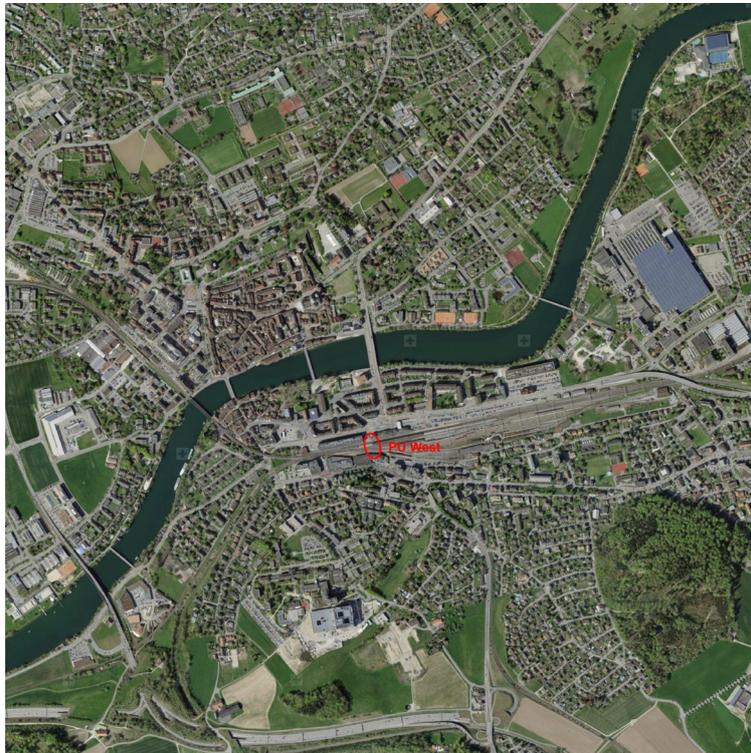


# Personenunterführung West, Hauptbahnhof Solothurn

## Nachfrage aus dem Umfeld



ENTWURF

### Kurzbericht

9. Februar 2020

210209\_\_B\_PU West Solothurn\_Umfeldanalyse.docx

## Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage .....	1
2	Auftrag .....	1
3	Unterführungen und Einzugsgebiet Langsamverkehr zur PU West .....	2
3.1	Unterführungen .....	2
3.2	Einzugsbereich Fussgänger zur PU West .....	5
3.3	Einzugsbereich Velo PU West .....	5
4	Potenziale .....	7
4.1	Entwicklungsgebiete .....	7
4.2	Hektarrasterdaten .....	8
4.3	Querer zwischen Stadtteilen in der PU West .....	10
5	Nachfrage .....	10
5.1	Grundlagen für die Berechnung .....	10
5.2	Nachfrage Fussverkehr .....	11
5.3	Zusammenzug Nachfrage Fussverkehr .....	17
5.4	Nachfrage Veloverkehr .....	17
5.5	Zusammenzug Nachfrage Veloverkehr .....	19
5.6	Zweirad-Belastungen an Vergleichs-Querschnitten .....	19
6	Fazit .....	23

## Abkürzungen

<b>AS</b>	Ausbauschnitt
<b>EFH</b>	Einfamilienhaus
<b>FHNW</b>	Fachhochschule Nordwestschweiz
<b>GIBS</b>	Gewerblich-Industrielle Berufsfachschule Solothurn
<b>HVZ</b>	Hauptverkehrszeit
<b>LV</b>	Langsamverkehr (Fussgänger, Velo/Mofa)
<b>MIV</b>	Motorisierte Individualverkehr
<b>ÖV</b>	Öffentlicher Verkehr
<b>PU</b>	Personenunterführung
<b>STEP AS2035</b>	Strategische Entwicklungsprojekte Ausbauschnitt 2035
<b>ZR</b>	Zweirad, Zweiradverkehr (Velo/Mofa/eBike)
<b>VZÄ</b>	Vollzeit-Äquivalent (Arbeitsstellen)

### Auftragnehmer

Bahn + Bus Beratung AG 3B, Günter Weber, dipl. Bauing. ETHZ/SIA, Verk.ing. SVI

## 1 Ausgangslage

Gemäss dem Rahmenplan der SBB weist der Hauptbahnhof Solothurn mittel- bis langfristig betriebliche und infrastrukturelle Engpässe auf. Neben unterdimensionierten Publikumsanlagen ist insbesondere die bestehende zentrale Personenunterführung – als PU Mitte bezeichnet – zu wenig breit. Sie dient einerseits dem Verkehr im Zusammenhang mit den Personenzügen der Normalspur (SBB, BLS) wie auch der Meterspur (RBS), andererseits als Verbindung innerhalb der Stadt zwischen den Quartieren südlich und nördlich der Gleise.

Die Planung der SBB sieht vor, die Perron- und Gleisanlagen mittel- bis langfristig in Solothurn umzugestalten, so dass sie den weiter ansteigenden Verkehrsbedürfnissen auch in Zukunft genügen. Im Rahmen des Programms Umsetzung BehiG wird in Solothurn bis im Zeithorizont 2020 bei den Publikumsanlagen nur ein Minimum an Massnahmen umgesetzt.

Die PU Mitte dient eigentlich nur den Fussgängern. Obwohl nicht vorgesehen, wird sie gelegentlich auch von Zweiradfahrern benutzt. In googlemaps wird für gewisse Verbindungen die PU Mitte als kürzeste Route für Velo ausgewiesen. Dies könnte eine Erklärung sein, weshalb trotz fehlender Rampe auf der Südseite Zweiräder in der Unterführung beobachtet werden

Gemäss dem Ausbauschritt 2025 (AS 2025) wird der Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS nach 2025 neue 180m lange Zugkompositionen einsetzen. Dazu müssen die Publikumsanlagen angepasst werden. Die Planung sieht vor, den Bahnhof RBS komplett neu zu gestalten und zu überdachen. Die Inbetriebnahme des neuen RBS-Bahnhof ist für den Zeithorizont 2027 vorgesehen. Dazu gehören auch die neuen Buskanten für 3 Buslinien auf der Südseite der Bahnanlagen. Sie wurden in die Richtplanung der Stadt Solothurn aufgenommen.

- **Stadtplanung / PU West**

Die Stadt Solothurn plant mit weiteren Investoren die Entwicklung des Gebiets südlich des Hauptbahnhofs. Darin enthalten ist auch eine neue grosszügige Langsamverkehrsunterführung auf der Westseite der Perronanlagen. Sie wird als Personenunterführung West (PU West) bezeichnet und soll einen Teil der Fussgänger- und Zweiradbeziehungen zwischen den angrenzenden nördlichen und südlichen Stadtquartieren aufnehmen sowie transitierenden Zweiradverkehr zu Zielen in der näheren Agglomeration. Zudem soll eine unterirdische Velohalle Süd erstellt werden, welche an die PU West angebunden wird.

Mit der Umgestaltung der Perronanlagen von SBB und RBS erfolgt deren Anschluss an die Personenunterführung. Deshalb ist eine weitere Funktion der PU West die Aufnahme der Umsteiger von und zur Bahn.

## 2 Auftrag

In dieser Studie wird untersucht, mit welcher Nachfrage für Fussgängern und Zweiradfahrern (inklusive nähere Agglomeration) gerechnet werden kann, welche eine Langsamverkehrsverbindung via PU West zur Querung der Gleisanlagen beim Hauptbahnhof Solothurn benutzen.

Neben dem Tagesverkehr ist zusätzlich die für die Dimensionierung der PU West massgebende HVZ-Nachfrage in den Spitzenstunden am Morgen und Abend auszuweisen.

### 3 Unterführungen und Einzugsgebiet Langsamverkehr zur PU West

#### 3.1 Unterführungen

Im Untersuchungsperimeter zu der bestehenden PU Mitte und einer in Diskussion stehenden PU West befinden sich weitere Unterführungen der Gleisanlagen für den Langsamverkehr (LV).

Es sind dies die Querungen

- Schöngrün Strassenunterführung
- Dornacherplatz – Blaue Post Langsamverkehr
- PU West Langsamverkehr
- PU Mitte Langsamverkehr
- Bahnweg – Aarmatt-Kreisel Langsamverkehr (in der Gemeinde Zuchwil liegend)

Der Einzugsbereich für die Fussgänger wird mit 1km Luftdistanz angenommen, wobei das effektiv vorhandene Wegenetz und geografische Hindernisse miteinflussen. Bei einer angenommenen Gehgeschwindigkeit vom 1.5m/s (nur auf kurze Distanzen erreichbar) entspricht dies einem Zeitbedarf von 11-12 Minuten.

#### Legende zu Unterführungen:

- 1. Schöngrün
- 2. Dornacherplatz - Blaue Post (LV)
- 3. PU West (LV)
- 4. PU Mitte (LV)
- 5. LV Bahnweg - Aarmatt-Kreisel (LV)

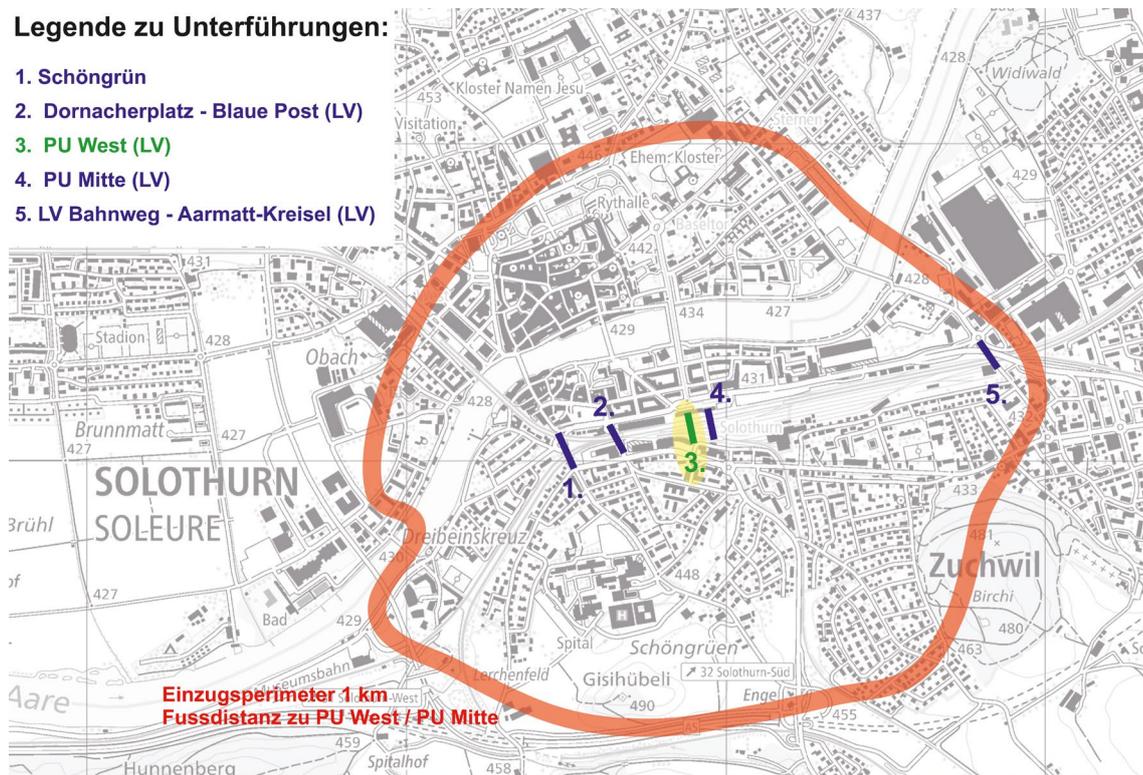


Abb. 1: Unterführungen Gleisanlagen im Umfeld HB Solothurn mit Einzugsperimeter PIU West/PU Mitte

- **Schöngrünunterführungen**

Die Strassenunterführung unterquert mittels drei eigenständiger Bauwerke die Gleise der Korridore von Solothurn in Richtung Burgdorf, Büren und Biel/Moutier. Die Unterführung weist beidseitig Radstreifen und breite Trottoirs auf. Sie ist offen, hell und gut einsehbar, die überdeckten Bereiche sind kurz.

Die MIV-Verkehrsbelastungen südlich der Gleisanlagen sind moderat. In Richtung Westen ist die Bürenstrasse ein Autobahnzubringer zum Anschluss Solothurn West. Die Verkehrsmengen sind in Anbetracht der Funktion eher unterdurchschnittlich.

Die Unterführung ist rege nachgefragt als direkte und schnelle Fuss- und Zweiradverbindung zwischen Altstadt und Spital/Schöngrünquartier/Alte Bernstrasse. Auf der Nordseite schliesst eine Langsamverkehrsachse an, die auf einem kurzen Abschnitt zuerst in einer sehr schwach belasteten Quartierstrasse geführt wird um dann in eine LV/ÖV-Achse (Berntorstrasse/Wengibrücke) überzugehen. Die Verbindung ist für Velo attraktiv, da sie gestreckt verläuft und zügig befahren werden kann. Die zu überwindenden Höhenunterschiede sind moderat, Konflikte mit Fussgängern oder dem MIV können sich nur im Kreisel Schöngrünunterführung ergeben.

- **LV-Unterführung Blaue Post – Dornacherplatz**

Die lange Unterführung mit gekröpfter Linienführung befindet sich ca. 170m westlich der geplanten PU West. Die vollständig gedeckte LV-Verbindung ist dunkel und eng, nur +/- in der Mitte befindet sich eine seitliche Öffnung mit Einfall von Tageslicht. Vom Eingang sieht man nicht zum gegenüberliegenden Ausgang. Stirnseitig sind Treppen und Rampen vorhanden. Der Eingang auf der Nordseite ist schwer als solcher erkennbar.

Die an sich kürzeste Verbindung aus dem mittleren Teil des Schöngrün-Quartiers zur Vor- und Altstadt ist sowohl von Fussgängern als auch Zweiradfahrern wenig nachgefragt. Durch die beengten Verhältnisse können in der Unterführung beklemmende Gefühle aufkommen, Frauen meiden diese LV-Verbindung.

- **PU West**

Die geplante neue grosszügige LV-Unterführung befindet sich im Bereich der westlichen Enden der normalspurigen Perronanlagen (SBB, BLS) und des neuen RBS-Bahnhofs (Meterspur). Die Unterführung führt von Norden in der Verlängerung der Hauptbahnhofstrasse orthogonal zu den Gleisanlagen auf die Südseite zur Zuchwilerstrasse. Zu den Perrons der Normal- und Meterspur sind ostseitig Rampen vorgesehen, westseitig ist die Anordnung und der Anschluss der Treppenzugänge noch nicht bereinigt.

Für die langsamen Zweiradfahrer ist in der Unterführung auf der Westseite eine separate ca. 4m breite Velofahrbahn mit Gegenrichtungsverkehr vorgesehen, die stirnseitig über Rampen erreicht werden kann. Die westseitigen Treppenzugänge sollen konfliktfrei unterfahren werden. Noch unklar ist, ob die ZR-Fahrbahn auf Höhe der Gleise 2/3 oder auch noch Gleis 1 partiell abgesenkt wird.

Sowohl Fussgänger als auch Zweiradfahrer haben auf kurze Distanz ca. 5m Höhenunterschied zu überwinden. Je nach Art der Einführung der Perronzugänge in die PU können es beim Zweiradverkehr mehr sein. Im Süden wird die neue Velohalle Süd durch die ZR-Fahrbahn erschlossen, im Norden die bestehende unterirdische Velostation.

Auf der Südseite wird die PU in den noch zu erstellenden Hauptbahnhofplatz Süd münden, auf dem drei Bushaltestellen geplant sind. Ein direktes Wegenetz in das südlich angrenzende Wohnquartier ist nicht vorhanden. Aus Richtung Biberist und Zuchwil wird man via Guggelstutz-Kreisel auf den Hauptbahnhofplatz geführt.

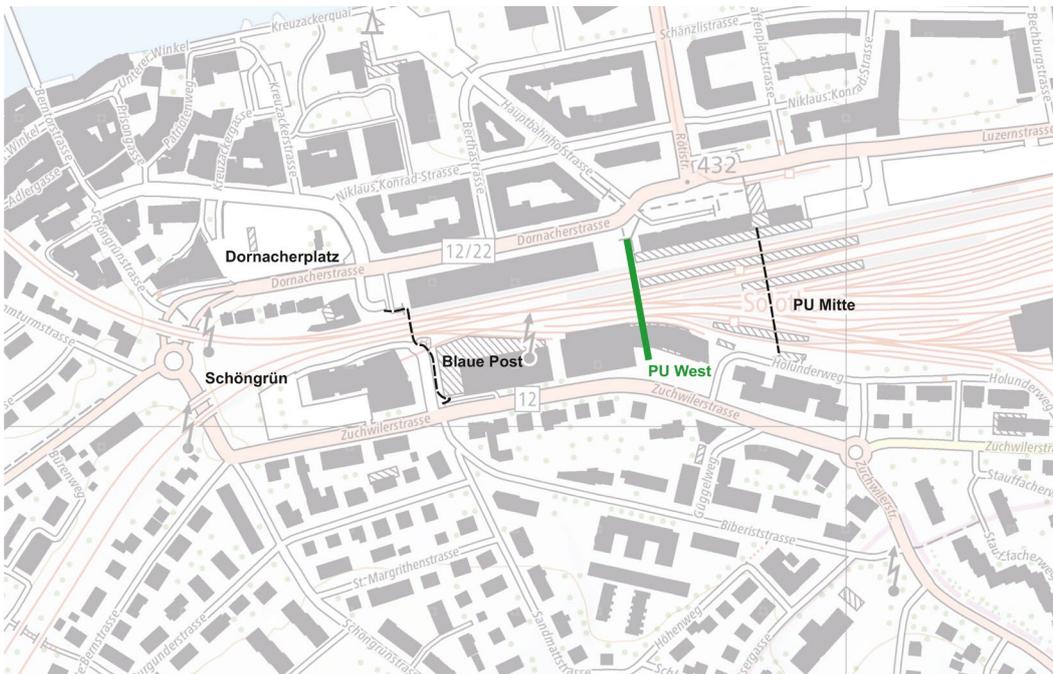


Abb. 2: PU West mit Wegenetz im Umfeld und benachbarten Unterführungen

- **PU Mitte**

Die aktuell alleinige Bahnunterführung mit gerader Linienführung befindet sich in zentraler Lage zu den heutigen Perronanlagen ca. 100m östlich der PU West. Im südlichen Abschnitt ist die Personenunterführung 5m breit und weitet sich im Bereich der Gleise 5/6 auf 7.5m. Dennoch ist sie zu schmal. Insbesondere bei Zugsankünften/-abfahrten auf den Gleisen 2/3 können die Nachfrageströme zu Stauerscheinungen und kurzen Wartezeiten in der Unterführung führen.

Im Norden sind stirnseitig mehrere Zugänge zur PU vorhanden, eine direkte Verbindung zur unterirdischen Velostation besteht. Im Süden bildet eine breite Treppe den Zugang zur PU. Heute wie auch mit einem neuen RBS-Bahnhof kann die PU von Fussgängern aus dem Westen via RBS-Perron erreicht werden. Die Perronanlagen von Normal- und Meterspur sind beidseitig Perronzugängen (Treppen, Rampen, Lifte) an die PU angeschlossen.

Auf der Südseite führt die PU Mitte ebenfalls auf den neuen Hauptbahnhofplatz, die Bushaltestellen befinden sich in unmittelbarer Nähe. Zwei Hochhäuser mit einigen wenigen über- und unterirdischen kommerzielle Nutzungen bilden den Abschluss gegen Süden.

Die PU dient neben den Bahnfahrern auch der Querung zwischen den Stadtteilen, wobei eine Nutzung durch Zweiräder nicht vorgesehen ist. Obwohl auf der Südseite kein befahrbarer Zugang vorhanden ist, sind dennoch gelegentlich Zweiradfahrer anzutreffen.

- **LV-Unterführung Bahnweg – Aarmatt-Kreisel**

In gute 900m Distanz zur PU Mitte verbindet im Osten eine LV-Achse mit moderaten Steigungen das Zentrum von Zuchwil mit dem nördlich gelegenen Bereich Riverside. Die Zweiradachse führt nördlich weiter über die Rote Brücke (Aarequerung) und verkehrsberuhigte Quartierstrassen bis zur Kantonsschule am Herrenweg in der Stadt Solothurn. Die nordöstlichen Siedlungsgebiete der Stadt Solothurn wie auch die Altstadt können bequem, sicher und auf kürzestem Weg ab der Veloachse erreicht werden.

Im Süden führt die Veloachse weiter in Richtung Derendingen/Wasseramt.

### 3.2 Einzugsbereich Fussgänger zur PU West

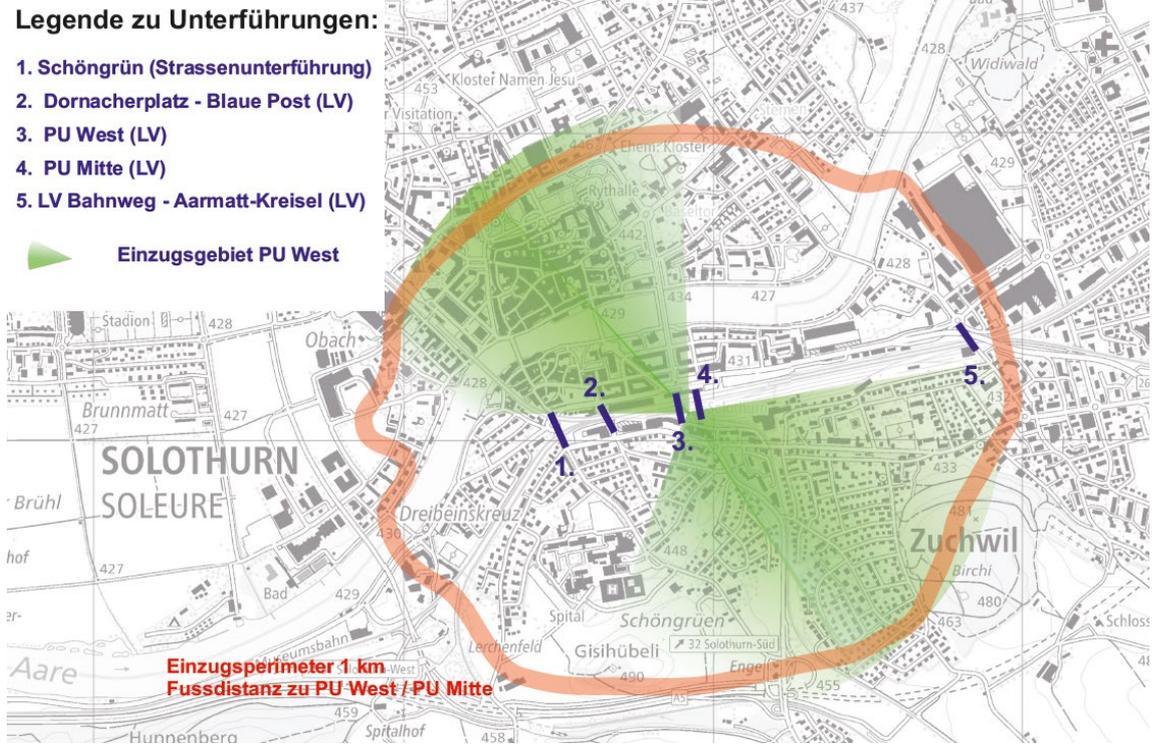


Abb. 3: Einzugsbereich Fussgänger zu PU West

Eine PU West ist attraktiv für die stadtquerende Nachfrage zwischen der Altstadt und den südlich bis süd-östlich der Gleisanlagen liegenden Quartieren.

Die Nachfrage zwischen den westlichen Teil des Schöngrün-Quartiers und den Wohnnutzungen entlang der Alten Bernstrasse einerseits mit der Altstadt sowie den angrenzenden westlichen Bereichen andererseits nutzt die Schöngrünunterführung oder die LV-Unterführung auf Höhe des Dornacherplatzes. Auch die Nachfrage in Richtung nordöstliche Quartiere nutzt die erwähnten Unterführungen.

Stadtquerer aus den südöstlichen Bereichen (Teilweise in Biberist und Zuchwil liegend) in die nordöstlichen Quartiere erreichen diese via PU Mitte oder die LV-Verbindung auf Höhe Aarmatt.

Die Nachfrage aus dem Südosten in Richtung Nordwest wird zwangsläufig via den Stich Holunderweg zum Aufgang der PU Mitte geführt. In der Zuchwilerstrasse westlich des Guggelstutz-Kreisels fehlt auf Höhe der beiden Hochhäuser nordseitig ein Trottoir.

### 3.3 Einzugsbereich Velo PU West

Beim Velo wird von einem Einzugsbereich von 3 km Luftdistanz ausgegangen.

Vollständig im Einzugsbereich liegen neben der Stadt Solothurn die Gemeinden Biberist, Derendingen, Feldbrunnen-St. Niklaus und Langendorf. Nur teilweise abgedeckt sind die Gemeinden Bellach, Lüsslingen-Nennigkofen, Luterbach und Rüttenen.

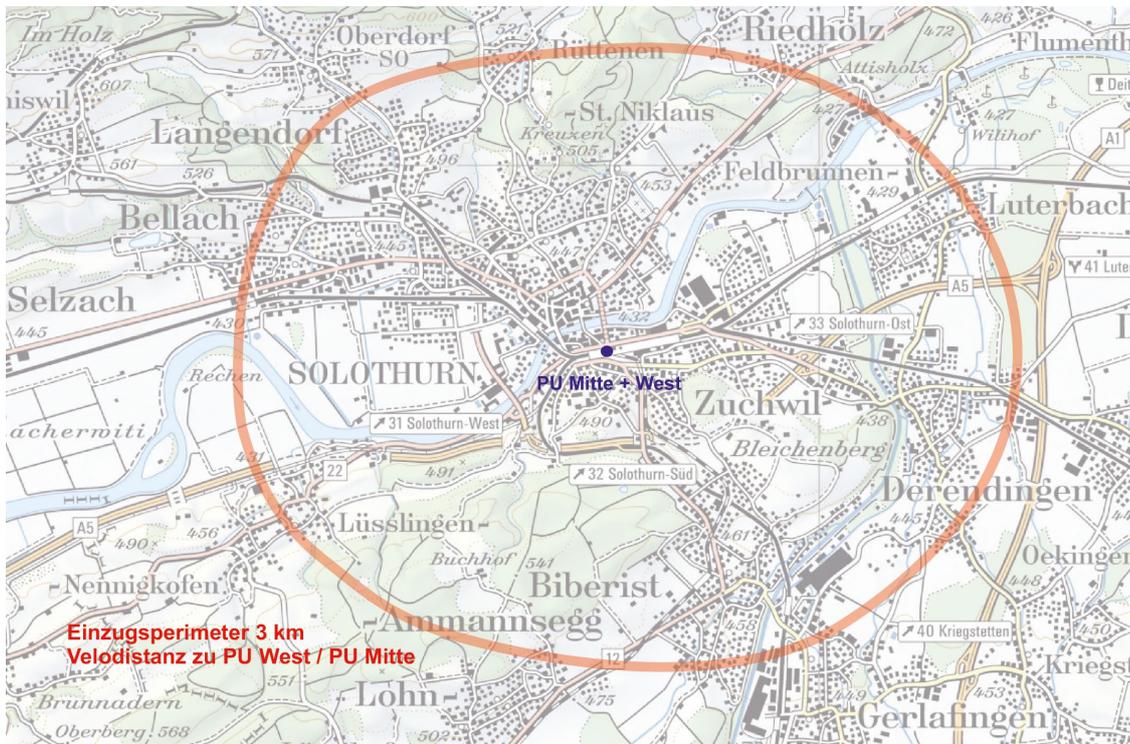


Abb. 4: Einzugsbereich Velo zu PU West

Im Umfeld der PU West und PU Mitte befinden sich zahlreiche gut mit Zweirädern befahrbare LV-Achsen. Die Verbindungen in die Agglomeration sind vorhanden.

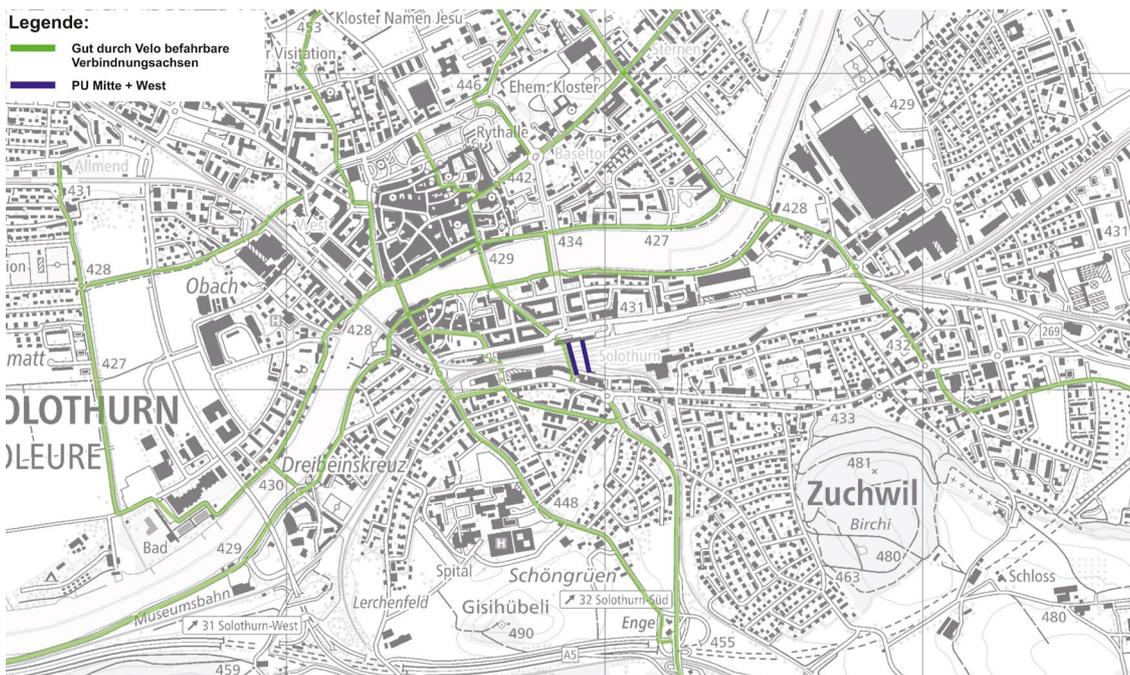


Abb. 5: LV-Verbindungsachsen im Umfeld PU West/PU Mitte

## 4 Potenziale

Die gebietsspezifischen Potenziale für die Einwohner (Basis 2017) und Arbeitsplätze (Basis 2016) basieren auf den Hektarrasterdaten aus dem Geoportal des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE). Hinzuaddiert werden die Entwicklungsgebiete gemäss der Studie "Potenzialanalyse zur Personenunterführung West, Bahnhof Solothurn" (Stadt Solothurn, 30. April 2020).

Angaben zu längerfristigen Innenentwicklungen bis zum Prognosehorizont 2065<sup>1</sup> sowie möglichen Um- oder Neueinzonungen sind von der 3B AG geschätzt und werden pauschal für ein gewisses Gebiet angegeben (vgl. Abb. 8).

Das Kantonale Statistikportal enthält neben den IST-Werten auch eine Bevölkerungsprognose bis 2042. Diese wurde bis 2065 mit einer Prognose durch die 3B AG fortgeschrieben.

Bei den Arbeitsplätzen liegen keine kantonalen Entwicklungsprognosen vor. Mittels einer Grobeinschätzung der freien Kapazitäten im Zonenplan und möglichen Einzonungen wurde durch die 3B AG ebenfalls eine Prognose bis 2065 vorgenommen (nur bezogen auf ganzes Stadtgebiet).

### • Entwicklungsprognosen für die Stadt Solothurn

Horizont	Einwohner		Arbeitsplätze	
	absolut	in % zur Basis 2019	absolut	in % zur Basis 2017
2017			21'396	
2019	17'020			
~2035	~21'750 <sup>2</sup>	~+23%	~23'200	~+9%
~2065	~25'500	+40-45%	~24'500	+14-17%

Tab. 6: Prognostizierte Einwohner- und Arbeitsplätze in der Stadt Solothurn

### 4.1 Entwicklungsgebiete

Folgende Potenziale für Einwohner und Arbeitsplätze bei den Entwicklungsgebieten im Einzugsgebiet des HB Solothurn werden gemäss der Potenzialstudie der Stadt Solothurn prognostiziert (auf 5 gerundet):

	Entwicklungsgebiete	Einwohner	Arbeitsplätze (VZÄ)
<b>Nordseite</b>			
– Solothurn Nord	HB Nord-West	70	70
	HB Nord-Ost	350	350
	Obach Ost <sup>3</sup>	445	110
	Westringquartier	645	220
– Zuchwil	Riverside <sup>4</sup>	405	55

<sup>1</sup> festgelegt in Umfeldanalyse der SBB

<sup>2</sup> Mittleres Entwicklungsszenario

<sup>3</sup> Gebiet befindet sich im Grenzbereich der Fussgängerdistanz ab der PU West, es werden nur 50% des aufgeführten Potenzials angerechnet

<sup>4</sup> nur Anteil im Einzugsbereich HB Solothurn

	Entwicklungsgebiete	Einwohner	Arbeitsplätze (VZÄ)
<b>Südseite</b>			
– Solothurn Süd	HB Süd-West	65	65
	HB Süd	125	175
– Biberist	Überbauung Schöngrün <sup>5</sup>	350	0

Tab. 7: Einwohner- und Arbeitsplatzpotenziale (VZÄ = Vollzeitäquivalente) für Entwicklungsgebiete

Die geografische Verortung der Entwicklungsgebiete findet sich in den Abbildungen 8 und 9.

## 4.2 Hektarrasterdaten

### a) Einwohner

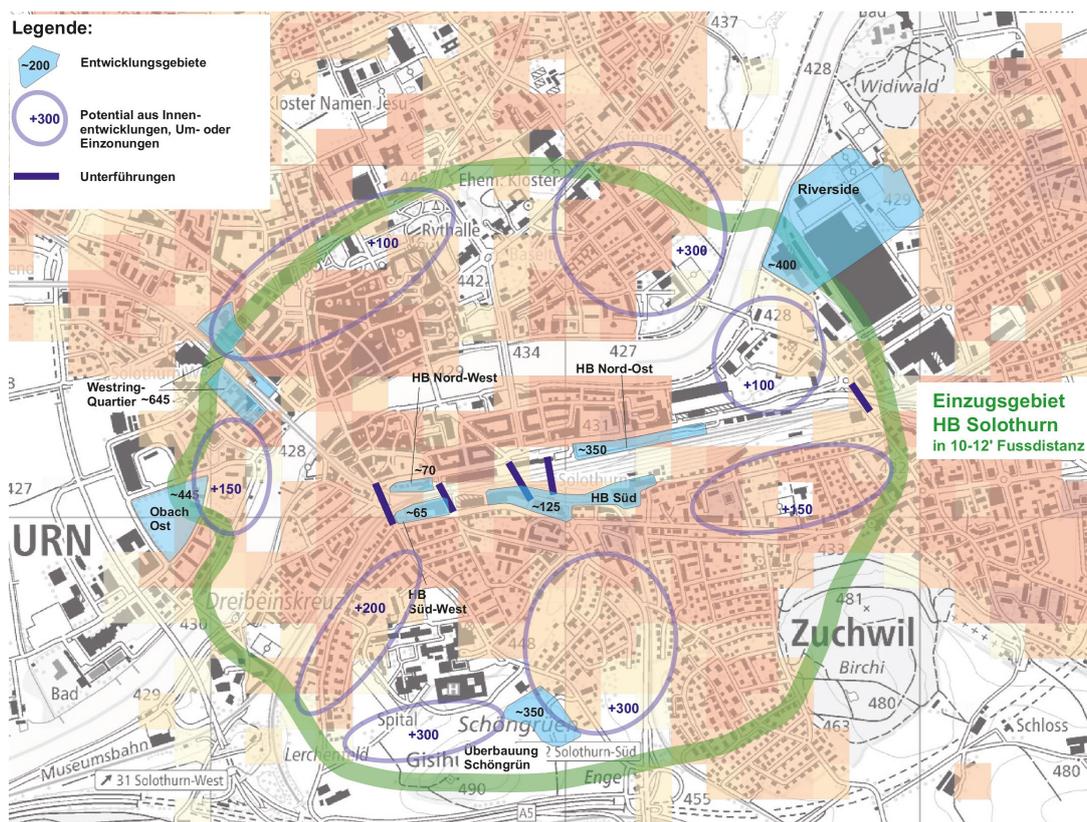


Abb. 8: Hektarrasterdaten 2017 und künftige Potenziale

Höhere Einwohnerdichten gibt es im Umfeld des HB Solothurn, in der Altstadt und der Schützenmatt. Die südlich der Gleisanlagen gelegenen Quartiere (Stadt Solothurn, Biberist, Zuchwil) sind primär Wohngebiete mit einem hohen Anteil an Wohneigentum und vielen EFH.

<sup>5</sup> bis 2020 +/- vollständig bezogen



### 4.3 Querer zwischen Stadtteilen in der PU West

In der HVZ wird die Nachfrage in der PU West alimentiert durch die Arbeitspendler und die Auszubildenden. Der Einkaufs- und Freizeitverkehr ist gering.

Die Schulhäuser der Primarstufe sind so situiert, dass gestützt auf die Einzugsgebiete der Schulstandorte von keinen Querungen der Gleisanlagen beim Bahnhof durch Schüler auszugehen ist.

Schüler der Sekundarschulen besuchen je nach Klassenzug unterschiedliche Schulstandorte. In Anbetracht der teilweise längeren Schulwege dürfte die Mehrheit dieser Schüler für den Schulbesuch das Velo/Mofa oder einen Roller benutzen.

## 5 Nachfrage

### 5.1 Grundlagen für die Berechnung

In Abstimmung mit der Umfeldanalyse gelten folgende Annahmen:

– Anzahl Arbeitswege / Tag	2.2
– Modal-Split LV+ÖV / MIV	60% / 40%
– Split LV / ÖV	35% / 65%
– Anteil HVZ am Tagesverkehr	
– HVZ Morgen	~40%
– HVZ-Abend	~35%
– Anteil der HVZ-Spitzenstunde an der jeweiligen HVZ	
– HVZ-Spitzenstunde Morgen	~55%
– HVZ-Spitzenstunde-Abend	~50%

- ➔ Der Anteil Langsamverkehr am Gesamtverkehr beträgt 20-25%
- ➔ Der Gesamtanteil Fussverkehr am Tagesverkehr liegt bei 10-15%
- ➔ Der Gesamtanteil Velo am Tagesverkehr liegt bei 5-10%
- ➔ In der Stadt Solothurn wird auch auf kurze Distanzen oft das Velo genommen (bspw. von der Alten Bernstrasse zum HB oder in die Altstadt)

Die HVZ-Spitzenstunden wurden gestützt auf die ÖV-Nachfrage festgelegt. Am Morgen ist sie zwischen 06.30 und 07.30 Uhr, am Abend zwischen 17.00 und 18.00 Uhr.

## 5.2 Nachfrage Fussverkehr

Der Fussverkehr der Arbeitspendler wird gestützt auf das Potenzial der Arbeitsplätze (VZÄ) für den Horizont 2065 bestimmt. Es werden nur die Beziehungen dargestellt, die in Anbetracht des Wegenetzes und der zu überwindenden Höhendifferenzen in Zukunft eine PU West nutzen könnten.

### a) VZÄ Bereich Bürgerspital Solothurn mit Einwohnern im Sektor nordöstlich HB

Das Spital ist mit dem Bus ab dem HB in dichtem Takt gut erschlossen. Für Besucher und Angestellte sind beim Spital viele Parkplätze vorhanden.

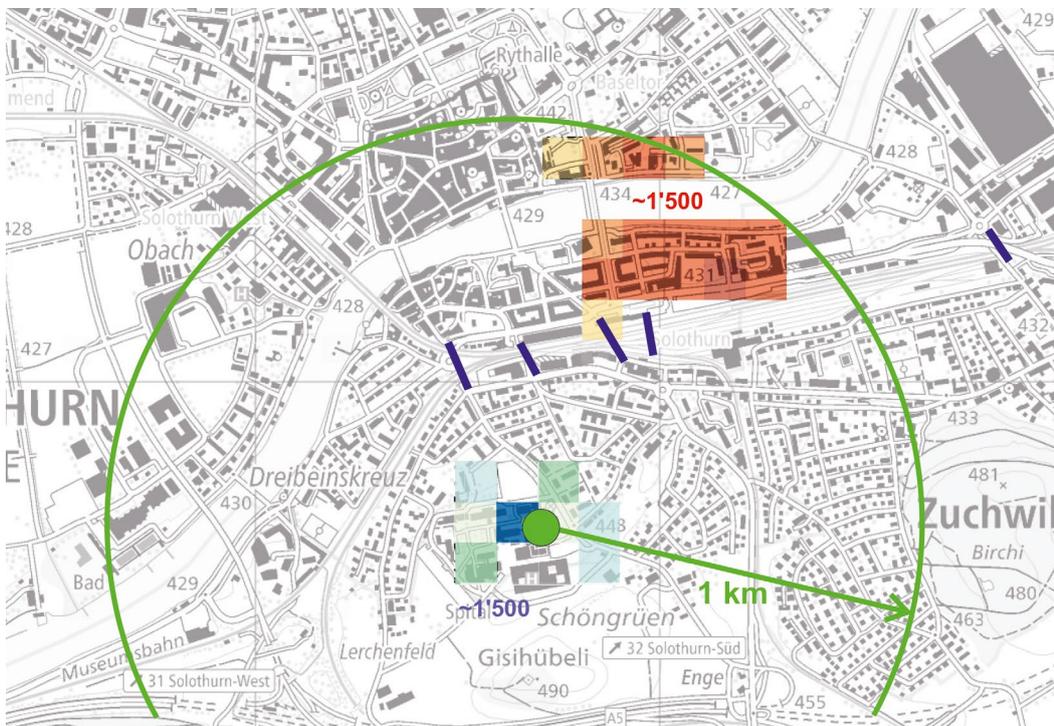


Abb. 10: VZÄ-Potenziale Bereiche Bürgerspital und Einwohner-Potenziale nordöstlich HB

- VZÄ Spital ~1'500
- Einwohner Sektor nordöstlich HB ~1'500
- Gesamtpotenzial Einwohner im Einzugsbereich Bürgerspital ~11'500
- Fussbewegungen in der PU West (Tagesbelastung) 70 - 80

➔ **Fussgänger während HVZ-Spitzenstunde in der Relation zwischen Bürgerspital und Gebieten nordöstlich des HB Solothurn**

- **Morgen, Richtung N>S** 12 – 15
- **Abend, Richtung S>N** 11 - 14

**b) VZÄ Bereich HB Süd/Süd-Ost mit Einwohnern im Sektor nördlich/nordwestlich HB**

Die Arbeitsplätze liegen im unmittelbaren Umfeld des HB Solothurn. Mit dem neuen Buskonzept Solothurn liegen dort auch die Haltestellen von 2 Buslinien.

Diejenige von Biberist über den Bleichenberg/das Birchi führt weiter auf die Nordseite und hat damit kaum Querer. Diejenige von Zuchwil endet am HB (15'-Takt). Der zentrale Bereich von Zuchwil wird jedoch von weiteren Buslinien im dichten 7.5'-Takt erschlossen sein, welche zum HB Solothurn auf der Nordseite führen. Deshalb werden keine zusätzlichen Querer infolge der Buslinien in der PU West erwartet.

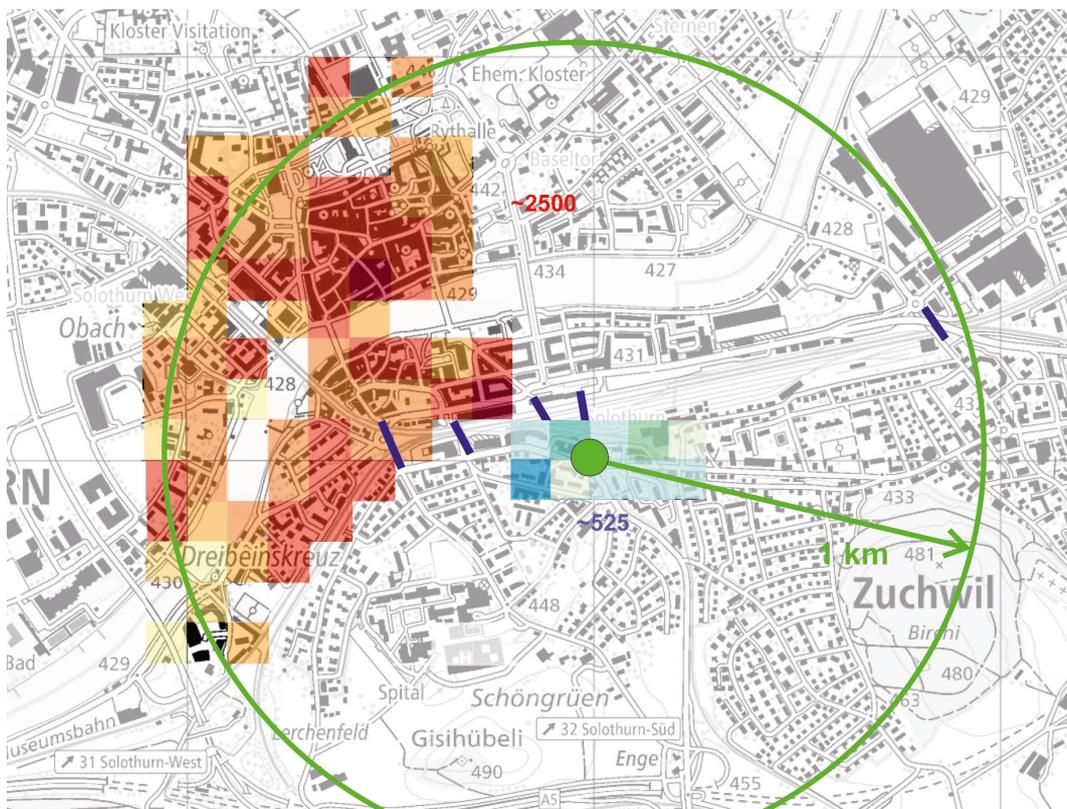


Abb. 11: VZÄ-Potenziale Bereiche HB Süd/Süd-Ost und Einwohner-Potenziale nördlich/nordwestlich HB

- VZÄ HB Süd/Süd-Ost ~525
- Einwohner Sektor nördlich/nordwestlich HB ~8'000
- Gesamtpotenzial Einwohner im Einzugsbereich HB Süd/Süd-Ost ~13'600
- Fussbewegungen in der PU West (Tagesbelastung) 90 - 100

**➔ Fussgänger während HVZ-Spitzenstunde in der Relation zwischen Gebieten HB Süd/Süd-Ost und nördlich/nordwestlich des HB Solothurn**

- Morgen, Richtung N>S 16 - 20
- Abend, Richtung S>N 14 - 18

**c) VZÄ Bereich HB Nord-Ost mit Einwohnern im Sektor südlich/südwestlich HB**

Ein Teil der Arbeitsplätze liegt im unmittelbaren Umfeld des HB Solothurn und dessen Bushaltestellen. Die Arbeitsplätze von Johnson & Johnson sind etwas weiter entfernt, zahlreiche Parkplätze sind vorhanden.

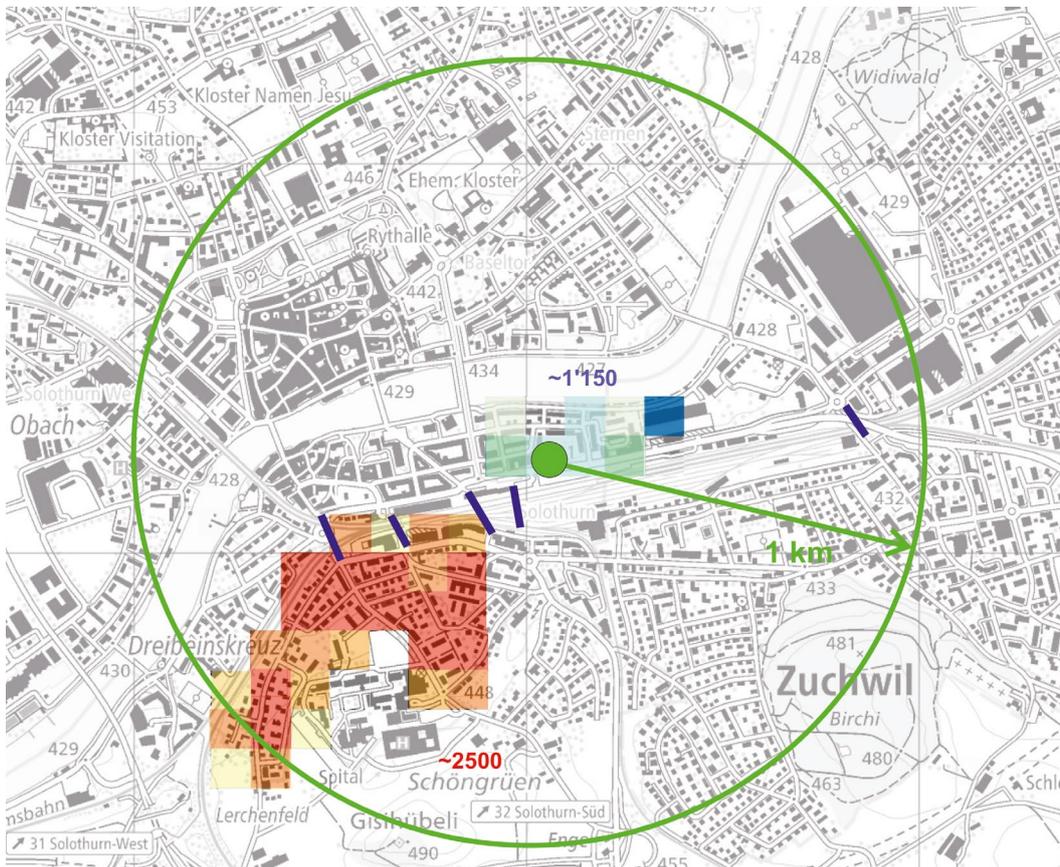


Abb. 12: Potenzielle Bereiche HB Nord-Ost (VZÄ) und südwestlich HB (Einwohner)

- VZÄ HB Nord-Ost ~1'150
- Einwohner Sektor südlich/südwestlich HB ~2'500
- Gesamtpotenzial Einwohner im Einzugsbereich HB Süd/Süd-Ost ~13'800
- Fussbewegungen in der PU West (Tagesbelastung) 70 - 80

**➔ Fussgänger während HVZ-Spitzenstunde in der Relation zwischen Gebieten HB Nord-Ost und südwestlich des HB Solothurn**

- Morgen, Richtung N>S 12 - 15
- Abend, Richtung S>N 11 - 14

**d) VZÄ Bereich HB Nord-West mit Einwohnern im Sektor südlich/südöstlich HB**

Die Arbeitsplätze liegen im unmittelbaren Umfeld des HB Solothurn und dessen Bushaltestellen.

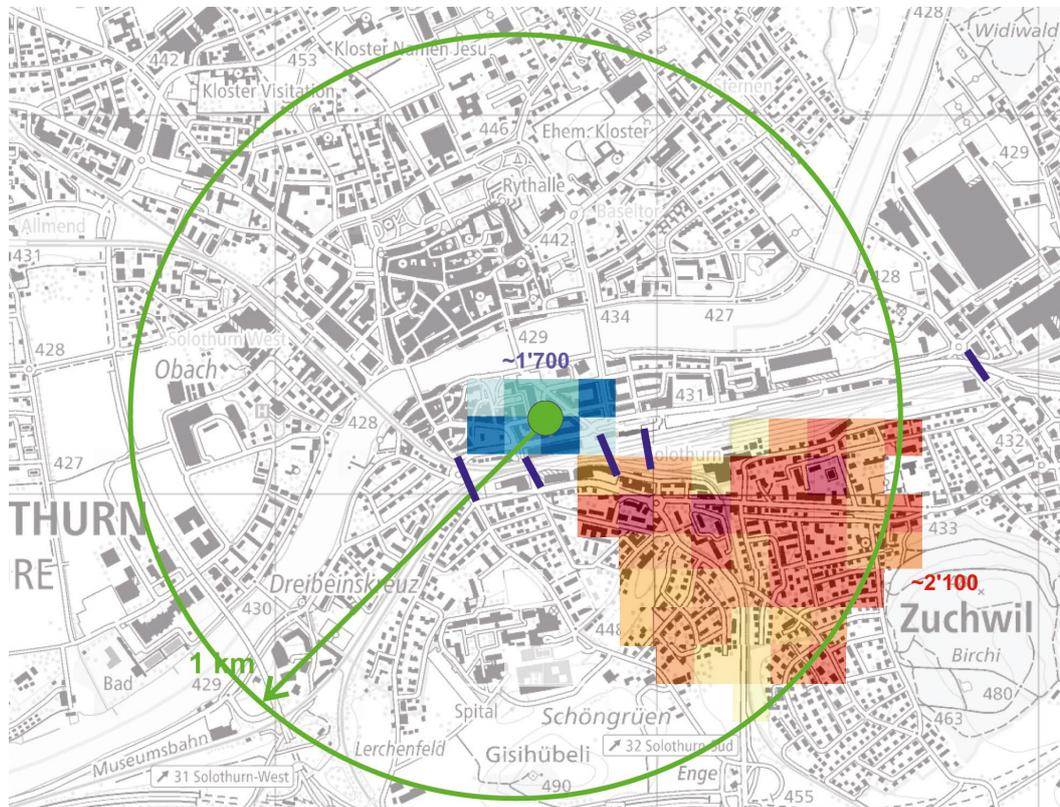


Abb. 13: VZÄ-Potenziale Bereiche HB Nord-West und Einwohner-Potenziale südlich/südöstlich HB

- VZÄ HB Nord-West ~1'700
- Einwohner Sektor südlich/südöstlich HB ~2'100
- Gesamtpotenzial Einwohner im Einzugsbereich HB Nord-West ~13'500
- Fussbewegungen in der PU West (Tagesbelastung) 100 - 110

**➔ Fussgänger während HVZ-Spitzenstunde in der Relation zwischen Gebieten HB Nord-West und südlich/südöstlich des HB Solothurn**

- Morgen, Richtung N>S 20 - 25
- Abend, Richtung S>N 16 - 20

**e) VZÄ Bereich Amthausplatz/Altstadt West mit Einwohnern im Sektor südlich/südöstlich HB**

Die Arbeitsplätze liegen im unmittelbaren Umfeld des HB Solothurn und dessen Bushaltestellen.

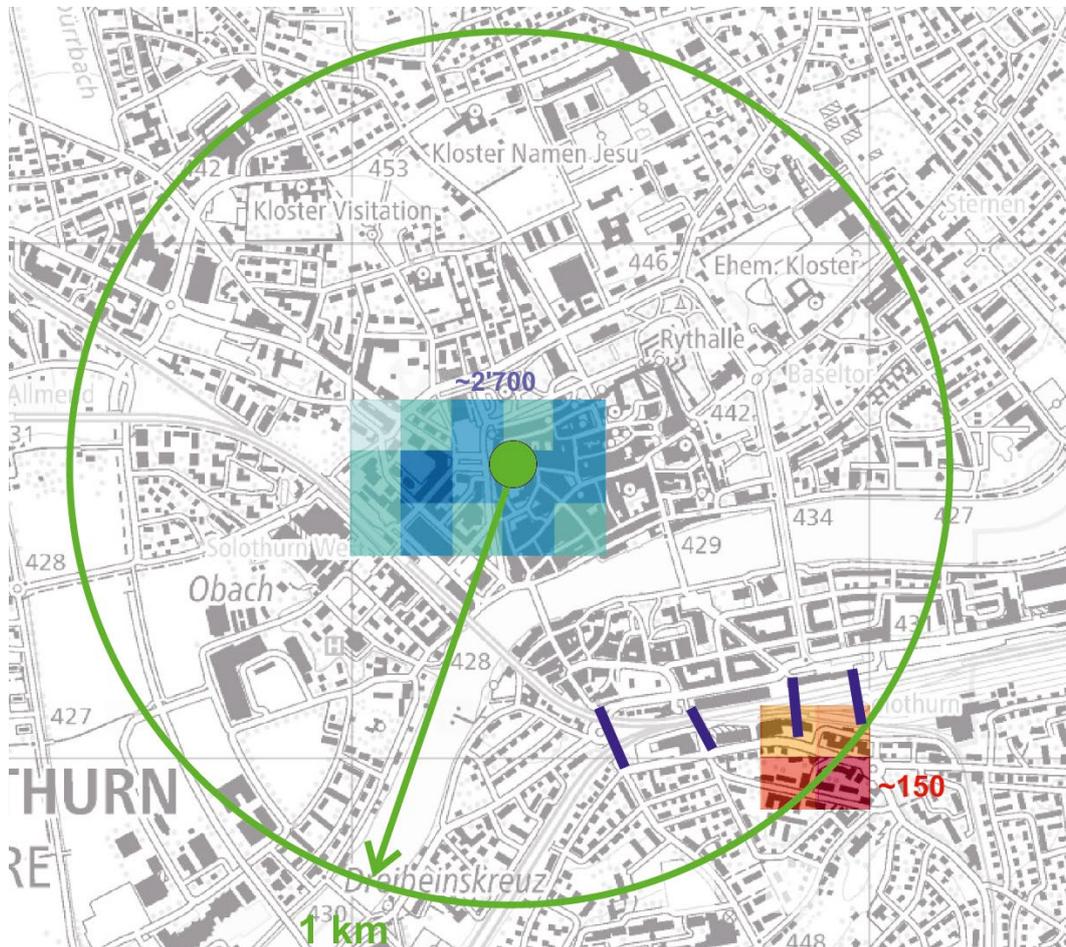


Abb. 14: Potenzielle Bereiche Amthausplatz/Altstadt-West (VZÄ) und südöstlich HB (Einwohner)

- VZÄ Amthausplatz/Altstadt West ~2'700
- Einwohner Sektor südöstlich HB ~150
- Gesamtpotenzial Einwohner im Einzugsbereich HB Nord-Ost ~9'500
- Fussbewegungen in der PU West (Tagesbelastung) 15 - 20

➔ **Fussgänger während HVZ-Spitzenstunde in der Relation zwischen Gebieten Amthausplatz/Altstadt-West und südöstlich des HB Solothurn**

- **Morgen, Richtung N>S** 4 - 6
- **Abend, Richtung S>N** 3 - 4

**f) VZÄ Bereich Baseltor/Altstadt Ost mit Einwohnern im Sektor südlich HB**

Die Arbeitsplätze liegen im unmittelbaren Umfeld des HB Solothurn und dessen Bushaltestellen.

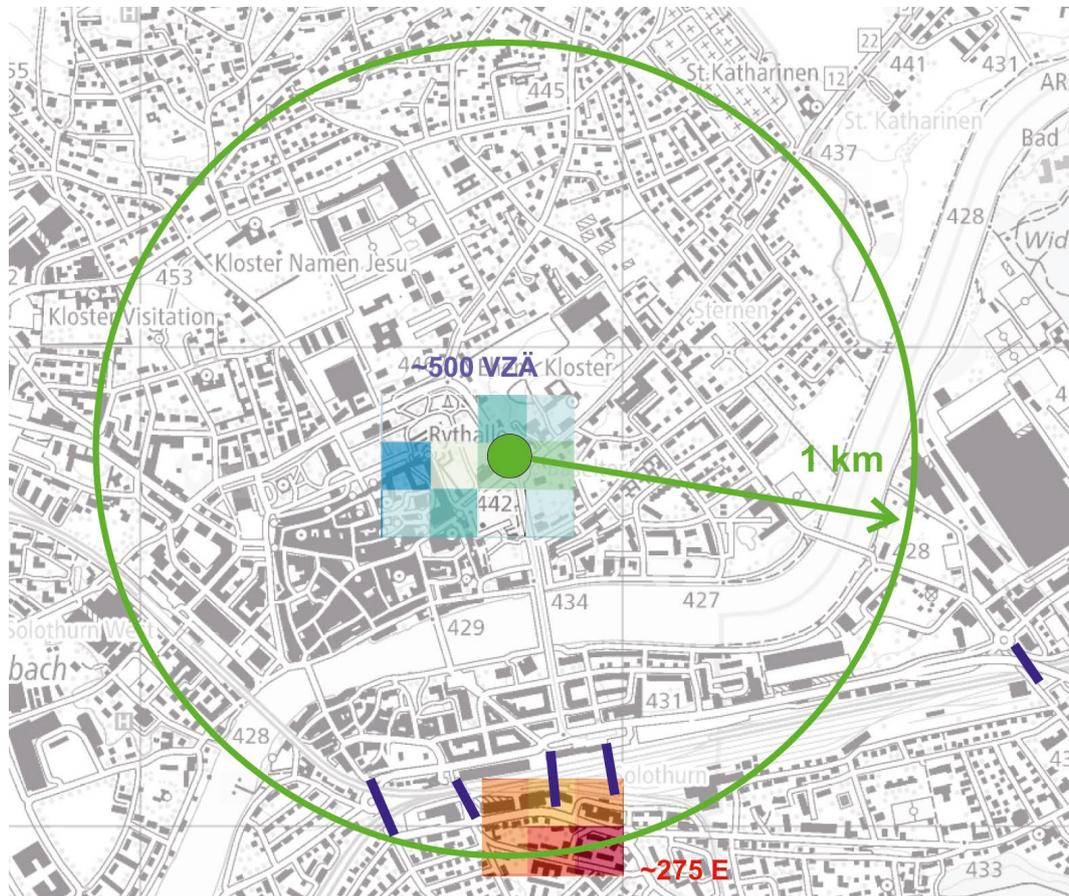


Abb. 15: Potenzielle Bereiche Amthausplatz/Altstadt-West (VZÄ) und südlich HB (Einwohner)

- VZÄ HB Nord-Ost ~500
- Einwohner Sektor südöstlich HB ~275
- Gesamtpotenzial Einwohner im Einzugsbereich HB Nord-Ost ~8'800
- Fussbewegungen in der PU West (Tagesbelastung) 5 – 10

**➔ Fussbewegungen HVZ-Spitzenstunde in der Relation zwischen Amthausplatz/Altstadt-West und Gebieten südlich des HB Solothurn**

- Morgen, Richtung S>N 2 – 3
- Abend, Richtung N>S 1 - 2

### 5.3 Zusammenzug Nachfrage Fussverkehr

VZÄ Bereich	Einwohner Sektor vom HB	HVZ-Spitzenstunde			
		Süd > Nord		Nord > Süd	
		Morgen 06.30-07.30	Abend 17.00-18.00	Morgen 06.30-07.30	Abend 17.00-18.00
Bürgerspital	nordöstlich		12 - 14	11 - 14	
HB Süd/Süd-Ost	nördlich/nordwestlich		16 - 20	14 - 18	
HB Nord-Ost	südlich/südwestlich	12 - 15			11 - 14
HB Nord-West	südlich/südöstlich	20 - 25			16 - 20
Amthausplatz/Altstadt West	südlich/südöstlich	4 - 6			3 - 4
Baseltor/Altstadt Ost	südlich	2 - 3			1 - 2
Disperse Verteilungen (pauschal)		8 - 10			6 - 8
Auszubildende GIBS/Kanti <sup>6</sup> (pauschal)		7 - 9			8 - 10
Einkaufsverkehr (pauschal)			4 - 6		6 - 8
<b>Total</b>		<b>53 - 68</b>	<b>32 - 40</b>	<b>25 - 32</b>	<b>51 - 66</b>

Tab. 16: Zusammenzug prognostizierte Nachfrage Fussverkehr in der PU West ("Querter") im Horizont ~2065

➔ Bei der PU West wird im Zeithorizont 2065 für die Fussbeziehungen zwischen den südlichen und nördlichen an den HB Solothurn angrenzenden Quartieren ("Stadtquerer") folgende Gesamtnachfrage erwartet:

- Spitzenstunde HVZ-Morgen ~80 - 100
- Spitzenstunde HVZ-Abend ~85 - 110
- Tagesverkehr (inkl. Einkauf, Freizeit) ~500 - 600

### 5.4 Nachfrage Veloverkehr

#### a) ZR-Nachfrage im Perimeter Fussverkehr

Im Einzugsbereich Fussverkehr wird beim Veloverkehr von einer vergleichbaren Gesetzmässigkeit bezüglich des Nachfrageverhaltens und der Benutzung von Unterführungen wie bei den Fussgängern ausgegangen. Mit Ausnahme der PU Mitte sind oder werden alle Unterführungen für den leichten Zweiradverkehr offiziell befahrbar sein.

Gestützt auf die in Kapitel 3.1 getroffenen Annahmen ist der Veloverkehr ca. 1/3 kleiner als der Fussverkehr.

➔ In der PU West wird im Horizont 2065 von folgender Gesamtnachfrage der querenden Zweiräder ausgegangen:

- HVZ-Spitzenstunde Morgen/Abend ~55 - 70 ZR-Fahrten pro Stunde
- Tagesverkehr ~300 - 350 ZR-Fahrten

<sup>6</sup> GIBS mit Schulbeginn nach HVZ-Morgen, Kanti mit Schulschluss mehrheitlich vor HVZ-Abend

## b) Nachfrage infolge Velohalle Süd

Soll die neue Velohalle die heutigen Kapazitäten inklusive der Überlegung bei den oberirdischen Abstellanlagen im Umfeld des RBS-Bahnhofs aufnehmen unter, so ist der Abstellanlage einer Berücksichtigung einer angemessenen Reserve für die Zukunft auf mindestens 600 Plätze auszugehen. Ca. 100 Plätze wären dann für die Aufnahme einer Zweiradnachfrage aus Norden vorgesehen.

Sind in der Velohalle Süd auch die heutigen festgestellten Überbelegungen im nordseitigen Umfeld des HB Solothurn aufzunehmen, so ist die Anlage auf mindestens 800 Veloabstellplätze zu dimensionieren.

Damit könnte der Nordseite ca. 200-250 Plätze planerisch zugewiesen werden. Zudem ist noch eine Reserve vorhanden, um eine erwartete künftige Nachfrageverlagerung vom MIV zum eBike aufnehmen zu können. Mit dem eBike lassen sich längere Distanzen bei gleichem Zeitbedarf und grössere Höhenunterschiede ohne grosse Kraftanstrengung bewältigt.

In der PU West wird im Horizont 2065 von folgender "querender" ZR-Gesamtnachfrage im Zusammenhang mit der Velohalle Süd ausgegangen:

<u>Kapazität Velohalle Süd</u>	<u>HVZ-Spitzenstunde Morgen/Abend</u>	<u>Tagesverkehr</u>
– 600 Abstellplätze	40 – 50	~150 -200
– 800 Abstellplätze	100 – 130	~400 - 500

## c) Nachfrage infolge vergrössertem Velo-Einzugsbereich

Gemäss Kapitel 1.3 wird für den Einzugsbereich eine Luftlinie von 3 km zugrunde gelegt.

Eine grosszügig dimensionierte PU West mit schneller, konfliktfreier Linienführung kann für den die Stadt transitierenden Veloverkehr in der Relation zwischen Südosten und Norden attraktiv sein und zu gewissen Umlagerungseffekten führen.

Zu berücksichtigen ist jedoch, dass Arbeits- und Einkaufsschwerpunkte innerhalb des Stadtgebietes nördlich der Aare eher auf der Westseite liegen. Die Aussage gilt auch für die Potenziale der angrenzenden Gemeinden.

Im Betrachtungszeitraum wird das Entwicklungsgebiet "Weitblick" mit rund 1'700 Einwohner und 1'700 Arbeitsplätze realisiert. Das grosse zusätzliche Potenzial im Bereich der Westtangente befindet sich in ca. 1.5km Distanz zum Hauptbahnhof und liegt damit in einer idealen Velodistanz für Arbeitspendler.

Die LV-Verbindung zwischen Blauer Post zum Dornacherplatz ist wenig befahren und mündet auf der Nordseite in der Fortsetzung in die LV-Verbindung Wengibrücke zum Amthausplatz. Es darf nur ein kleiner Umlagerungseffekt erwartet werden.

In der Relation zwischen dem Südwesten und Nordosten können gewisse Verlagerungen von der LV-Verbindung Schöngrünunterführung zur PU West stattfinden. Sie dürfen aber nicht überschätzt werden, da die flüssig ohne grosse Höhenunterschiede befahrbare Schöngrünunterführung für viele Beziehungen attraktiv bleibt.

Analog den Annahmen bei der Velohalle Süd wird der Einzugsbereich durch die vermehrte Verwendung von eBike künftig grösser. In dieser Studie wird dafür ein Zuschlag von 25-30% zugrunde gelegt.

In der PU West wird im Horizont 2065 von folgender "querender" ZR-Gesamtnachfrage im Zusammenhang mit Velo Transitverkehr ausgegangen:

<u>Verkehrsart</u>	<u>HVZ-Spitzenstunde Morgen/Abend</u>	<u>Tagesverkehr</u>
– Transitverkehr (Pendler, Auszubildende)	50 - 70	~225 - 275
– Umlagerungseffekte	20 - 30	~150 - 200
– Aufwertung infolge Einsatz eBike	20 - 30	~100 - 150
<b>Total</b>	<b>90 - 130</b>	<b>~475 – 625</b>

- ➔ **In den beiden HVZ-Spitzenstunden am Morgen und Abend wird im Horizont 2065 in der PU West beim Transit-Verkehr innerhalb der Stadt und Agglomeration Solothurn mit einer Gesamtbelastung von jeweils 90 - 130 ZR-Fahrten gerechnet**
- ➔ **Die Tagesbelastung liegt in der Grössenordnung von 500 – 600 ZR-Fahrten**

## 5.5 Zusammenzug Nachfrage Veloverkehr

Die PU West wird im Zeithorizont 2065 in den HVZ-Spitzenstunden am Morgen und Abend jeweils eine Gesamtnachfrage **250 - 300** Zweirädern aufweisen. Der prognostizierte Tagesverkehr liegt in der Grössenordnung von **~1'200 - 1'500** ZR-Bewegungen.

Bei diesen Werten wird ein Velohalle Süd mit 800 Abstellplätzen vorausgesetzt und eine flüssige, konfliktarme Fahrweise für den Velo-Transitverkehr in der PU West.

## 5.6 Zweirad-Belastungen an Vergleichs-Querschnitten

Permanente und periodische Verkehrszählungen werden an ausgewählten Querschnitten durchgeführt. Dabei wird primär oder ausschliesslich der MIV erfasst. Spezifische Erhebungen des Zweiradverkehrs sind eher selten und Querschnitte von Bahnofsunterführungen gehören nicht dazu.

Soweit verfügbar, wurden Vergleichsquerschnitte im Umfeld des HB Solothurn herangezogen. Ergänzend aufgelistet sind 3 Querschnitte aus der Stadt Olten und ein Planungswert zu einer neuen LV-Unterführung beim Bahnhof Langenthal. Die Zählquerschnitte in Grenchen liegen nicht im Umfeld des Bahnhofs.

Abgestellt wurde auf die automatischen und periodischen 5-jährigen händischen Zählungen. Sie liegen vom Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn für die Kantonsstrassen vor, zu diversen städtischen Querschnitten stammen die Angaben von der Stadt Solothurn.

Gezählt wurde in der Stadt unter anderem an spezifischen LV-Achsen wie beispielsweise auf der Dreibeinskreuzbrücke, der Wengibrücke, der Kreuzackerbrücke oder beidseitig der Roten Brücke im Osten. Ein weiterer Querschnitt befindet sich an der Segetzstrasse, welche sich in der in der Fortsetzung der Unterführung beim Westbahnhof befindet.

Bei den automatischen Querschnittszählungen wird auf das Erhebungsjahr 2019 abgestellt, um die Einflüsse der Corona-Epidemie im 2020 möglichst auszublenden. Für die Bestimmung der Spitzenstundenanteile am Tageswert sind auch Ganglinien des Jahres 2020 verwendet worden. Die Tagesganglinien an den einzelnen Querschnitten weisen eine grosse Bandbreite auf und die Mittel von Sommer- und Winterhalbjahr können deutlich voneinander abweichen.

Gemäss den automatischen Zählungen liegt der durchschnittliche Spitzenstundenanteil bei ungefähr:

- am Morgen 7-8 Uhr                      9-12%
- am Abend 17-18 Uhr                    8-10%

Die letzten aufbereiteten periodischen händischen 5-jährigen Zählungen von Stadt und Kanton Solothurn stammen aus dem Jahr 2015. Sie erfassen bei den Zweirädern den Zeitraum zwischen 07 bis 21 Uhr. Der 14h-Wert entspricht 90-95% des Tageswertes, zwischen Mitternacht und 5 Uhr sind nur vereinzelt Zweiradfahrer unterwegs.

#### • **Verkehrserhebung 2020 Stadt Solothurn**

Von der Stadt Solothurn liegen erste Werte zur Erhebung 2020 vor. Sie müssen jedoch noch analysiert und plausibilisiert werden, denn die Erhebung konnte bedingt durch die Corona-Epidemie erst Mitte September anstatt am Standarddatum im Juni durchgeführt werden.

Im Vergleich zu 2015 zeichnen sich folgende Veränderungen ab:

- MIV-Belastungen sind generell kleiner, der Rückgang kann an einzelnen Querschnitten bis zu 50% betragen
- beim ÖV ist gesamtschweizerisch ebenfalls ein teilweise grosser Rückgang feststellbar, er kann bis 50% oder noch mehr betragen, im September lag er durchschnittlich zwischen 20 und 30%
- beim Zweiradverkehr sind generell Steigerungen festzustellen
- deutliche prozentuale Zunahmen gibt es an den Querschnitten von Wengi- und Kreuzackerbrücke
- die absolute Zunahme ist auf der Wengibrücke höher als auf der Kreuzackerbrücke
- bei den anderen Brückenübergängen fallen die Zunahmen kleiner aus
- die prozentuale Zunahme bei den Mofas und schnellen eBikes ist ausgeprägter als beim Velo
- umgekehrt haben weniger Fussgänger die Brückenquerschnitte passiert

Noch offen ist, wie weit die Corona-Pandemie und der geänderte Erhebungszeitpunkt die Resultate beeinflusst haben und wie nachhaltig die festgestellten Zunahmen bei den Zweirädern sein werden.

#### • **Verkehrsentwicklung an den Brückenquerschnitte in der Stadt Solothurn von 2000 bis 2015**

Grundlage bilden die periodischen 5-jährigen Handzählungen der Stadt Solothurn. Der lange Betrachtungszeitraum erlaubt Tendenzen zu erkennen.

Betrachtet werden die folgenden 6 Brückenübergänge über die Aare:

- |      |                      |                  |                                  |
|------|----------------------|------------------|----------------------------------|
| - 1. | Dreibeinskreuzbrücke | LV-Übergang      |                                  |
| - 2. | Wengibrücke          | LV Übergang      |                                  |
| - 3. | Kreuzackerbrücke     | LV Übergang      |                                  |
| - 4. | Rötibrücke           | Strassenübergang | obere Ebene                      |
|      | 5. Rötibrücke        | Fussgängersteg   | untere Ebene (LV-Übergang)       |
|      | 6. Rote Brücke       | LV Übergang      | Zuchwil–Solothurn (Schützenmatt) |

Die Dreibeinskreuzbrücke wurde im Zusammenhang mit der Westtangente im 2008 als Langsamverkehrsverbindung in Betrieb genommen. Zum gleichen Zeitpunkt wurde die Wengibrücke für den MIV geschlossen. Sie dient seither ausschliesslich dem ÖV und dem Langsamverkehr.

Der Fussgängersteg auf der unteren Ebene der Rötibrücke wurde im Zusammenhang mit der Neuen Rötibrücke gebaut und im 2009 eröffnet. Der Fussgängersteg ist gemäss Signalisation dem Fussverkehr vorbehalten. Dennoch wird der günstig trassierte Steg von Zweirädern befahren.

### Legende zu Aare-Übergängen:

1. Dreibeinskreuzbrücke
2. Wengibrücke
3. Kreuzackerbrücke
4. Rötibrücke Fussgängersteg (untere Ebene)
5. Rötibrücke Strassenübergang (obere Ebene)
6. Rote Brücke

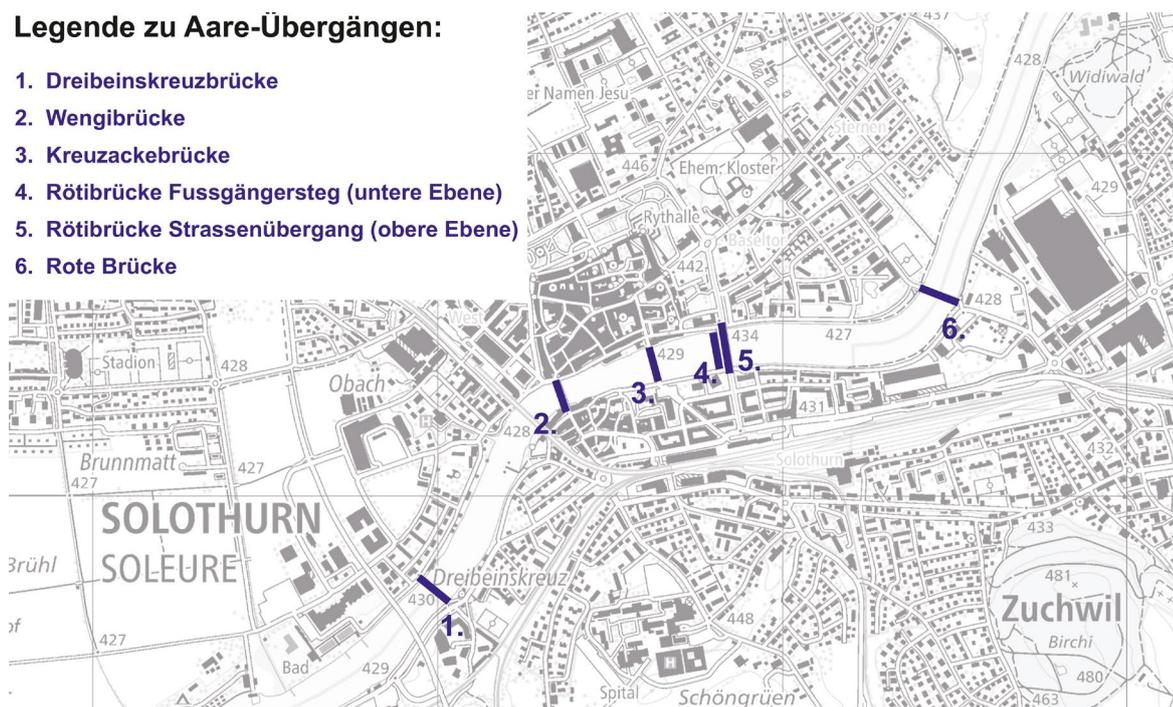


Abb. 17: Aarebrücken in der Stadt Solothurn mit erhobenem Zweiradverkehr

Die Erhebungen 14h-Wertes der Zweiräder (Velo, Mofa, eBike) von 2000, 2005, 2010 und 2015 haben jeweils Mitte Juni stattgefunden. Die Veränderungen von 2000 bis 2015 können wie folgt charakterisiert werden:

- die 14h-Gesamtbelastung ist über alle Brückenquerschnitte mit  $\sim 8'500$  Zweiräder +/- konstant geblieben
- die Belastungen auf der Dreibeinskreuzbrücke und den beiden Ebenen der Rötibrücke bewegen sich im Vergleich mit den anderen Brückenquerschnitten auf tiefem Niveau (zwischen 500 und 1'000 ZR)
- die Belastung auf der Roten Brücke hat zwischen 2000 und 2005 um  $\sim 30\%$  abgenommen, ist seither mit  $\sim 2'200$  Zweiräder konstant geblieben
- den Hauptteil des aarequerenden Zweiradverkehrs übernehmen die Kreuzacker- und die Wengibrücke,  $\sim 4'500$  Zweiräder befahren die beiden Brücken
- war die Belastung im 2000 und 2005 noch an den beiden Brückenquerschnitten gleich, hat seither die Nachfrage auf der Kreuzackerbrücke stetig abgenommen und diejenige auf der Wengibrücke (LV-Achse seit 2008) entsprechend zugenommen
- im 2015 befuhren  $\sim 3'000$  Zweiräder die Wengibrücke und knapp 1'500 die Kreuzackerbrücke
- im 2020 scheint die Verteilung zwischen den beiden Brücken gleich geblieben zu sein, jedoch auf höherem Nachfrageniveau

- erkennbar ist ein Trend zur vermehrter Nutzung von Mofas und schnellen eBikes an allen Aareübergängen mit Ausnahme der Kreuzackerbrücke
- beim Übergang Rötibrücke zeichnet sich auf der oberen Ebene tendenziell eine Stagnation bei den Zweirädern ab, auf der unteren Ebene (Fussgängersteg) jedoch eine deutliche Zunahme

• **Zweiradbelastungen an ausgewählten Vergleichsquerschnitten**

Die nachstehenden Angaben zur Tagesnachfrage von Zweirädern (Velo, Mofa) an ausgewählten Querschnitten beziehen sich auf Werkstage (Mo-Fr) und umfassen beide Fahrrichtungen. Die Zählperioden sind nicht einheitlich. Sofern möglich, wird zwischen den Nachfragen im Winter- und Sommerhalbjahr unterschieden:

Stadt / Querschnitt	Typ	Tagesnachfrage		
		Mittel	Sommer	Winter
<b>Solothurn</b>				
– Brücken				
- Dreibeinskreuz	LV-Verbindung		800-850	
- Wengi	LV-Verbindung		3'150-3'350	
- Kreuzacker	LV-Verbindung	~1'800	1'500-2'000	1'200-1'500
- Röti (obere Ebene)	Radstreifen		500-500	
- Röti (untere Ebene)	LV-Verbindung		350-400	
- Rote (Schützenmatt)	LV-Verbindung		2'250-2'400	
– Strassen				
- Bielstrasse (Stadtgrenze zu Bellach)	Radweg	~500	500-750	300-450
- Bürenstrasse (Dreibeinskreuz)	Radweg		300-350	
- Engestrasse (Enge, Seite Solothurn)	Radweg		150-200	
- Luzernstrasse			550-600	
- Schöngrünstrasse (Bereich Enge)	Strasse		500-550	
- Segetzstrasse (Westbahnhof)	LV-Verbindung	~1'000	800-1'200	500-800
<b>Olten</b>				
– Brücken				
- Bahnhof (Westseite, Höhe Aarequai)	Strasse		600-650	
- Holz	LV-Verbindung	~1'800	1'000-2'000	1'500-1'900
– Strassen				
- Rötzmatt Nord (Schützenmatt)	Strasse		300-350	
<b>Langenthal</b>				
- Bahnhofoberführung	LV-Verbindung	~1'200		

Bei den Tageswerten zu Langenthal handelt es sich um Planungswerte aus dem Projekt der SBB zu einer neuen Bahnhofoberführung mit einer Zweiradachse. Der Spitzenstundenwert für Querungen wird mit 30 Velo ausgewiesen.

## 6 Fazit

Wenn es gelingt, die PU West als LV-Verbindung unter den Gleisanlagen von den Dimensionen und der Gestaltung her so auszulegen, dass sie für die querenden Fussgänger- und Zweiradströme attraktiv ist, dann kann insbesondere bei den Velofahren von einer grösseren Nachfrage ausgegangen werden.

Die ZR-Nachfrage setzt sich zusammen aus dem Ziel-/Quellverkehr aus der Stadt und der Agglomeration, dem grossräumigeren Velotransitverkehr, von benachbarten PU umgelagertem Verkehr und der Nachfrage zur Velohalle Süd von Norden her.

Eine PU West liegt ideal für eine Zweiradnachfrage von Südosten in Richtung Altstadt und nach Nordwesten. Für die Beziehungen mit Zielen weiter westlich oder für solche vom Süden in den Norden wird die heute gut nachgefragte LV-Verbindung via Schöngrünunterführung–Wengibrücke–Amthausplatz auch in Zukunft zur PU West in Konkurrenz stehen.

Voraussetzungen für eine gute Annahme der Veloachse in der PU West durch die Zweiradfahrer sind

- eine separate Fahrbahn für jede Richtung
- eine Linienführung die zügiges Fahren ohne grosse Geschwindigkeitswechsel ermöglicht
- die Minimierung oder vollständige Vermeidung von Kreuzungskonflikten mit Fussgängern/ZR-Fahrern
- möglichst kleine Höhenunterschiede und moderate Steigungen
- eine Velohalle Süd mit mindestens 800 Abstellplätzen

➤	<b>In der PU West darf im Zeithorizont 2065 mit folgender ZR-Gesamtnachfrage gerechnet werden:</b>		
-	<b>HVZ-Spitzenstunden am Morgen/Abend jeweils</b>	<b>250 - 300</b>	<b>Zweiradfahrten/h</b>
-	<b>Tagesverkehr</b>	<b>1'200 - 1'500</b>	<b>Zweiradfahrten</b>

Fussgänger bevorzugen die kürzeste Route. Mehr als eine Gehdistanz von 1km wird bei Pendlern, Auszubildenden und beim Einkaufsverkehr nicht akzeptiert.

Bedingt durch den Umstand, dass sich auf der Südseite nur im unmittelbaren Umfeld des Hauptbahnhofs Solothurn und beim Bürgerspital Arbeitsplatzkonzentrationen befinden, wird der Pendlernachfrage aus den nördlich gelegenen Stadtquartieren in einer PU West überschaubar bleiben. Dies gilt auch für den Einkaufsverkehr, da im Süden nur wenige kommerzielle Nutzungen in Gehdistanz um den Hauptbahnhof angesiedelt sind.

Im der umgekehrten Beziehung befinden sich zahlreiche Arbeitsplätze im Bereich zwischen Hauptbahnhof und Aareufer sowie in der Altstadt. In diesen Bereichen gibt es zudem viele Einkaufsmöglichkeiten. Die Nachfrage aus den Wohnquartieren im Süden in Richtung Norden wird deshalb grösser sein.

➤	<b>In der PU West darf im Zeithorizont 2065 mit folgender Fussgängergesamtnachfrage bei den Beziehungen zwischen den südlichen und nördlichen des HB Solothurn gelegenen Quartieren ("Stadtquerer") gerechnet werden:</b>	
-	<b>Spitzenstunde HVZ-Morgen/Abend</b>	<b>80 - 110 Fussgänger/h</b>
-	<b>Tagesverkehr (inkl. Einkauf, Freizeit)</b>	<b>500 - 600 Fussgänger</b>

Solange im Süden kein Wegenetz direkt auf die PU West zuführt, wird auch bei den Fussgängern die Route via Schöngrünunterführung künftig einen hohen Stellwert haben.

Die sich zwischen PU West und Schöngrünunterführung befindliche LV-Unterführung zwischen Blauer Post und Dornacherplatz liegt zwar für einige Beziehungen günstig. Sie ist dennoch wenig nachgefragt, weil sie von der Dimensionierung und der Gestaltung her nicht anspricht. Von ihr kann deshalb nur wenig Potenzial zur PU West umgelagert werden

## Anhang

