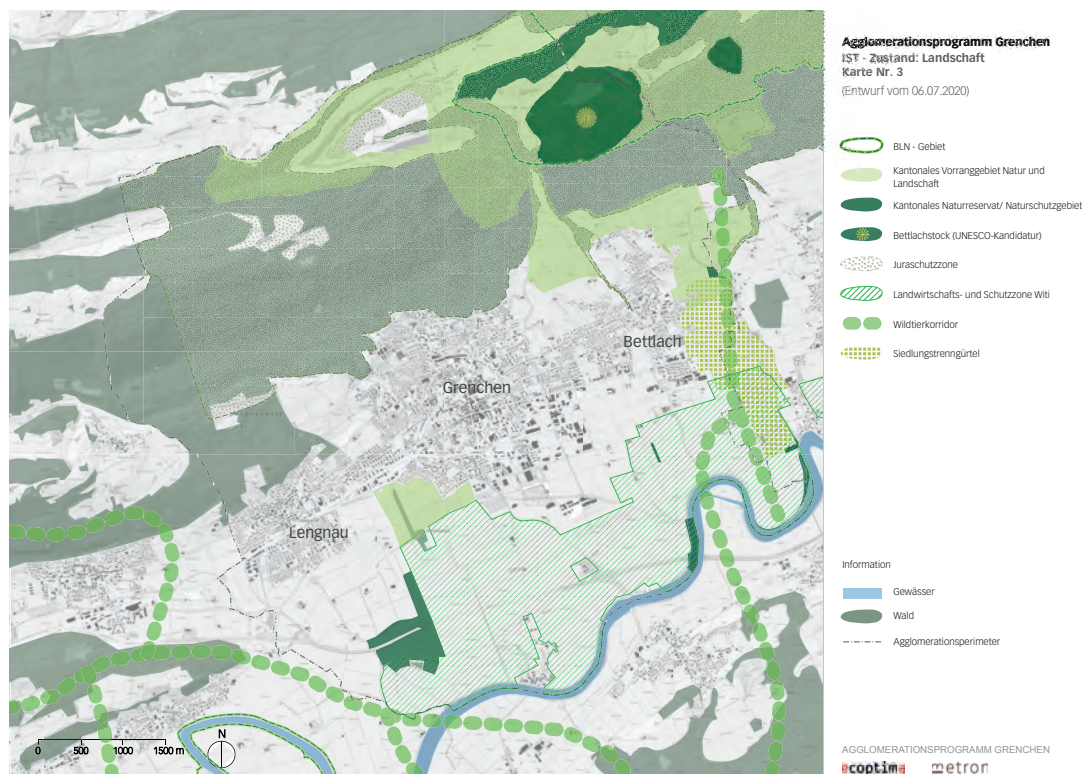


Abb. 22 Ist-Zustand Landschaft

7.2 Wichtige Gebiete Natur und Landschaft

Witischutzzone

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

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

Zusätzlich gab es ein Aktionsprogramm (Riedförderung Grenchner Witi, 2011–2015) des Amt für Raumplanung, Abteilung Natur und Landschaft des Kanton Solothurn zur Aufwertung der Landschaft und zur Erhaltung und Förderung gefährdeter Tier- und Pflanzenarten. Ausserdem setzt sich der Verein «Für üsi Witi» aktiv für die Witischutzzone ein und unterstützt die Umsetzung der kantonalen Schutzzone.

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

7.3 Umwelt

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

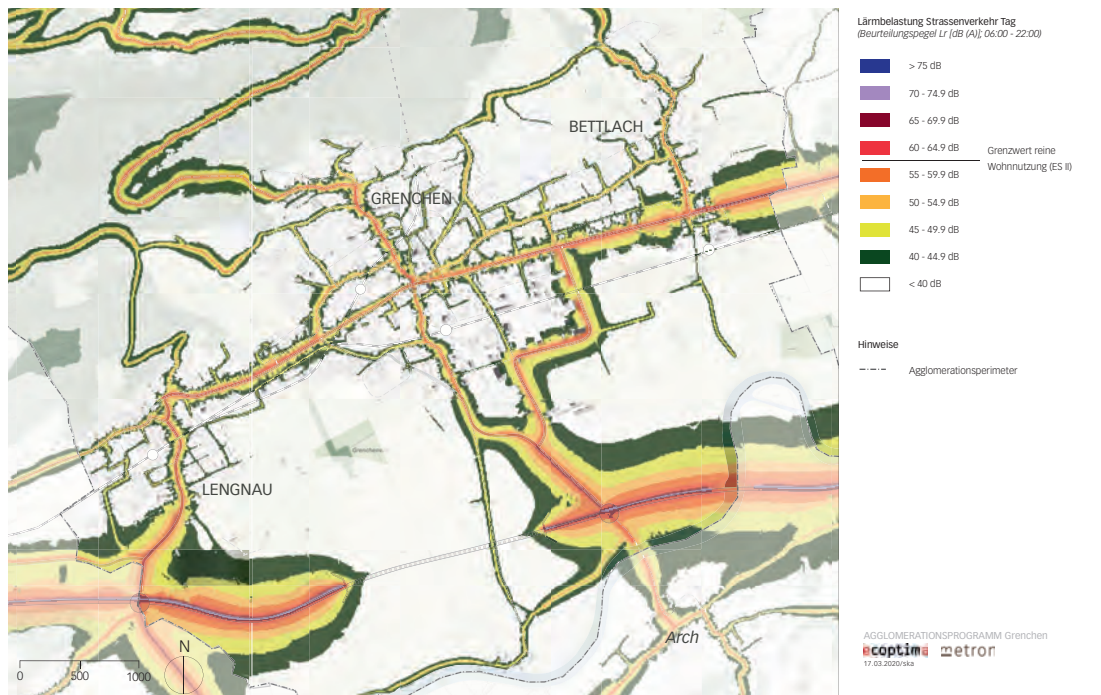


Abb. 23 Lärmbelastung durch Strassenverkehr am Tag, 2015 (Quelle: Swisstopo). Die Angaben basieren auf flächen-deckenden Modellberechnungen (sonBASE). Die Verkehrsdaten für den Strassenverkehr wurden mit einem Mobilitätsmodell für das Jahr 2015 ermittelt.

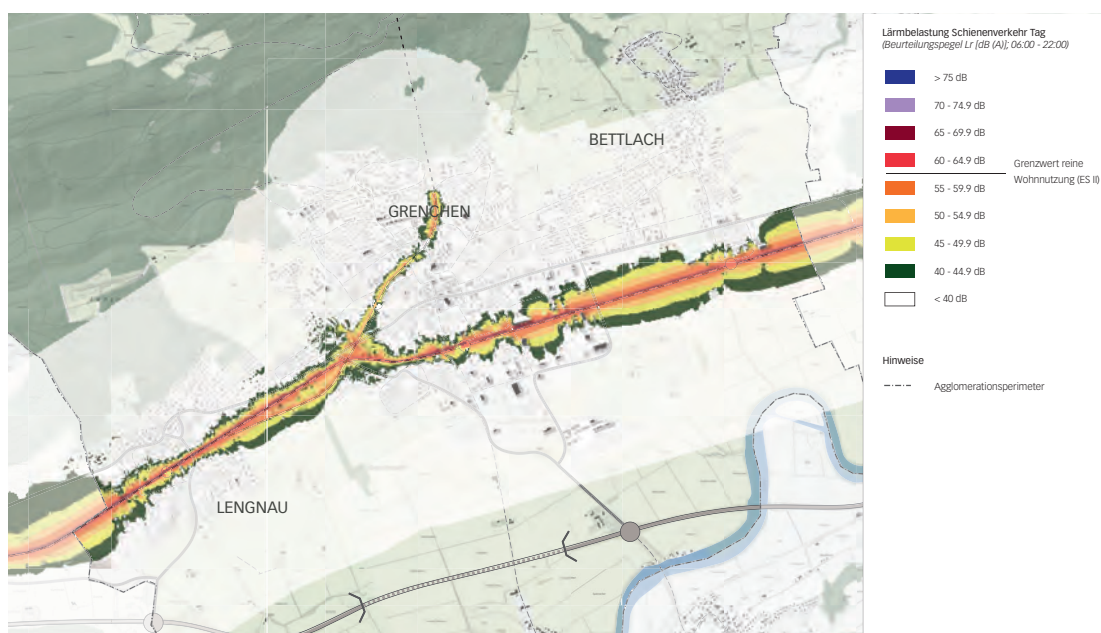


Abb. 24 Lärmbelastung durch den Schienenverkehr am Tag, 2015 (Quelle: Swisstopo). Die Lärmberechnung basiert auf den tatsächlichen Emissionen für das Jahr 2015.

Lärmbelastung Hauptlärmquellen sind die Autobahnen A5, die Kantonsstrassen sowie die SBB-Bahnlinie (vgl. Abb. 15 und 16). Die Emission der Autobahn beeinträchtigt vor allem den Landschaftsraum, in Grenchen insbesondere den Raum entlang der Aare. Die Siedlungsgebiete sind durch die Lärmemissionen der Kantonsstrassen und der Bahn punktuell beeinträchtigt. Dies betrifft das Ortszentrum Lengnau, das Zentrum Grenchen sowie das Gebiet Neckarsulm in Grenchen und die südlichen Gebiete Bettlachs.

Luftschadstoffbelastung Hinsichtlich der Luftbelastung durch die verkehrsrelevanten Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO_2), Feinstaub (PM_{10}) und Ozon (O_3) sind keine aktuellen interpolierte Daten für die Agglomeration Grenchen verfügbar. Es kann festgehalten werden, dass die Situation räumlich wie zeitlich variabel ist. Die letzten verfügbaren Daten¹ für Grenchen und Bettlach zeigen, dass der Grenzwert im Jahresmittel von Stickstoffdioxid nicht überschritten wird. Sie liegen an verkehrsexponierten Standorten jedoch eher hoch. Die Belastung durch Feinstaub tritt ebenfalls strassennah auf. Namentlich wird der Immissionsgrenzwert im Jahresmittel (PM_{10} -Konzentration $> 20 \mu\text{g}/\text{m}^3$) im Zentrum von Grenchen überschritten. Im Gegensatz zu Stickstoffdioxid und Feinstaub ist Ozon ein flächiges und an den Sommer gebundenes Problem.

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

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

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

8. Verkehr

8.1 Modal Split und Mobilitätsverhalten: Ist-Zustad und Trend

8.1.1 ÖV-Güteklassen-Abdeckung

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

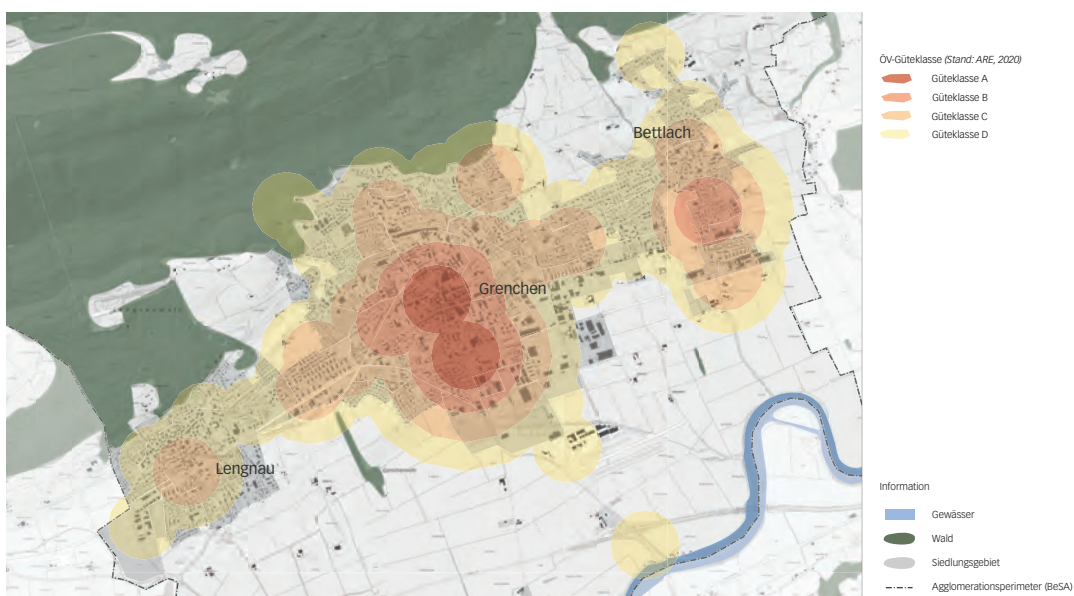


Abb. 25 ÖV-Güteklassen gemäss ARE, 2020 (Darstellung: ecoptima)

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

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

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

Tab. 8 Einwohner nach ÖV-Gütekategorie 2017 (Quelle: Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (MOCA), ARE 2018; Zusammenstellung Metron)

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

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

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

Tab. 9 Beschäftigte nach ÖV-Gütekategorie 2017 (Quelle: Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (MOCA), ARE 2018; Zusammenstellung Metron)

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

8.1.2 Pendlerbeziehungen 2014

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

Zum Vergleich: Die beiden Städte Biel und Bern weisen einen recht hohen Binnenpendlerverkehr auf, während in Solothurn über die Hälfte ausserkommunal arbeitet.

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

Tab. 10 Auswertung Pendlerbeziehungen 2014 (Quelle: BFS, Registerverknüpfung aus AHV, STATPOP und STATENT)

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

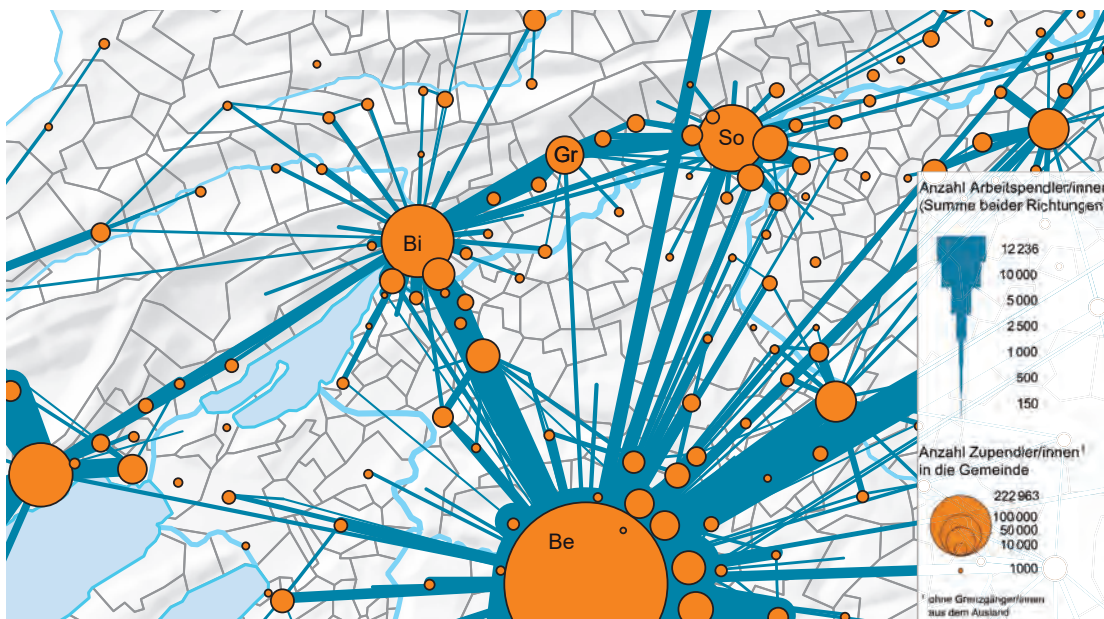


Abb. 26 Pendlerströme 2014, Ausschnitt Agglomeration Grenchen

Auffällig ist die fehlende Verbindung zu den nördlichen Nachbarregionen Moutier und Delémont. In den Pendlerbeziehungen werden die unterschiedlichen Sprachregionen und auch die fehlende Direktverbindung mittels einer Strasse deutlich, da beispielsweise 7 % der Beschäftigten von Moutier nach Biel pendeln, jedoch nur knapp 2 % nach Grenchen. Die interregionalen Pendlerzahlen sind insbesondere hinsichtlich der sehr guten ÖV-Direktverbindung erstaunlich tief.

8.1.3 Modal Split und Gesamtverkehr

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

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

Modal Split: Anteil Etappen pro Tag.

| Perimeter | LV | ÖV | MIV |
|------------------------|--------|--------|--------|
| Agglomeration Grenchen | 44.9 % | 10.9 % | 43.4 % |
| Kanton Solothurn | 43.8 % | 12.5 % | 42.5 % |
| Kanton Bern | 49.0 % | 15.0 % | 35.0 % |
| Schweiz | 48.0 % | 14.3 % | 36.6 % |

Tab. 11 Modal Split: Anteil Etappen pro Tag (Quelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, ARE 2018 Auswertungen für die Kantone Solothurn und Bern; Zusammenstellung Metron)

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

Modal Split: Anteil Tagesdistanz (=> MOCA 1)

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

Tab. 12 Modal Split: Anteil Tagesdistanz (Quelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, ARE 2018 Auswertungen für die Kantone Solothurn und Bern; Zusammenstellung Metron)

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

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

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

Tab. 13 Weitere Indikatoren (Quelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, ARE 2018 Auswertungen für die Kantone Solothurn und Bern; Zusammenstellung Metron)

Entsprechend dem schweizweiten Trend sind auch in der Agglomeration Grenchen zunehmend mehr junge Menschen nicht im Besitz eines Führerscheines und nutzen für ihre Mobilität u.a. verstärkt den öffentlichen Verkehr, wovon aufgrund der hohen Abonnementzahl ausgegangen werden kann. In der Agglomeration Grenchen besitzen nur 53 % der 18- bis 24-Jährigen einen Führerschein. In den Kantonen liegt der Durchschnitt deutlich höher: Solothurn 64 % und Bern 61 %. Hingegen besaßen 75 % der jungen Erwachsenen in der Agglomeration Grenchen ein ÖV-Abo. Dieser Wert entspricht der Verfügbarkeitsquote im Kanton Bern mit 76 %, liegt jedoch weit über dem Durchschnitt von 57 % im Kanton Solothurn. Es kann angenommen werden, dass, je länger die autofreie Zeit anhält, desto pragmatischer geht diese Generation mit dem Thema Mobilität und den ihr zur Verfügung stehenden unterschiedlichen Verkehrsmitteln um.

8.1.4 Fazit Modal Split und Mobilitätsverhalten

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

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

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

8.2 Motorisierter Individualverkehr: Ist-Zustand und Trend

8.2.1 Verkehrsnetz

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

- Nationalstrasse A5:
 - Abschnitt Lengnau (Abfahrt 29) bis Leuzigen
- Kantonsstrassen:
 - Bettlach: Bielstrasse–Solothurnstrasse
 - Grenchen: Archstrasse, Schlachthausstrasse–Archstrasse–Flughafenstrasse–Neckarsulmstrasse, Solothurnstrasse–Bielstrasse
 - Lengnau: Solothurnstrasse, Bürenstrasse, Romontstrasse
- Gemeindestrassen von regionaler Bedeutung

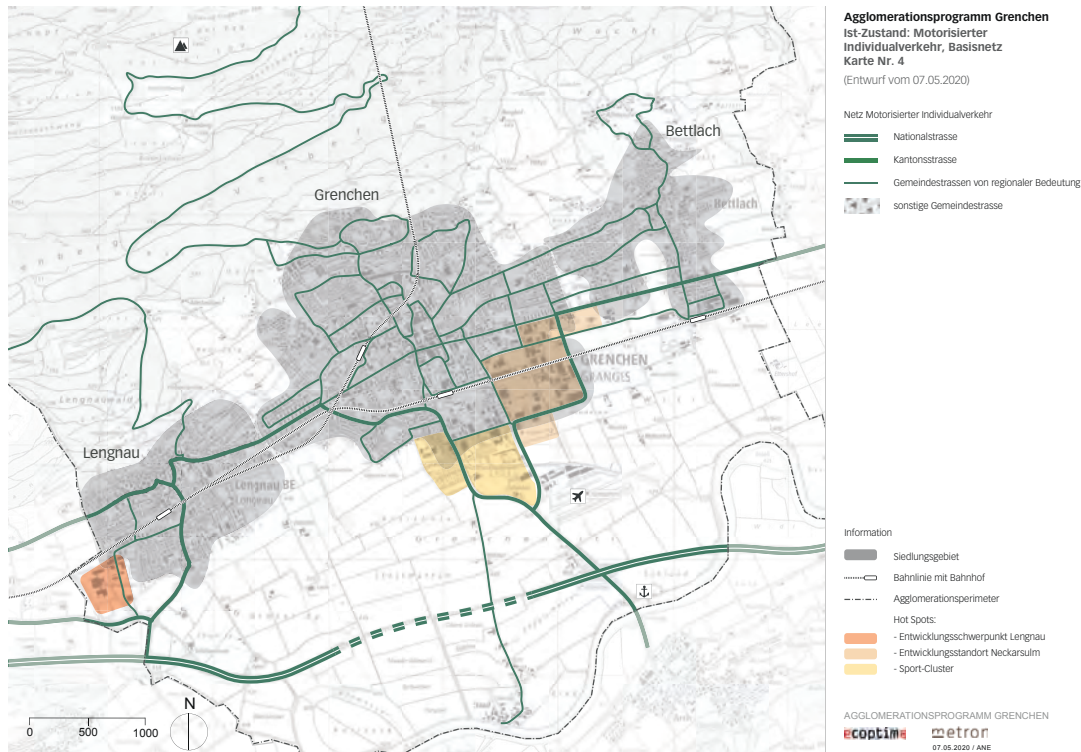


Abb. 27 Basisnetz Ist-Zustand Motorisierter Individualverkehr; Definition: Verkehrsbelastung grösser als 3'000 DTV und/oder funktionale Bedeutung im Gesamtnetz.

8.2.2 Verkehrsaufkommen

Das Strassenaufkommen im Kanton Solothurn wird periodisch alle 5 Jahre im Rahmen der Schweizerischen Strassenverkehrszählung SSVZ erhoben. Die aktuellste flächendeckende Strassenverkehrserhebung erfolgte im Jahr 2015. Sie bildet u.a. die Basis für das Gesamtverkehrsmodell (GVM) des Kantons Solothurn. Im Kanton Bern besteht ebenfalls ein GVM, welches auf unterschiedliche Daten zurückgreift, um ein modelliertes Verkehrsnetz abzubilden. Hierzu gehören feste und periodische Verkehrszählungen. Die Daten wurden zuletzt für den Zustand 2016 aktualisiert. Beide GVM weisen ebenfalls eine Trendmodellierung für den Zustand 2040 aus, welche als Planungsinstrument genutzt werden kann: Ist die Entwicklung gewünscht oder bedarf es Massnahmen zum Gegensteuern des Trends?

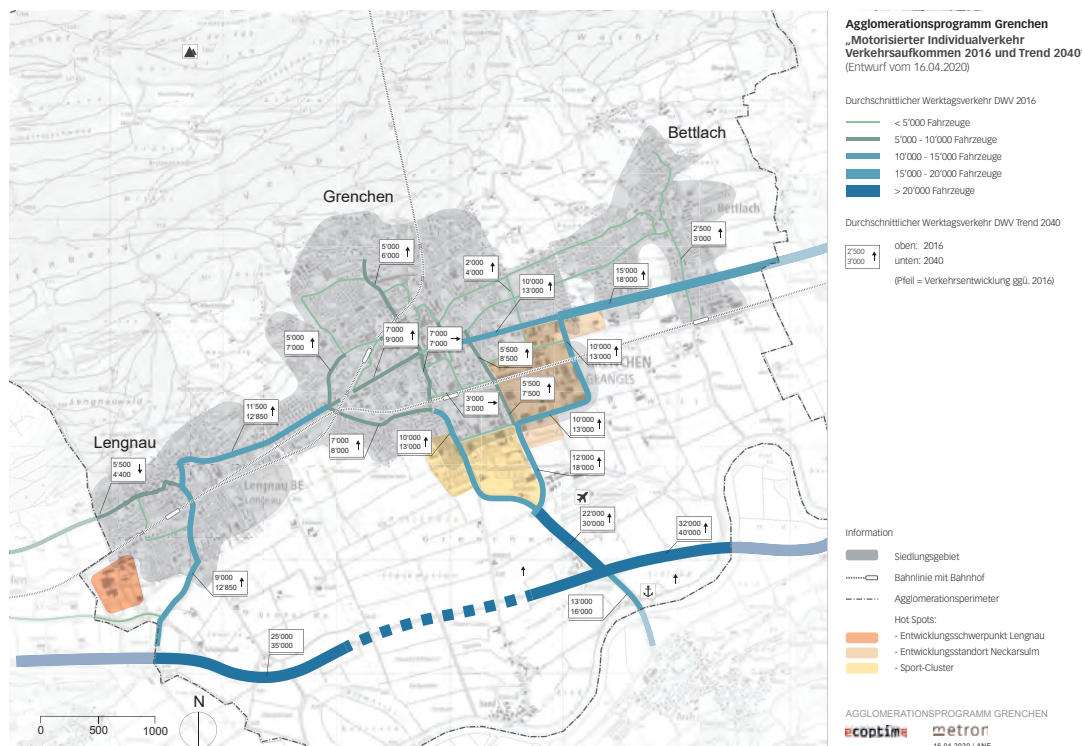


Abb. 28 Verkehrsbelastung MIV (DWV 2016 und Trend 2040)

Die grösste Belastung weist mit rund 32'000 Fahrzeugen pro Tag (DWV) die Autobahn A5 im Abschnitt zwischen Solothurn und Grenchen auf. In Richtung Biel liegt das Verkehrsaufkommen mit 25'000 Fahrzeugen etwas tiefer. Bis 2040 wird eine weitere Zunahme um rund 9'000 Fahrzeuge auf beiden Abschnitten angenommen. Der südliche Abschnitt der Archstrasse stellt in Grenchen den Zubringer zur Autobahn A5 dar und weist einen DWV von rund 22'000 Fahrten auf.

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

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

8.2.3 Verkehrsberuhigung

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

Bettlach

Im Zentrum von Bettlach wurde eine Tempo-30-Zone ausgestaltet.

Grenchen

Infolge des Rückbaus und Umklassierung der Solothurnstrasse im Zentrum – von einer Kantons- zur einer Gemeindestrasse und der damit zusammenhängenden Umfahrung des Zentrums via Neckarsulm-/Flughafen- sowie Arch- und Schlachthausstrasse –, wurde der Zentrumsbereich grossflächig zu einer Begegnungszone umgestaltet. Am Bahnhof Grenchen Nord befindet sich eine weitere Tempo-20 Zone. In den Wohnquartieren wurden teilweise Tempo-30-Zonen ausgestaltet.

Lengnau

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

8.2.4 Parkierung

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

An den Bahnhöfen der Agglomeration erfolgt die Bewirtschaftung zum Teil im Rahmen von Park-and-Ride durch die Bahnbetreiber SBB und BLS.

Parkraumkonzept

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

Parkplatzbewirtschaftung

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

Ein Konfliktpotenzial zwischen Siedlung und Verkehr besteht beim Thema der Parkierung der dispers verteilten Arbeitsplätze. Die Produktionsstandorte umfassen neben grossen Gebäudekomplexen oft grössere oberirdische Parkierungsflächen. Diese Parkierungsflächen bieten Möglichkeiten

für Siedlungsentwicklung nach innen, wenn der Parkraumbedarf für die Betriebe reduziert und die Parkierung räumlich anders organisiert werden kann. Bei Firmen mit Schichtbetrieb ist das Potenzial zur Reduktion der Anzahl Parkplätze in der Regel geringer als bei Firmen mit reinem Tagesbetrieb, da Schichtbeginn resp. -ende teilweise ausserhalb der ÖV-Kernzeiten liegen oder der Arbeitsweg in der Dunkelheit ungern zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt wird.

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

8.2.5 Entwicklungsgebiet Arbeiten Neckarsulm

Im 2012 erarbeiteten Erstkonzept wurden die täglichen Verkehrsströme im Entwicklungsgebiet Arbeiten Neckarsulm für den Referenzhorizont 2010 und den Trendhorizont 2030 ermittelt. Eingeflossen in die Entwicklungsabschätzung sind die Potenziale für Einzonzugsgebiete, d.h. ein starker Ausbau der Arbeitsplätze, sowie die Annahme, dass es in der Agglomeration nur in geringem Mass neuen Wohnraum geben wird. In der Analyse wurde herausgearbeitet, dass 2030 knapp 50 % des Fahrtenaufkommens innerhalb des Stadtgebietes von Grenchen entsteht. Die erwartete Verkehrsverteilung für das Jahr 2030 geht davon aus, dass die Beziehung in Richtung A5 in Zukunft mit rund 30 % an Bedeutung zunehmen wird.

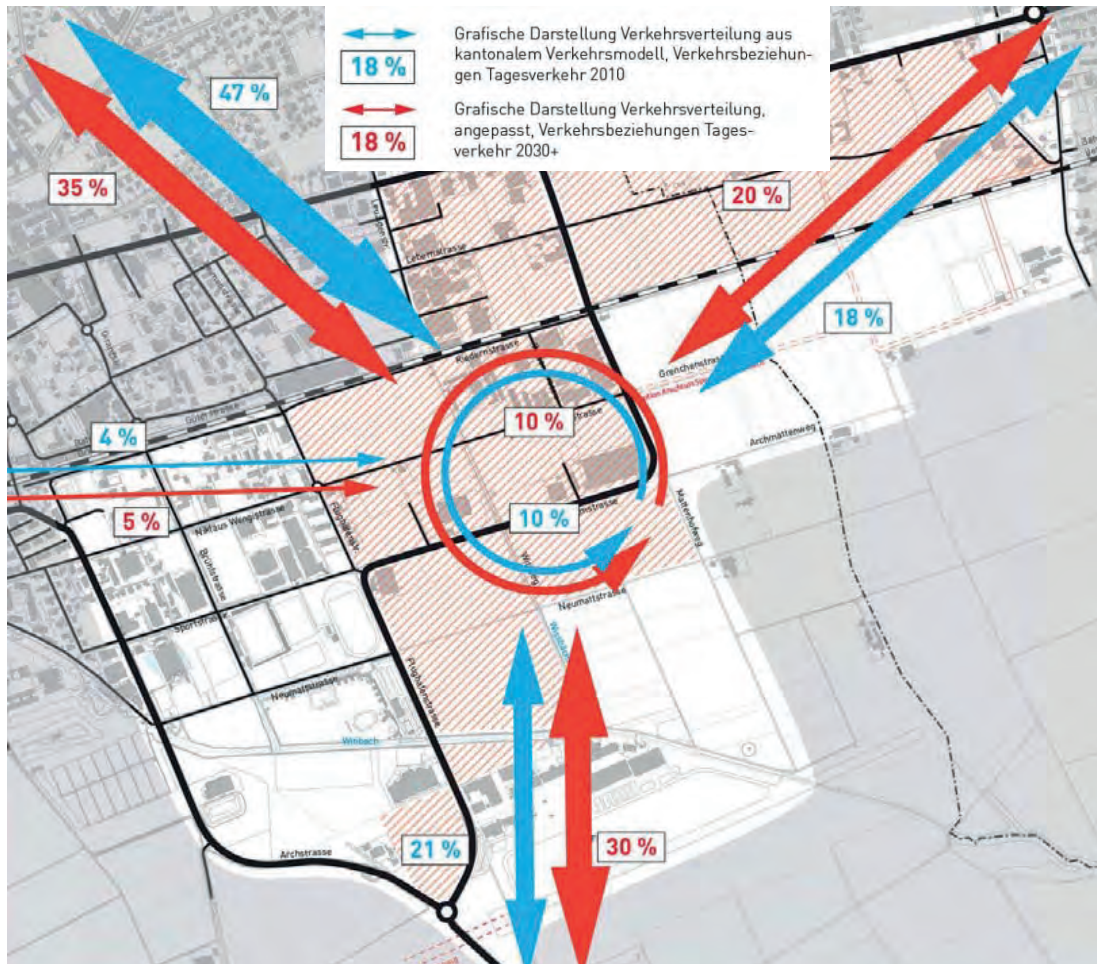


Abb. 29 Verkehrsverteilung Tagesverkehr 2010 und Prognose 2030

Fazit des Konzeptes ist zum einen, dass auf Ebene des Strassennetzes die Flughafenstrasse und die Neckarsulmstrasse sowie die anschliessenden Knoten (Breitlingkreisel, Anschluss A5, Solothurnstrasse) – bei einer Fortführung der bestehenden Mobilitätsverhältnisse – eine massive Mehrbelastung erhalten. Und dies, obwohl einige Elemente im Strassennetz bereits heute an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit liegen. Des Weiteren wurde festgehalten, dass es Massnahmen braucht, welche der Entwicklung entgegenwirken können, ohne die Wirtschaftlichkeit des Standortes zu schmälern. Hierzu gehören die Reduktion der Parkfelder, eine höhere Durchlässigkeit für den Veloverkehr sowie ein Ausbau des lokalen öffentlichen Verkehrs. Auch wurden erste Grundsätze zur MIV-Erschliessung der einzelnen Entwicklungsgebiete definiert, um den Verkehr verträglich verteilen zu können. Die Analyse kommt zum Ergebnis, dass beim Modal Split das grösste Potenzial bei der Verschiebung vom MIV zum öffentlichen Verkehr liegt.

8.3 Öffentlicher Verkehr: Ist-Zustand und Trend

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

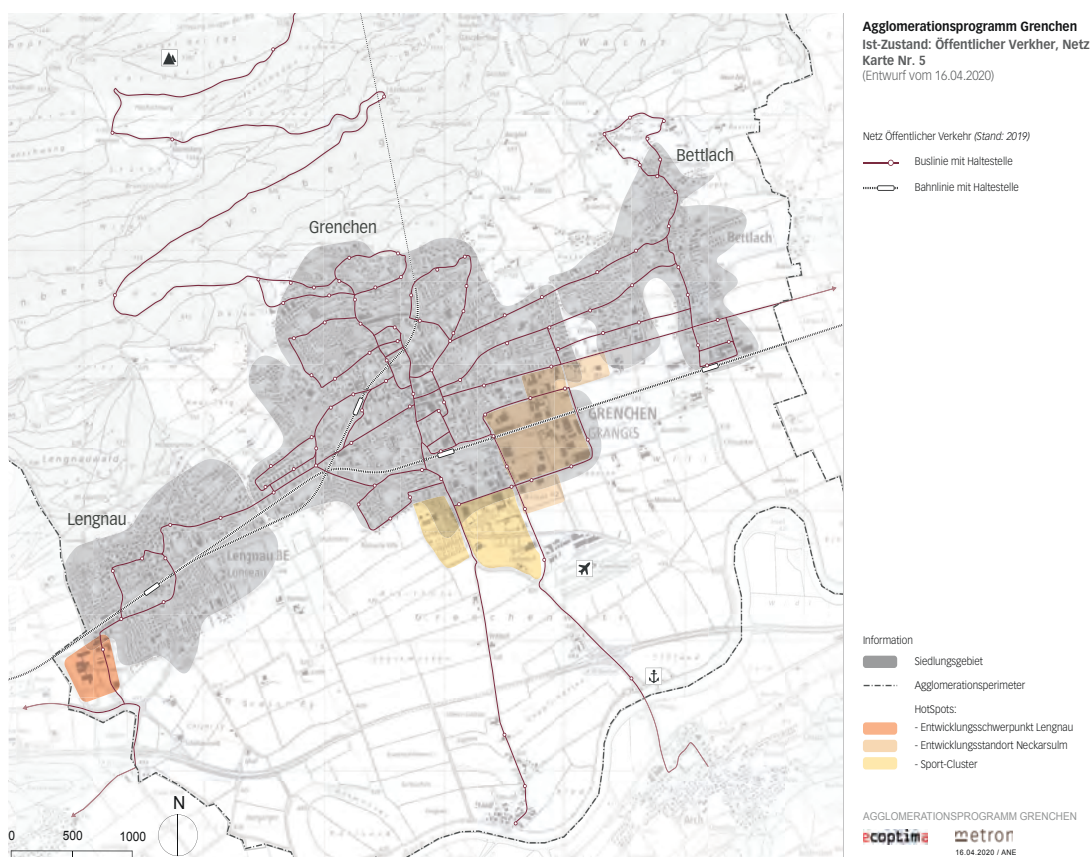


Abb. 30 Basisnetz Ist-Zustand öffentlicher Verkehr 2020

8.3.1 Fernverkehr

In der Agglomeration werden die beiden Bahnhöfe Grenchen Nord und Süd jeweils stündlich mit einem Fernverkehrshalt bedient. Durch ihre schnellen IC-Verbindungen nach Biel (10 min), Moutier (7 min), Delémont (18 min), Solothurn (6 min) sowie Basel (53 min) und Lausanne (72 min) besteht eine hohe Standortattraktivität mit grossem Einzugsradius. Hinzu kommt auf der Nordachse Moutier–Grenchen Nord–Biel in der alternierenden halben Stunde ein RegioExpress. Auf der Südachse zwischen (Olten–) Solothurn und Biel hält der Regio im Halbstundentakt an den Bahnhöfen Bettlach, Grenchen Süd und Lengnau.

Auf dem Abschnitt Grenchen Nord–Moutier lag 2015 das durchschnittliche Passagieraufkommen bei 5'000 Personen pro Tag (DWV). Bis 2040 wird mit einem Wachstum von rund 40 % auf rund 7'000 Passagiere ausgegangen. Auf der Jura-Südfuss-Achse bestand 2015 mit 7'600 Personen pro Tag auf

Höhe Grenchen Süd eine etwas höhere Verkehrsmenge. Für den Horizont 2040 wird mit einer deutlichen Steigerung um +70 % auf über 13'000 Passagiere gerechnet. Dadurch bekommt die Jura-Südfuss-Achse eine deutlich höhere Bedeutung im ÖV-Netz gegenüber der Nord-Achse.

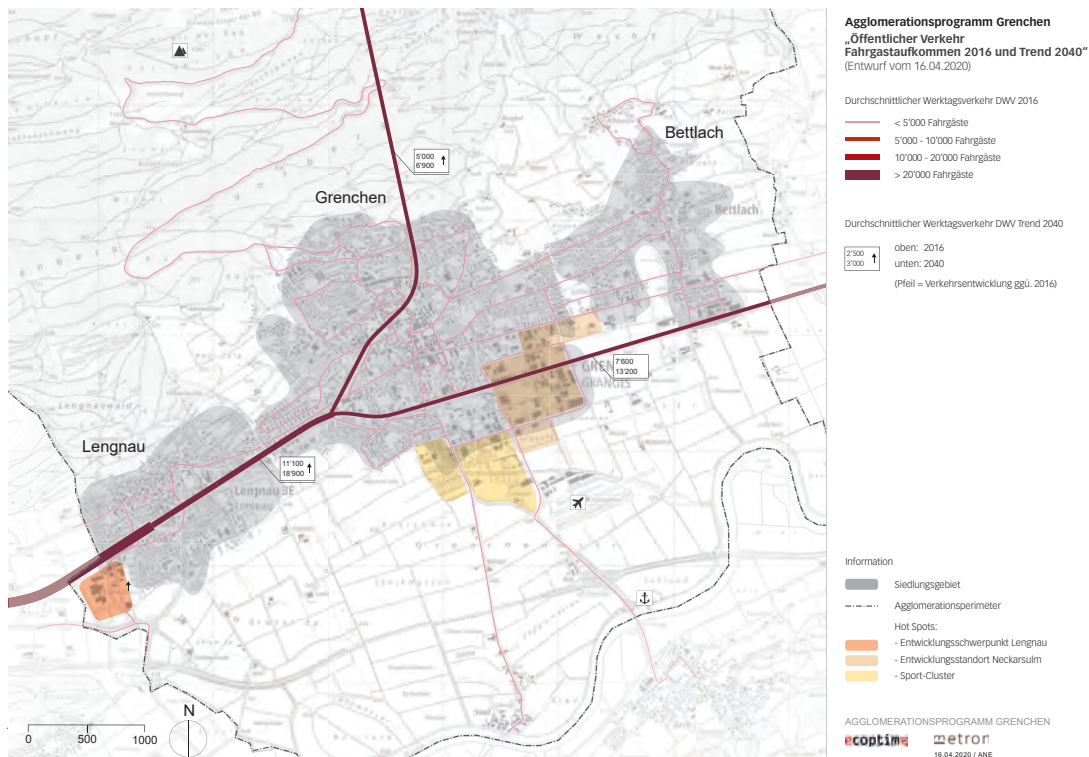


Abb. 32 Fahrgastaufkommen öffentlicher Verkehr (DWV 2016 + Trend 2040)

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

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

Tab. 14 Frequentierung Bahnhöfe (Quelle: SBB Immobilien Region Mitte und Infrastruktur, 2019)

* Für den Bahnhof Grenchen Nord liegen keine Prognosewerte vor. Es wurde die für Grenchen Süd anvisierte Steigerung von 40 % übernommen.

8.3.2 Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP)

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

Während im Ausbauschritt 2025 keine relevanten Änderungen im Agglomerationsraum Grenchen vorgesehen sind, sieht der Ausbauschritt 2035 zurzeit auf dem Korridor Biel–Zürich unter anderem folgende Massnahmen vor:

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

Insbesondere mit der Massnahme 6.03 Wendegleis wird die Grundlage geschaffen für eine Angebotsverdichtung zwischen Grenchen und Solothurn.

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

8.3.3 Regionaler Busverkehr

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

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

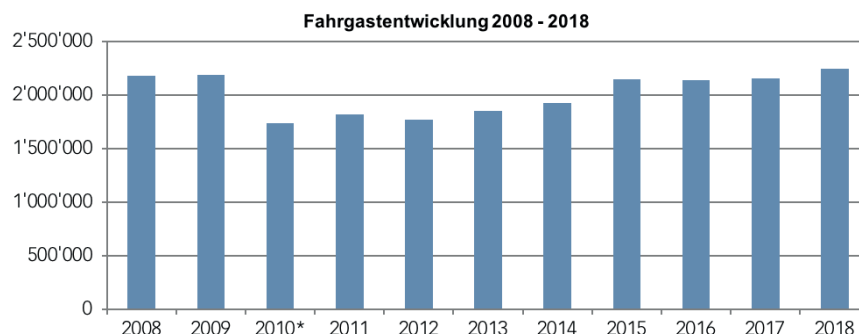


Abb. 33 Entwicklung der Passagierzahlen BGU (Quelle: Geschäftsberichte 2008–2018)
*Die Linie Biel–Meinisberg ging zum Fahrplanwechsel Dezember 2009 von der BGU an die Aare Seeland Mobil (asm)

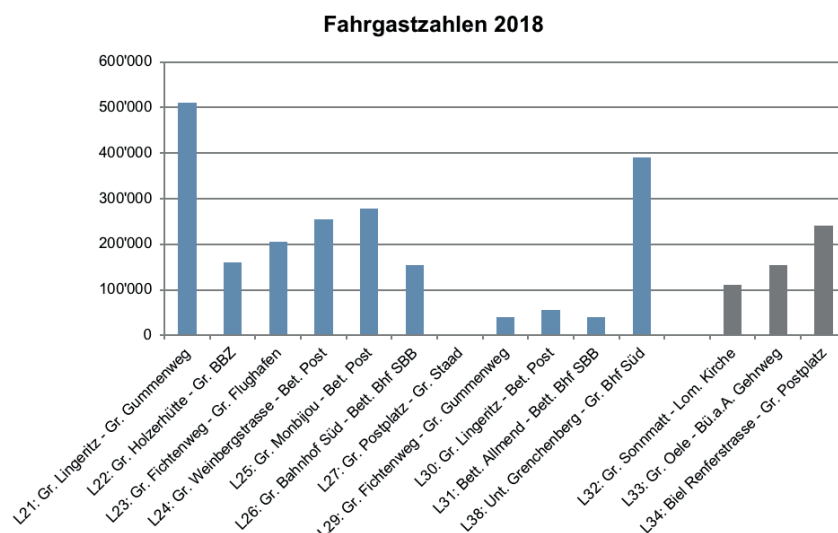


Abb. 34 Passagierzahlen BGU 2018 nach Linien (Quelle: Geschäftsbericht 2018)

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

Fehlende direkte Anschlüsse

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

Geringe/mangelnde Erschliessung

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

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

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

8.3.4 Übergang zwischen Bus – Bahn

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

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



Abb. 35 Illustration, an welchen Bahnhöfen die Umsteigebeziehung zwischen Bus/Bahn optimal ist (d.h. kurze Wartezeiten). (Quelle: Auswertung Fahrpläne BGU/SBB; Darstellung Metron)

Der Bahnhof Bettlach bietet das Rendezvous-Prinzip nur mit der Fahrbeziehung Bettlach < > Solothurn an. Liegt der Quell-/Zielort beispielsweise in Biel, so müssen beim Übergang zwischen Bus und Bahn längere Wartezeiten eingerechnet werden. Zu einigen Zeiten wird die Busverbindung nach Grenchen Süd und der dortige Umstieg auf die Bahn als beste Option im Fahrplan ausgewiesen.

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

8.4 Fuss- und Veloverkehr

8.4.1 Herausforderung: Topographie

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

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

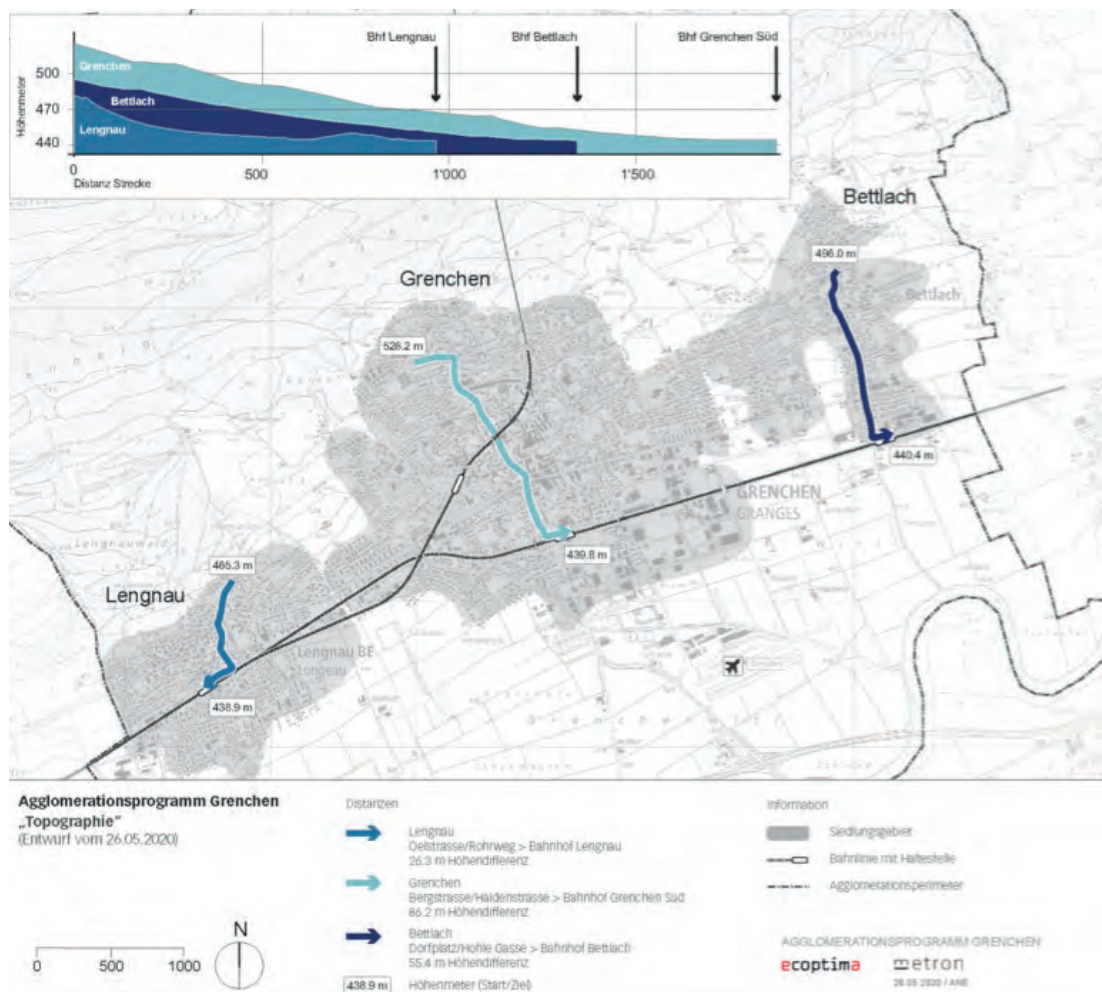


Abb. 36 Verdeutlichung der Topographie anhand von 3 Routen (Beispiele)

8.4.2 Fussverkehr

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

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

8.4.3 Veloverkehr

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

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

Das Velonetz der Agglomeration Grenchen besteht aus den Velonetzen des Kantons Solothurn sowie dem Velonetz der Region Biel-Seeland resp. dem Netz des Sachplans Veloverkehr des Kantons Bern (Hinweis Stand 04.2020: Das Velonetz der Region Biel-Seeland befindet sich zurzeit in Überarbeitung. Sobald dieses verabschiedet ist, werden allfällige Anpassungen in das Basisnetz der Agglomeration Grenchen eingearbeitet).

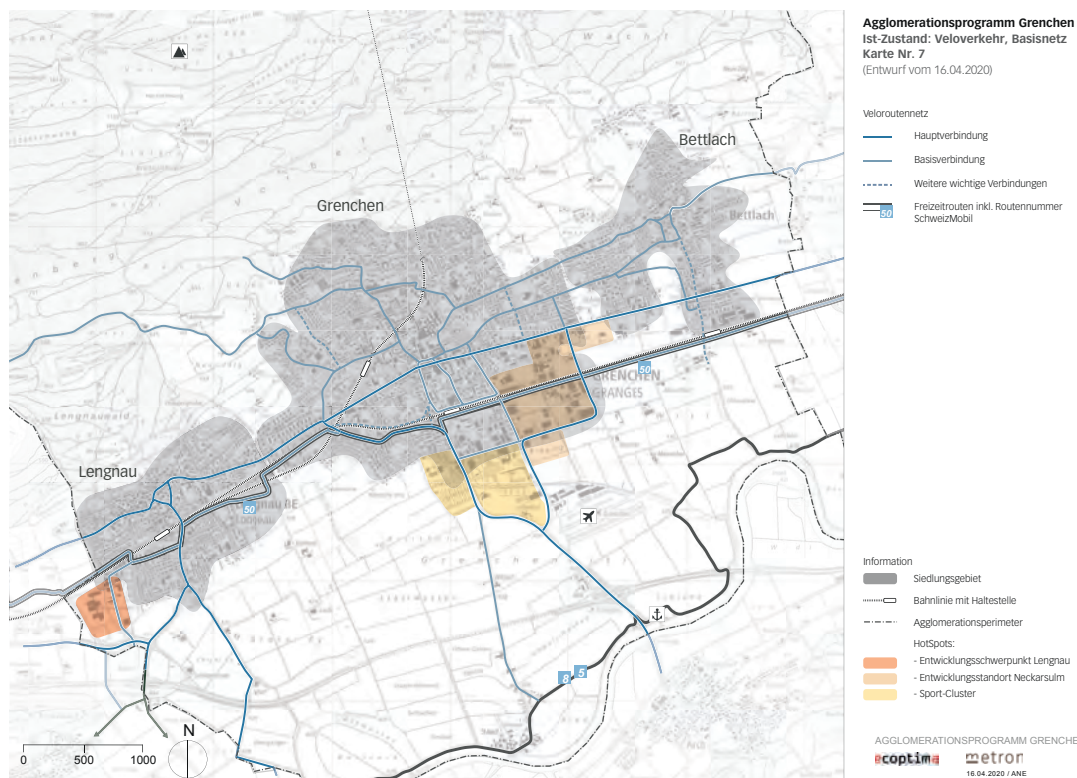


Abb. 37 Basisnetz Veloverkehr, 2020

Gemäss Richtplan des Kantons Solothurn stellen der kantonale Netzplan Velo, die Velorouten SchweizMobil und der kantonale Inventarplan Wanderwege den Grundlagenplan dar; sie werden periodisch aktualisiert. Wo Lücken im kantonalen Velonetz vorhanden sind, werden diese geschlossen. Die Routen von SchweizMobil sind langfristig sicherzustellen und die Linienführung attraktiver zu gestalten (V-6.2+6.3 Fuss- und Veloverkehr). Beim Kanton Bern stellen die Sachpläne Veloverkehr und Wanderrouthenetz die planerischen Grundlagen dar.

Die regionale Veloroute 50 (Jurasüdfuss-Route Olten–Genf) von SchweizMobil, die teilweise der Bahnlinie entlang führt, und die nationalen Velorouten 5 (Mittelland-Route Romanshorn–Lausanne) und 8 (Aare-Route Oberwald–Koblentz) am Ufer der Aare werden sowohl als Arbeits- als auch als Freizeitroutes benutzt.

Auf den Grenchenbergen sowie auf dem Bettlachberg bestehen diverse Mountainbikestrecken.

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

Die Region Biel-Seeland hat im Zuge der Vorbereitungen für das Agglomerationsprogramm, 4. Generation die Velonetzplanung vertieft. Bisher bestanden in der Region zwar Velo-Konzepte für Teilgebiete und einzelne Korridore, aber keine abgestimmte Planung über die ganze Region. Die Velonetzplanung beinhaltet eine Ist- und Trendanalyse, erfasst Handlungsbedürfnisse und skizziert entsprechende mögliche Massnahmen. Im Kanton Solothurn wurde der 2014 erarbeitete kantonale Velonetzplan ebenfalls weiter ausgearbeitet. Die Ergebnisse sind in die Bearbeitung des Agglomerationsprogramms Grenchen eingeflossen.

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

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

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

Tab. 15 Durchschnittliche Etappendistanz und Fahrzeit (Quelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, BFS 2017)

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

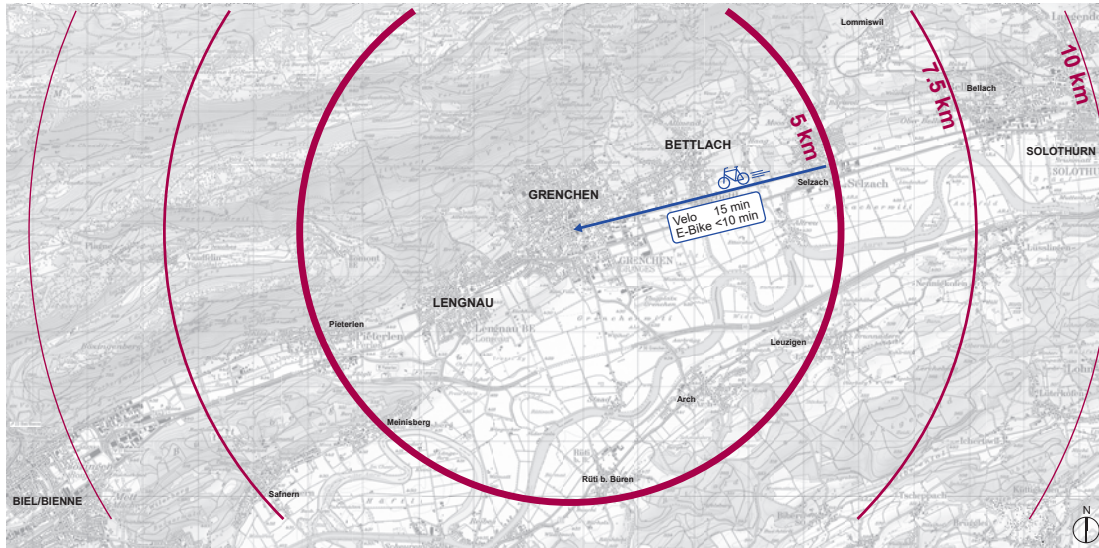


Abb. 38 Velodistanzen in der Agglomeration Grenchen und Umgebung; Darstellung Metron

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

8.5 Erreichbarkeit der Agglomeration

Die 4 Hauptverkehrsmittel weisen im Ist-Zustand unterschiedliche Stärken und Schwächen innerhalb der Agglomeration auf. Dort, wo die Topographie besonders wirkt, sind Fuss- und Veloverkehr tendenziell benachteiligt. Ihre Stärke liegt in der Nutzung von Wegen abseits der Hauptachsen und zeitlicher Flexibilität. Das Netz des Öffentlichen Verkehrs ist engmaschig und die Fortbewegung in der Regel schneller als mit dem Velo oder zu Fuss, jedoch besteht mit dem Fahrplankontakt, der Linienführung und Anzahl an Stopps an Haltestellen eine Begrenzung der Flexibilität. Einen hohen Grad an Flexibilität und Komfort bietet der motorisierte Individualverkehr, der bei den meisten Fahrbeziehungen die kürzeste Unterwegszeit aufweist. Dies macht den MIV für Fahrten innerhalb der Agglomeration attraktiv. Doch können überlastete Strassen (Stau), Umwegfahrten, Baustellen oder eine begrenzte Parkplatzverfügbarkeit Zeit und Attraktivität kosten.

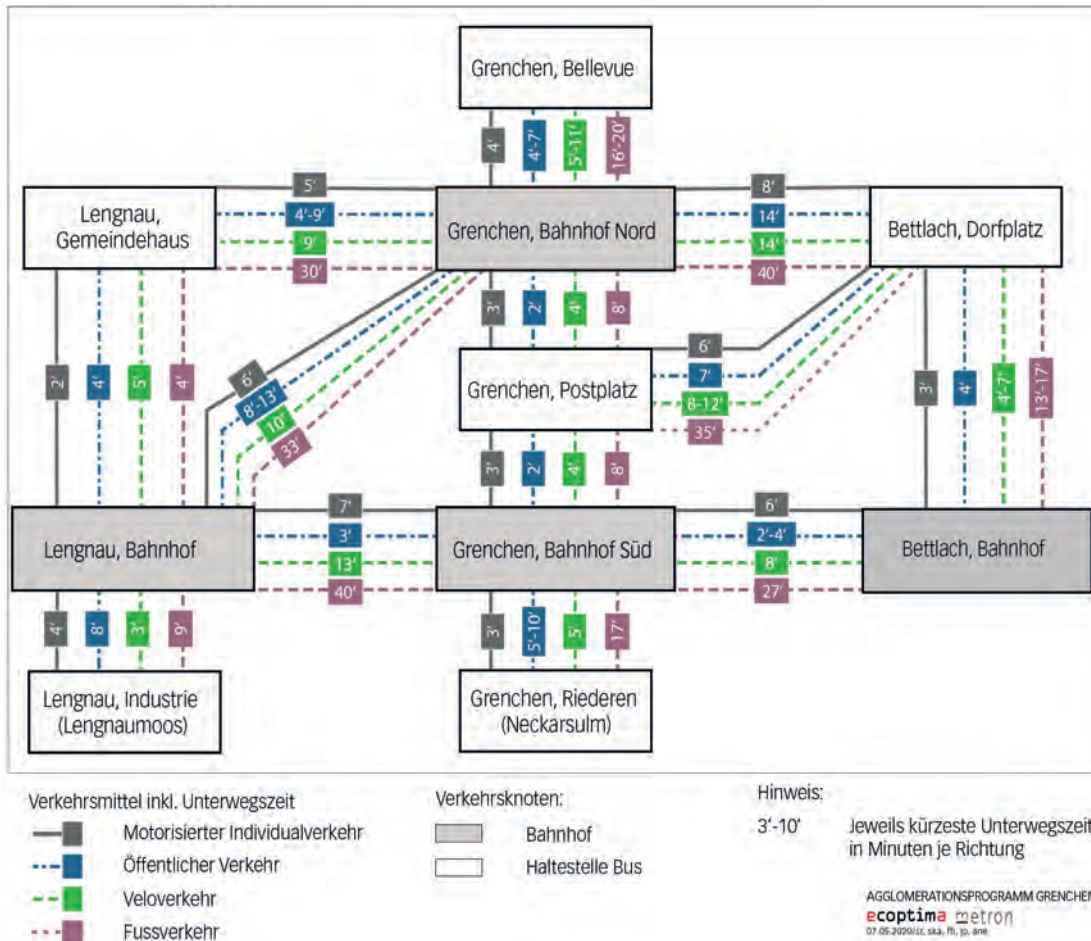


Abb. 39 Erreichbarkeit der Agglomeration mit den unterschiedlichen Verkehrsmitteln, Stand 2019; Datengrundlage: SBB, GBU, GoogleMaps; Darstellung Ecoptima/Metron

Bei der agglomerationsübergreifenden Sicht liegt die Stärke des schienen- gebunden Öffentlichen Verkehrs in seinem Taktfahrplan und dem kalkulier- baren Zeitbedarf für die Strecken.

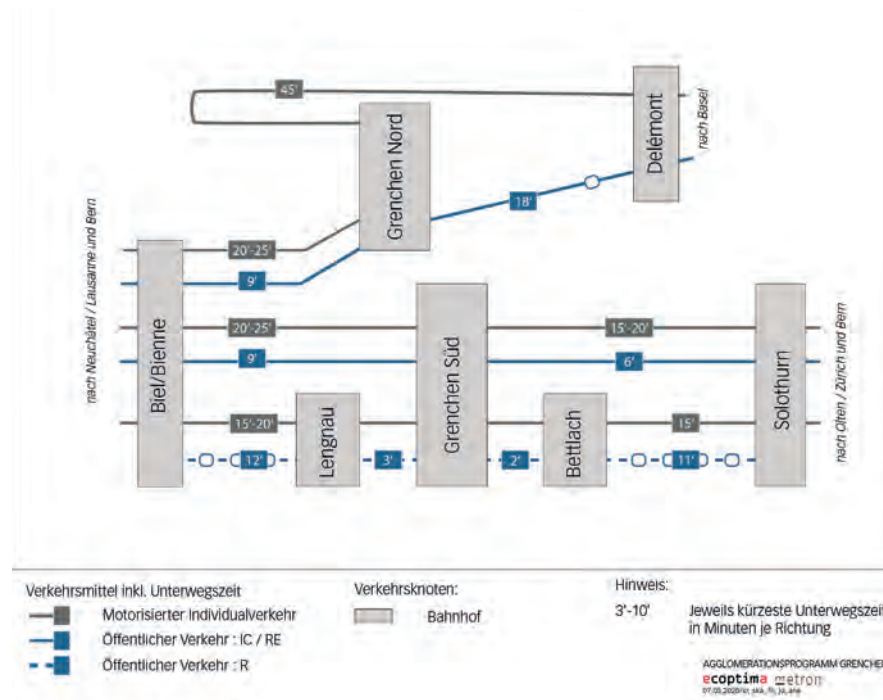


Abb. 40 Erreichbarkeit der Agglomeration mit MIV und ÖV (jeweils zwischen den Bahnhöfen), 2019; Darstellung Metron

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

8.6 Kombinierte Mobilität

8.6.1 Bike and Ride und Park and Ride

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

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

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

Tab. 16 Zusammenstellung Angebot Kombinierte Mobilität (Quellen: BLS, SBB, Mobility)

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

8.6.2 Mobilitätsmanagement: so!mobil

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

8.7 Flughafen Grenchen

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

8.8 Verkehrssicherheit

8.8.1 Entwicklung der Unfallzahlen

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

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

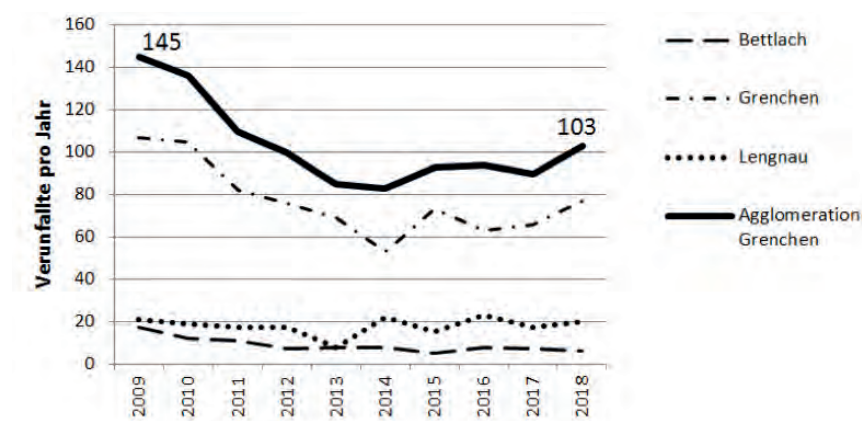


Abb. 41 Unfallstatistik Agglomeration Grenchen, 2009–2018 (Quelle: Tiefbauamt Kanton Bern – DLZ, Amt für Verkehr und Tiefbau – Kanton Solothurn; Darstellung Metron)

Obwohl die absoluten Zahlen wieder leicht gestiegen sind, zeigt die Umrechnung auf die Anzahl Unfälle pro 1'000 Einwohner eher eine leichte Abnahme. Dies infolge des Bevölkerungswachstums in der Agglomeration Grenchen.

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

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

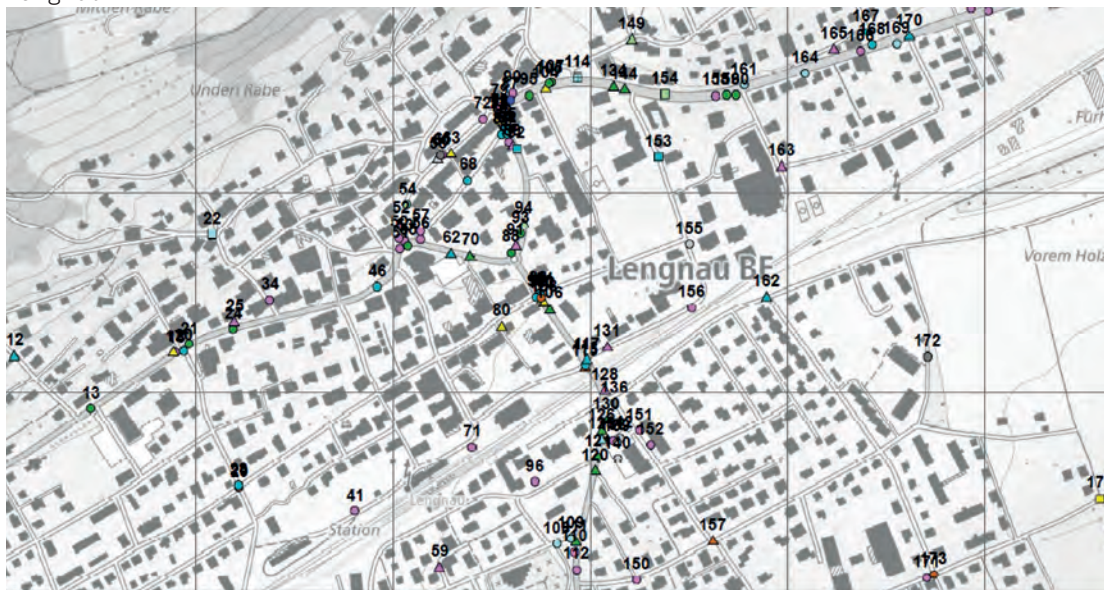
Tab. 17 Anzahl Verunfallte (Quelle: Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (MOCA), ARE 2018; Zusammenstellung Metron)

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

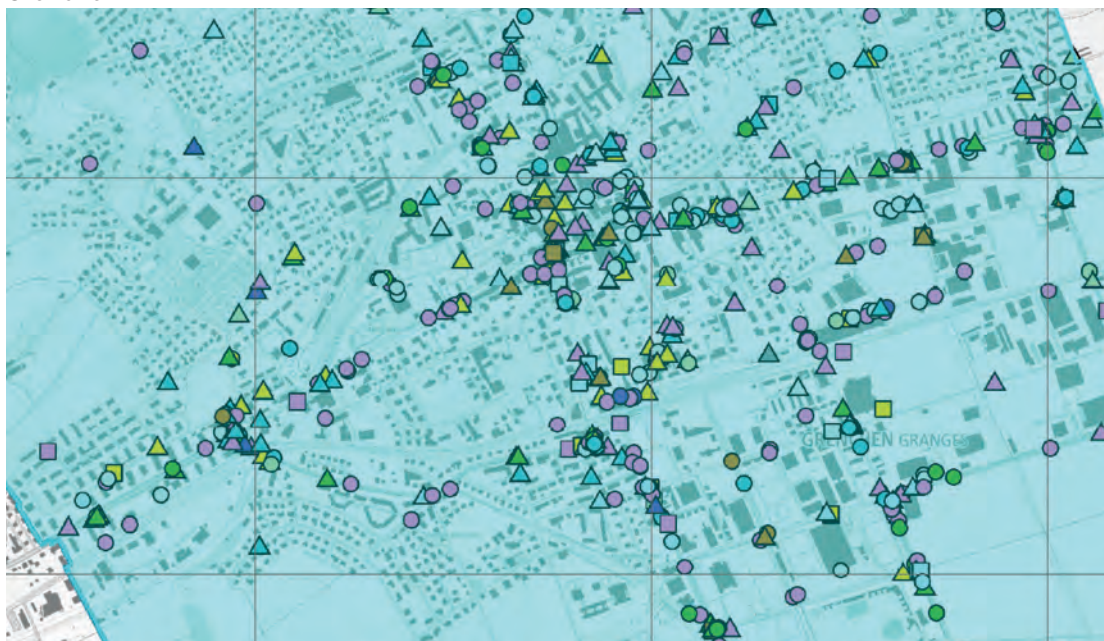
8.8.2 Räumliche Verteilung

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

Lengnau



Grenchen



Bettlach



Abb. 42 Verortung Unfälle zwischen 01.2009–12.2018 in den drei Agglomerationsgemeinden (Ausschnitte Gesamtkarte)

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

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

9. Sektorübergreifendes Fazit Siedlung und Verkehr

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

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

tenzialgebiete zur Um- und Aufzonung sind bekannt. Das künftige Bevölkerungswachstum kann im bestehenden Siedlungsgebiet aufgenommen werden.

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

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

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

Da der stehende und rollende MIV einen hohen Flächenbedarf bei geringem Besetzungsgrad der Fahrzeuge aufweist, dessen Emissionen eine geringe Siedlungsverträglichkeit bewirken und auch der öffentliche Verkehr nicht endlos Kapazitäten besitzt, besteht Handlungsbedarf. Die anstehende Siedlungsentwicklung nach innen muss abgestimmt auf die Verkehrsentwicklung erfolgen und einhergehen mit einer Erhöhung der Siedlungsqualität.

D Zukunftsbild

10. Das Zukunftsbild 2040

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

10.1 Merkmale der Agglomeration Grenchen und Leitprinzipien für die zukünftige Entwicklung

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

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

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

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

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

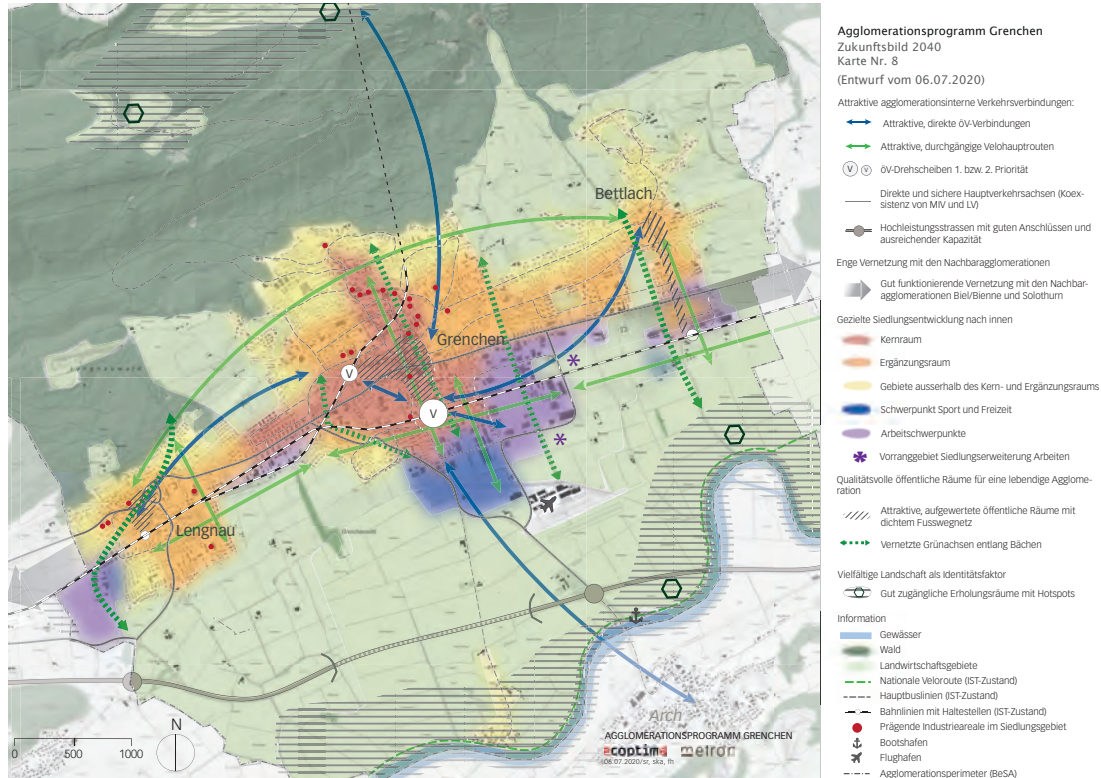


Abb. 43 Zukunftsbild Agglomeration Grenchen 2040

10.2 Entwicklungsziele

10.2.1 Attraktive Verkehrsverbindungen



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



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



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



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



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



10.2.2 Enge Vernetzung mit den Nachbaragglomerationen

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

10.2.3 Gezielte Siedlungsentwicklung nach innen

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



Kernraum

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

Hauptnutzungen:

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

Bebauungsformen und Dichte:

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



Ergänzungsraum

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

Hauptnutzungen:

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

Bebauungsformen und Dichte:

- Qualitätsvoller Geschosswohnungsbau

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



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

Hauptnutzungen:

- Vorwiegend Wohnen

Bebauungsformen und Dichte:

- Nachverdichtete Einzel- und Reihenhausquartiere
- Ortsverträgliche Dichte
- Dorfstruktur



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

Hauptnutzungen:

- Arbeiten (v.a. Industrie, Gewerbe)

Bebauungsformen und Dichte:

- Vermehrt dichte Bebauungsformen
- Flächeneffiziente Entwicklung



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



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

Hauptnutzungen:

- Sport und Freizeit

Bebauungsformen und Dichte:

- Flächeneffiziente Entwicklung

10.2.4 Qualitätsvolle öffentliche Räume



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



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



10.2.5 Vielfältige Landschaft als Identitätsfaktor

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

10.3 Abstimmung Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung

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

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

10.3.1 Abstimmung Siedlung und Verkehr

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

| | Öffentlicher Verkehr | Motorisierter Individualverkehr |
|--|--|--|
| Schwerpunkt Sport und Freizeit | <ul style="list-style-type: none"> – Regelmässiger Takt (mind. ½h) mit nachfragegerechtem Fahrplan (u.a. Ferien, Wochenenden, Events) – Regelmässige Vernetzung mit dem Kernraum der Agglomeration | <ul style="list-style-type: none"> – Direkte Anbindung an Hauptverkehrsachsen und an Autobahnan-schluss |
| | Veloverkehr | Fussverkehr |
| Kernraum | <ul style="list-style-type: none"> – Agglomeration der kurzen Wege: Dichtes Netz von direkten, sicheren und komfortablen Verbindungen für den Velo-Alltagsverkehr (Velohaupttrouten) – Genügend gut zugängliche Veloabstellplätze an ÖV-Drehscheiben, wichtigen Bushaltestellen und Publikumsanlagen (Einkauf, Schule, Verwaltung,...) | <ul style="list-style-type: none"> – Agglomeraton der kurzen Wege: Dichtes, zusammenhängendes, hindernisfreies Fusswegnetz mit verkehrsfreien Zonen – Hohe Aufenthaltsqualität (qualitätsvolle Aufenthalts- und Begegnungsorte) – Verbindet die wichtigsten Achsen, Plätze sowie Frei- und Grünräume – Sichert die Wegbeziehungen innerhalb des Zentrums und zu den naheliegenden Quartieren – Sichere und direkte Haltestellener-schliessung |
| Ergänzungsraum | <ul style="list-style-type: none"> – Agglomeration der kurzen Wege: Netz von direkten, sicheren und schnellen Verbindungen zum Kernraum der Agglomeration für den Velo-Alltagsverkehr (Velohaupttrouten) – Sichere Verbindungen in die Wohnquartiere – Genügend gut zugängliche Veloabstellplätze an Bahn- und wichtigen Bushaltestellen – Sichere und direkte Erschliessung der Naherholungsgebiete | <ul style="list-style-type: none"> – Agglomeration der kurzen Wege: Zusammenhängendes, umweg- und hindernisfreies Fusswegnetz – Hohe Aufenthaltsqualität (qualitätsvolle Aufenthalts- und Begegnungsorte) – Verbindet die wichtigsten Plätze sowie Frei- und Grünräume und sichert die Wegbeziehungen zwischen und innerhalb der Quartiere – Sichere und direkte Haltestellener-schliessung – Erschliessung der Freiräume und Naherholungsgebiete |
| Gebiete ausserhalb des Kern- und Ergänzungsraums | <ul style="list-style-type: none"> – Direkte, sichere und schnelle Verbindungen zum Kernraum der Agglomeration für den Velo-Alltagsverkehr (Velohaupttrouten) – Sichere und möglichst von den Hauptstrassen abgesetzte Verbindungen in die Wohnquartiere – Sichere und direkte Erschliessung der Naherholungsgebiete | <ul style="list-style-type: none"> – Sicheres umweg- und hindernisfreies Fusswegnetz – Sichere und direkte Haltestellener-schliessung – Sichere und direkte Erschliessung der Freiräume und Naherholungsgebiete |

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

10.3.2 Ausgestaltung der öffentlichen Räume pro Raumtyp

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

11. Zielwerte der MOCA-Indikatoren

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

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

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

| Perimeter | 2010 | 2015 | Ziel 2040 | Differenz 2015–2040 |
|------------------------|--------|------|--------------|------------------------|
| Agglomeration Grenchen | 68.1 % | 75 % | 60 % | -15 % |

Für den Horizont 2040 wird ein Zielwert von 60 % MIV-Anteil am Modal Split anvisiert. Dies entspricht – ausgehend vom Startwert im Jahr 2015 – einem jährlichen Rückgang um -0.6 %. Erreicht werden soll dieser Wert mit einer kompakten Siedlungsstruktur, kurzen Wegen und einer nachhaltigen Mobilität aus Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr.

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

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

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

MOCA 3: Anteil Einwohnende nach ÖV-Güteklassen

| Perimeter | 2014 | 2017 | Ziel 2040 | Differenz 2017–2040 |
|------------------------|--------|--------|--------------|------------------------|
| Agglomeration Grenchen | | | | |
| Güteklasse A | 9.0 % | 9.3 % | 11 % | +1.7 % |
| Güteklasse B | 14.6 % | 13.2 % | 16 % | +2.8 % |
| Güteklasse C | 44.1 % | 44.1 % | 43 % | -1.1 % |
| Güteklasse D | 27.1 % | 28.1 % | 25 % | -3.1 % |
| Keine | 5.2 % | 5.3 % | 5 % | -0.3 % |

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

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

MOCA 4: Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen

| Perimeter | 2014 | 2017 | Ziel 2040 | Differenz 2017–2040 |
|------------------------|--------|--------|--------------|------------------------|
| Agglomeration Grenchen | | | | |
| Güteklasse A | 25.3 % | 24.4 % | 23 % | - 1.4 % |
| Güteklasse B | 12.6 % | 12.6 % | 13 % | + 0.4 % |
| Güteklasse C | 37.0 % | 37.7 % | 38 % | + 0.3 % |
| Güteklasse D | 19.6 % | 20.0 % | 22 % | + 2.0 % |
| Keine | 5.5 % | 5.4 % | 5 % | - 0.4 % |

Ziel ist, dass alle neu geschaffenen Arbeitsplätze innerhalb einer ÖV-Güteklasse zu liegen kommen. In naher Zukunft werden neue Arbeitsplätze im ESP-Lengnau moos entstehen, welches heute ausserhalb der ÖV-Güteklassen liegt. Ohne Massnahmen zur Verbesserung der ÖV-Güteklasse würde sich der Anteil der Beschäftigten, welche in keiner ÖV-Güteklasse liegen, verdoppeln. Ebenfalls sollen im Schwerpunktgebiet Arbeiten «Neckarsulm» künftig Arbeitsplätze geschaffen werden. Heute liegt der grösste Teil des Gebiets in der ÖV-Güteklasse D. Die ÖV-Anbindung soll soweit verbessert werden, dass sie einer ÖV-Güteklasse C entspricht.

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

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

MOCA 5: Anzahl Raumnutzer (Einwohner und Beschäftigte (VZA)) pro Hektare der überbauten Bauzonen (Wohn-, Misch- und Zentrumszonen)

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

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

E Stärken/Schwächen-Analyse und Handlungsbedarf

12. Übergeordneter Kontext

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

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

13. Siedlung

Stärken

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

Die Stadt Grenchen besitzt kulturhistorisch wertvolle Schätze/Gebäude. Sie erhielt aufgrund des positiven Umgangs mit dem städtebaulichen Erbe 2008 den Wakkerpreis verliehen. Das Zentrum von Grenchen ist mit der gestalteten Begegnungszone mit Marktplatz ein attraktiver Ort. Gleichzeitig bietet die Agglomeration attraktive Quartiere in Hanglagen. Dadurch besteht eine vielfältige Siedlungstypologie mit Quartieren mit breitem Wohnangebot.

Die Agglomeration befindet sich an zentraler Lage auf der wirtschaftlichen Entwicklungsachse zwischen Biel und Solothurn. Der Wirtschaftsraum ist kostengünstig und gut erschlossen. Die Agglomeration verfügt über eine starke Branche im Bereich Uhren, Präzisions-, Medizinal- und Kunststofftechnik. Geboten werden zudem gute Angebote im dualen Bildungsreich.

Schwächen und Handlungsbedarf

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

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

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

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

14. Landschaft

Stärken

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

Schwächen und Handlungsbedarf

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

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

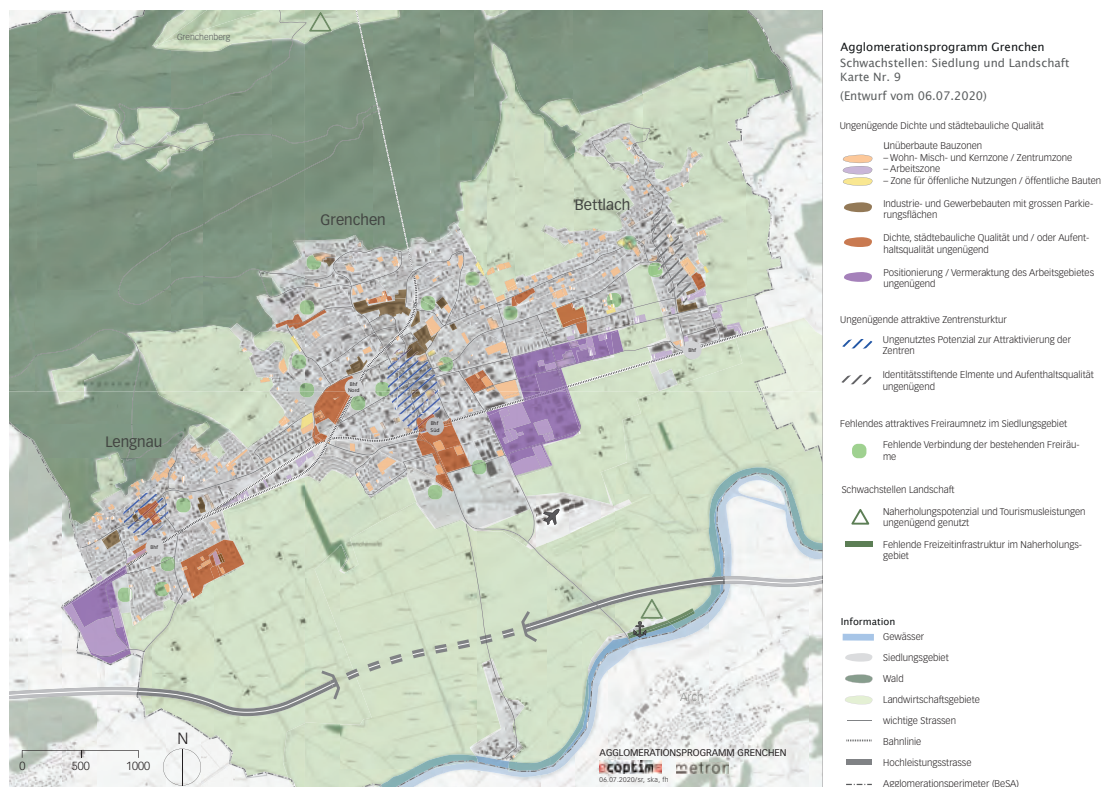


Abb. 44 Schwachstellenkarte Siedlung und Landschaft

15. Verkehr

15.1 Stärken

15.1.1 Motorisierter Individualverkehr

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

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

15.1.2 Öffentlicher Verkehr

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

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

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

15.1.3 Fuss- und Veloverkehr

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

15.2 Schwächen und Handlungsbedarf

15.2.1 Gesamtschwachstellenkarte

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

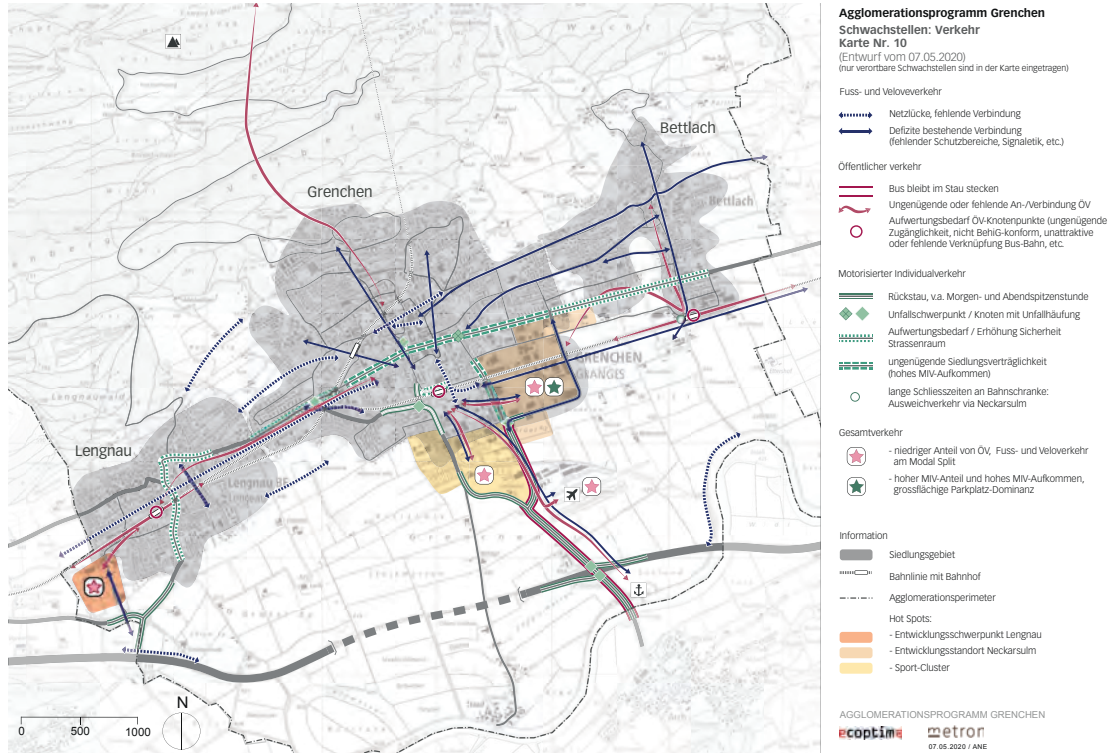


Abb. 45 Karte Schwachstellenanalyse Verkehr

15.2.2 Motorisierter Individualverkehr

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

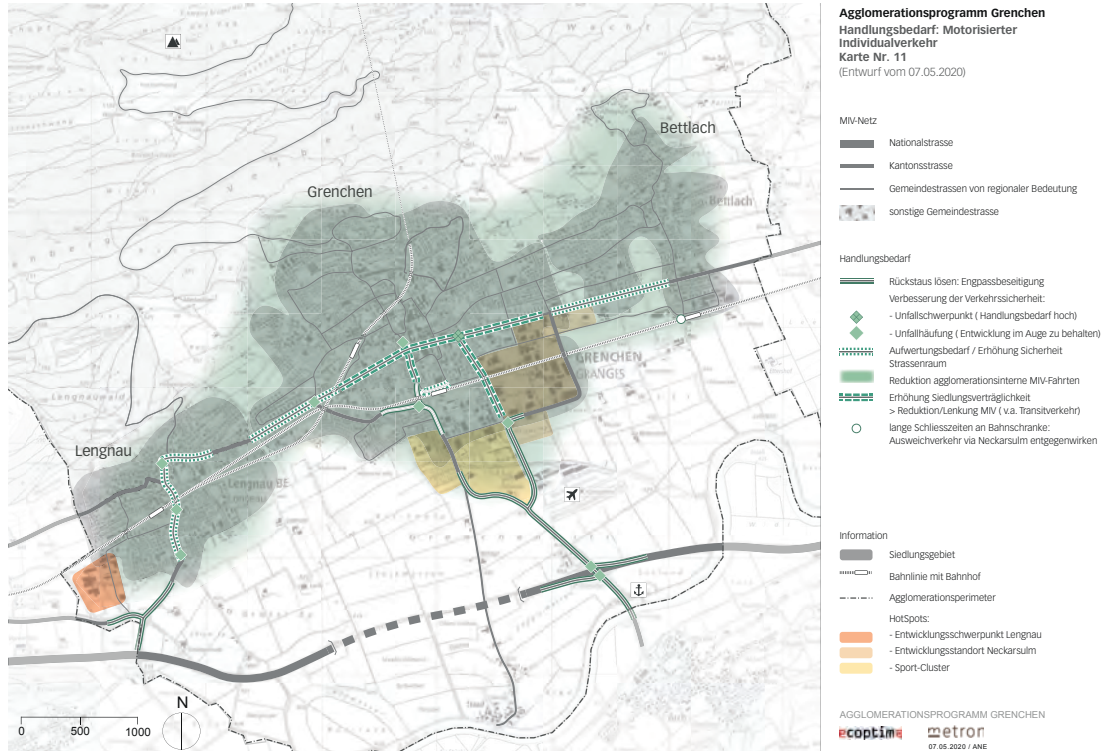


Abb. 46 Handlungsbedarf Motorisierter Individualverkehr

| Schwäche (Ist-Zustand) | Ziel Zukunftsbild | Handlungsbedarf |
|--|--|--|
| Überlastung der Hauptverkehrsachsen führt zur Minderung der Aufenthaltsqualität auf den Achsen und zu Ausweichverkehr | Direkte und sichere Hauptverkehrsachsen, Innerhalb Siedlungsgebiet quaterverträglicher Verkehr | <ul style="list-style-type: none"> Verkehrsmanagement Agglomeration Grenchen Aufwertung zu siedlungsverträglichen Strassenräumen |
| Unattraktive Strassenraumgestaltung/ungenügende Siedlungsverträglichkeit durch hohen MIV-Anteil | Direkte und sichere Hauptverkehrsachsen, Innerhalb Siedlungsgebiet quaterverträglicher Verkehr | <ul style="list-style-type: none"> Aufwertung zu siedlungsverträglichen Strassenräumen Verbesserung der Verkehrssicherheit |
| Unfallschwerpunkt und Knoten mit Unfallhäufung | | |
| Stau und erhöhte Unfallgefahr zu den Hauptverkehrszeiten auf den autobahnzubringenden Strassen und den Autobahnabfahrten | Hochleistungsstrassen mit guten Anschlüssen und ausreichender Kapazität | <ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Verkehrssicherheit |
| Lange Schliesszeiten der Bahnschranken Bahnhof Bettlach führt zu grossräumigem Ausweichverkehr bis Grenchen | Direkte und sichere Hauptverkehrsachsen | <ul style="list-style-type: none"> Ausweichverkehr entgegenwirken |

15.2.3 Öffentlicher Verkehr

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

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

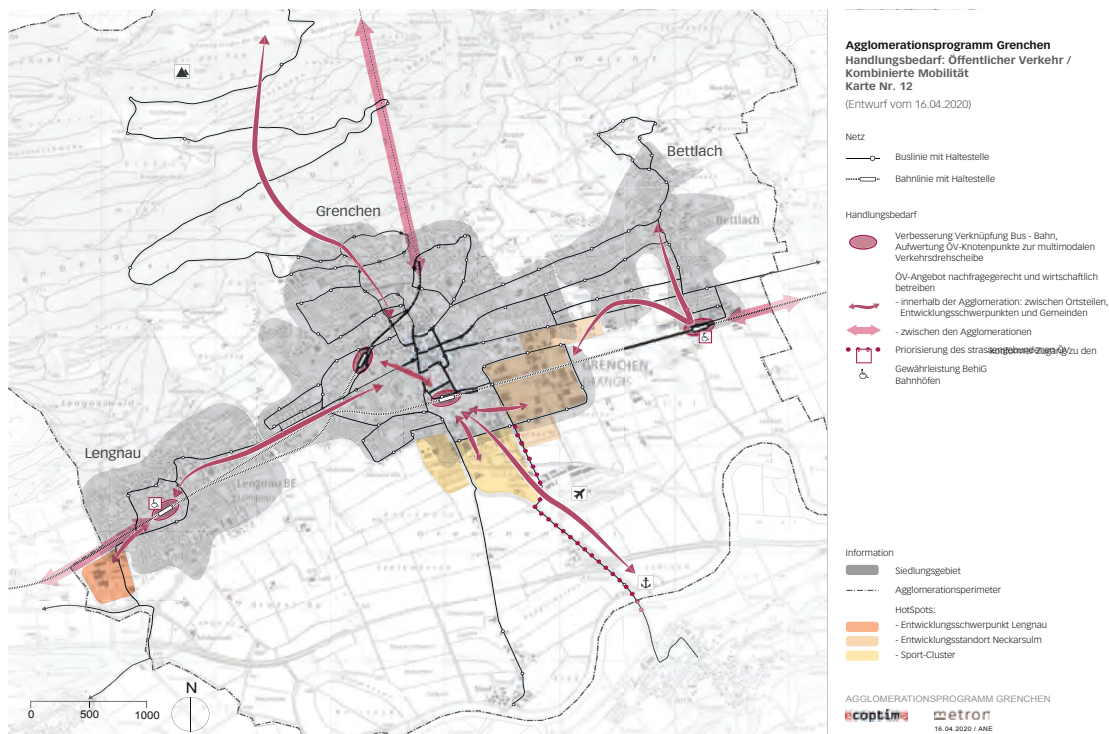


Abb. 47 Handlungsbedarf öffentlicher Verkehr/Kombinierte Mobilität

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

15.2.4 Fuss- und Veloverkehr

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

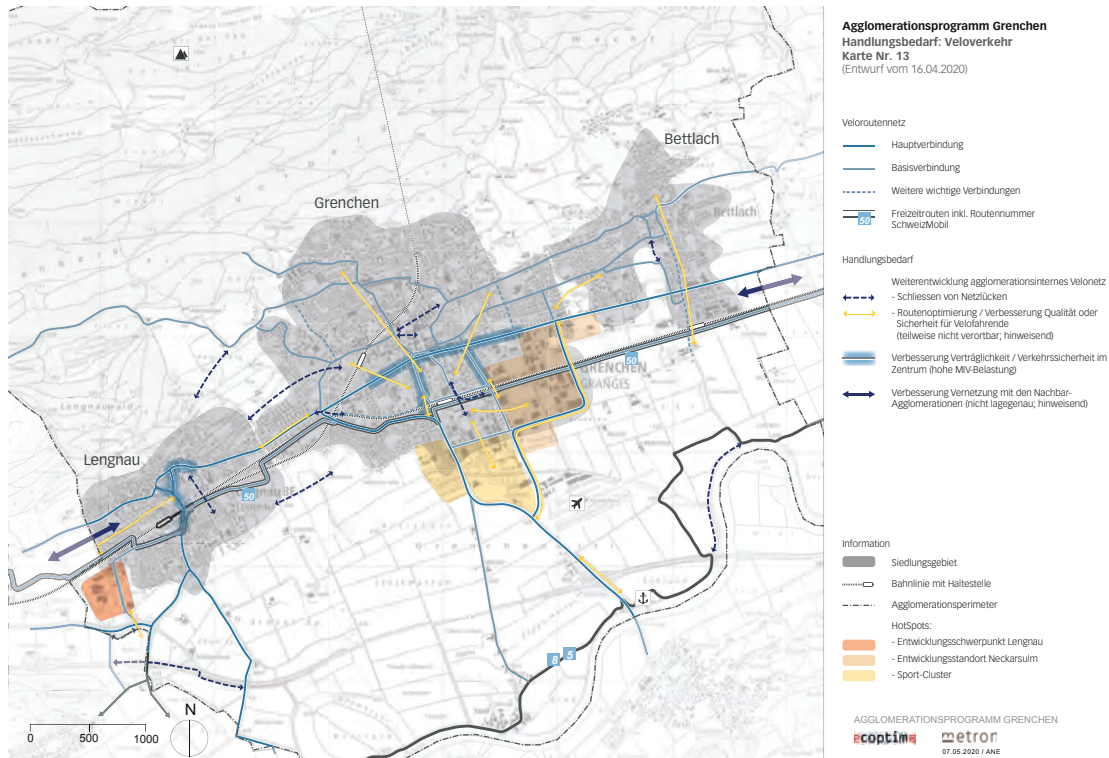


Abb. 48 Handlungsbedarf Veloverkehr

| Schwäche (Ist-Zustand) | Ziel Zukunftsbild | Handlungsbedarf |
|--|--|---|
| Ungenügende Vernetzung Ortsteile, Entwicklungsschwerpunkte und Gemeinden untereinander | Attraktive, durchgängige Velohauptrouuten/ Innerhalb Siedlungsgebiet quartierverträglicher Verkehr mit guten ÖV-, Fuss- und Veloverbindungen | – Weiterentwicklung Fuss-/Velonetz: Netzlücken schliessen, direkte Linienführungen ermöglichen |
| Planung und/oder Realisierung des Netzes endet oft an Gemeindegrenzen | Attraktive, durchgängige Velohauptrouuten | – Weiterentwicklung des Fuss-/ Velonetzes und überkommunale Zusammenarbeit stärken. Die Realisierung von Projekten vorantreiben |
| Verbindungen mit Nachbaragglomerationen nur über Freizeitrouuten oder entlang stark belasteter Hauptachsen | Gut funktionierende Vernetzung mit den Nachbaragglomerationen | – Verbesserung Vernetzung mit den Nachbaragglomerationen |
| Ungenügende resp. fehlende Direktverbindungen, Umwege nötig (z.T. mit Topographiewechsel) | Innerhalb Siedlungsgebiet quartierverträglicher Verkehr mit guten ÖV-, Fuss- und Veloverbindungen | – Weiterentwicklung Fuss-/Velonetz: Netzlücken schliessen, direkte Linienführungen ermöglichen |
| Bahngleise als trennende Elemente der Ortsteile | Innerhalb Siedlungsgebiet quartierverträglicher Verkehr mit guten ÖV-, Fuss- und Veloverbindungen | – Weiterentwicklung Fuss-/Velonetz: Netzlücken schliessen, direkte Linienführungen ermöglichen |

| | | |
|---|---|--|
| Ungenügende Erschliessung der Naherholungsgebiete und Sportcluster | Gut zugängliche Erholungs-räume mit Hot Spots | – Weiterentwicklung Fuss-/Velonetz: Netzlücken schliessen, direkte Linienführungen ermöglichen |
| Sanierungsbedarf Unfallstand-orte mit hoher Fussgänger-/Velobeteiligung | Innerhalb Siedlungsgebiet quartierverträglicher Verkehr mit guten ÖV-, Fuss- und Veloverbindungen | – Verbesserung der Verkehrssicher-heit |
| Qualität und Quantität der Velo-parkierung an wichtigen Zielor-ten innerhalb der Agglomeration ungenügend | Förderung multimodale Mobilität | – Nachfragerechter Ausbau Velopar-kierung (im Zentrum, beim Über-gang zum ÖV, Hot Spots, Schulen, Freizeit/Sport und Naherholung etc.) |

15.2.5 Kombinierte Mobilität

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

| Schwäche (Ist-Zustad) | Ziel Zukunftsbild | Handlungsbedarf |
|---|--|--|
| Sehr hoher MIV-Anteil am Modal Split | Förderung multimodale Mobilität Attraktive, direkte ÖV-Verbin-dungen | – Bessere Verknüpfung von unter-schiedlichen Verkehrsmitteln sowie Weiterentwicklung ÖV-Netz und -Angebot. |
| Mangelhafte Veloparkierung | Förderung multimodale Mobilität | – Nachfragerechter Ausbau Velopar-kierung (im Zentrum, beim Über-gang zum ÖV, Hot Spots, Schulen, Freizeit/Sport und Naherholung etc.) |
| Flächige Parkplatz-Dominanz, hohes Verkehrsaufkommen durch viele PP, fehlende ÖV-Erschliessung, ungenügende Fuss-/Veloanbindung | Dichte Arbeitsgebiete mit direkten ÖV-, Fuss- und Velo-verbindungen Attraktive Sport- und Frei-zeiträume mit direkten MIV-und ÖV-Verbindungen | – Koordination Parkierung Arbeits-platzgebiete, Schaffung attraktiver ÖV-, Fuss- und Veloverbindungen |
| <i>Aus Schwäche ÖV:</i> – Ungenügende Verknüpfung Bus – Bahn – Nicht BehiG-konformer Zugang zu den Bahnhöfen (Perrons/Rampen/Treppen) | Förderung multimodale Mobilität Attraktive, direkte ÖV-Verbin-dungen | <i>Aus Handlungsbedarf ÖV:</i> – Verbesserung Übergang Bahn – Bus – Aufwertung ÖV-Knotenpunkte, Zugang |
| <i>Aus Schwäche Fuss/Velo:</i> Qualität und Quantität der Velo-parkierung an wichtigen Zielor-ten innerhalb der Agglomeration ungenügend | Förderung multimodale Mobilität | <i>Aus Handlungsbedarf Fuss/Velo:</i> – Angebot Veloparkierung nachfrage-gerecht ausbauen |

16. Fokusräume

Während der Bearbeitung des Agglomerationsprogramms sind zwei Fokusräume identifiziert worden, welche langfristig eine strategisch entscheidende Bedeutung für die Entwicklung der Agglomeration Grenchen haben. In diesen Räumen besteht bei der Planung ein hoher Bedarf an Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr.

Das Kapitel dient der Konkretisierung des räumlich verorteten Handlungsbedarfs.



Abb. 49 Strategisch wichtige Entwicklungsräume der Agglomeration Grenchen

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

Für die Weiterentwicklung des Entwicklungsgebiets Arbeiten Neckarsulm sind die Klärung der Erschliessung und der Aufbau eines Mobilitätsmanagements unabdingbar. Südwestlich schliesst das Gebiet am Bahnhof Süd an. Dieses Gebiet ist heute noch nicht mit einer attraktiven Verbindung zum Zentrum der Stadt Grenchen ausgestattet. Im Zuge des Ausbaus des Bahnhofs zu einer multimodalen Drehscheibe kann das Gebiet südlich des Bahnhofs durch eine Gleisunterführung besser an das Agglomerationszentrum angebunden werden. Dadurch gewinnt das Gebiet an strategischer Bedeutung für die Entwicklung der Agglomeration. In diesem Zusammenhang werden die Abstimmung zwischen den Nutzungen Arbeiten, Wohnen und Freizeit sowie die Entwicklung einer entsprechenden Erschliessung wichtig. Im Fokusraum sind daher breit abgestützte und agglomerationsübergreifende künftige Planungsprozesse wichtig.

Bahnhof Lengnau mit Anschluss ESP Lengnaumoos und Zentrum Lengnau

Der Raum Bahnhof – Zentrum in Lengnau bietet Potenzial für eine Erhöhung der Nutzungsdichte und der Herausbildung eines attraktiven Zentrums. Dabei ist die Verkehrslenkung des MIV zur Erhöhung der Siedlungsqualität entscheidend. Eine Verkehrslenkung erfordert eine agglomerationsübergreifende Planung, um die Verkehrskapazitäten in der gesamten Agglomeration abzustimmen. Um den Binnenpendlerverkehr zu senken ist eine direkte Buserschliessung am Bahnhof Lengnau wichtig. Dadurch kann auch die ÖV-Erschliessung des ESP Lengnaumoos verbessert werden.

F Strategien

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

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

17. Gesamtstrategie

Generelle Handlungsstrategien

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

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

Gesamtstrategie für die Agglomeration Grenchen

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

Gezielte Innentwicklung mit hoher Siedlungsqualität

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

Die wirtschaftlichen Entwicklungsgebiete werden mit der Förderung einer besseren regionalen Abstimmung weiterentwickelt.

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

Verträgliche und ressourcenschonende Mobilität

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

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

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

18. Teilstrategie Siedlung und Landschaft

Zur Zielerreichung des Zukunftsbildes 2040 werden in der Agglomeration Grenchen Teilstrategien im Bereich Siedlung entlang den folgenden Grundsätzen verfolgt:

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

18.1 Strategien Siedlung

Zentrumsqualitäten gezielt stärken

- Das **städtische Zentrum** der Agglomeration wird gestärkt. Zur Stärkung erfolgen Aufwertungen im öffentlichen Raum und die Aktivierung von Nutzungspotenzialen an zentralen Lagen.
- In den **Zentren Bettlach und Lengnau** wird die Aufenthaltsqualität verbessert. Sie sollen die Ortszentrumfunktion in der Agglomeration gewährleisten.

Siedlungsentwicklung nach innen lenken

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

Siedlungsentwicklung in den Quartieren gezielt fördern

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

Regionale Arbeitszone stärken und weiterentwickeln

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

Freiräume im Siedlungsgebiet vernetzen

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

| Handlungsbedarf | Strategie |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> – Potenzial von Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebieten nutzen, unbebaute Bauzonen aktivieren | <ul style="list-style-type: none"> – Siedlungsentwicklung differenziert nach Siedlungstyp nach innen lenken |
| <ul style="list-style-type: none"> – Verdichtung im Zentrum; flächenintensive Parkierung reduzieren | <ul style="list-style-type: none"> – Siedlungsentwicklung in den Quartieren gezielt fördern |
| <ul style="list-style-type: none"> – Aufwertung der öffentlichen Räume | <ul style="list-style-type: none"> – Zentrumsqualitäten gezielt stärken |
| <ul style="list-style-type: none"> – Attraktiver Wohnungsmix und hohe Siedlungsqualität in Entwicklungsgebieten sicherstellen | <ul style="list-style-type: none"> – Der Ergänzungsraum wird qualitativ voll verdichtet. – Siedlungsentwicklung in den Quartieren gezielt fördern |
| <ul style="list-style-type: none"> – Gemeinsame regionale Entwicklung, Vermarktung und Positionierung von Arbeitszonen | <ul style="list-style-type: none"> – Die Ansiedlung von Firmen erfolgt regional koordiniert – Die Entwicklungsschwerpunkte werden gefördert und weiterentwickelt. |
| <ul style="list-style-type: none"> – Schaffen und vernetzen von attraktiven Grünräumen | <ul style="list-style-type: none"> – Vernetzung von bestehenden und neuen Freiräumen entlang der Bäche |

18.2 Strategie Landschaft

Landschaft freihalten und schützen

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

Aktivitätsräume attraktivieren und Nutzungen koordinieren

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

| Handlungsbedarf | Strategie |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> – Schwerpunkte für die Freizeit und Naherholung setzen und die Nutzungen aufeinander abstimmen (z.B. Windenergienutzung – Erholungsfunktion) | <ul style="list-style-type: none"> – Bei Bedarf werden Nutzungskonflikte zwischen Natur- und Landschaftsräumen und Freizeitnutzungen aufeinander abgestimmt. |
| <ul style="list-style-type: none"> – Bau Bootshafen und Attraktivierung des Aareufers als Aufenthaltsort | <ul style="list-style-type: none"> – Bedeutende Naherholungsgebiete werden als wichtige Standortqualitäten weiterentwickelt. |

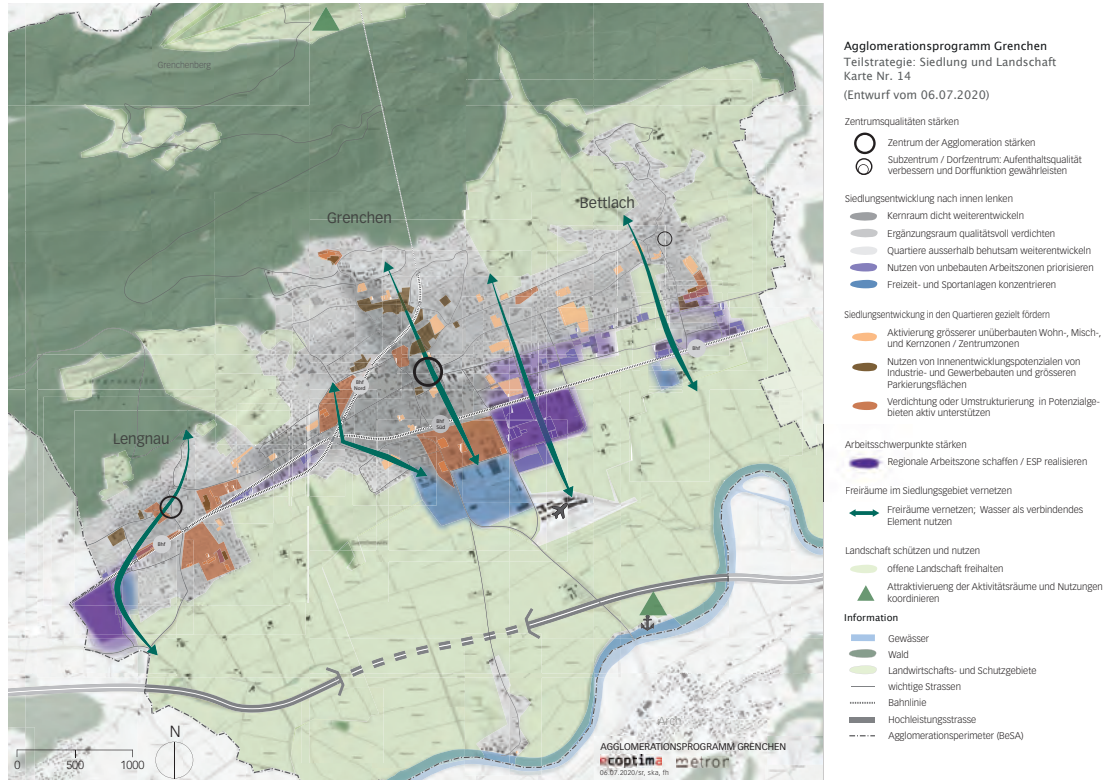


Abb. 50 Strategiekarte Siedlung und Landschaft

19. Teilstrategie Verkehr

19.1 Gesamtverkehrsstrategie

Zur Zielerreichung des Zukunftsbildes wird für die Agglomeration Grenchen die 3V-Strategie der Kantone Solothurn und Bern als Gesamtverkehrsstrategie über alle Verkehrsmittel weiterverfolgt und mit dem vierten «V» der Vernetzung ergänzt. Die Agglomeration Grenchen stimmt damit ihre Mobilität und Siedlungsentwicklung noch fokussierter aufeinander ab. Hierfür sind die jeweiligen Stärken der einzelnen Verkehrsmittel zu nutzen und gezielt zu fördern. Im Fokus stehen eine Erhöhung der Verträglichkeit des Gesamtverkehrs sowie eine Steigerung des Modal Split zugunsten nachhaltiger Verkehrsmittel. Indem das bestehende MIV-Netz entlastet wird, können Kapazitäten beim Verkehr frei gespielt und damit Handlungsmöglichkeiten in der Siedlungsentwicklung erhalten werden.

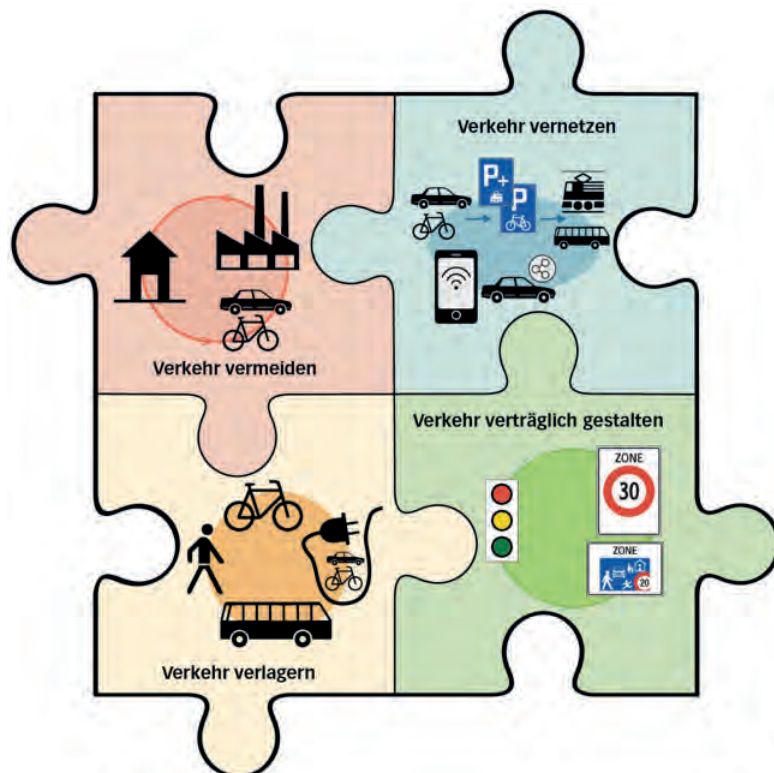


Abb. 51 Gesamtverkehrsstrategie Agglomeration Grenchen, Darstellung Metron

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

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

Verkehr vermeiden

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

Verkehr verlagern

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

Verkehr verträglich gestalten

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

Verkehr vernetzen

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

19.2 Teilstrategien Mobilität

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

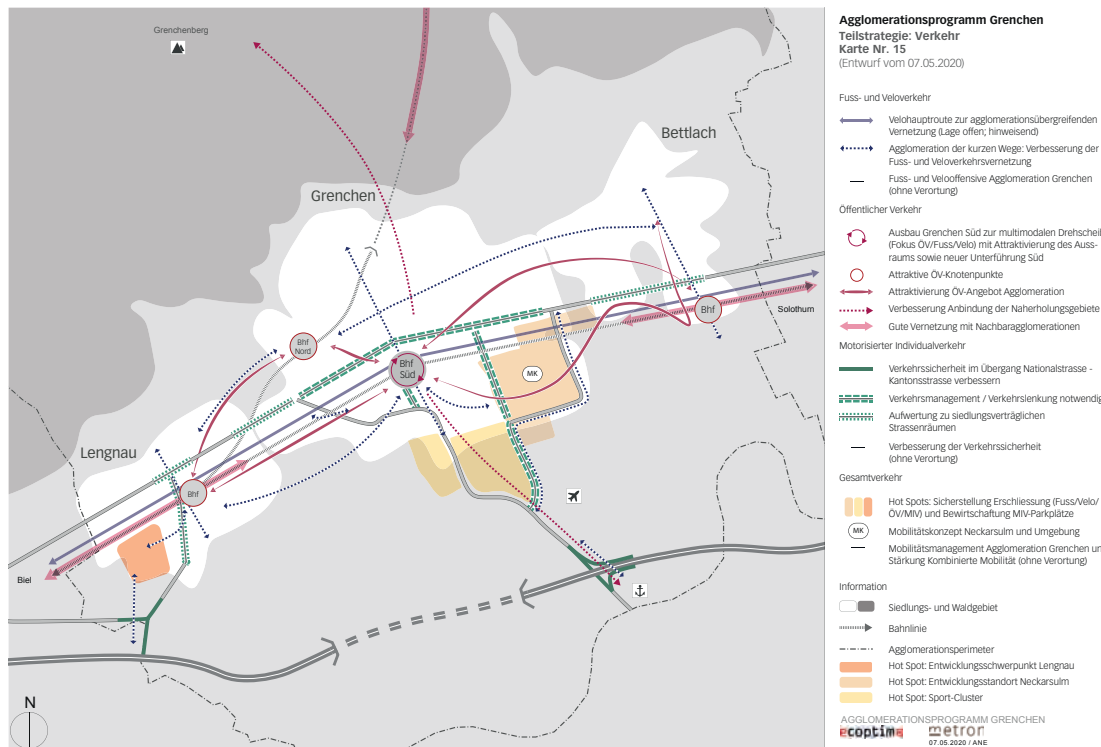


Abb. 52 Karte Strategie Mobilität

19.2.1 Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr

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

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

| Handlungsbedarf | Strategie |
|--|--|
| Netzhierarchie und Funktion der einzelnen Strassen im Gesamtsystem verdeutlichen | Verkehrsmanagement Agglomeration Grenchen: Verkehrslenkung und Signalisation optimieren |
| Aufwertung zu siedlungsverträglichen Strassenräumen | Siedlungsverträgliche Strassenräume |
| Verbesserung der Verkehrssicherheit | <ul style="list-style-type: none"> – Sanierung von Unfallstandorten und siedlungsverträgliche Strassenräume – Verkehrssicherheit im Übergang Autobahn – Basisnetz Agglomeration Grenchen erhöhen |
| Ausweichverkehr entgegenwirken | Verkehrsmanagement Agglomeration Grenchen: Verkehrslenkung und Signalisation optimieren |

19.2.2 Teilstrategie Öffentlicher Verkehr

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

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

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

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

19.2.3 Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr

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

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

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

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

19.2.4 Teilstrategie Kombinierte Mobilität und Nachfrageorientierte Mobilität

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

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

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

| Handlungsbedarf | Strategie |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> – Bessere Verknüpfung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln sowie Weiterentwicklung ÖV-Netz und -Angebot | <ul style="list-style-type: none"> – Förderung Multimodalität – Ausbau Grenchen Süd zur multimodalen Drehscheibe |
| <ul style="list-style-type: none"> – Koordination Parkierung Arbeitsplatzgebiete, Schaffung attraktiver ÖV-, Fuss- und Veloverbindungen | <ul style="list-style-type: none"> – Mobilitätsmanagement Agglomeration Grenchen – Mobilitätskonzepte Hot Spots |
| Aus Handlungsbedarf ÖV: <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung Übergang Bahn – Bus – Aufwertung ÖV-Knotenpunkte, Zugang | Aus Teilstrategie ÖV: <ul style="list-style-type: none"> – Attraktive ÖV-Knotenpunkte – Ausbau Grenchen Süd zur multimodalen Drehscheibe |
| Aus Handlungsbedarf Fuss/Velo: <ul style="list-style-type: none"> – Nachfragererchter Ausbau Veloparkierung (im Zentrum, beim Übergang zum ÖV, Hot Spots, Schulen, Freizeit/Sport und Naherholung etc.) | Aus Teilstrategie Fuss/Velo: <ul style="list-style-type: none"> – Förderung Multimodalität |

G Massnahmen

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

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

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

20. Siedlung

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

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

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

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

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

Um die Arbeitsschwerpunkte in der Agglomeration zu stärken und ein regionales bis überregionales Angebot an Arbeitsarealen zu schaffen wird die Entwicklung des Entwicklungsgebiets Arbeiten Neckarsulm vorangetrieben. Ziel bei der Weiterentwicklung des Standorts ist die Schaffung einer regionalen Arbeitszone. Eine agglomerationsübergreifende Koordination der Arbeitszonen ist dafür unabdingbar.

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

21. Landschaft

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

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

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

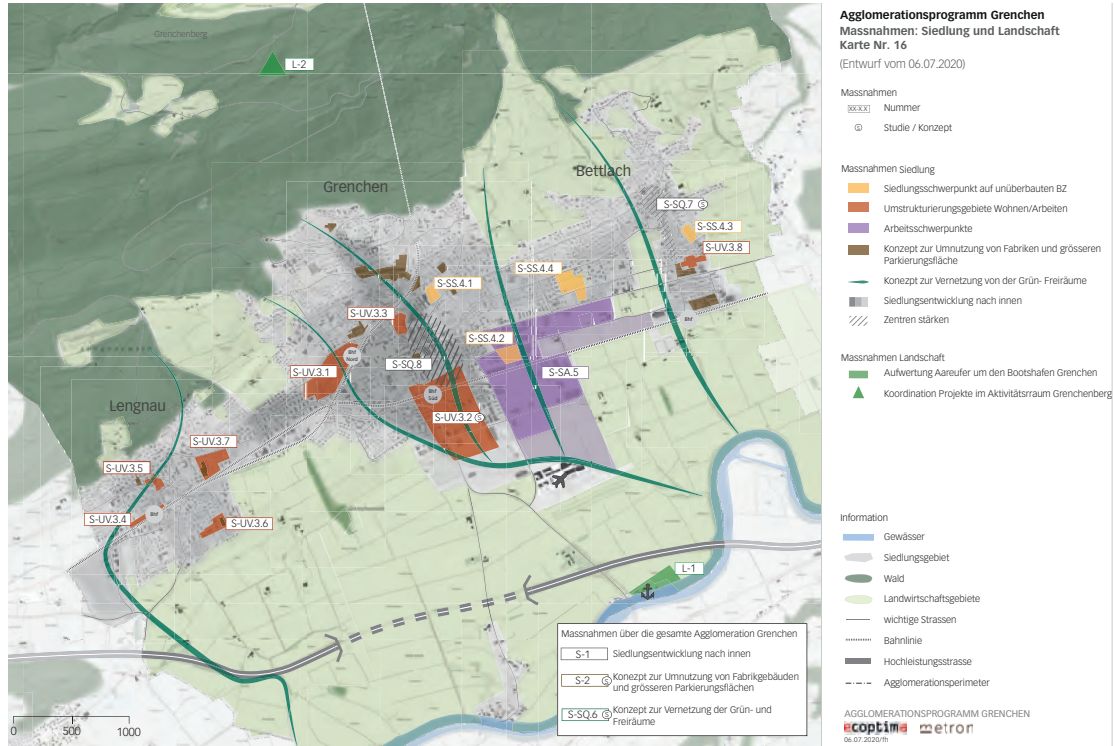


Abb. 53 Karte Massnahmen Siedlung und Verkehr

22. Verkehr

22.1 Motorisierter Individualverkehr

| Teilstrategie MIV | Nr. | Massnahme | Horizont |
|--|-------------|---|----------|
| Siedlungsverträgliche Strassenräume | MIV-Auf.1.1 | Lengnau, Betriebs- und Gestaltungs-konzept Solothurn-/ Bürenstrasse | B |
| | MIV-Auf.1.2 | Stadt Grenchen, Betriebs- und Ge-staltungskonzept Bielstrasse, Studie | B |
| | MIV-Auf.1.3 | Stadt Grenchen, Betriebs- und Ge-staltungskonzept Flughafenstrasse | B |
| | MIV-Auf.1.4 | Stadt Grenchen, Verbindung Schüt-zengasse – Schild-Rust-Strasse | B |
| | MIV-Auf.1.5 | Bettlach, Betriebs- und Gestaltungs-konzept Bielstrasse, Studie | B |
| Verkehrsmanagement Agglomeration Grenchen: Verkehrslenkung und Signa-lisation optimieren | MIV-Ü.1 | Agglomeration Grenchen, Mobilitäts-plan, Studie | AvE |
| Verkehrssicherheit im Übergang Autobahn – Basisnetz Agglomeration Grenchen erhöhen | Dok.1 | Verkehrssicherheit Autobahnan-schluss Grenchen, Bypass Archstras-se | B |

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

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

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

Um Siedlungs- und Verkehrsentwicklung optimal aufeinander abzustim-men, wird ein Mobilitätsplan erarbeitet. Aufbauend auf der 4V-Strategie (verlagern, vermeiden, verträglich gestalten, vernetzen) sind mit einem Mobilitätsplan die raum- und verkehrsplanerischen Belange zu konkreti-sieren und in eine Verbindlichkeit für die beteiligten Akteure zu bringen.

Im Vordergrund steht, die aus der Siedlungsentwicklung hervorgehende Verkehrserzeugung möglichst gut auf die verfügbaren Verkehrsträger zu verteilen.

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

22.2 Öffentlicher Verkehr

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

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

Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms Grenchen ergänzen und sind abgestimmt auf die übergeordneten Infrastrukturplanungen, welche insbesondere eine Aufwertung der Bahnhöfe zu attraktiven ÖV-Knotenpunkten beinhalten.

Der Bahnhof Grenchen Süd ist als multimodale Drehscheibe auszubauen; siehe Teilstrategie Kombinierte Mobilität.

22.3 Fuss- und Veloverkehr

| Teilstrategie Fuss-/Veloverkehr | Nr. | Massnahme | Horizont |
|--|------------------------|--|-------------|
| Stärkung der regionalen Zusammenarbeit | LV-Ü.1 | Agglomeration Grenchen, Fuss- und Velo-Offensive | AvE/BvE/CvE |
| | LV-Ü.2.1 | Stadt Grenchen, Veloverbindung Moosstrasse – Bielstrasse | A |
| Agglomeration der kurzen Wege: Verbesserung Fuss- und Velovernetzung | LV-Ü.2.2 | Lengnau, Veloverbindung Feldweg–Schützenmattweg | A |
| | LV-Ü.3.1 | Lengnau, Knotensanierung Büren-/Industriestrasse | B |
| | LV-Ü.3.2 | Lengnau–Grenchen, Krähenbergstrasse–Tannhofstrasse–Bahnhof Grenchen Nord | B |
| Velohaupttrouten zur agglomerationsübergreifenden Vernetzung | LV-V.1 | Agglomeration Grenchen, Velohauptroute Grenchen–Solothurn, Abschnitt Grenchen–Bettlach | A |
| | LV-V.2 | Agglomeration Grenchen, Velohauptroute Grenchen–Biel, Abschnitt Grenchen–Lengnau, Studie | AvE |
| Förderung Multimodalität | siehe Teilstrategie KM | | |

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

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

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

22.4 Multimodale Mobilität und Nachfrageorientierte Mobilität

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

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

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

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

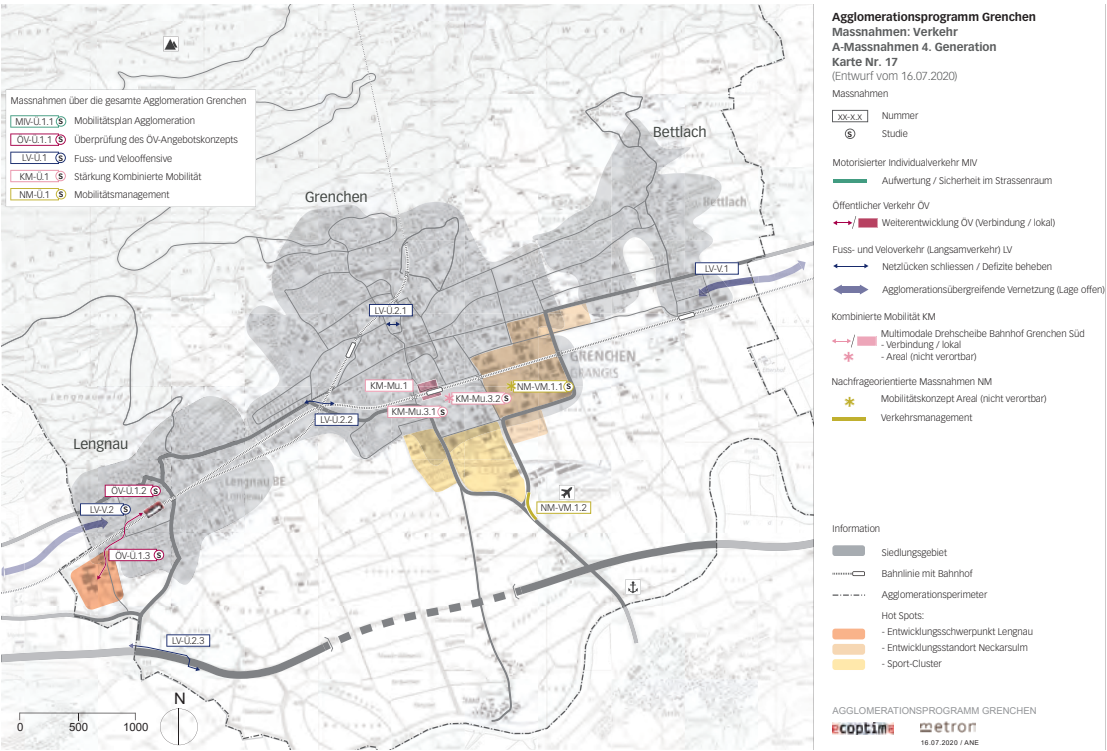


Abb. 54 Karte A-Massnahmen Verkehr

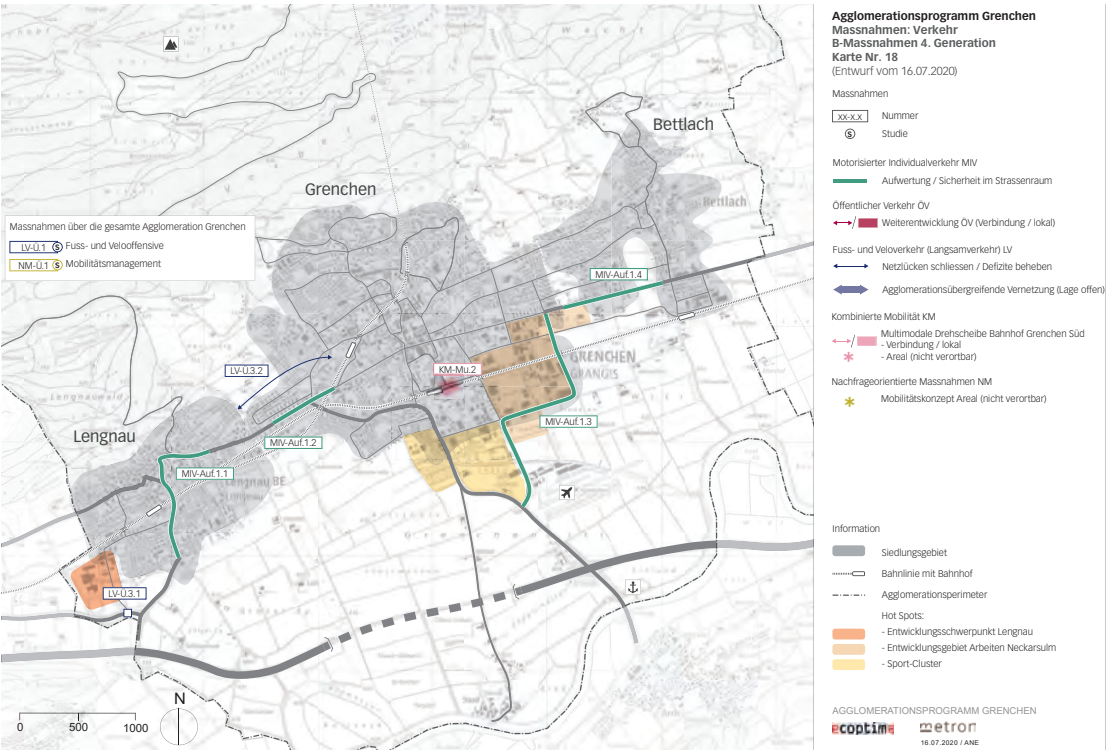


Abb. 55 Karte B-Massnahmen Verkehr