

Räumliches Leitbild





Inhalt

Vorwort	5
1. Vom Stadtentwicklungskonzept zum räumlichen Leitbild	7
1.1 Leitgedanken Stadtentwicklungskonzept	8
1.2 Angestrebte Entwicklung der Stadt Solothurn	9
2. Solothurn ist lebenswert	11
2.1 Solothurn ist ein attraktives regionales Zentrum	13
2.2 Solothurn ist geprägt von seinem historischen Erbe	13
2.3 Solothurns Quartiere bieten vielfältige Lebens- und Wirtschaftsräume	15
2.4 Solothurn hat Quartiere mit unterschiedlichen stadträumlichen Qualitäten	15
2.5 Solothurn wird von Freiräumen gegliedert	17
2.6 Solothurn ist hervorragend erschlossen	17
2.7 Leitsätze räumliche Stadtentwicklung	18
3. Die Stadt als stimmiges Ganzes	21
3.1 Austausch macht uns alle stärker	23
3.2 Kulturelles Erbe bedeutet Heimat	25
3.3 Quartierlandschaft, ein Abbild der Lebensqualität	27
3.4 Zugänge zum urbanen Leben	29
3.5 Öffnen, verbinden, Freiräume erschliessen	31
3.6 Gleiche Chancen in der Mobilität	33
4. Ausformulierungen	35
4.1 Die Eigenart der Quartiere stärken	36
4.2 Die Stadt weiterbauen – einige Quartiere werden städtischer	38
4.3 Den öffentlichen Raum und das Netz vervollständigen und ergänzen	44
4.4 Mobilität verbindet die Stadt	48
5. Ausblick	57
5.1 ... das bedeutet: den Stadtkörper stärken	57
5.2 ... das bedeutet: bauliches Potenzial nutzen	57
Impressum	59



Vorwort

Die Stadt als stimmiges Ganzes

Die Ortsplanung ist eines der Mittel für die strategische Positionierung einer Stadt. Solothurn hat seit der letzten Ortsplanungsrevision im Jahr 2000 in den definierten Leistungsbereichen viel erreicht und ist heute meines Erachtens gut auf die künftigen Herausforderungen vorbereitet.

Im Rahmen der Ortsplanungsrevision werden die planerischen Grundlagen regelmässig den aktuellen Entwicklungen angepasst. Dieser Prozess ist in vollem Gang. Die strategische Positionierung aus der letzten Ortsplanung 2001 wird im Rahmen der aktuellen Ortsplanung fortgeschrieben: Sie macht Aussagen zum Wohnangebot der Stadt Solothurn, zur Stadt als kulturelle Hochburg, zu Wirtschaft, Zentrumsfunktionen und Dienstleistungen, aber auch zu Gewerbe und Einkaufsangeboten sowie zu Solothurn als Ziel für Kongress- und Tagestourismus.

Das vorliegende räumliche Leitbild dient als Basis für die anstehende Ortsplanungsrevision. Nach der Vernehmlassung und unter Mitwirkung der Bevölkerung wird das Papier entsprechend überarbeitet und an einer Gemeindeversammlung verabschiedet. Damit ist die Grundlage geschaffen, auf der die Planungsentscheide der nächsten Jahre abgestützt werden.

Ausgehend von der strategischen Positionierung von Solothurn und den erarbeiteten Grundlagen zur räumlichen Stadtentwicklung wurde insbesondere der Wohn- und Arbeitsort Solothurn einer qualitativen Analyse unterzogen. Diese Analyse zeigte, dass in Solothurn alle

Qualitäten einer lebenswerten Stadt bereits vorhanden sind: eine wunderbare Landschaft, der schroffe Jura, sanfte Hügelketten, die liebliche Aarelandschaft, Stadtplätze und Pärke. Die Altstadt sowie räumliche und bauliche Perlen im Stadtgefüge wie beispielsweise die Klöster sind einzigartig. Hinzu kommen vielfältige, wohnliche Quartiere für unterschiedliche Bedürfnisse und mit individuellem Charakter. Darüber hinaus ist Solothurn ausgezeichnet erschlossen und als Wirtschaftsstandort attraktiv. All diese Qualitäten wollen wir für die Zukunft erhalten und dort weiterentwickeln, wo Verbesserungspotenziale erkannt werden.

Wie die Entwicklung der letzten 15 Jahre deutlich gezeigt hat, ist die Ortsplanung ein äusserst wichtiges Instrument für die Zukunft der Stadt. Auch wenn heute in Solothurn bereits viele Qualitäten einer lebenswerten Stadt vorhanden sind, freut es mich, dass mit der Ortsplanungsrevision die Entwicklung um die Innenstadt angepackt wird. Dabei geht es beispielsweise darum, die Quartiere zu stärken in Richtung qualitatives, urbanes Wohnen für alle Altersklassen oder die Weststadt besser in das städtische Gesamtbild zu integrieren. Die Bahnhöfe sollen zugänglicher gemacht und die umgebenden Quartiere aufgewertet werden. Oder kurz: Die Stadt wird als stimmiges Ganzes weiterentwickelt.

Kurt Fluri
Stadtpräsident



1. Vom Stadtentwicklungskonzept zum räumlichen Leitbild

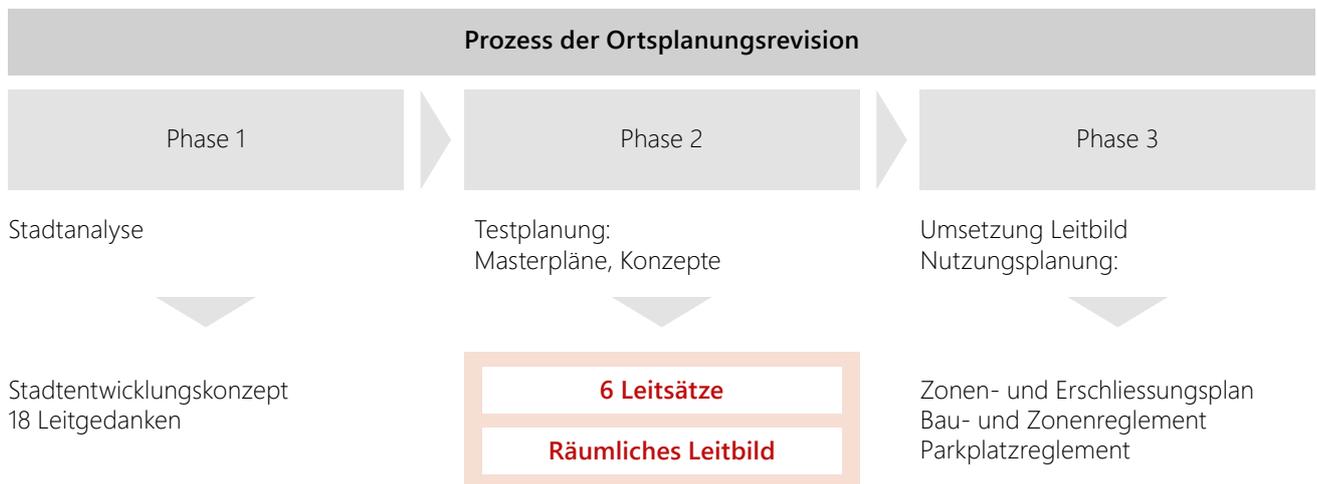
Das Stadtentwicklungskonzept für die Stadt Solothurn wurde auf den übergeordneten Grundlagen von Kanton und Region (kantonaler Richtplan, Agglomerationsprogramm und andere) sowie den bestehenden kommunalen Planungen (Anhang Kapitel 1.1–1.2) und basierend auf einer Stadtanalyse erarbeitet.

Wie die unten stehende Abbildung zeigt, wird die Ortsplanungsrevision in drei Phasen durchgeführt. Das Stadtentwicklungskonzept, das unter Beteiligung von Politik, Fachpersonen und Öffentlichkeit erarbeitet wurde, zeigt das Ergebnis der ersten Phase. Dieses wurde Mitte August 2015 dem Gemeinderat präsentiert. Die darin formulierten 18 Leitgedanken wurden als verbindlich beschlossen, da sie eine wichtige Grundlage und gleichzeitig eine Zielorientierung für die zweite Phase – die Ausarbeitung des räumlichen Leitbildes – bildeten.

Das räumliche Leitbild als wichtigstes Ergebnis der Phase 2 basiert auf den Ergebnissen der Testplanung und wurde unter Mitwirkung der Bevölkerung, von Mitte 2016 bis Mitte 2017 erarbeitet.

Mit der Verabschiedung des vorliegenden räumlichen Leitbildes wird die 2. Phase der Ortsplanungsrevision abgeschlossen. Es ist unter anderem eine wichtige Grundlage für die 3. Phase der Ortsplanungsrevision und dient den folgenden Arbeiten: der Ausarbeitung der Zonen- und Erschliessungsplanung, der Anpassung des Bau- und Zonenreglements sowie des Parkplatzreglements.

Für alle drei Phasen der Ortsplanungsrevision gilt der Anspruch, die Lebensqualität in Solothurn gesamthaft zu steigern. Die Prinzipien der Nachhaltigkeit sind dabei zu berücksichtigen. Das Stadtentwicklungskonzept, das räumliche Leitbild und die Nutzungsplanung setzen diesen Anspruch auf unterschiedlichen Massstabsebenen um.



1.1 Leitgedanken Stadtentwicklungskonzept

Das Stadtentwicklungskonzept (STEK) soll über die eigentliche Stadtplanung hinaus die Gesamtentwicklung der Stadt strategisch steuern und verlangt daher eine interdisziplinäre, integrierte und zukunftsgerechte Herangehensweise. Mit dem STEK wurde ein Instrument geschaffen, das als Planungs- und Führungsinstrument dient und als Grundlage zur Master- und Nutzungsplanung beigezogen werden kann.

Im Stadtentwicklungskonzept wurden 18 Leitgedanken formuliert und erläutert. Die meisten Leitgedanken des Stadtentwicklungskonzeptes haben einen engen Bezug zur Ortsplanung und sind deshalb eine wichtige Grundlage und gleichzeitig Zielorientierung für das räumliche Leitbild.

Zusätzliche Leitgedanken stützen die Positionierung der Stadt.

Die 18 Leitgedanken des Stadtentwicklungskonzeptes

Relevant für die Umsetzung des räumlichen Leitbildes

«Solothurn übernimmt eine aktive Rolle als regionales Zentrum»

«Solothurn nutzt Kultur als integrierendes Element in der Stadtregion»

«Solothurn investiert in städtische Angebote und schafft gute Rahmenbedingungen für Unternehmen in der Region»

«Solothurn vereinfacht das Kombinieren von Mobilität»

«Solothurn schafft Versorgungsmöglichkeiten im Quartier»

«Solothurn entwickelt sich durch eine qualitative Innenverdichtung und erhöht die Einwohnerdichte in gut erschlossenen Wohnquartieren»

«Solothurn entwickelt sich als Kleinstadt mit urbanen Hotspots»

«Solothurn pflegt die Kulturstadt mit grosstädtischem und vielfältigem Angebot»

«Solothurn unterstützt Selbstbestimmung und schafft Raum für Jung und Alt»

«Solothurn setzt auf einfach zugängliche Bewegungsräume für freizeitsportliche Aktivitäten»

«Solothurn pflegt lokale KMU und die unternehmensnahe Ausbildung mit Lehrstellen»

«Solothurn schätzt die Natur in der Stadt und schützt sie saisonal»

«Solothurn bietet Wohnraum für unterschiedliche Bedürfnisse»

«Solothurn verbindet und erweitert niederschwellig nutzbare öffentliche Räume»

Unterstützt die Positionierung der Stadt Solothurn

«Solothurn entwickelt sich als Kongress- und Kulturstadt weiter»

«Solothurn erleichtert die Integration für zuziehende erwerbstätige ausländische Familien»

«Solothurn wird zum optimalen Bildungsraum»

«Solothurn verführt seine Gäste, mindestens eine Nacht in der Stadt zu verbringen»

1.2 Angestrebte Entwicklung der Stadt Solothurn

In der Folge sollen die räumlich relevanten Leitgedanken aus dem Stadtentwicklungskonzept näher erläutert werden.

Gesellschaftliche und wirtschaftliche Trends

Die Stadt Solothurn ist in stetem Wandel. Dieser wird von schweizweiten Trends getrieben, durch Rechtsgrundlagen und Planungskonzepte von Bund, Kanton und Region gesteuert und durch spezifische Entwicklungen und Potenziale der Stadt Solothurn geprägt. In diesem Kontext wurde im Stadtentwicklungskonzept eine strategische Ausrichtung für die künftige Gemeindeentwicklung konkretisiert, basierend auf einer Situationsanalyse und einer für die Stadt Solothurn relevanten Abschätzung gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Trends.

Die vierte industrielle Revolution sowie die absehbaren demografischen Entwicklungen beeinflussen alle Lebensbereiche, verändern die Formen des Zusammenlebens, die Art zu arbeiten und wirken sich auch auf die Bedürfnisse der Menschen aus.

Anhaltende Entwicklungstrends zeigen, dass Städte und insbesondere Kleinstädte als bevorzugter Wohn- und Arbeitsort immer beliebter werden. Das vielfältige und differenzierte Angebot der Stadt wirkt anziehend und wird vermehrt nachgefragt. Die Vorzüge urbaner Lebensräume wie beispielsweise kurze Wege, gute Mobilitätsangebote und hohe Interaktionsdichte sind ein Magnet für junge Menschen, erleichtern Familien die Kombination von Erwerbstätigkeit und Kindererziehung und bieten älteren Menschen ein Umfeld für einen autonomen, vielfältig gestaltbaren Wohnalltag.

Ganzheitliche Siedlungsentwicklung für unterschiedliche Bedürfnisse: bedarfs- / marktgerecht, flexibel, kombinierend

Die planerischen Massnahmen zielen darauf ab, vielseitigen Wohn-, Freizeit- und Arbeitsraum zu schaffen, der sich nach den Bedürfnissen und Anforderungen möglichst aller Nutzergruppen richtet. Die Zusammenarbeit von Bevölkerung, Stadt, Grundeigentümern und Investoren soll zu bedarfs- und marktgerechten Wohnungsangeboten und Investitionen führen. Einerseits ist das Ziel, ein stimmiges Ganzes zu schaffen mit ausgewogenem Mix aus preisgünstigen, qualitativ hochwertigen und nachhaltigen Wohnungsangeboten für Jung und Alt sowie Familien.

Andererseits sieht die Planung vor, Optionsräume zu schaffen, um künftigen Veränderungen der Haushaltsstrukturen sowie neuen Wohn- und Arbeitsformen Rechnung zu tragen und um die nötige Anpassungsflexibilität bezüglich Wohnungsgrössen und -nutzung zu gewährleisten (Kombination von Wohnen/Arbeiten, Raum für KMU). Solothurn als Energiestadt fördert erneuerbare Energien sowie umweltverträgliche Mobilität, setzt auf eine effiziente Nutzung der Ressourcen und orientiert sich an den Zielsetzungen der 2000-Watt-Gesellschaft (GO § 3, i).

Kleinstadt mit urbanen Hotspots, Revitalisierung, Durchmischung, vielfältige Quartierlandschaften

Der urbane Raum bildet keine homogene Einheit, sondern setzt sich aus verschiedenen Stadtgebieten mit unterschiedlichen Nutzungsqualitäten und Funktionen zusammen. Deshalb zielen die formulierten Leitgedanken auf eine nachhaltige und attraktive Entwicklung der verschiedenen Stadtteile entsprechend ihren Voraussetzungen und Potenzialen ab. Durch gute Vernetzung der Stadtgebiete wird ein Gesamtbild aus verschiedenartigen und eigenständigen Nachbarschaften gestaltet. Angestrebt wird eine qualitative Entwicklung nach innen, wobei durch Zusammenarbeit für jedes Quartier das richtige Mass für eine verträgliche Dichte und für die Versorgungs- und Lebensqualität gefunden wird. So entsteht Wohnraum für unterschiedliche Bedürfnisse, was eine Voraussetzung ist für eine ausgewogene Bevölkerungsdurchmischung mit zusätzlichem Integrationspotenzial für Minoritäten. Bahnareale, neue Quartiere und Wachstumsprojekte werden als neue Zugänge zu einem urbanen Lebensstil verstanden. Neue urbane Hotspots mit attraktiven Nutzungs- und Versorgungsangeboten sowie modernen Infrastrukturen ausserhalb der Altstadt schaffen ein konkurrenzfähiges Zukunftsbild für Solothurn.

Innere und äussere Vernetzung, Stadt der kurzen Wege, regionales Zentrum, Kultur als integrierendes Element, touristische Attraktivität

Verkehrstechnische und freiraumplanerische Massnahmen sollen zu einer barrierefreien, für den Fuss- und Veloverkehr attraktiven inneren Erschliessung aller Stadtgebiete führen. Bestehende historische und kulturelle Ankerpunkte und die vielen Grün- und Naturräume im und um das Stadtgebiet bilden ein identitätsstiftendes Gerüst, nach dem sich die Stadtteile zu einem stimmigen Ganzen verbinden lassen. Für die Stadt Solothurn soll dabei der Grundsatz der kurzen Wege beibehalten werden. Das Mobilitätsangebot ist den jeweiligen Lagevorteilen von Arealen bzw. von Stadt- und Quartierstrassen anzupassen. Eine aktive Steuerung der Verkehrsentwicklung soll den Verkehr so verteilen, dass er stadtverträglich ist und Möglichkeiten für alle Verkehrsteilnehmenden schafft. Gezielte Verbindungen, Öffnungen und Ergänzungen werden zu Ankerpunkten zwischen den Stadtgebieten und sollen gleichzeitig den Zugang zum gesamten Einzugsgebiet wahren. Dadurch entstehen vielfältige Aufenthalts- und Nutzungsmöglichkeiten, die von einem attraktiven kulturellen Angebot begleitet werden.

In diesem Sinne stärkt Solothurn seine Ausstrahlung als offene Stadt, regionales Zentrum und touristisch als Kongress- und Kulturstadt.



Bar
NDHAUS
an d
est

2. Solothurn ist lebenswert

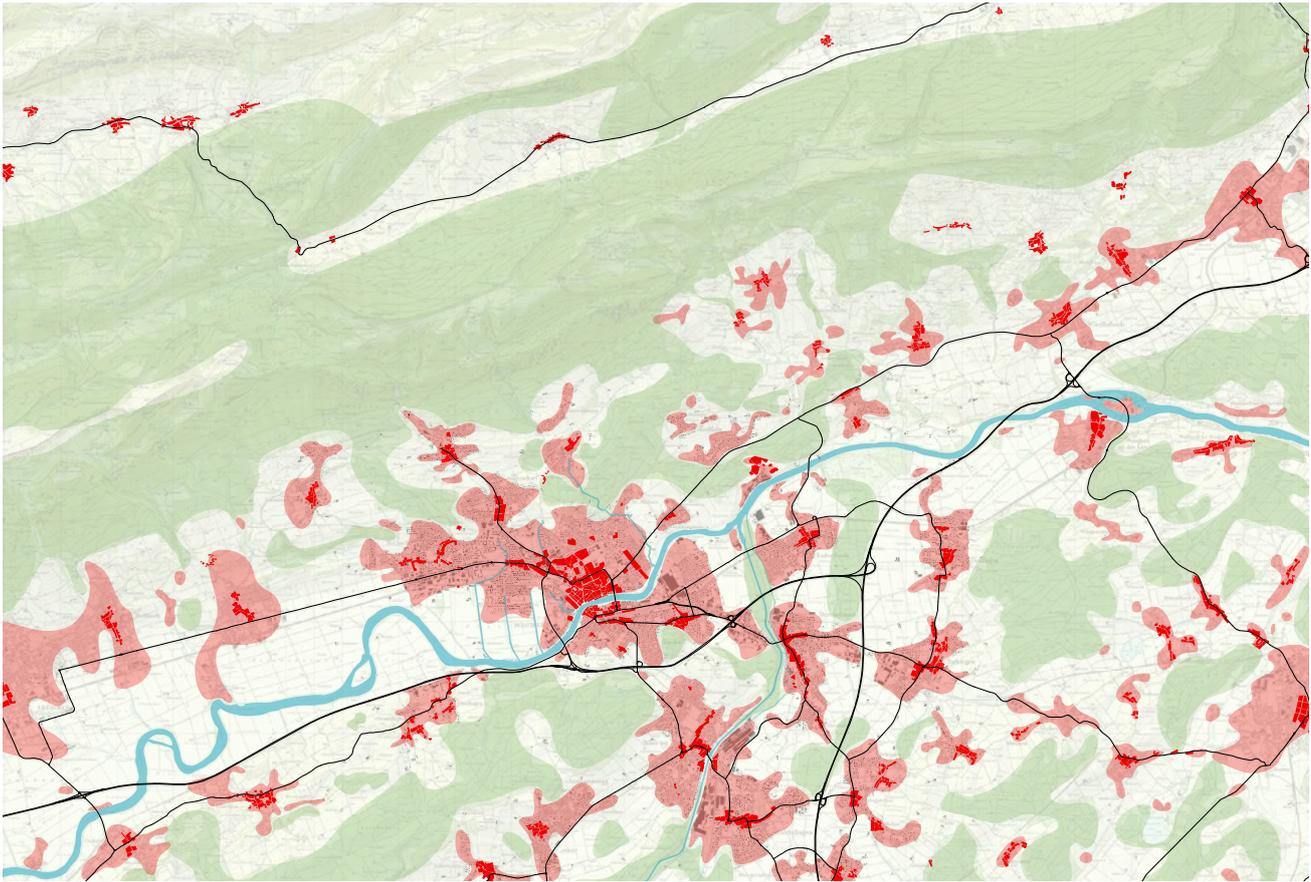
Erkenntnisse aus einer qualitativen Analyse

Die qualitative Analyse von Solothurn im regionalen und im lokalen Massstab hebt hervor, was die Stadt als Wohn- und Arbeitsort ausmacht. Die Themen Landschaft, Verkehr, Siedlung und Nutzung werden nachfolgend in sechs Themengebieten vertieft beschrieben:

- Solothurn ist ein attraktives regionales Zentrum.
- Solothurn ist geprägt von seinem historischen Erbe.
- Solothurns Quartiere bieten vielfältige Lebens- und Wirtschaftsräume.
- Solothurn hat Quartiere mit unterschiedlichen stadträumlichen Qualitäten.
- Solothurn wird von Freiräumen gegliedert.
- Solothurn ist hervorragend erschlossen.

Dies unterstreicht: Solothurn hat Zukunft und das Potenzial für eine positive Entwicklung. Die Analyse zeigt auch, dass Solothurn in einigen Punkten noch besser und stärker werden könnte, um zu einem stimmigen Ganzen zu werden. Das räumliche Leitbild liefert einige Handlungsanweisungen dazu.

Die Erkenntnisse aus der Analyse und die Vorgaben aus dem Stadtentwicklungskonzept (siehe Kapitel 1) sind der Ausgangspunkt für die künftige räumliche Stadtentwicklung (Kapitel 3 und 4), das Kernstück des vorliegenden räumlichen Leitbildes. Ziel ist es, Solothurn in seinen Qualitäten weiterzuentwickeln – Stärken hervorzuheben und Schwächen abzuschwächen oder diese im Idealfall zu beheben.



Solothurn bietet viele Zentrumsfunktionen für die gesamte Region. (Quelle Plangrundlage: map.geo.admin.ch, 2016)



Historisches und kulturelles Erbe auf dem Altermattplan von 1822. (Nicht genordet)

2.1 Solothurn ist ein attraktives regionales Zentrum

Solothurn ist das Herz der Region und mit den umliegenden Gemeinden eng verbunden. Die Stadt ist ein wichtiger Arbeitsort für die Region, aber auch eine attraktive Wohn- gemeinde, die mit den benachbarten Städten Olten, Biel und Bern gut verknüpft ist. Die umliegenden Gemeinden verfügen über eigene Zentrumsfunktionen, eigene Wohn- zonen sowie eigene Arbeitszonen, die auch von den Solo- thurnerinnen und Solothurnern genutzt werden. Wer in Solothurn arbeitet, wohnt vielfach nicht hier – und umge- kehrt. Die Gemeinden sind stark vernetzt. Die Übergänge zu den Gemeinden Langendorf, Bellach und insbesondere Zuchwil sind fließend. Die Stadtkörper sind zusammen- gewachsen. Diese räumliche Nähe hat eine gewisse Wechselwirkung: Ist Solothurn als Zentrumsstadt stark, ist auch die gesamte Region stark.

Potenzial: Neben dem räumlichen Bezug fehlen auch gewisse funktionale Zusammenhänge zwischen Solothurn und seinen Nachbargemeinden.

Handlungsanweisung: Durch eine verstärkte politische und planerische Koordination mit den angrenzenden Gemein- den, insbesondere mit Zuchwil, könnte Solothurn in seiner Rolle als Zentrum und Herz der Region gestärkt werden. Mit dieser Stärkung der Stadt Solothurn wird gleichzeitig eine Stärkung der gesamten Region angestrebt.



2.2 Solothurn ist geprägt von seinem historischen Erbe

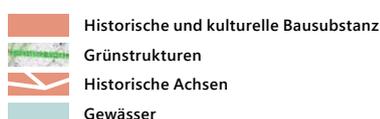
Die Altstadt bildet das Herz von Solothurn und wird noch heute von den historischen Verkehrsachsen nach Biel, Basel und Bern geprägt, die wie ein «Y» am Marktplatz zusammentreffen.

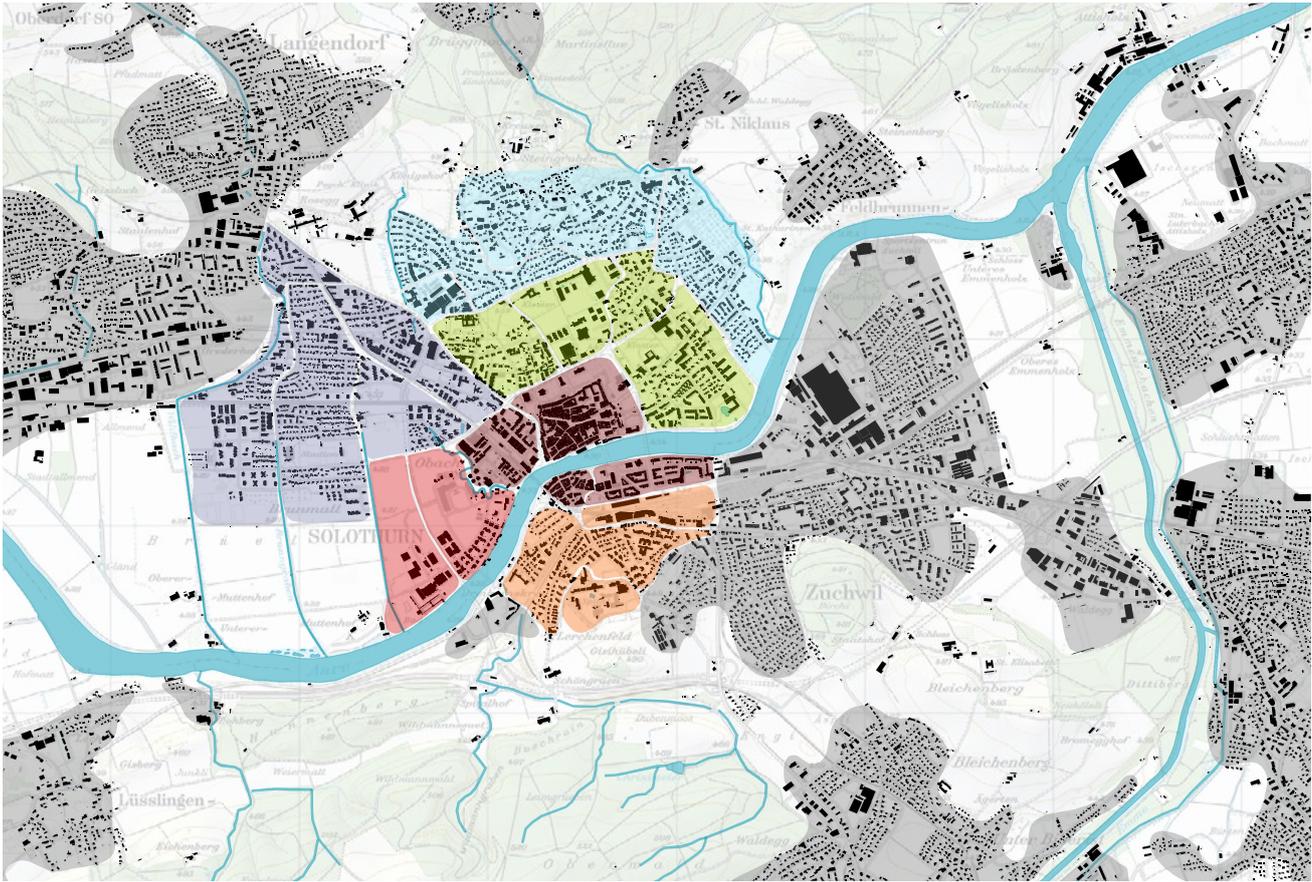
In Solothurn findet sich ein reiches Erbe an historischer und kultureller Bausubstanz, das für die gesamte Region bedeutend ist. Speziell die Altstadt, die Kirchen, Klöster und Landsitze, die hauptsächlich im 16. und 17. Jahr- hundert rund um Solothurn entstanden, sind struktur- prägend und geben der Bevölkerung Identität und das Gefühl von Heimat.

Potenzial: Heute ist das historisch-kulturelle Erbe nur teilweise in den Stadtkörper eingebunden und kann vielerorts seine identitätsstiftende Kraft nicht vollum- fänglich entfalten.

Handlungsanweisung: Indem das historisch-kulturelle Erbe Solothurns zugänglicher und erlebbar gemacht wird, kann es noch mehr zu einem integralen, identitätsstiftenden Teil der Stadt werden.

Das historisch-kulturelle Erbe Solothurns wird vollum- fänglich erkannt und erfasst. Dadurch, dass es erhalten, gepflegt sowie zugänglicher und erlebbar gemacht wird, kann es noch mehr zu einem integralen, identitätsstiften- den Teil der Stadt werden.





Jedes Stadtgebiet besitzt eigene städtebauliche und sozioökonomische Qualitäten. (Quelle Plangrundlage: map.geo.admin.ch, 2016)



Der Stadtkörper weist einige Lücken und Schwachstellen auf.

2.3 Solothurns Quartiere bieten vielfältige Lebens- und Wirtschaftsräume

In Solothurn gibt es vielfältige Quartiere, die sich in ihren baulichen und gesellschaftlichen Ausprägungen teils stark unterscheiden. Verschiedenste Wohnbedürfnisse, aber auch Flächenbedarf von KMU und Gewerbe können in Solothurn erfüllt werden. Die Quartiere bieten je nach Lage auch unterschiedliche Wohnumfeldqualitäten und Quartiersversorgungseinrichtungen an.

Potenzial: In einigen Quartieren lassen sich aus sozio-ökonomischer Sicht einseitige Entwicklungstendenzen feststellen (zum Beispiel bezüglich der Bevölkerungsdurchmischung), die sich langfristig nachteilig auf die Lebensqualität auswirken könnten.

Handlungsanweisung: Die Quartiere Solothurns sollen in ihrer individuellen Lebensqualität gestärkt werden. Spielräume müssen geschaffen und offengehalten werden. Eine aktive Steuerung in Richtung eines qualitätsvollen, auf die Quartiere zugeschnittenen Wachstums ist notwendig. Die Kombination von Wohnen und Arbeiten und die Raumangebote für die Wirtschaft sollen erhalten oder neu geschaffen werden.

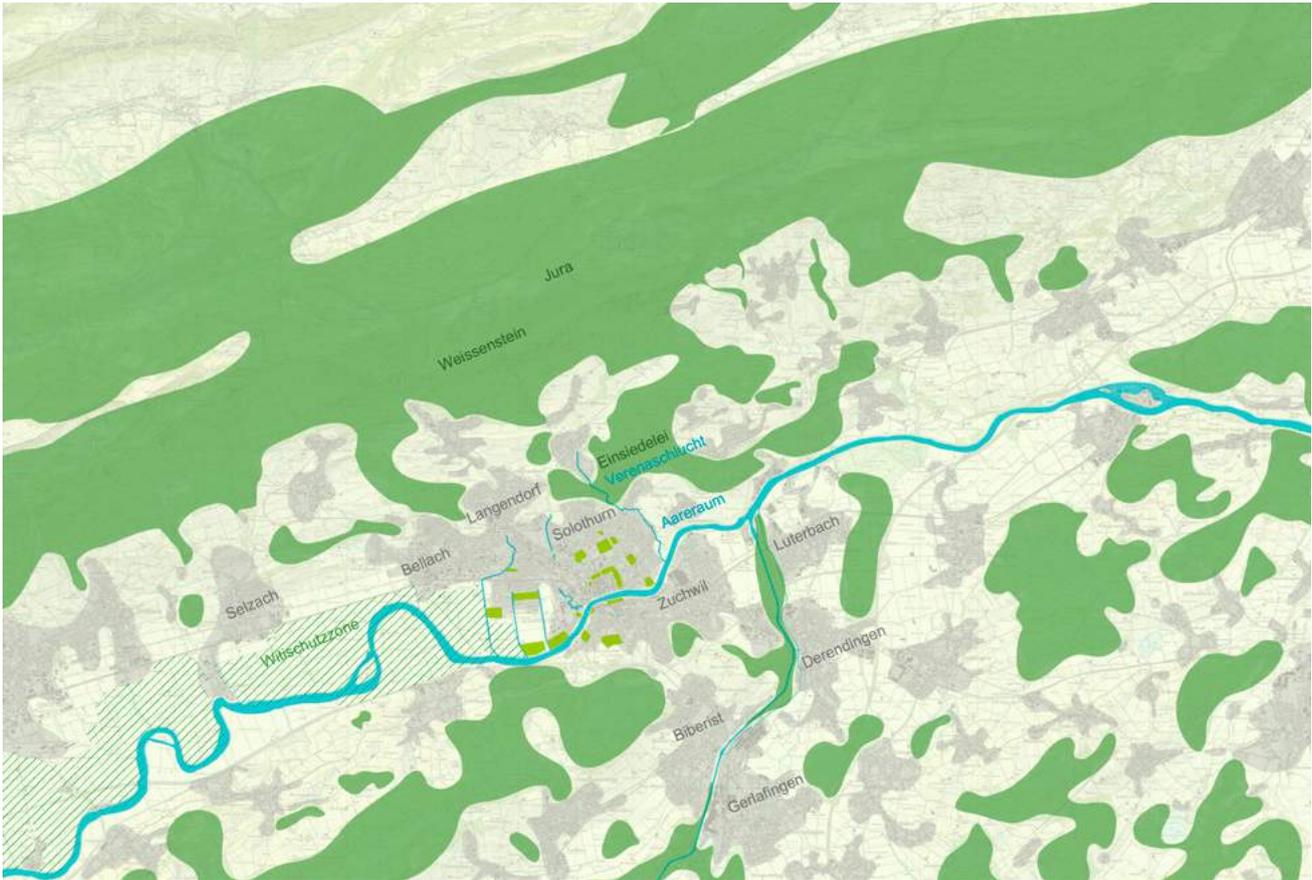
	Zentrum: Altstadt, Vorstadt, Schänzli
	Westliche Stadtgebiete: Dilitsch, Heidenhubel, Wildbach, Hermesbühl, Oberes Brühl, Segetz, Weitblick (in Planung)
	Äusserer Gürtel Nord-Ost: Dürrbach/Ziegelmatte, Steingruben, Teile von Fegetz, Hubelmatte, Steinbrugg
	Innerer Gürtel Nord-Ost: Loreto/Greiben, Fegetz, St. Josef, Schützenmatt
	Südliche Stadtgebiete: Glacismatte, Schöngrün
	Südwestliche Stadtgebiete: Obach, Grabacker, Weitblick (in Planung)
	Umliedende Gemeinden

2.4 Solothurn hat Quartiere mit unterschiedlichen stadträumlichen Qualitäten

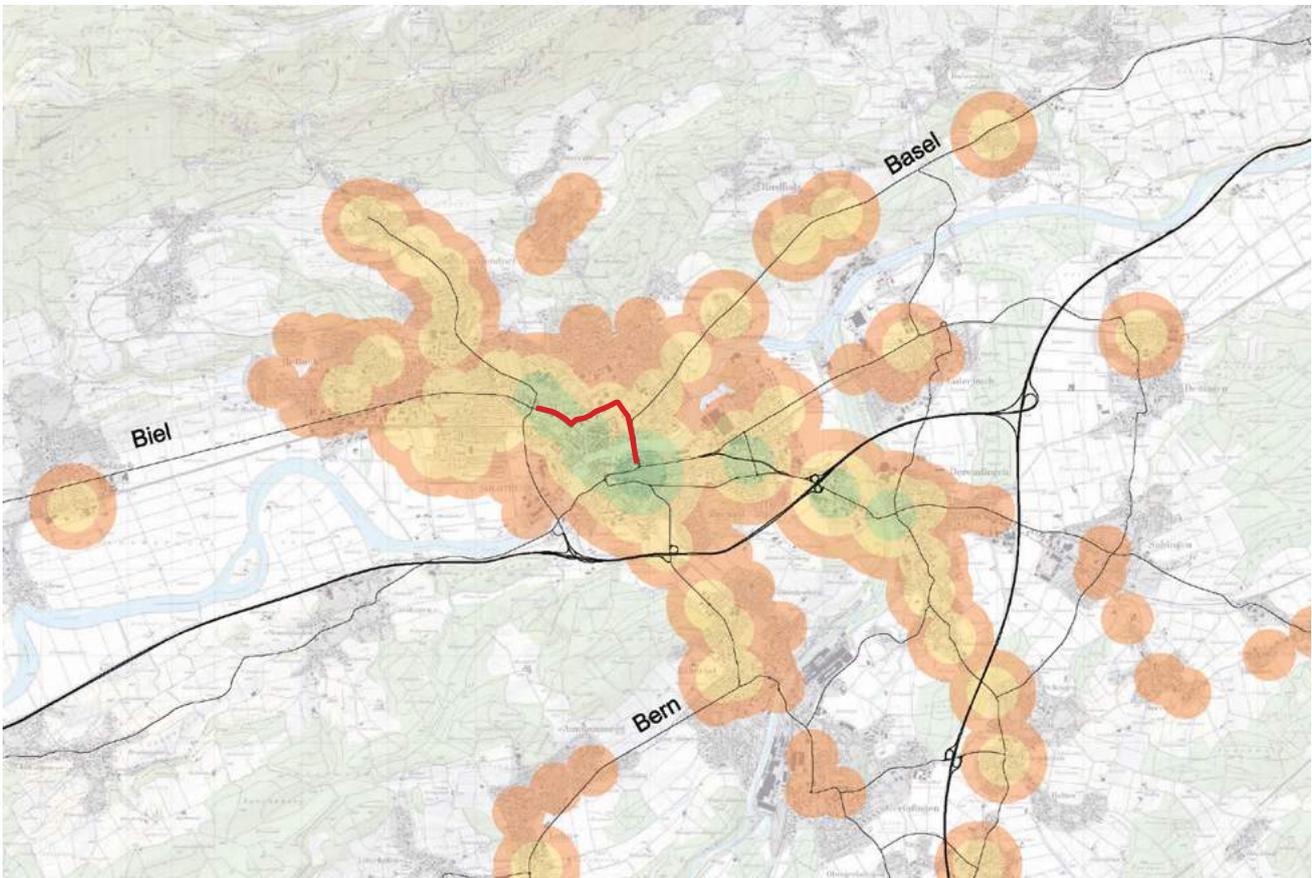
Die Quartiere von Solothurn sind auch hinsichtlich ihrer städtebaulichen räumlichen Qualitäten und baulichen Typologien jedes für sich individuell und vielfältig. Neben bereits dichten, urbanen und durchmischten Quartieren gibt es auch viele stark durchgrünte und wenig dichte Quartiere, grösstenteils mit Wohnnutzungen.

Potenzial: Der Stadtkörper von Solothurn weist auch Schwachstellen auf. So gibt es an zentraler Lage mitten in der Stadt einige Gebiete, in denen zusätzliche Bauvolumen die stadträumlichen Qualitäten stärken würden. Eine grössere Lücke im Siedlungsgefüge zwischen dem Zentrum und den westlichen Stadtgebieten ist historisch gewachsen und schwächt die Gesamtstadt als zusammenhängendes Ganzes.

Handlungsanweisung: Einige Gebiete an zentraler Lage im Stadtzentrum könnten durch bauliche Ergänzungen städtischer werden. Die Vervollständigung grösserer Lücken im Stadtgebiet ermöglicht allen Quartieren einen starken räumlichen Bezug zur Innenstadt.



Umgebende Landschaft und gliedernde, siedlungsinterne Freiräume. (Quelle Plangrundlage: map.geo.admin.ch, 2016)



Erschliessungsqualität Solothurn. (Quelle Plangrundlage: map.geo.admin.ch, 2016, Daten: sogis.ch, 2016)

2.5 Solothurn wird von Freiräumen gegliedert

Solothurn liegt in einer wunderschönen Landschaft am Fuss des Juras. Der Weissenstein ist Solothurns Hausberg und ein wichtiges Naherholungsgebiet. Er bildet mit seinen stark bewaldeten Hängen die räumlich-visuelle Grenze nach Norden. Auch die Verenaschlucht nördlich der Stadt mit der Einsiedelei St. Verena ist ein beliebtes Ausflugsziel und zugleich ein wichtiges topografisches Element Solothurns.

Der Aareraum ist prägend für das Stadtgebiet und bietet Lebensraum für Tiere, Pflanzen und Menschen. Ein erstklassiges Wegnetz macht die Flusslandschaft erlebbar. Die Emme mündet östlich des Stadtgebiets in die Aare, mehrere Bäche fliessen durch Solothurn hindurch und strukturieren das Stadtbild in ihrer Hauptrichtung (von Norden nach Süden). Einige der Bäche sind heute eingedolt.

Die kantonale Landwirtschafts- und Schutzzone Witi reicht von Solothurn bis Grenchen. Sie ist eine offene Ackerlandschaft mit Ufervegetation und schafft einen Lebensraum für die Tier- und Pflanzenwelt sowie einen Naherholungs-

	Siedlungskörper
	Landwirtschaft/Landschaft
	Witischutzzone
	Gewässer
	Wald
	Siedlungsinterne Grün- und Freiräume

raum für die Menschen. In Solothurn gibt es vielerorts wertvolle siedlungsinterne Grün- und Freiräume, die häufig die historische Bausubstanz umgeben. Diese prägen und strukturieren das Siedlungsgebiet. Verbindende Grünstrukturen wie Baumreihen und Alleen, teils historisch gewachsen, gliedern an manchen Stellen das Siedlungsgebiet und verbinden die Freiräume und die Stadtgebiete. Sie werten den Strassenraum auf und bieten eine attraktive Aufenthalts- und Bewegungsqualität, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr.

Potenziale: Die Landschaftsqualität in und um Solothurn ist zwar meist sehr hoch, es gibt jedoch einige Stellen mit Aufwertungs- und Gestaltungsbedarf, insbesondere an den Siedlungsändern und entlang der Gewässer. Die Vernetzung über Grünstrukturen fehlt vielerorts, ebenso wie attraktive Wegverbindungen für den Fuss- und Veloverkehr, sodass heute nicht alle Frei- und Grünräume gut erreichbar sind.

Handlungsanweisung: Solothurn ist umgeben von einer vielfältigen Landschaft, die mit Ergänzung und Gestaltung, insbesondere an den Siedlungsändern sowie entlang der Gewässer, noch aufgewertet werden könnte. Die Freiräume Solothurns könnten durch eine feingliedrige Vernetzung attraktiver und erreichbarer gemacht werden.

2.6 Solothurn ist hervorragend erschlossen

Der hohe Grad der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr stärkt die Bedeutung von Solothurn als regionales Zentrum. Die Autobahnanschlüsse Solothurn Ost und Solothurn West, der Halbinschluss Solothurn Süd sowie die Hauptstrassen Richtung Biel, Basel und Bern gewährleisten eine hervorragende überregionale Anbindung für den motorisierten Individualverkehr.

Die Aare bewirkt jedoch eine räumliche Trennung, die durch die Bahnlinien und die Autobahn noch weiter akzentuiert wird. Dies wirkt sich auf die Gestaltung und die Belastbarkeit des Verkehrsnetzes aus.

Potenzial: Die Hauptachsen des Strassennetzes sind im Innern von Solothurn stark belastet oder teilweise überbelastet. Die Fussgänger und die Velofahrer werden vielerorts im Strassenraum nachteilig behandelt. Die verkehrlich stark belasteten Hauptstrassen Bielstrasse/Werkhofstrasse/Rötistrasse, die winkelförmig um die Altstadt herumführen, schneiden diese funktional von den umliegenden Stadtgebieten und vom Hauptbahnhof ab.

Handlungsanweisung: Die Kapazitäten auf den Hauptachsen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sollen in Zukunft sichergestellt werden, während gleichzeitig die Trennwirkung dieser Hauptachsen minimiert wird. So könnte die Durchlässigkeit der Stadt zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs erhöht werden. Die Bewegungsqualität für den Fuss- und Veloverkehr ist vielerorts verbesserungswürdig.

	Basisnetz MIV
	Hauptachsen MIV
	Biel-/Werkhof-/Rötistrasse
	ÖV-Güteklasse A
	ÖV-Güteklasse B
	ÖV-Güteklasse C
	ÖV-Güteklasse D

2.7 Leitsätze räumliche Stadtentwicklung

Aus der qualitativen Analyse konnten zusätzliche Erkenntnisse gewonnen werden, die in das räumliche Leitbild einfließen. Das räumliche Leitbild ist das Hauptergebnis der zweiten Phase der Ortsplanungsrevision. Zusammen mit dem in der ersten Phase erarbeiteten Stadtentwicklungskonzept bildet es die vom Kanton Solothurn verlangte Vorleistung zur eigentlichen Ortsplanungsrevision. Diese wird in der dritten und letzten Phase mit der Nutzungsplanung umgesetzt. Entsprechend wurden die Planungsansätze für die angestrebten Entwicklungen und Aktionsbereiche in den drei Dimensionen Siedlungsgebiet, Landschaft und Verkehr ausgearbeitet und nach Thema konkretisiert. Die räumlich relevanten Leitgedanken des Stadtentwicklungskonzepts finden im hier vorliegenden räumlichen Leitbild Solothurn ihre Umsetzung.

Das übergeordnete Ziel dabei ist, die Stadt als stimmiges Ganzes weiterzuentwickeln. Auf der folgenden Seite werden die Ziele der räumlichen Stadtentwicklung in sechs einfachen, aber doch umfassenden Leitsätzen kurz zusammengefasst und veranschaulicht. In der Nutzungsplanung sollen sie schliesslich umgesetzt werden. Sie dienen als integraler Bestandteil des räumlichen Leitbildes, das die Basis für künftige Planungsentscheide darstellt. Im Kapitel 3 werden diese konkretisiert, und darauf basierend wird das Konzept der räumlichen Stadtentwicklung dargestellt.

Die Stadt als stimmiges Ganzes:

Die Stadt Solothurn formen wir zusammen mit Bevölkerung, Grundeigentümern und Investoren zu einem stimmigen Ganzen. Einzelne Entwicklungsprojekte ergänzen den Stadtkörper so, dass das zusätzliche städtische Nutzungsangebot nachweisbar einen Mehrwert bietet.

Leitsatz 1 Austausch macht uns alle stärker

Wir stärken unsere Ausstrahlung als offene Stadt und regionales Zentrum durch den aktiven Dialog über politische und fachliche Interessen und Bedürfnisse. Im Austausch über die Stadtgrenze hinaus verzichten wir bewusst auf einseitig städtische Positionen.

Leitsatz 2 Kulturelles Erbe bedeutet Heimat

Die historischen und kulturellen Ankerpunkte sind in der Stadt Solothurn gleichbedeutend mit Heimat. In der räumlichen Stadtentwicklung verbinden wir deshalb bedeutsame Orte und Bauten miteinander und machen sie für die Öffentlichkeit zugänglicher.

Leitsatz 3 Quartierlandschaft, ein Abbild der Lebensqualität

Die Stadt Solothurn entwickeln wir baulich gegen innen. In jedem Quartier finden wir durch Zusammenarbeit das richtige Mass für die verträgliche Dichte sowie für die Versorgungs- und Lebensqualität. Unsere Quartiere gestalten wir zu einem Gesamtbild aus verschiedenartigen, eigenständigen und gut vernetzten Nachbarschaften.

Leitsatz 4 Zugänge zum urbanen Leben

Bahnareale, neue Quartiere und Wachstumsprojekte betrachten wir als neue Zugänge zu einem urbanen Lebensstil. Das Nutzungsangebot und die Architektur, die wir anstreben, zeigen ein konkurrenzfähiges Zukunftsbild. Sozialräumliche Ziele, die Orientierung an Marktchancen und Trends sowie die eigene Baukultur von Solothurn sind darin ausgeglichen und ortsspezifisch repräsentiert.

Leitsatz 5 Öffnen, verbinden, Freiräume erschliessen

In der Altstadt, an der Aare und in zahlreichen Grün- und Naturräumen bieten wir mehr Vielfalt an Aufenthalts- und Nutzungsmöglichkeiten an. Dazu verbinden, öffnen und ergänzen wir in der Stadtmitte die wichtigsten Strassen- und Freiräume. Mittendrin schaffen wir dadurch Qualitäten, die Einheimischen und Gästen noch bessere Lebensqualität bieten.

Leitsatz 6 Gleiche Chancen in der Mobilität

Wir schätzen, schützen und fördern Solothurn als eine Stadt der kurzen Wege. Das Mobilitätsangebot passen wir den jeweiligen Lagevorteilen von Arealen bzw. von Stadt- und Quartierstrassen an. Dadurch erreichen wir gleiche Chancen und Möglichkeiten für alle Verkehrsteilnehmenden.



3. Die Stadt als stimmiges Ganzes

Konzept der räumlichen Stadtentwicklung

Die Stadt Solothurn formen wir zusammen mit Bevölkerung, Grundeigentümern und Investoren zu einem stimmigen Ganzem. Einzelne Entwicklungsprojekte ergänzen den Stadtkörper so, dass das zusätzliche städtische Nutzungsangebot nachweisbar einen Mehrwert bietet.

Die räumlich relevanten Leitgedanken des Stadtentwicklungskonzepts (Kapitel 1) bilden die strategischen Vorgaben. Durch die qualitative Analyse der Stadt Solothurn und ihrer Umgebung (Kapitel 2) wurden Stärken und Potenziale erkannt. Aufgrund dieser Grundlagen wird im folgenden Kapitel die räumliche Stadtentwicklung anhand von sechs fokussierten Leitsätzen definiert und beschrieben. Mit dem Ansatz, Schwächen abzuschwächen und Stärken hervorzuheben, soll die Stadt als stimmiges Ganzes weiterentwickelt werden. (Das Kapitel 3, insbesondere die sechs Leitsätze mit den Handlungsempfehlungen, dient als Grundlage für die Ausarbeitung des Zonenplans sowie die Anpassung des Bau- und Zonenreglements und des Parkplatzreglements.)

Die Ausformulierungen und Präzisierungen zu einzelnen Themen befinden sich in Kapitel 4, sie sind orientierend.

Leitsatz 1

Austausch macht uns alle stärker

Leitsatz 2

Kulturelles Erbe bedeutet Heimat

Leitsatz 3

Quartierlandschaft, ein Abbild der Lebensqualität

Leitsatz 4

Zugänge zum urbanen Leben

Leitsatz 5

Öffnen, verbinden, Freiräume erschliessen

Leitsatz 6

Gleiche Chancen in der Mobilität



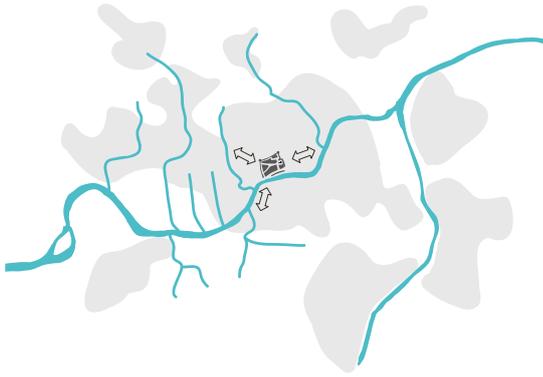
Solothurn versteht sich als offene Stadt und regionales Zentrum.



Event von nationaler Bedeutung: die Solothurner Literaturtage.



Die Fasnacht zieht Menschen aus der ganzen Region an.



Leitsatz 1

Wir stärken unsere Ausstrahlung als offene Stadt und regionales Zentrum durch den aktiven Dialog über politische und fachliche Interessen und Bedürfnisse. Im Austausch über die Stadtgrenze hinaus verzichten wir bewusst auf einseitig städtische Positionen.

3.1 Austausch macht uns alle stärker

Solothurn ist Herz und Zentrum der Region. Dies ist in der städtebaulichen Struktur der Altstadt erkennbar; die drei wichtigsten historischen Verkehrswege Basel–Baseltor–Hauptgasse, Biel–Bieltor–Gurzelngasse sowie Bern–Berntor–Hauptgasse treffen in Form eines «Y» auf dem Marktplatz zusammen.

Die Hauptverkehrsachsen und das bestehende gut ausgebaute öffentliche Verkehrsnetz gewährleisten die verkehrliche Anbindung an regionale und nationale Verkehrsnetze.

Die Orte des kulturellen Erbes sowie die öffentlichen Räume sind über die gesamte Stadt und über die Stadtgrenzen hinaus verteilt. Sie haben für die Stadt und die gesamte Region ein grosses identitätsstiftendes Potenzial, das es hervorzuheben gilt. Sie prägen das Heimatgefühl.

Solothurn versteht sich als eine hinsichtlich Weiterentwicklung offene Stadt und als regionales Zentrum. Im aktiven Dialog mit den benachbarten Gemeinden über politische und fachliche Interessen und Bedürfnisse stärkt sie die Bedeutung der Stadt als Zentrum und jene der ganzen Region. In diesem Austausch über die Stadtgrenzen hinaus verzichtet Solothurn bewusst auf einseitige Positionen und schafft städtische Angebote für die ganze Region.

Die ganzheitliche Betrachtung der Entwicklungsmöglichkeiten weist auf ein erhebliches bauliches Potenzial hin (siehe dazu Kapitel 5). Neue Arbeitsplätze und eine Zunahme der Bevölkerung erhöhen die Nachfrage nach städtischen Angeboten. So wird Solothurn als regionales und kulturelles Zentrum gestärkt.

Handlungsempfehlungen:

- Solothurn sucht den aktiven Dialog, die planerische Koordination und die Zusammenarbeit mit den benachbarten Gemeinden über politische und fachliche Interessen und Bedürfnisse.
- Eine gute Erschliessung der Stadt und der Agglomeration mit dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr sowie die Vernetzung des Fuss- und Veloverkehrs sind wichtige Themen der Zusammenarbeit.
- Solothurn schafft und stärkt das städtische Angebot in den Bereichen Kultur, Sport, Bildung, Tourismus und Gastronomie. Dies für die Stadt und die gesamte Region.
- Solothurn schafft regional bedeutende Wohn- und Arbeitsplatzangebote zur Stärkung der Stadt und der Region.



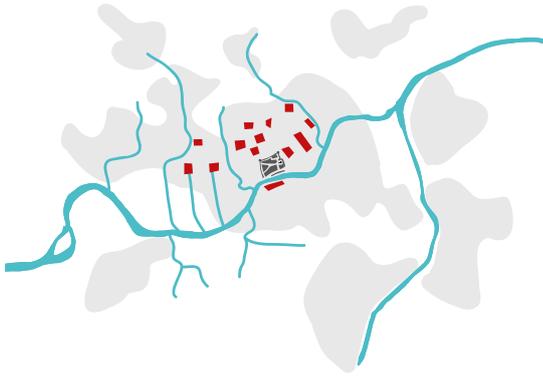
Das historische und kulturelle Erbe der Stadt Solothurn prägen das starke Solothurner Heimatgefühl.



Kloster Namen Jesu. (Quelle: namenjesu.ch, 22.10.2016)



Loretokapelle.



Leitsatz 2

Die historischen und kulturellen Ankerpunkte sind in der Stadt Solothurn gleichbedeutend mit Heimat. In der räumlichen Stadtentwicklung verbinden wir deshalb bedeutsame Orte und Bauten miteinander und machen sie für die Öffentlichkeit zugänglicher.

3.2 Kulturelles Erbe bedeutet Heimat

Das historische und das kulturelle Erbe der Stadt Solothurn prägen das starke Solothurner Heimatgefühl und manifestieren sich in bedeutsamen Orten. Diese bedeutsamen Orte können als Ankerpunkte der Stadt und der gesamten Region bezeichnet werden.

Die Qualität dieser Orte soll erhalten bleiben und die Freiräume nicht überbaut werden. Die Ankerpunkte sowie die öffentlichen Räume im und um das Stadtgebiet werden, wo möglich, besser zugänglich gemacht. Wo nötig werden sie mit neuen Frei- und Grünräumen ergänzt. So bestehen künftig über das gesamte Stadtgebiet hinweg identitätsstiftende Räume.

Als langfristige Vision könnten die Klöster und die anderen Ankerpunkte als öffentliche Räume in den Quartieren wirken. Ein gutes Nutzungsbeispiel dafür ist die jährlich stattfindende Authentica im Kapuzinerkloster Solothurn. Wird beispielsweise ein Kloster aufgegeben, so könnte sein Klostergarten zu einem Stadtpark werden – im Idealfall zu einem neuen Ankerpunkt fürs Quartier und für die Stadt.

Neue nutzbare Freiräume und neue Ankerpunkte sind im Bereich Weitblick vorgesehen: eine Allmend, die für verschiedene Anlässe genutzt werden kann, und ein neuer Stadtpark für die westlichen Stadtgebiete.

Handlungsempfehlungen:

- Bedeutende historische und kulturelle Orte sollen erhalten, besser verbunden und wo möglich öffentlich zugänglich gemacht werden.
- Neue Ankerpunkte sowie Frei- und Grünräume werden geschaffen; dies vor allem für die westlichen Stadtgebiete mit der Allmend und dem Segetzhain im Weitblick.



Unsere Quartiere gestalten wir zu einem Gesamtbild aus verschiedenartigen, eigenständigen und gut vernetzten Lebensräumen.

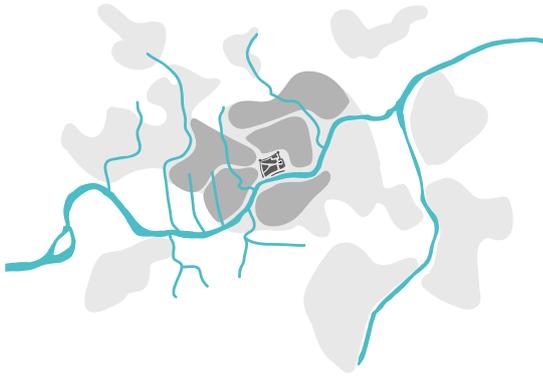


Die Dilitschstrasse – ein positives Beispiel für ein wohnliches Quartier.



Das Greibenquartier – ein Quartier mit besonderen städtebaulichen Vorzügen.

Ausformulierungen finden Sie im Kapitel 4.1 auf Seite 36.



3.3 Quartierlandschaft, ein Abbild der Lebensqualität

Die Quartiere der Stadt Solothurn gestalten wir zu einem Gesamtbild aus verschiedenen, eigenständigen und gut vernetzten Lebensräumen.

Die typischen Eigenschaften eines jeden Quartiers werden anhand von städtebaulichen, sozioökonomischen und demografischen Indikatoren identifiziert (siehe Tabelle im Anhang 1.6). Daraus ergibt sich eine Typisierung des Stadtgebiets in Räume mit ähnlichen baulichen Eigenschaften. Diese bilden die Ausgangslage für die städtebaulichen, landschaftlichen und verkehrsplanerischen Konzepte.

In den drei prioritären Entwicklungsgebieten Hauptbahnhof, Westbahnhof und Weitblick/Obach sind genügend Potenziale für die Ansprüche der Stadt hinsichtlich Wohnen und Arbeiten in den nächsten 15 und mehr Jahren vorhanden. Somit besteht kein Druck zur Verdichtung der übrigen Quartiere.

Die gewachsenen Quartiere werden folglich nicht flächendeckend verdichtet; sie werden individuell weiterentwickelt, um neuere Anforderungen an das Wohnen und Arbeiten erfüllen zu können. Die Qualitäten der Quartiere werden dabei erhalten oder verstärkt.

Die vorhandene Infrastruktur wird berücksichtigt, und planerische Rahmenbedingungen werden dafür geschaffen. Insbesondere der Erhalt einer belebten Innenstadt mit Verkaufs- und Dienstleistungsangeboten sowie Wohnmöglichkeiten ist ein wichtiges Ziel. Weiter werden prioritär Zonen für Freizeit- und Nachtbetriebe definiert.

Leitsatz 3

Die Stadt Solothurn entwickeln wir baulich gegen innen. In jedem Quartier finden wir durch Zusammenarbeit das richtige Mass für die verträgliche Dichte sowie für die Versorgungs- und Lebensqualität. Unsere Quartiere gestalten wir zu einem Gesamtbild aus verschiedenartigen, eigenständigen und gut vernetzten Nachbarschaften.

Handlungsempfehlungen:

- Das richtige Mass an Innenentwicklung wird ermöglicht. In den gewachsenen Quartieren wird keine flächendeckende Verdichtung angestrebt.
- Die Verschiedenartigkeit, die Eigenständigkeit und die Qualitäten der Quartiere werden erhalten, gestärkt und weiterentwickelt.
- Die besonders wertvollen Bauten, Anlagen, Aussenräume und Quartiere werden in einem Inventar erfasst und mit geeigneten Massnahmen geschützt.
- In jedem Quartier werden die notwendigen Infrastrukturen bereitgestellt und hohe Wohn- und Aussenraumqualitäten angestrebt.
- Die Quartiere werden in sich und untereinander gut vernetzt.
- Wohnangebote für verschiedene Anspruchsgruppen, insbesondere auch für die ältere Bevölkerung, werden angestrebt und die Voraussetzungen hierfür geschaffen. Diese Wohnangebote tragen zu einer sozialen Durchmischung bei.



Der urbane Lebensstil entlang der Aare soll in die Entwicklungsgebiete übertragen werden.

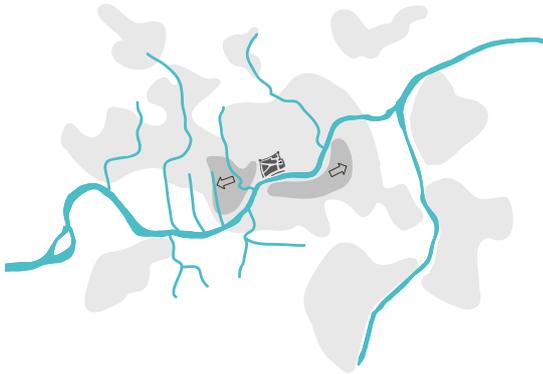


Urbanes Potenzial um den Hauptbahnhof.



Urbanes Potenzial um den Westbahnhof, Wengistrasse.

Ausformulierungen finden Sie im Kapitel 4.2 auf Seite 38.



3.4 Zugänge zum urbanen Leben

Prioritäre Entwicklungsgebiete

Die drei prioritären Entwicklungsgebiete Hauptbahnhof, Westbahnhof und Weitblick/Obach leisten einen bedeutenden Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen. Die Bahnareale sind besonders wertvoll, da sie für alle Verkehrsteilnehmenden hervorragend erschlossen sind. Diese Erschliessungsgunst gilt es zu nutzen. Die Gebiete um den Hauptbahnhof und den Westbahnhof sind daher für Solothurn prioritäre Entwicklungsgebiete für Wirtschaft und Wohnen. Eine besondere Aufgabe kommt dem Areal Weitblick zu: Seine Lage zwischen zwei Stadtteilen – dem Zentrum und den westlichen Stadtgebieten – bietet die Möglichkeit, dass mit seiner Überbauung und seinen Wegachsen die beiden Stadtteile netzartig miteinander verwoben werden. Eine gestärkte und zusammenhängende Stadt entsteht. Die Entwicklung des Areals Weitblick wird unterstützt durch die sehr gute Verkehrserschliessung (Westtangente und SBB-Haltestelle Solothurn Allmend).

Weitere Entwicklungspotenziale, nicht bebaute Bauzonen
Zusätzliche gut erschlossene und bestens geeignete Gebiete für eine kurz- und mittelfristige hochwertige Siedlungsentwicklung sind vorhanden. Das Umfeld der neuen SBB-Haltestellen Solothurn Allmend und Bellach sowie das Aareufer östlich der Altstadt bieten gut erschlossene Areale für eine hochwertige Wohnbebauung. Die Bielstrasse ist eine bedeutende städtische Einfallsachse. Ihre räumliche Qualität soll mit einer urbanen Bebauung entlang der Strasse verstärkt werden. Auch die Entwicklungsgebiete der umliegenden Gemeinden, zum Beispiel die Umnutzung des ehemaligen Sultex-Areals (Riverside-Areal) in Zuchwil, werden einen wichtigen Impuls für die Stadtentwicklung von Solothurn liefern. Planerische Koordination zwischen den Gemeinden ist dazu notwendig.

Gesamtpotenzial

Die drei prioritären Entwicklungsgebiete weisen zusammen mit weiteren gut erschlossenen Entwicklungsgebieten und

Leitsatz 4

Bahnareale, neue Quartiere und Wachstumsprojekte betrachten wir als neue Zugänge zu einem urbanen Lebensstil. Das Nutzungsangebot und die Architektur, die wir anstreben, zeigen ein konkurrenzfähiges Zukunftsbild. Sozialräumliche Ziele, die Orientierung an Marktchancen und Trends sowie die eigene Baukultur von Solothurn sind darin ausgeglichen und ortsspezifisch repräsentiert.

nicht bebauten Bauzonen ein Potenzial auf, das die Flächenbedürfnisse der kommenden Jahrzehnte abdeckt. Es stehen genügend Bauzonen zur Verfügung, um alle Segmente von Wohnen und Arbeiten abzudecken. Neue Bauzonen werden folglich nicht benötigt, auch Auszonungen sind grundsätzlich nicht vorgesehen.

Da verschiedene Fragen zur raumplanerischen und baulichen Nachnutzung des Vorhabens Muttendorf (Wasserstadt) nicht abschliessend geklärt werden können, verbleibt die Wasserstadt weiterhin als Zwischenergebnis im kantonalen Richtplan und wird im Betrachtungshorizont des räumlichen Leitbilds nicht berücksichtigt.

Handlungsempfehlungen:

- Die Entwicklung wird prioritär in die Entwicklungsgebiete Hauptbahnhof, Bahnhof West, Weitblick/Obach gelenkt.
- Die Areale um den Haupt- und Westbahnhof, um die Haltestelle Solothurn Allmend und entlang der Bielstrasse werden zu urbanen Räumen weiterentwickelt.
- Die Entwicklung des Areals Weitblick ergänzt, verbindet und stärkt das Stadtgefüge.
- Die hohen baulichen Potenziale in den prioritären Entwicklungsgebieten nehmen den Entwicklungsdruck von den übrigen Quartieren.
- Solothurn schafft mit seinen Entwicklungsgebieten regional bedeutende Angebote für das Wohnen und für die Wirtschaft – zur Stärkung der Stadt und der Region.
- Die Siedlungsentwicklung findet in den bestehenden Bauzonen statt. Es werden grundsätzlich keine Ein- und Auszonungen vorgenommen. Bei Bedarf kann bei innen liegenden Gebieten der strategischen «Reserve Siedlungsentwicklung» eine Einzonung geprüft werden. Auch sollte bei anderen Gebieten ausnahmsweise eine Einzonung geprüft werden können, sofern dies mit einer Auszonung an einem anderen Ort kompensiert wird.
- Solothurn fördert erneuerbare Energien sowie umweltverträgliche Mobilität und setzt auf eine effiziente Nutzung der Ressourcen.



Die wertvollen Grün- und Freiräume sollen erhalten und wo möglich zugänglicher und nutzbar gemacht werden.



Strassenraumbildende Grünstrukturen – historische Elemente wie Mauern und Baumreihen.



Authentica 2013, Kapuzinerkloster. (Quelle: authentica.ch, 29.11.2016)

Ausformulierungen finden Sie im Kapitel 4.3 auf Seite 44.



Leitsatz 5

In der Altstadt, an der Aare und in zahlreichen Grün- und Naturräumen bieten wir mehr Vielfalt an Aufenthalts- und Nutzungsmöglichkeiten an. Dazu verbinden, öffnen und ergänzen wir in der Stadtmitte die wichtigsten Strassen- und Freiräume. Mittendrin schaffen wir dadurch Qualitäten, die Einheimischen und Gästen noch mehr Lebensqualität bieten.

3.5 Öffnen, verbinden, Freiräume erschliessen

Solothurn wird durch seine historischen öffentlichen Freiräume geprägt. Wie ein Band umschliesst der Stadtpark die Altstadt. Die Klöster mit ihren hochwertig gestalteten Grünräumen sind wichtige Ankerpunkte im Stadtgebiet. Sie sind heute weitgehend privat und daher für die Bevölkerung nicht nutzbar. Im Westen, Norden und Osten der Stadt befinden sich grössere unbebaute Flächen, die landwirtschaftlich oder öffentlich genutzt werden.

Alle diese Grünräume bieten nicht nur einen vielfältigen Lebens- oder Kulturraum für die Bewohner der Stadt, sondern auch Lebensräume für Pflanzen und Tiere.

Kulturorte öffnen und verbinden

Für die Frei- und Grünräume verfolgt Solothurn die folgende Strategie: Die wertvollen und teils historischen Grün- und Freiräume sollen erhalten und wo möglich zugänglicher und nutzbar gemacht werden. Sie sind von einer Überbauung freizuhalten. So kann die Bevölkerung die Grünräume zur Erholung mitten in der Stadt nutzen.

In jedem Stadtteil und Quartier soll ein Grünraum oder ein andersartiger öffentlicher Freiraum als Ankerpunkt vorhanden sein, der dem Charakter des jeweiligen Gebiets angepasst ist. Wo ein solcher Ankerpunkt fehlt, werden neue öffentliche Räume oder Grünzonen geschaffen.

Die verbindenden Achsen sind häufig von strassenraumbildenden Grünstrukturen wie Baumreihen oder Alleen geprägt. Diese werden erhalten und – wo nötig – gestalterisch aufgewertet und vervollständigt. Vielerorts sind die Verbindungsachsen von historischen Mauern (zum Beispiel entlang der Baselstrasse) oder Hecken und Zäunen von Privatgärten (vor allem in den Wohngebieten) gesäumt. Diese gilt es zu erhalten.

Weiter werden Frei- und Grünräume vernetzt, ökologisch aufgewertet und zum Teil neu geschaffen; die Gewässer werden geschützt und wo möglich ökologisch aufgewertet. Damit werden vielfältige Lebensräume für bedeutende und seltene Pflanzen- und Tierarten erhalten und geschaffen.

Handlungsempfehlungen:

- Die wertvollen Grün- und Freiräume (Pärke, Klostergärten usw.) werden erhalten und wo notwendig aufgewertet. Sie sind von Überbauungen freizuhalten.
- Wo möglich werden Freiflächen besser zugänglich und nutzbar gemacht.
- Strassenraumbildende Grünstrukturen wie Baumreihen, Alleen, historische Mauern, Hecken, Zäune und Gärten werden erhalten und – wo nötig – ökologisch aufgewertet und ergänzt.
- Die Gewässer sind geschützt und werden bei ökologischen Defiziten und wo sinnvoll ökologisch aufgewertet.
- Der Zugang zur Aare wird verbessert.
- Die besonders wertvollen Grünelemente, Freiräume und Lebensräume für bedeutende und seltene Pflanzen- und Tierarten werden in einem Inventar erfasst und mit geeigneten Massnahmen geschützt.



Gleiche Chancen in der Mobilität: Dabei wird auf ein Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden geachtet.

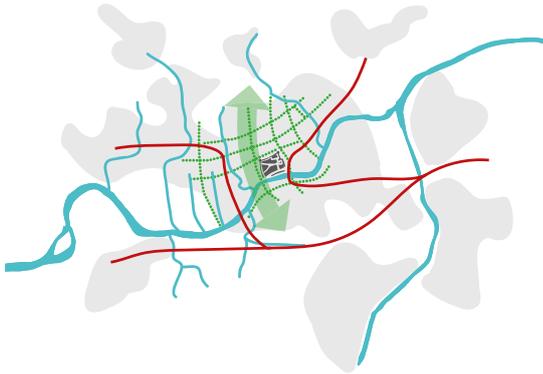


Achsen für den Fuss- und Veloverkehr.



Solothurn ist prädestiniert als Fuss- und Veloverkehrsstadt.

Ausformulierungen finden Sie im Kapitel 4.4 auf Seite 48.



Leitsatz 6

Wir schätzen, schützen und fördern Solothurn als eine Stadt der kurzen Wege. Das Mobilitätsangebot passen wir den jeweiligen Lagevorteilen von Arealen bzw. von Stadt- und Quartierstrassen an. Dadurch erreichen wir gleiche Chancen und Möglichkeiten für alle Verkehrsteilnehmenden.

3.6 Gleiche Chancen in der Mobilität

Solothurn ist kompakt und übersichtlich; bedeutsame Orte und Ankerpunkte liegen nahe beieinander. Viele der täglichen Wege können einfach zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden. Das zeichnet Solothurn als Stadt der kurzen Wege aus. Die gute Vernetzung soll künftig noch gestärkt werden. Eine erhöhte Durchlässigkeit der Stadt in Nord-Süd-Richtung und eine bessere Querbarkeit der Verkehrsachsen sind das Ziel. Damit werden beste Voraussetzungen für eine zukunftsfähige, stadtverträgliche Mobilität geschaffen.

Kanton und Stadt haben die Verkehrsinfrastruktur mit grossen Investitionen modernisiert und zukunftstauglich gemacht, was eine starke Basis für die künftige Mobilitätsentwicklung darstellt. Allerdings nutzt der motorisierte Individualverkehr die verfügbare Kapazität bereits heute bis an die Leistungsgrenze; dies zeigt sich in den Hauptverkehrszeiten an den neuralgischen Knoten.

Wie andere Städte stellt sich auch Solothurn die Aufgabe, die weitere Mobilitätsentwicklung aktiv und stadtverträglich zu organisieren. Dies soll angebotsorientiert erfolgen, also auf die bestehende Strasseninfrastruktur ausgerichtet sein. Der Modalsplit wird zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs optimiert. Damit wird nicht zuletzt der nötige Spielraum zur Erschliessung der Stadt und der Region erweitert. Die Erreichbarkeit der Stadt soll dabei weiterhin für alle Verkehrsteilnehmenden sichergestellt werden. Für ein wirksames Mobilitätsmanagement arbeitet die Stadt mit der Region und mit dem Kanton eng zusammen.

Die Bedürfnisse nach ruhigen, sicheren Wohnquartieren wie auch nach Raum für prosperierende kleine und mittlere Unternehmen und Gewerbebetriebe sollen gleichwertig berücksichtigt werden. Als gemeinsamer, zentraler Wert für alle ist die Qualität der öffentlichen Stadträume mit dem Verkehrsraum weiterzuentwickeln.

Handlungsempfehlungen:

- Die Nationalstrasse und die übergeordneten Verkehrsachsen bilden die Basiserschliessung der Stadt und der Region.
- Die Mobilität wird aktiv, angebotsorientiert und stadtverträglich organisiert (Mobilitätsplan).
- Die Erschliessungsbedürfnisse werden vermehrt auf den Fuss- und Veloverkehr sowie auf den öffentlichen Verkehr gelenkt.
- Dort, wo die attraktiven, direkten und sicheren Verbindungen fehlen, werden diese geschaffen und Netzlücken geschlossen. Im Speziellen sind dies eine direkte Verbindung von Westen ins Stadtzentrum sowie eine Nord-Süd-Querung beim Hauptbahnhof.
- Das Mit- und Nebeneinander (Koexistenz) der am Verkehr Teilnehmenden wird gefördert.
- Der motorisierte Individualverkehr wird an der Leistungsgrenze des bestehenden Netzes ausgerichtet.
- Die Zentrumsachsenquerung für den Fuss- und Veloverkehr wird aufgewertet; dies betrifft im Besonderen die Biel-, Werkhof-, Dornacher- und Zuchwilerstrasse sowie die optimale Erreichbarkeit des Bahnhofs.
- Die Erschliessung aller Entwicklungsgebiete und Quartiere ist sicherzustellen.
- Für das autoreduzierte Wohnen und Arbeiten werden die planerischen Grundlagen geschaffen.
- Die Verlegung von Buslinien von der Vorstadt auf die Werkhofstrasse wird geprüft. Dies könnte eine bessere Erschliessung der nordöstlichen Quartiere mit sich bringen und gleichzeitig die Vorstadt entlasten.
- Die Stadt Solothurn strebt hochwertige, situationsgerechte Stadt- und Verkehrsräume an, mit möglichst geringer Trennwirkung der Strassen.
- Sicheres Unterwegssein aller Altersgruppen sichern.



ALTES SPITAL

4. Ausformulierungen

Konzept der räumlichen Stadtentwicklung

In diesem Kapitel ermöglichen Ausformulierungen zu den Leitsätzen eine vertiefte Betrachtung der verschiedenen Themengebiete aus allen sechs Leitsätzen.

Insbesondere wird auf die Quartierlandschaften, die Zugänge zum urbanen Leben, die Freiräume und deren Öffnung und Verbindung sowie die Mobilität eingegangen. Dabei geht es immer auch um den Austausch über die Stadtgrenzen hinaus und um die Bedeutung des kulturellen Erbes für das Solothurner Heimatgefühl.

4.1 Die Eigenart der Quartiere stärken

Ausformulierungen zu Leitsatz 3, Seite 27:
Quartierlandschaft, ein Abbild der Lebensqualität.

Zentrum

Ist-Zustand

Die Altstadt und die Quartierteile um den West- und Hauptbahnhof bilden das Zentrum von Solothurn. Hier konzentrieren sich Kultur- und Freizeitangebote sowie 40% des gesamten Arbeitsvolumens (eine detaillierte demografische Analyse befindet sich im Anhang auf Seite 13). Gleichzeitig bietet das Zentrum attraktiven Wohnraum. Die ansässige Bevölkerung ist urban geprägt, überwiegend zwischen 20 und 39 Jahre alt und lebt in gemischt genutzten Gebäuden in kleinen Haushalten. Zudem finden sich in der Altstadt und in nächster Nähe zum Hauptbahnhof sekundäre und tertiäre Bildungsangebote.

Angestrebte Entwicklung

Die Bahnhofsgebiete (Haupt- und Westbahnhof) sind prioritäre Entwicklungsgebiete. Eine ausgewogene Kombination von Wohnen und Arbeiten steht im Fokus. Es sollen dabei Möglichkeiten für Gewerbe und KMU geboten werden. Zudem wird eine Ergänzung des touristischen Angebots geprüft (unter anderem Hotel mit Kongressräumen).

Der Wohnungsmix orientiert sich an der aktuellen demografischen Struktur mit einem überwiegenden Anteil an jungen Erwachsenen zwischen 20 und 39 Jahre in Ein- und Zweipersonenhaushalten. Spezielle Beachtung wird auch den älteren Altersgruppen geschenkt, die näher am Zentrum wohnen möchten. Neue Wohnraumprojekte bieten genügend Flexibilität für künftige Trends, was gerade im Zentrum wichtig ist. In der Altstadt sind ruhige Zonen mit attraktiven Wohnformen, aber auch belebte Gebiete mit verschiedenen Angeboten, die zum Ausgehen einladen. Sie ermöglichen dank flexibler Wohnungsgrößen und Mieten auch der zunehmend älteren Bevölkerung ein barrierefreies Wohnen im Zentrum. Damit wird auch dem gesteigerten Bedürfnis nach Mobilität und Autonomie Rechnung getragen.

Westliche Stadtgebiete

Ist-Zustand

Die westlichen Stadtteile Solothurns bilden das bevölkerungsreichste Wohngebiet der Gemeinde. Insbesondere in den äusseren Bereichen Richtung Bellach leben viele Menschen in mehrheitlich grösseren Haushalten (drei Personen und mehr) in Mehr- und Einfamilienhäusern mit relativ geringem Wohnflächenverbrauch. Darunter sind viele junge Familien ausländischer Herkunft. In diesem Gebiet stammt viel Wohnraum (über 40%) aus der Bauperiode 1971–1990. Die Mietpreise sind entsprechend moderat. Neben günstigem Wohnraum befinden sich hier wichtige Sportinfrastrukturen und Naherholungsgebiete von übergeordneter Bedeutung sowie Kindergärten und eine grosse Primarschule.

Die inneren Bereiche der westlichen Stadtgebiete bilden den Übergang zur Innenstadt. Der verfügbare Wohnraum wurde mehrheitlich vor 1945 erbaut. Der Ausländeranteil nimmt in Zentrumsnähe ab. Im Vergleich zu den äusseren Bereichen leben in den inneren der westlichen Stadtgebiete deutlich weniger Kinder. Dafür ist der Anteil der älteren Bevölkerung über 65 Jahre – auch im Vergleich zur Gesamtstadt – überdurchschnittlich hoch.

Angestrebte Entwicklung

Eine Verbesserung der sozialen Durchmischung wird für das gesamte westliche Stadtgebiet angestrebt. Durch die Erneuerung der bestehenden Bausubstanz mit neuen baulichen Möglichkeiten soll ein attraktives, zeitgemässes und durchmischtes Wohn- und Arbeitsquartier entstehen.

Die westlichen Stadtgebiete profitieren diesbezüglich von den geplanten Entwicklungen im Weitblick: Der neue Stadtteil bindet die äusseren Bereiche der westlichen Stadtgebiete besser an das Zentrum an – baulich und stadträumlich entsteht ein zusammenhängendes Gefüge.

Gleichzeitig soll durch die bessere Vernetzung die dynamische Aufwertung der bestehenden Quartiere im westlichen Stadtgebiet lanciert werden.

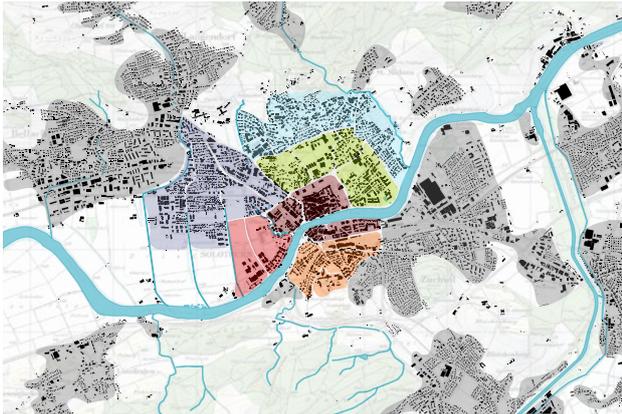
Äusserer Gürtel Nord-Ost

Ist-Zustand

Die nördlichen Gebiete zeichnen sich durch ihre Hanglage aus und werden primär für Wohnen im höheren Preissegment genutzt. Hier leben neben vielen älteren Paarkönnen auch viele Familien mit mehr als drei Personen, mehrheitlich in Einfamilienhäusern mit relativ hohem Flächenverbrauch. Genossenschaftliche Wohnangebote in Reihen- und Mehrfamilienhäusern durchmischen das soziale Gefüge etwas. Eine Besonderheit dieses Stadtgebietes sind zwei bestehende Privatschulen.

Angestrebte Entwicklung

Im äusseren Gürtel Nord-Ost sind keine spezifischen Interventionen nötig. Die Planung hält an der primären Wohnfunktion fest und setzt auf eine natürliche Entwicklung. Bauten, die den Bestand in der vorhandenen Struktur weiterentwickeln, sind zweckmässig. Dabei wird darauf geachtet, dass die einzigartige Aussichtsqualität erhalten bleibt. Das Quartier bleibt grün, es müssen keine neuen öffentlichen Freiräume vorgesehen werden.



- Zentrum: Altstadt, Vorstadt, Schänzli
- Westliche Stadtgebiete: Dilitsch, Heidenhubel, Wildbach, Hermesbühl, Oberes Brühl, Segetz, Weitblick (in Planung)
- Äusserer Gürtel Nord-Ost: Dürrbach/Ziegelmatte, Steingruben, Teile von Fegetz, Hubelmatte, Steinbrugg
- Innerer Gürtel Nord-Ost: Loreto/Greiben, Fegetz, St. Josef, Schützenmatt
- Südliche Stadtgebiete: Glacismatte, Schöngrün
- Südwestliche Stadtgebiete: Obach, Grabacker, Weitblick (in Planung)
- Umliegende Gemeinden

Innerer Gürtel Nord-Ost Ist-Zustand

Im inneren Gürtel Nord-Ost dominiert die Mischnutzung. Zudem finden sich hier wertvolle historische und kulturelle Ankerpunkte. Das Gebiet Loreto/Greiben besitzt einige historische Villen sowie Herrschafts- und Mehrfamilienhäuser für mehrere Wohnparteien. Mehrheitlich leben hier ältere Menschen in Zweipersonenhaushalten. Dies ist auch auf das örtliche Altersheim zurückzuführen.

Der mittlere Teil des inneren Gürtels Nord-Ost ist durch Bildungsinstitutionen sowie das grosse Tertianum und andere Institutionen geprägt. Der Wohngebäudepark ist aufgrund diverser moderner Bauprojekte (unter anderem Tertianum) relativ neu.

Östlich der Kantonsschule leben viele Familien in Einfamilienhäusern des oberen Preissegments. In den äusseren östlichen Teilen des inneren Gürtels finden sich mehrheitlich kleinere Haushalte in Mehrfamilienhäusern mit hohem Wohnflächenverbrauch. Der Anteil an modernem Wohnraum (Baujahr nach 1991) ist im Vergleich zum Gebiet Loreto/Greiben und zur übrigen Stadt Solothurn relativ hoch.

Der Ausländeranteil ist im gesamten Gebiet des inneren Gürtels unterdurchschnittlich. Die Kultur- und Freizeitangebote sowie die Bildungseinrichtungen verfügen über einen grösseren Einzugsbereich.

Angestrebte Entwicklung

Die Klosteranlagen sollen zugänglicher gestaltet und die angrenzenden Freiflächen (strategische Reserven Siedlungsentwicklung) freigehalten werden. Das bietet zusätzliches Potenzial, die Lebens- und Aufenthaltsqualität der Bevölkerung, der Arbeitnehmenden und der Gäste zu steigern.

Die Förderung von modernen Wohnbauformen mit Einfamilienhausqualität und ergänzenden Gewerbenutzungen schafft hier attraktive Wohn- und Arbeitsflächen in Zentrumsnähe. Dies geschieht hauptsächlich, indem Baulücken und unbebaute Bauzonen entwickelt werden.

Südliche Stadtgebiete

Ist-Zustand

Das Gemeindegebiet südlich des Hauptbahnhofs ist durch gewerbliche Nutzung sowie tertiäre Bildungseinrichtungen geprägt. Die Bevölkerungsstruktur und die Wohnformen entsprechen dem Durchschnitt der Stadt Solothurn.

Angestrebte Entwicklung

In den südlichen Stadtgebieten besteht kein grösserer Handlungsbedarf. Punktuelle bauliche Verdichtungen und Ergänzungen sind möglich. Die bestehende soziodemografische Ausgewogenheit wird beibehalten.

Südwestliche Stadtgebiete

Ist-Zustand

Das noch weitgehend unbebaute südwestliche Stadtgebiet weist zurzeit eine geringe Wohnnutzung auf. Es dominieren die gewerbliche Nutzung sowie Freizeitinfrastrukturen (Freibad, weitere Sportanlagen). Der Weitblick ist mit seinen Freiflächen und dem hohen Erschliessungspotenzial aufgrund der guten Lage ein prioritäres Entwicklungsgebiet der Stadt Solothurn.

Angestrebte Entwicklung

Das noch weitgehend unbebaute Gebiet lässt viel Freiraum zur Abstimmung der geplanten Entwicklungen auf die übrigen Gemeindegebiete. Das Gebiet Weitblick (befindet sich bereits in Planung) soll zusammen mit dem Obachquartier zum Bindeglied zwischen dem Zentrum und der Weststadt werden.

Die Ausgestaltung soll flexible Möglichkeiten für neue Arbeitsformen schaffen und auch künftigen Ansprüchen, die sich aus dem demografischen Wandel ergeben, Rechnung tragen: kombiniertem Wohnen und Arbeiten, der Förderung von ortsunabhängigem Arbeiten, flexiblen Grundrissen hinsichtlich Grösse und Nutzung, flexiblen Preisen sowie der Ausgewogenheit zwischen Eigentum und Miete.

Das Gebiet soll von der Ansiedlung öffentlicher kultureller Nutzungen und von verschiedenen Nahversorgungsangeboten profitieren.

4.2 Die Stadt weiterbauen – einige Quartiere werden städtischer

Ausformulierungen zu Leitsatz 4, Seite 29:
Zugänge zum urbanen Leben.

Prioritäre Entwicklungsgebiete

Die prioritären Entwicklungsgebiete (Hauptbahnhof, Westbahnhof und Weitblick/Obach) können einen wichtigen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen leisten. Die Abbildung unten zeigt sie im Überblick.



Prioritäre Entwicklungsgebiete.

Prioritäres Entwicklungsgebiet Hauptbahnhof

Der Hauptbahnhof bildet den Übergang zwischen der Bahn und der Stadt. Die Zugangspunkte zum Bahnhof sind aus Sicht der Stadt von grosser Bedeutung. Die Zugänglichkeit soll folglich sowohl von Norden her als auch von Süden her so weit wie möglich gestärkt werden. Die Querung der angrenzenden Strassenräume gilt es zu verbessern.

Das Gleisfeld soll durch eine angrenzende Bebauung räumlich gefasst werden, sowohl nördlich als auch südlich des Bahnhofes.

Nordseite: Bahnhofplatz, Luzernstrasse, Dornacherstrasse
Auf der Nordseite wird die Entwicklung einer dichten Randbebauung zwischen dem Gleisfeld und der Luzernstrasse vorgeschlagen. Die Bebauung könnte auch weiter in Richtung Zuchwil erweitert werden. Ein möglicher Bebauungstyp ist nebenstehend in der Abbildung links dargestellt.

Südseite: Holunderweg, Bahnhof RBS

Auf der Südseite des Hauptbahnhofes können eine neue, prägnante, dichte und punktuell erhöhte Bebauung entlang des Gleisfeldes sowie die bauliche Ergänzung beidseits des Holunderweges einen starken inneren Stadtraum

erzeugen. So entsteht ein Bahnhofplatz Süd, der den Bahnhof RBS direkt in den Stadtraum integriert. Neue Bauten, ergänzende Dienstleistungsangebote sowie eine Aufwertung des Aussenraumes können die Attraktivität dieses Ortes als Ankunfts- und Aufenthaltsort bedeutend steigern und einen positiven Einfluss auf das gesamte Stadtgebiet südlich der Bahnlinie ausüben.

Querung Gleisfeld und Anbindung Zuchwil

Eine Stärkung der bereits heute bedeutenden Stadtachse Rötibrücke–Bahnhofplatz–Personenunterführung–Bahnhofplatz Süd wird angestrebt. Eine bessere Querung des Gleisfeldes für den Fuss- und Veloverkehr ist notwendig. Eine Verbindungsachse zwischen Gleisfeld und Zuchwilerstrasse könnte die Verknüpfung mit Zuchwil unterstützen, als attraktive Alternative zur stark befahrenen Zuchwilerstrasse. So könnten gegenseitige Entwicklungsimpulse vom Riverside-Areal in Zuchwil (siehe Seite 29) und von den Entwicklungsgebieten in Solothurn entstehen.



Die prioritären Entwicklungsgebiete Weitblick, Obach, Westbahnhof und Hauptbahnhof (von links nach rechts).



Eine mögliche Bebauungsstruktur entlang des Gleisfelds und der Luzernstrasse.



Eine mögliche Bebauungsstruktur südlich des Bahnhofes erzeugt einen städtischen Raum.



Die Stadt verbindet sich dank der Entwicklungsgebiete Weitblick, Obach und Westbahnhof. Durchgehende Ost-West-Achsen für den Fuss- und Veloverkehr können angeboten werden.



Durch die Bebauung von Weitblick und Obach erhält die West-tangente städtische Qualitäten.



Die Bebauungsstruktur um den Westbahnhof kann ergänzt werden, um so den Stadtraum zu stärken.

Prioritäre Entwicklungsgebiete Weitblick und Obach

Die bestehende Planung Weitblick beruht auf dem Prinzip von Sichtachsen zur Innenstadt, die akzentuiert werden sollen, ergänzt durch ein Netz innerer Achsen.

Das vorliegende räumliche Leitbild strebt an, das Prinzip ins gesamtstädtische Netz zu integrieren. Die wichtigsten Ost-West-Achsen werden in Richtung Amtshausplatz und Altstadt verlängert und prioritär für den Fuss- und Veloverkehr ausgestaltet. Die westlichen Stadtgebiete werden so besser ans Zentrum angeschlossen. Die für das Quartier prägenden Nord-Süd-Achsen parallel zur Westtangente dienen der inneren Erschliessung.

Städtebau und Nutzung

Die Bebauungstypen und die Nutzungsarten werden der jeweiligen Lage angepasst. So folgen der Westtangente beispielsweise Bauten mit lärmunempfindlichen Nutzungen. Ein ausgewogenes Nebeneinander von Wohn- und Gewerbenutzungen wird angestrebt. Das bauliche Prinzip vom Weitblick wird analog zu den Achsen Richtung Osten erweitert, das heutige Obachquartier soll so in die Entwicklung einbezogen werden.

Die Westtangente als städtische Achse mit Verbindungsfunktion

Das neu entstehende Quartier beidseits der Westtangente wird durch diese in zwei Teile getrennt. Wenn die beiden Seiten einmal bebaut sein werden, wird der Strassenraum städtische Qualitäten erhalten. Längerfristig ist deshalb eine möglichst gute Verwebung der beiden Seiten anzustreben. Gute Querungsmöglichkeiten sind für den Fuss- und Veloverkehr zu gewährleisten. Die angrenzende Bebauung wird urban ausgestaltet und begleitet die städtische Achse.

Etap pierung

Der Weitblick wurde für eine Entwicklung eingezont, die über den eigentlichen Planungshorizont des räumlichen Leitbildes hinausgeht. Vorgesehen ist eine Entwicklung in drei Etappen, mit denen Raum für Wohnen, Arbeitsplätze und Firmen angeboten werden kann.

Die Realisierung der benötigten Infrastruktur der 1. Etappe ist auf Ende 2017/2018 geplant. Die Realisierung der Bauten der 1. Etappe wird ab 2019 erfolgen.

Prioritäres Entwicklungsgebiet Westbahnhof

Im Gebiet um den Westbahnhof herrschen drei unterschiedliche bauliche Strukturen vor. Durch das Weiterbauen der vorhandenen, stark ordnenden Strukturen beidseitig der Bahnlinie wird dieser Stadtteil gestärkt und belebt. Nachfolgend werden die drei unterschiedlichen Bebauungsprinzipien und die dazugehörigen Stossrichtungen der Entwicklung erläutert:

- Die Ostseite des Westbahnhofes in Richtung Altstadt ist bereits heute von Blockrändern geprägt. Die Ergänzung und Erneuerung dieser Bebauungsstruktur bedeutet eine Stärkung des Stadtraumes.
- Grosse Längsbauten sind bereits heute entlang der Bahnlinie angeordnet. Durch die Ergänzung dieser Bebauung kann dort in Zukunft Raum für grossflächige Nutzungen geschaffen werden, die in der Altstadt nur schwer unterzubringen sind.
- Das Gebiet westlich des Westbahnhofes wird geprägt von den Bauten der Glutz AG mit ihren Längsbauten senkrecht zur Bahnlinie. Diese Struktur soll bis zum Obach weiterhin prägend bleiben und sukzessive erneuert werden.
- Ein möglicher Vorschlag für eine ergänzende Bebauung rund um den Westbahnhof ist links dargestellt.
- Die Innenstadt in ihrer Funktion als Dienstleistungs- und Einkaufsort wird bis zum Westbahnhof erweitert. Entsprechende Einrichtungen werden dort ergänzt.

Die Stadt verbindet sich

Durch die gleichzeitige Entwicklung vom Westbahnhof aus Richtung Westen sowie vom Weitblick aus Richtung Osten und die Verwebung dieser beiden Entwicklungsgebiete wird ein neuer Stadtteil entstehen (siehe nebenstehende Abbildung unten). Dieser kann als Bindeglied zwischen dem Zentrum und den westlichen Stadtgebieten wirken und bedeutet für ganz Solothurn eine Stärkung.

Räumliche Entwicklungsstrategie

Die bestehenden baulichen Eigenschaften bilden die Grundlage für die städtebauliche Weiterentwicklung. Die farbliche Einteilung im nebenstehenden Plan zeigt die gebietsweisen baulichen Prinzipien: Verdichtungsstrategien für Punktbauten, für zeilenartige Bebauungen und die differenzierte Bauweise sowie für Entwicklungsgebiete und nicht bebaute Bauzonen. Verdichtung bedingt in allen Gebieten den unbedingten Erhalt und wo nötig eine Verbesserung der Qualität von Wohn- und Aussenräumen. Darum ist es sehr wichtig, eine moderne und nachhaltige Planungs- und Baukultur zu etablieren, die den Einsatz von qualitätssichernden Verfahren beinhaltet.

Punktbauten

Wenig dichte Bebauungsmuster können punktuell ergänzt werden.



Eine aktive Verdichtungsstrategie wird hier nicht verfolgt. Die vorherrschende Struktur der Bauten, umgeben von Gärten, soll erhalten bleiben.

Zeilenartige Bebauung



In Zeilen angeordnete Bauten können durch seitliche Anbauten ergänzt werden, die die bestehende Qualität nicht schmälern. Die Gebäude können seitlich sogar zusammengebaut werden. Die Vorgärten prägen den Strassenraum weiterhin mit Zäunen, Hecken, Vorplätzen und Grünflächen.

Differenzierte Bauweise



Dort, wo die Bebauung nicht klar einem typischen städtebaulichen Muster zugeordnet werden kann, ist eine Verdichtung bei Bedarf situationsspezifisch zu prüfen, zum Beispiel mit einer Studie.

Entwicklungsgebiete und nicht bebaute Bauzonen



Die prioritären Entwicklungsgebiete befinden sich in den bahnhofsnahe Gebieten (um den Hauptbahnhof und den Westbahnhof) sowie im Weitblick/Obach. Daneben ist die Bielstrasse ein weiteres wichtiges Entwicklungsgebiet. Qualitätssichernde Verfahren und Strategien sind dort einzusetzen, wo Gebiete zu grossen Teilen neu bebaut werden oder wo erhebliche Veränderungen im Bestand angestrebt werden. Dies gilt für Entwicklungsgebiete und für nicht bebaute Bauzonen.

- Altstadt
- Frei- und Grünräume, Ankerpunkte
- Nutzungsbestimmte Freiräume
- Strategische Reserve Siedlungsentwicklung
- Entwicklungsgebiete Nachbargemeinden

N
↑
0 1km 2,5km





4.3 Den öffentlichen Raum und das Netz vervollständigen und ergänzen

Ausformulierungen zu Leitsatz 5, Seite 31:
öffnen, verbinden, Freiräume erschliessen.

Die Altstadt, das Gebiet an der Aare und zahlreiche Grünräume im Stadtgebiet sollen noch vielfältigere Aufenthalts- und Nutzungsmöglichkeiten für Einheimische und ihre Gäste bieten. Die wichtigsten Strassen- und Freiräume in der Stadtmittle werden dafür verbunden, geöffnet und ergänzt. Lebensräume für Flora und Fauna werden geschützt und teilweise neu geschaffen (weiterführende Informationen dazu finden Sie im Anhang 1.3).

Weitblick, Obach, Westbahnhof

Im Westen der Stadt wird mit der laufenden Planung ein weiteres prägendes Freiraumgefüge geschaffen. Es beinhaltet einen neuen Park (Segetzhain) sowie eine Allmend, die für das gesamte westliche Stadtgebiet bedeutend werden dürften. Diese Freiräume verbinden sich mit den Achsen zu einem zusammenhängenden grünen Netz.

Es wird eine differenzierte Begrünung der Achsen (in Längs- und in Querrichtung) vorgeschlagen, die den Stadtraum schärft und klärt. Im Gebiet Weitblick werden die Achsen in Nord-Süd-Richtung mit Baumreihen und Alleen betont.

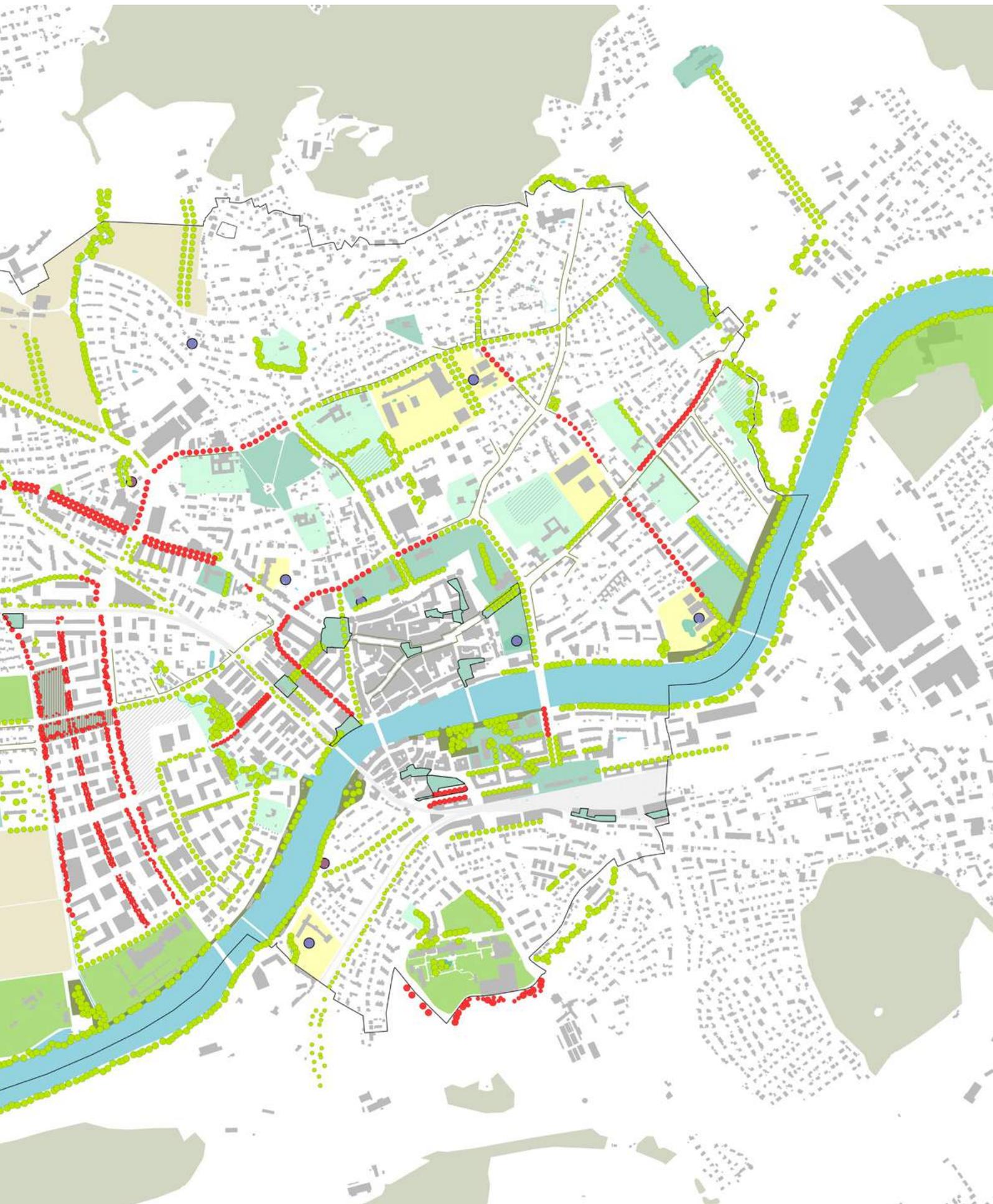
Im Bereich Westbahnhof und Obach sind ergänzend Grünstrukturen in Ost-West-Richtung vorzusehen. Sie sind so zu wählen, dass die Blickbeziehungen zur Altstadt weitgehend offen bleiben. Eine Ausnahme bildet die Segetzstrasse. Auf dieser wichtigen Querverbindung zur Altstadt sollen die Grünstrukturen durchgehend gehalten bzw. ergänzt werden, sodass die Aufenthalts- und Bewegungsqualität für den Fuss- und Veloverkehr durchgehend hoch ist. Auf der Obachstrasse sind die Grünstrukturen als Gestaltungselement für eine ergänzende Achse zwischen der Innenstadt und den westlichen Stadtgebieten ebenfalls zu ergänzen.

Die Strategie gewährt grosse Freiheit im Hinblick auf die Baustruktur innerhalb des Netzes – eine Freiheit, die mit Blick auf die unterschiedlichen Bedürfnisse (Nutzungen, Bautypologien usw.) und die langen Realisierungshorizonte wichtig ist.

- ●●●● Grünstrukturen, Baumreihen, Alleen (bestehend/ergänzend)
- Strassenraumbildende Grünstrukturen (zu erhalten)
- Öffentliche Freiräume
- ▨ Neue öffentliche Freiräume (Allmend und Segetzhain)
- Nutzungsbestimmte Freiräume
- Freiräume bei Schulen
- Freiräume, nicht zugänglich (Klöster, private Freiräume usw.)
- Landwirtschaftliche Flächen
- Freihaltezonen
- Platzsituation (mit Gestaltungspotenzial)
- Spielplatz, nicht betreut/betreut (bestehend)
- ▨ Kantonale Landwirtschafts- und Schutzzone Witi
- ▨ Strategische Reserve Siedlungsentwicklung

N 0 1km 2,5km
↑







Prägnante Siedlungsrandgestaltung in Solothurn.



Referenz Gestaltung Wohnumfeld, Stadtpark Biel.



Strassenraumgestaltung mit einer Allee, Weissensteinstrasse.

Kantonale Landwirtschafts- und Schutzzone Witi

Die Witi bildet einen äusserst wichtigen Lebensraum für Tiere und Pflanzen und soll auch künftig eine Schutzzone für naturnahe Landwirtschaft bleiben.

Strassenraumgestaltung und Siedlungsränder

Strassenraumgestaltung

Die Strassenräume sollen mit strukturierenden, oft strassenraumbegleitenden Elementen aufgewertet werden: Hecken, Baumreihen, Alleen, naturnahen Grünstreifen, Gartenanlagen, Mauern und sonstigen Einfriedungen.

Die bereits bestehenden Elemente werden erhalten und gestärkt, neue gestaltende Elemente werden schwerpunktmässig auf den Vernetzungsachsen für den Fuss- und Veloverkehr (siehe Seite 49) ergänzt.

Siedlungsränder

Die Siedlungsränder werden in Solothurn typischerweise von natürlichen oder naturnahen Elementen gebildet – sie sollen auch in Zukunft der Siedlungsrandgestaltung dienen. Im Osten und im Westen wird die Siedlung durch kleinere Fliessgewässer mit Uferbestockung definiert, im Norden und Süden prägen topografische Elemente den Siedlungsrand (zum Beispiel Jurasüdfuss und Gisihübeli); es besteht lediglich vereinzelt gezielter Handlungsbedarf.

Oft wird der Siedlungsrand mit Sportanlagen und Grünräumen zur Erholungsnutzung begrenzt. Auch diese Eigenart soll für den Siedlungsrand bestehen bleiben, denn sie schafft Nutzen und schützt zugleich vor weiterer Ausdehnung der Bebauung.

Freiraumnetz vervollständigen

Erholung, Spiel und Sport

Flächen für Spiel und Sport werden bereits an unterschiedlichen Stellen im Stadtgebiet angeboten. Eine Konzentration von Sport- und Freizeitanlagen findet sich an den Siedlungsändern und bei den Bildungseinrichtungen. Bei den Sportplätzen im Brühl könnte eine Erweiterung für zusätzliche sportliche Aktivitäten realisiert werden. Die Pufferzone zwischen Siedlung und Landwirtschaftszone / Schutzzone Witi könnte so nachhaltig gestärkt werden.

Neben den nutzungsbestimmten Freiräumen, die oft nur für einzelne Sportarten und Vereine zur Verfügung stehen, sollen auf dem gesamten Stadtgebiet genügend öffentliche Grünflächen und Freiräume angeboten werden. Mit der Zugänglichkeit der Klosteranlagen (wie zum Beispiel heute schon beim Kapuzinerkloster) könnte ein ergänzendes Angebot geschaffen werden.

Gemäss der laufenden Planung im Weitblick wird zudem an zentraler Lage eine neue Allmend entstehen. Sie soll der Öffentlichkeit für verschiedenste Nutzungen offenstehen (siehe Plan Seite 45).

Gegenüber dieser Allmend ist an der Segetzstrasse ein länglicher Freiraum mit parkartiger Gestaltung vorgesehen, der als ergänzender Erholungsraum dienen wird. Der Segetzhain nimmt auch eine verbindende Funktion zwischen der Weststadt und dem Zentrum ein.

Ausserdem hat die Loretowiese ein grosses Potenzial bezüglich Grünraumgestaltung und zweckungebundener Erholungsnutzung. Dieser Grünraum soll als Ankerpunkt erhalten und nicht überbaut werden.

Wohnumfeld Weitblick

Die Gestaltung im Wohn- und Arbeitsumfeld soll nutzerspezifisch erfolgen – abgestimmt auf den Bedarf des entsprechenden Baubereichs. Die begrüneten Achsen in Nord-Süd-Richtung werden die neuen Stadträume strukturieren.

Aareraum

Der Aareraum besitzt bereits heute eine hohe Qualität für die Bevölkerung. Die weitere Umsetzung des Aareraumkonzeptes ist in die Entwicklungsplanung einzubeziehen.

Die Zugänge zur Aare sollen für die Bevölkerung – unter Berücksichtigung der Lebensräume von Flora und Fauna – im Allgemeinen verbessert, aufgewertet und ergänzt werden. Im Speziellen:

- Potenzial Steinbrugg: Grünraum für Erholung und Zugänge zur Aare erhalten, Aufenthaltsmöglichkeiten anbieten. Die bestehende Freihaltezone bleibt für Erholungsnutzungen bestehen.
- Potenzial Postplatz: Umgestaltung zur Stärkung der Platzraumes und zur Entflechtung der Verkehrssituation.

4.4 Mobilität verbindet die Stadt

Ausformulierungen zu Leitsatz 6, Seite 33:
gleiche Chancen in der Mobilität.

Grundprinzipien der Netzgestaltung

Das Ziel der Netzgestaltung ist ein qualitativvolles Mit- und Nebeneinander aller Verkehrsteilnehmenden.

1. *Noch besser verbinden*

Die bedeutenden Orte und Ankerpunkte, die Quartiere und verschiedenen Freiräume sollen noch besser miteinander verbunden werden. Besondere Herausforderungen sind attraktive, noch direktere Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr. Im Vordergrund stehen dabei die bessere Verbindung der Weststadt mit dem Stadtzentrum, die optimale Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs sowie die Verminderung der Trennwirkung durch stark belastete Hauptverkehrsachsen und Bahngeleise.

Konkret ist zu prüfen: Der Langsamverkehr ist vermehrt zu «Langsamverkehrsachsen» zu bündeln, um kreuzungsfrei sicher die Agglomeration zu verbinden. Für gefahren geneigte Bereiche, wie – Baselstrasse und Konsumbäckerei – sind Konzepte zu erarbeiten, um für Velofahrende sichere Verkehrsachsen zu erhalten. Die dafür notwendigen Massnahmen sind planerisch und auch mit dem Kauf von Grundstücken proaktiv sicherzustellen.

2. *Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden fördern*

Vor allem auf den Hauptachsen sind heute die verschiedenen Verkehrsarten getrennt; das bringt einen hohen Organisations- und Steuerungsaufwand mit sich. Vielerorts bestehen nur eingeschränkte Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr – das Netz der Fuss- und Velowege in der Stadt soll durchlässiger werden. Von der Haustüre durchs Quartier und über die Strasse bis zum Zielort soll eine Kette von guten und sicheren Wegen angeboten werden. Die Trennung der Stadtteile durch Strassen ist zu reduzieren.

Dafür soll das Prinzip der Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden gefördert werden. Damit gemeint ist das rücksichtsvolle, freundliche Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden. Die Voraussetzung dazu sind hochwertige, situationsgerechte Stadt- und Verkehrsräume, gegenseitige Aufmerksamkeit und die Anpassung von Verhalten und Geschwindigkeit. Als Mass gelten die Menschen zu Fuss und mit dem Velo, denn es ist ihre Stadt der kurzen Wege.

3. *Erschliessungsbedürfnisse für Entwicklungsgebiete sichern*

Das Netz und die Knoten der Strassen gelangen immer mehr an ihre Kapazitätsgrenzen. Die Lärmgrenzwerte sind vielerorts überschritten. Kurz- und mittelfristig sind keine neuen Strassen oder Spuren im Stadtgebiet absehbar. Zudem würden diese in der Regel den Verkehrsdruck auf die Stadt verlagern und zusätzlich verstärken.

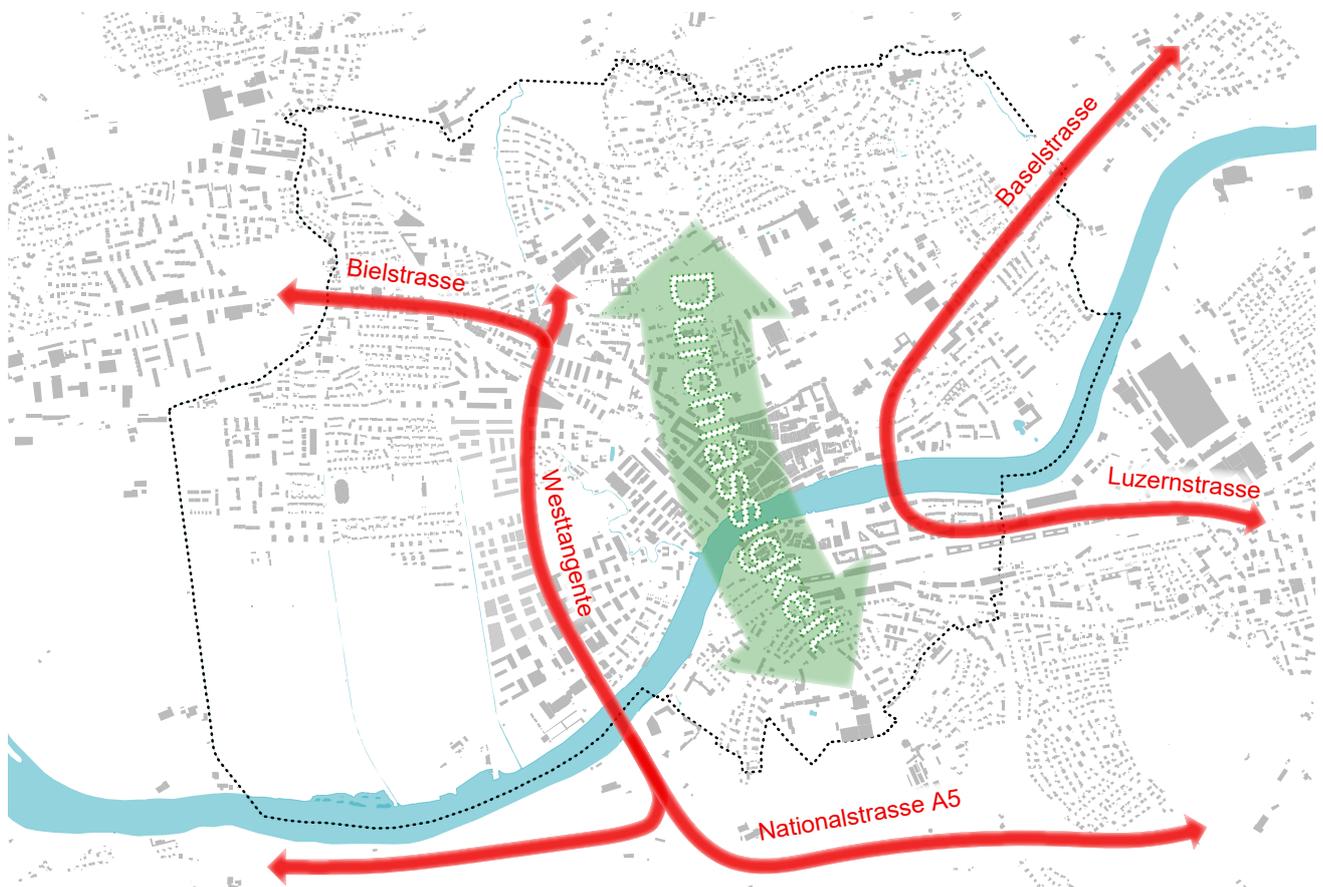
Ohne geeignete Massnahmen besteht allerdings die Gefahr, dass für wichtige Entwicklungsgebiete der Stadt die nötigen Erschliessungskapazitäten fehlen werden. Mit folgenden wirkungsvollen Massnahmenkonzepten sollen die Erschliessungsbedürfnisse der Stadtquartiere und Entwicklungsgebiete auch künftig gewährleistet werden. Auch bei knappen Kapazitätsreserven auf den Knoten muss die übergeordnete Strasse – entsprechend ihrer Zielsetzung – die Erschliessung der neuen Quartiere sicherstellen. Um das zu erreichen, muss einerseits der zusätzliche motorisierte Individualverkehr aus diesen Gebieten beschränkt und die Belastung auf dem Netz insgesamt plafoniert werden. Andererseits müssen die bestehenden und neuen Mobilitätsbedürfnisse von Region und Stadt vermehrt auf den Fuss- und Veloverkehr sowie auf den öffentlichen Verkehr gelenkt werden.

Die neuen Entwicklungsgebiete werden eine deutlich verdichtete Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und für den Fuss- und Veloverkehr benötigen. Diese gilt es folglich wesentlich auszubauen.

4. *Qualität der Stadträume verbessern*

Innerörtliche Strassenräume sind ganzheitlich und qualitativ zu gestalten. Es sind öffentliche Räume, in denen sich der Verkehr integriert. Ein stadtgerechter Verkehr ersetzt die verkehrsgerechte Stadt.

Qualitätsvolle Strassenräume sind lebendige und belebte Bewegungs-, Begegnungs- und Aufenthaltsräume. Sie schaffen die Voraussetzung für attraktive Nutzungen – vor allem in den Erdgeschossen. Die erhöhte Attraktivität schafft auch die dringend benötigten Anreize, in die Liegenschaften entlang der Verkehrsstrassen zu investieren.



Netzstrategie motorisierter Individualverkehr.

Netzstrategie motorisierter Individualverkehr

Schon die Netzstrategie und die flankierenden Massnahmen zur A5 haben die Strategie stimmig festgelegt: Die Nationalstrasse in Verbindung mit der Westtangente und den weiteren Hauptachsen ist die Basiserschliessung und das «Rückgrat» des städtischen und regionalen Verkehrsnetzes. Diese übergeordneten Verkehrsachsen (im Bild rechts oben dargestellt) gewährleisten die Erreichbarkeit aller Stadtgebiete und der Region: Die Achse Westtangente–Bielstrasse erschliesst die westliche Hälfte von Solothurn sowie die Nachbargemeinden im Westen und leitet deren Verkehr direkt auf die A5. Analog erschliesst die Achse über die Rötibrücke und Baselstrasse die östliche Hälfte von Solothurn sowie die Gemeinden im Osten, ebenfalls mit direkter Anbindung an die A5. Dieses Erschliessungsprinzip zielt darauf ab, die Innenstadt mit den Achsen Dornacherstrasse, Zuchwilerstrasse und Werkhofstrasse vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Diese seit Jahren geltende Netzstrategie ist immer

noch richtig und wird weiterentwickelt (siehe Plan auf der folgenden Seite).

Dabei geht es insbesondere auch darum, die einzelnen Strassen je nach Funktion im Netz sowie gemäss lokalen Merkmalen und Bedürfnissen optimal zu gestalten: Auf den übergeordneten Verkehrsachsen in peripheren Lagen stehen die Sicherheit und Funktionalität (sichere punktuelle Überquerbarkeit, sichere Veloführung, Abbiegemöglichkeiten) im Vordergrund. Mit zunehmender Zentrumsnähe und vor allem in der Innenstadt wird eine ausgeprägte Koexistenz angestrebt, mit flexibler und nach Möglichkeit flächiger Überquerbarkeit für den Fussverkehr. Im Zentrum steht die Qualität des Stadtraumes als Bewegungs-, Begegnungs- und Aufenthaltsraum: Stadtgestalt, Durchlässigkeit, Sicherheit und Verträglichkeit.

Mit optimal auf die lokalen Erfordernisse ausgerichteten Betriebs- und Gestaltungskonzepten werden die vielfältigen Nutzungsansprüche aufeinander abgestimmt.

Koexistenz als Prinzip im städtischen Strassenraum

Nationalstrasse A5 ●

Die Nationalstrasse (braun, im Plan auf der folgenden Seite) hat räumlich keinen direkten Stadtbezug. Die Anschlüsse Solothurn West, Süd und Ost bilden jedoch für den motorisierten Individualverkehr wichtige Anschlusspunkte. Die A5 ist Bestandteil des funktionalen Netzes und dient im städtischen und regionalen Kontext als Südumfahrung.

Übergeordnete Hauptverkehrsachsen ●

Die übergeordneten Hauptverkehrsachsen (rot) sind verkehrsorientierte Abschnitte ohne direkten Siedlungsbezug. Sie haben Ausserortscharakter und damit keine wesentliche Erschliessungsfunktion.

Städtische Achsen mit Verbindungsfunktion ●

Im Stadtnetz von Solothurn dienen die städtischen Achsen (blau) der Erschliessung der Stadt sowie der Verbindung zwischen Stadt und Region. Zusätzlich dienen sie dem Durchgangsverkehr und als Anschluss an das Nationalstrassennetz. Diese sind im Besonderen die beiden Hauptverbindungen Westtangente–Bielstrasse sowie Luzernstrasse–Rötistrasse–Baselstrasse und in untergeordnetem Mass auch die Bürenstrasse und die Engestrasse.

Diese Achsen wirken für den städtischen Fuss- und Veloverkehr stark trennend. Dies vor allem, weil sie nur wenige punktuelle und teilweise sehr unattraktive (zum Beispiel Unterführungen Luzernstrasse/Canva und Werkhofstrasse) und gefährliche Querungsmöglichkeiten aufweisen. Die Situation für den Fuss- und Veloverkehr entlang dieser Achsen muss verbessert werden, insbesondere die Querungsmöglichkeiten und für den Veloverkehr zudem die Linksabbiegemöglichkeiten. Die Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden wird an diesen Orten situationsgerecht organisiert und ausgestaltet.

Zentrumsachse ●

Die Zentrumsachsen (grün) dienen in erster Linie der Erschliessung und als Busachsen. Der Bezug zwischen Strassenraum und Umfeldnutzung ist ausgeprägt. Die Strassenräume sind damit in hohem Masse auch öffentliche Räume mit Begegnungs- und Aufenthaltsfunktion. Die Koexistenz wird umfassend sichergestellt. Die Werkhofstrasse nördlich der Altstadt ist eine Zentrumsachse am Park. Eine attraktive Gestaltung und sichere oberirdische Querungsmöglichkeiten sind wichtig.

Die Dornacherstrasse ist eine ausgeprägte Zentrumsachse in der Innenstadt. Sie gilt es als Stadtstrasse mit attraktiven Vorbereichen der Bauten zu gestalten. Priorität hat der Stadtraum; die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden wird gewährleistet – mit integrierter Querungsachse Hauptbahnhofstrasse–Bahnhof. Ähnliches gilt in etwas untergeordnetem Sinn auch für die Zuchwilerstrasse, für die Bielstrasse und für die Verbindung von der Dornacherstrasse zur Zuchwiler- und zur Schöngrünstrasse.

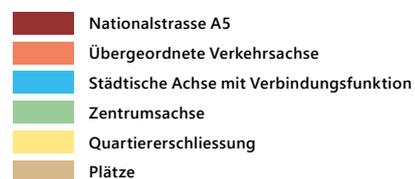
Quartierserschliessung ●

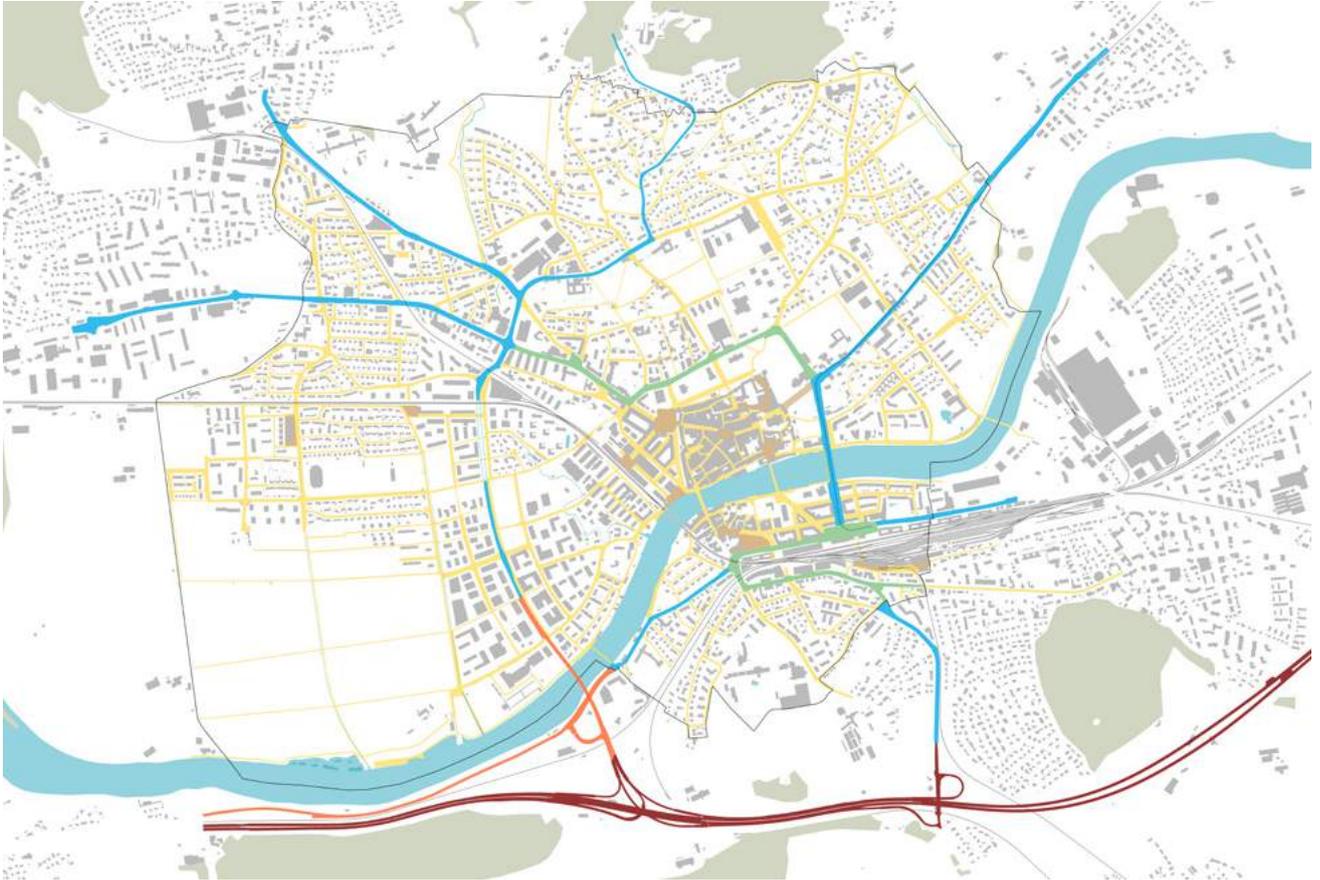
Auf dem übrigen Netz, das der Quartierserschliessung dient (gelb), wird die Koexistenz auf der gesamten Breite der Strassenräume angestrebt. Der Strassenraum wird mit entsprechenden Elementen gestaltet.

Plätze ●

Plätze (hellbraun) finden sich vor allem in der Innenstadt. Sie sind wichtige Aufenthaltsorte und Scharniere an den wichtigsten Achsen der Stadt.

Besondere Aufmerksamkeit verdienen die Plätze vor den Stadttoren. Die heutige Gestaltung ist auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet: Die Achse der Strasse führt durch das Haupttor, die Achse der Fussgänger wird über einen Nebeneingang in die Stadt geführt. Eine Umgestaltung dieser Plätze erhöht die Attraktivität dieser wichtigen Orte im Übergang Altstadt/Innenstadt.





Übersichtsplan: Koexistenz als Prinzip im städtischen Strassenraum; die räumliche Bedeutung der wichtigsten Strassenzüge.



Zentrumsachse mit Gestaltungspotenzial, Dornacherstrasse.



Städtische Achse mit Verbindungsfunktion, Baselstrasse.

Den öffentlichen Verkehr wesentlich stärken

Der öffentliche Verkehr wird, auch zusammen mit dem Fuss- und Veloverkehr, an Bedeutung gewinnen. Das Angebot (Netzergänzungen und Taktverdichtungen) ist entsprechend zu entwickeln. Als Grundangebot wird auf allen Linien ein Viertelstundentakt angestrebt. Im Zentrum wird dieser Takt durch Überlagerungen von Linien noch dichter.

Für die Entwicklungsgebiete ist wichtig, dass bereits zu Beginn der Entwicklung ein entsprechendes Angebot zur Verfügung steht.

Gestärkte Linien zwischen der Weststadt, dem Stadtteil Weitblick/Obach und der Innenstadt binden den südwestlichen Teil der Stadt besser in die Stadt ein.

Das historisch gewachsene, sternförmig auf das Zentrum ausgerichtete System des öffentlichen Verkehrs wird sukzessive auf die neuen Entwicklungsgebiete erweitert.

Die Verlagerung einzelner Linien über die Achse Rötistrasse–Werkhofstrasse soll geprüft werden. Sie könnte den Postplatz und die Vorstadt entlasten und die östlichen Quartiere durch einen dichteren Fahrplan besser erschliessen.

Das besonders hohe Erschliessungspotenzial des öffentlichen Verkehrs im Umfeld von Knotenpunkten wie den Bahnhöfen wird durch autoreduzierte Nutzungen in der Nähe unterstützt. Durch eine bauliche Verdichtung um die Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs gewinnt die kombinierte Mobilität an Bedeutung. Beispielsweise sind genügend Parkmöglichkeiten für Velos und Car-Sharing-Angebote Bedingungen für effiziente Abläufe.

Unterwegs zu Fuss und mit dem Velo

Für die Stadt der kurzen Wege ist das Fuss- und Veloverkehrsnetz ein entscheidender Baustein. Als Grundprinzip gilt: Alle Strassen sind so gestaltet, dass das Unterwegssein zu Fuss und mit dem Velo für alle Altersgruppen sicher und attraktiv ist. Dabei wird auf das subjektive Sicherheitsempfinden der Verkehrsteilnehmenden – sowohl tagsüber als auch nachts – geachtet. Auf den Schulwegen gelten besonders hohe Anforderungen.

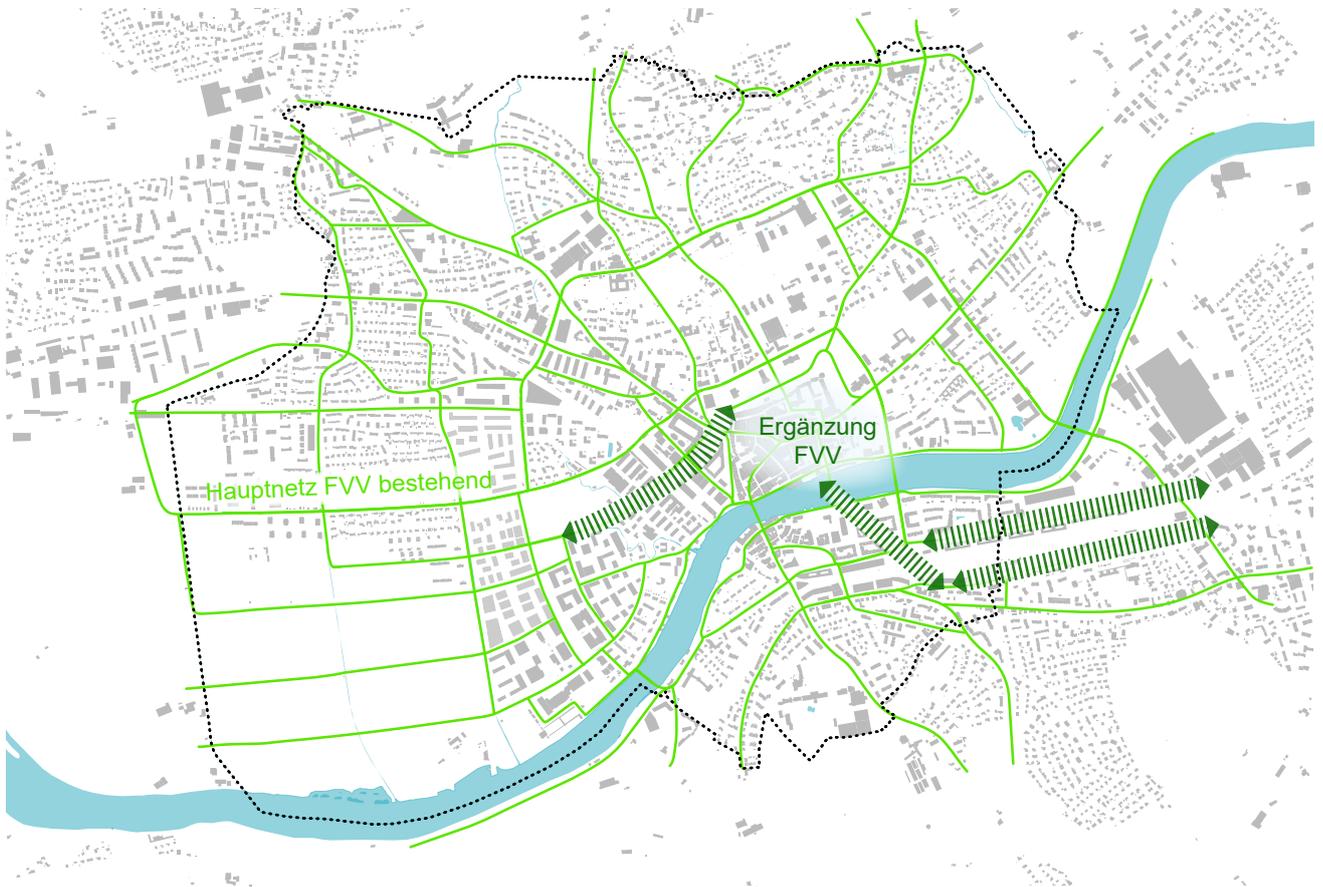
Diesen Verbindungen überlagert ist ein Netz von prioritären Fuss- und Velowegen. Durch die Verzahnung der Alltagsnetze mit den Flaniernetzen entsteht ein dichtes, identitätsbildendes Netz, das zum Erkunden der Stadt anregt.

Neue Verbindungen sollen wichtige Netzlücken schliessen: eine Veloquerung Rötistrasse bzw. Hauptbahnhofstrasse–Bahnhofplatz–Bahnhofplatz Süd, eine Stadtteilverbindung Amtshausplatz–Bahnhof West–Obachquartier–Weitblick–Weststadt, eine Premiumachse für Velos auf der Luzernstrasse in Richtung Zuchwil sowie eine neue Achse ab dem Bahnhof Süd über Ischernstrasse–Bahnweg nach Zuchwil.

Autoreduzierte Nutzungen und Parkierung

In den Umkreisen der Bahnhöfe werden autoreduzierte Nutzungen (Wohnen und Arbeiten) künftig vermehrt angesiedelt. Im Hinblick auf künftige Entwicklungen im Mobilitätsbereich sollen autoreduzierte Nutzungen jedoch auf dem ganzen Stadtgebiet ermöglicht werden.

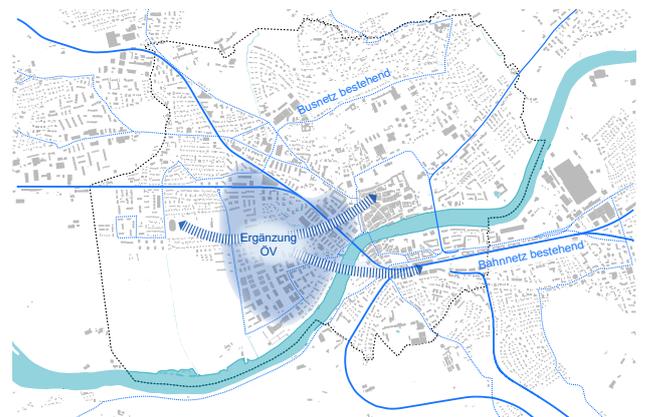
Das Parkplatzangebot wird situationsgerecht an die Erschliessungsgüte mit dem öffentlichen Verkehr und die vorhandenen Verkehrskapazitäten für den motorisierten Individualverkehr angepasst.



Unterwegs zu Fuss und mit dem Velo.



Beispiel Quartierstrasse, eine Achse für den Fuss- und Veloverkehr.



Den öffentlichen Verkehr wesentlich stärken.



Strassenraumskizze Dornacherstrasse; Zielbild einer möglichen künftigen Gestaltung. Die tatsächliche künftige Ausgestaltung wird die Stadt Solothurn zusammen mit dem Kanton in einem Projekt entwickeln.

Grundidee für die Strassenraumgestaltung von Zentrumsachsen am Beispiel der Dornacherstrasse

Die Dornacherstrasse ist eine ausgeprägte Zentrumsachse in der neu erweiterten Innenstadt. Sie kann als Referenzbeispiel für die Gestaltung vergleichbarer Strassenräume (insbesondere der weiteren Zentrumsachsen Zuchwilerstrasse und Werkhofstrasse sowie von Teilen der Bielstrasse gemäss Plan Seite 52/53) herangezogen werden:

Der Strassenraum ist ein Stadtraum, ein Raum der Bewegung, Begegnung und des Aufenthalts. Der Raum spannt sich auf von Fassade zu Fassade und schafft einen starken Bezug zum angrenzenden Umfeld, im Besonderen zu den Erdgeschossnutzungen.

Die Vorbereiche der Häuser erfüllen vielfältige Aufgaben: Jemand tritt in den angrenzenden Laden, jemand tritt aus dem Haus auf das Trottoir, andere flanieren und betrachten die Schaufenster, wieder andere überholen jemand auf dem eiligen Weg zum Bahnhof. Auf diesem Raum überschneiden sich vielfältige Nutzungsansprüche. Die Vorbereiche der Häuser erhalten einen höheren Stellenwert und sind breiter auszugestalten.

Um die Funktion und das Erleben eines zusammenhängenden Raumes zu stärken, werden die Fahrbahn und die Vorzonen der Bauten nur mit einem minimalen Absatz voneinander abgetrennt.

Die Fahrbahnbereiche für den motorisierten Verkehr werden durch eine differenzierte Gestaltung optisch verschmälert und besser in den Raum integriert. In der Mitte wird ein Mehrzweckstreifen angestrebt, der das flächige Queren für Fussgänger sowie das Linksabbiegen, insbesondere für Velofahrende, erleichtert.

Eine reduzierte Geschwindigkeit auf der Strasse unterstützt das rücksichtsvolle Miteinander und vor allem die flächige Überquerbarkeit für Fussgänger. Gerade während der Spitzenverkehrszeiten ist diese reduzierte Geschwindigkeit schon heute Realität.

Diese Zentrumsachse wird mit einer markanten Baumreihe auf der Südseite ergänzt, sodass sie die Strasse durchgängig einseitig säumt. Die Nordseite, also die besonnte Seite, wird als grosszügiger Vorbereich der Geschäfte ohne Bäume vorgeschlagen.

Bei der Gestaltung der weiteren Zentrumsachsen soll situationsspezifisch auf den jeweiligen stadträumlichen Kontext eingegangen werden, ohne die oben aufgeführten Prinzipien ausser Acht zu lassen. Die konkrete Gestaltung wird von der Stadt, in Zusammenarbeit mit dem Kanton, entwickelt. Dabei müssen die Projekte jeweils verschiedenen Ansprüchen gerecht werden.



5. Ausblick

Solothurn hat Zukunft

5.1 ... das bedeutet: den Stadtkörper stärken

Ein kurzer Blick auf den Schwarzplan zeigt grosse Lücken und Leerstellen im Stadtkörper. Mit gezielten Interventionen wird der Stadtkörper gestärkt und zum Teil verdichtet. Die Grenzen der Stadträume werden qualitativ geschärft. Die Bebauung erfolgt mit örtlich angepassten Bebauungstypologien, im Sinne einer Stadtergänzung.

Während so die Dichte und die Raumdefinition steigen, nimmt auch die Bedeutung der öffentlichen Freiräume zu: Gerade die Ankerpunkte tragen massgeblich dazu bei, im stetigen Wandel und Wachstum genügend Freiräume für die Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen.

5.2 ... das bedeutet: bauliches Potenzial nutzen

Aus den städtebaulichen Überlegungen (Kapitel 4.2) lässt sich ein beachtliches bauliches Potenzial in den prioritären Entwicklungsgebieten ableiten. Das macht deutlich, dass kein weiterer Verdichtungsdruck auf die übrigen Quartiere besteht. Deren Entwicklung dient vorwiegend der Erneuerung und Anpassung der Strukturen an die heutigen und künftigen Anforderungen des Wohnens. Innenentwicklung soll jedoch grundsätzlich auf dem gesamten Stadtgebiet quartierspezifisch ermöglicht werden. Die Spielräume dafür werden im Rahmen der Ortsplanungsrevision gebietsweise festgelegt.

Neueinzonungen sind weder nötig noch anzustreben, und auch Auszonungen sind nicht vorgesehen.

Durch die Nutzung der möglichen baulichen Potenziale kann die vom Kanton prognostizierte Bevölkerungsentwicklung gut berücksichtigt werden. Sie geben grossen Spielraum für eine positive Stadtentwicklung und zeigen: Solothurn hat Zukunft.



Schwarzplan; heute geprägt von Leerstellen ohne Funktion.



Bauliche Ergänzungen stärken den Stadtraum. Die wichtigen Freiräume werden freigelassen und geklärt.



Impressum

Ortsplanungsrevision Solothurn – Phase 2: räumliches Leitbild
 Stadt Solothurn
 Andrea Lenggenhager, Leiterin Stadtbauamt
 Philipp Meier, Stadtbauamt, Abteilung Stadtplanung/Umwelt

Auftragnehmende

Leitung: Planteam S AG, Untere Steingrubenstrasse 19, 4500 Solothurn –
 Martin Eggenberger und Ana Pereira
 Büro Adrian Strauss, Raumplanung Entwicklung Städtebau, Bern – Adrian Strauss
 Flury und Rudolf Architekten AG, Solothurn – Pius Flury
 Planungsbüro Jürg Dietiker, Verkehrs- und Raumplanung – Jürg Dietiker, Brugg
 Rütter Soceco AG, Rüschtikon – Heinz Rütter und Corina Rieser
 w+s Landschaftsarchitekten AG, Solothurn – Toni Weber und Dania Genini

Die Arbeitsgruppe räumliches Leitbild:

Markus Reichenbach, Bauing. FH, Verkehrsingenieur SVI, Solothurn
 Christian Wiesmann, Dipl. Architekt ETH, SIA FSU, Bern
 Benedikt Graf, Mitglied Kommission für Planung und Umwelt, Solothurn
 Edgar Bollier, Präsident Kommission für Planung und Umwelt, Solothurn
 Andrea Lenggenhager, Leiterin Stadtbauamt Solothurn
 Philipp Meier, Stadtplanung, Stadtbauamt Solothurn
 Gaston Barth, juristische Begleitung der Ortsplanung, Solothurn

Fotografien

Henry Oehrli, typografie & fotografie, Jegenstorf
 Planteam S AG, Solothurn
 w+s Landschaftsarchitekten AG, Solothurn

Räumliches Leitbild

6. Juni 2017



Anhang zum räumlichen Leitbild





Inhalt

A1. Analyse der Grundlagen	4
1.1 Übergeordnete Planungen	4
1.2 Kommunale Planungen	6
1.3 Landschaft und Umwelt	8
1.4 Mobilität	10
1.5 Siedlungsentwicklung	12
1.6 Demografische Analyse der Stadtgebiete	14
A2. ISOS und Verdichtung	15
2.1 Analyse	15
2.2 Interessenabwägung	15
2.3 Bauliches Potenzial	16
A3. Grundlagenverzeichnis	17
Impressum	19

A1. Analyse der Grundlagen

1.1 Übergeordnete Planungen

Kantonaler Richtplan

Auftrag des Richtplanes ist es, Aufschluss über den Stand der Besiedlung sowie die anzustrebende Entwicklung zu geben und das Siedlungsgebiet sowie das nicht zu besiedelnde Gebiet auszuscheiden. Der momentan rechtsgültige Richtplan des Kantons Solothurn stammt aus dem Jahr 2000.

Im Jahr 2009 erteilte der Kantonsrat den Auftrag zur Überprüfung des Richtplanes. Der dem neuen RPG angepasste Entwurf wurde im Sommer 2015 für die öffentliche Auflage freigegeben. Die daraus resultierenden Eingaben werden zurzeit erfasst und ausgewertet. Im Richtplandesign 06/2015 werden konkrete Aussagen gemacht zur Stadt Solothurn in den Sachbereichen Siedlung, Landschaft, Verkehr sowie Ver- und Entsorgung. Von besonderer Bedeutung für Solothurn ist die Festsetzung des Entwicklungsgebiets Arbeiten Obach im Südwesten der Stadt.

Agglomerationsprogramm

Mit dem Agglomerationsprogramm Solothurn sollen die Planungen von Verkehr, Siedlung und Landschaft aufeinander abgestimmt werden. Bereits die dritte Generation des Agglomerationsprogramms Solothurn ist in Bearbeitung. Während die Massnahmen der ersten Generation bereits abgeschlossen sind, dazu gehörte unter anderem die Bahnhofstation Solothurn Allmend, sind diejenigen der zweiten Generation momentan in der Umsetzung. Eine der wichtigsten Massnahmen des Agglomerationsprogramms der zweiten Generation ist die Sanierung der Baselstrasse in Solothurn. Das Agglomerationsprogramm der dritten Generation wird, nach durchgeführter Behördenvernehmlassung und öffentlicher Mitwirkung, aktuell überarbeitet. Es legt den Fokus unter anderem auf die Abstimmung der überarbeiteten Richtplaninhalte und auf das Thema Landschaft und Naherholung.

Die neueste Generation des Agglomerationsprogramms definiert verschiedene Gebiete als Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete sowie als Wohnschwerpunkte und Bahnhofgebiete. Dies soll für weitergehende Planungen mitbeachtet werden.

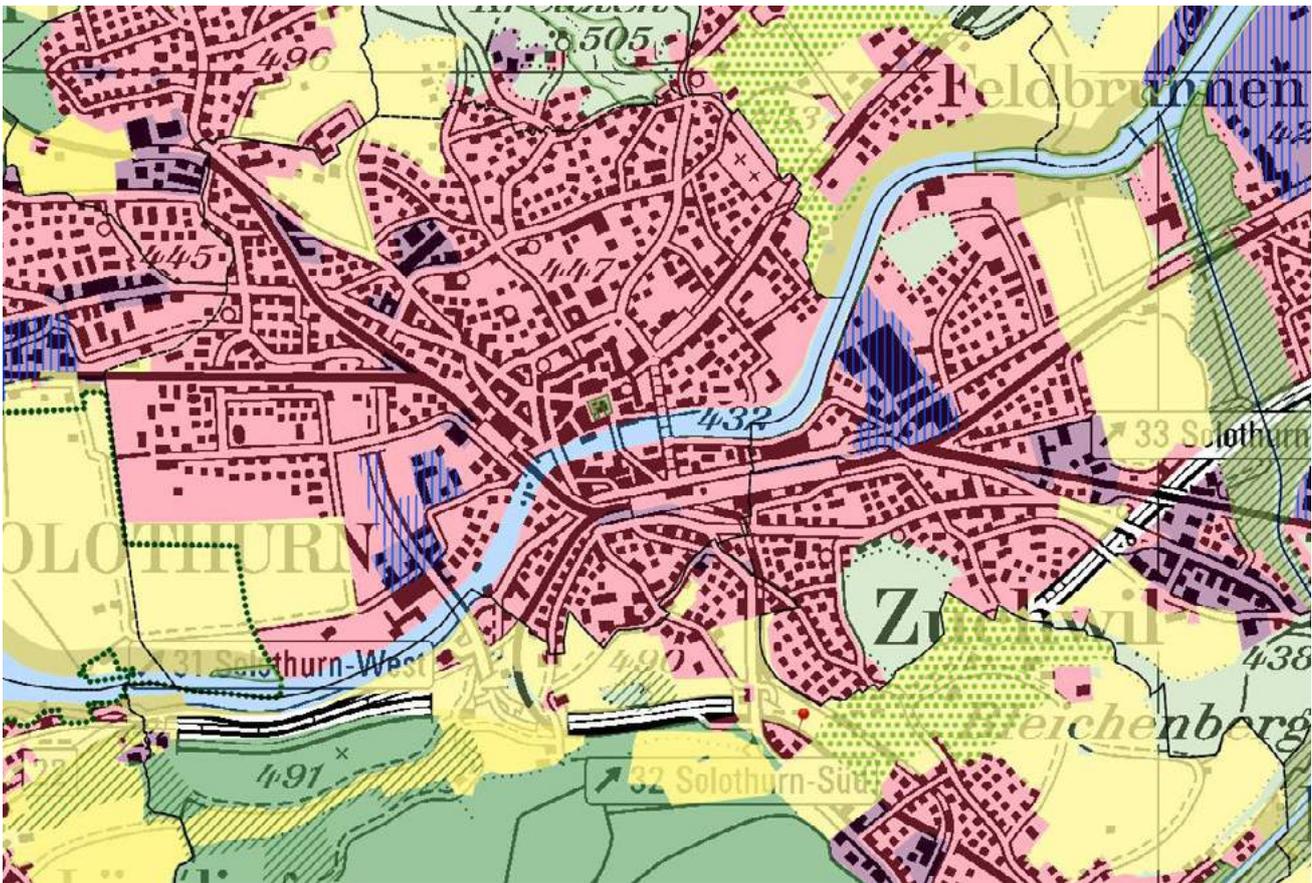
- Weitblick: Wohnschwerpunkt und Gebiet mit hohem Entwicklungspotenzial (Verkehrsmassnahmen müssen ergriffen werden)
- Solothurn West und Solothurn Hauptbahnhof: Bahnhofgebiete (Dienstleistungs- und Wohnstandorte, Umsteigeknoten)
- Muttenhof/Wasserstadt: Wohnschwerpunkt

Kantonale Landwirtschafts- und Schutzzone Witi

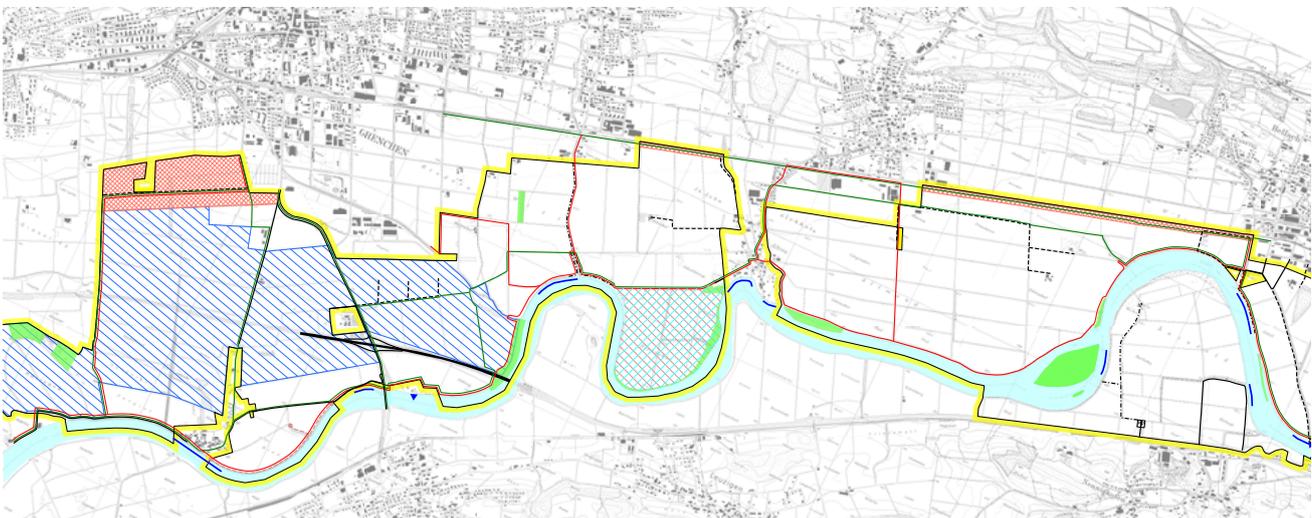
Der östliche Rand der kantonalen Landwirtschafts- und Schutzzone Witi liegt auf dem Gebiet der Gemeinde Solothurn. Die Zone bezweckt, die offene Ackerlandschaft zu erhalten und unter Wahrung der Existenz der Landwirte eine naturnahe Bewirtschaftung zu fördern. Der Lebensraum für Tiere und Pflanzen, insbesondere als Vogelbrutstätte und Hasenkammer von nationaler Bedeutung, soll erhalten bleiben und aufgewertet werden. Zudem befindet sich ein Wasser- und Zugvogelreservat von nationaler Bedeutung in der Schutzzone, welches ebenfalls erhalten werden soll. Das kantonale Aktionsprogramm «Riedförderung Grenchner Witi 2011–2015» und das darin enthaltene Bauprogramm sind abgeschlossen. In Zukunft wird der Fokus auf die Erhaltung des bereits Errichteten gelegt.

Kantonales Wasserbaukonzept

Das Wasserbaukonzept Kanton Solothurn stammt aus dem Jahr 2007 und gibt einen Überblick über die künftigen wasserbaulichen Massnahmen. Die wichtigsten Ziele sind eine Optimierung des Hochwasserschutzes und eine ökologische Aufwertung der zum Teil stark verbauten Bäche und Flüsse. Für die Gemeinde Solothurn sind Massnahmen am Dürrbach, am Wildbach, am St. Katharinenbach sowie an der Aare vorgesehen. Höchste Priorität haben dabei Hochwasserschutzmassnahmen am Dürrbach sowie die Gewässeraufwertung der Aare. Es gilt, die strategische Gewässerplanung des Kantons zu berücksichtigen. Diese sieht Revitalisierungsmassnahmen in den nächsten 20 Jahren an der Aare und am Wildbach vor.



Richtplankarte, Entwurf, 2015, Ausschnitt Solothurn Stadt. (Quelle: geoweb.so.ch/map/richtplan_anhoerung2015, 29.11.2016)



Kantonale Landwirtschafts- und Schutzzone Witi Grenchen/Solothurn, nachgeführter Nutzungsplan A, Januar 2015. (Quelle so.ch, 28.11.2016)

Regionales Entwicklungskonzept

Im Kanton Solothurn gibt es zurzeit drei regionale Raumentwicklungskonzepte, welche die räumlichen Entwicklungen in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft aufeinander abstimmen. Sie bilden das Bindeglied zwischen der kommunalen und der kantonalen Planung. Die Stadt Solothurn wird jedoch in keinem der drei bereits erarbeiteten Konzepte behandelt.

Schnellverbindung Veloverkehr

Die aktuelle Veloverbindung zwischen Solothurn und Grenchen führt entweder entlang von nationalen und regionalen Routen für den Freizeitverkehr oder entlang der stark belasteten Hauptstrasse, womit die Voraussetzungen für eine Velo-Schnellverbindung auf diesen Strecken nicht gegeben sind. Um die Machbarkeit einer Velo-Schnellverbindung abzuklären, hat das Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn im Oktober 2015 ein Konzept für eine solche Verbindung zwischen Solothurn und Grenchen erarbeitet. Die gesamte Strecke wird darin in fünf Abschnitte aufgeteilt, wovon sich der letzte teilweise auf Solothurner Boden befindet. Für diesen Abschnitt von der Haltestelle Bellach bis zum Bahnhof Solothurn West (Segetzunterführung) werden zwei Varianten geprüft.

Variante 1 entlang der SBB-Linie wird jedoch unter anderem wegen unzureichender Breite und Konflikten mit privaten Erschliessungen und Parkierungen als längerfristige Option zurückgestellt.

Dahingegen wird die Variante 2, welche von der Haltestelle Bellach südlich über den Muttenweg und die Segetzstrasse zum Bahnhof Solothurn West führt, weiter verfolgt. Für die Realisierung der Velo-Schnellverbindung werden diverse Massnahmen vorgeschlagen.

1.2 Kommunale Planungen

Nutzungsplanung

Die heute gültige Ortsplanung der Stadt Solothurn wurde 2002 genehmigt. Gemäss dem kantonalen Planungs- und Baugesetz ist die Stadt verpflichtet, ihre Ortsplanung in der Regel alle zehn Jahre zu überprüfen und wenn nötig anzupassen. Auch durch die Teilrevision der kantonalen Bauverordnung, welche unter anderem gemäss der Interkantonalen Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe angepasst wird, ist eine Überprüfung der Nutzungsplanung der Stadt Solothurn notwendig.

Im Jahr 2004 hat die Stadt Solothurn eine Nachhaltigkeitserklärung unterzeichnet. Ausserdem ist Solothurn im selben Jahr mit dem Label «Energjestadt» zertifiziert und seither mehrmals rezertifiziert worden. Daneben haben sich die Stadt und ihre Bewohner im natürlichen Wandel verändert und zusätzlich zu veränderten Rahmenbedingungen und gesteigerten Anforderungen an die Ortsplanung beigetragen.

Aus diesen Gründen wurde Anfang 2013 die Revision der Ortsplanung eröffnet. Gemäss dem Vorgehenskonzept

Ortsplanungsrevision wird diese in drei Phasen aufgeteilt. Resultat der Analysen in der ersten Phase war ein Stadtentwicklungskonzept (STEK), welches Ende 2014 politisch verabschiedet worden ist. In der zweiten Phase wurden, zu ausgewählten Themenbereichen des Stadtentwicklungskonzeptes, kommunale Masterpläne und Konzepte erarbeitet. Aus diesen kommunalen Masterplänen und Konzepten wird nun in der letzten Phase das vorliegende räumliche Leitbild entwickelt, welches als Grundlage für die eigentliche Revision der Ortsplanung dienen wird.

Stadtentwicklungskonzept Solothurn 2030

Mit dem Stadtentwicklungskonzept, welches im Jahr 2014 in einem partizipativen Prozess finalisiert worden ist, wurde eine Basis zum gemeinsamen Verständnis der von der Politik gewünschten künftigen Stadtentwicklung geschaffen. Es lassen sich nachhaltige und auf die grundsätzlichen Bedürfnisse von Stadt, Bevölkerung und wirtschaftlichen Akteuren abgestimmte Legislaturziele daraus ableiten. Das Stadtentwicklungskonzept stellt damit eine relevante Entscheidungsgrundlage in der laufenden Verwaltungstätigkeit dar, bildet eine wesentliche Grundlage für die Erarbeitung des räumlichen Leitbildes und dient überdies als übergeordnetes Controlling-Instrument:

- Für die Beurteilung von privaten oder städtischen Projekten und Projektentwicklungen (zum Beispiel Arealentwicklungen, Quartierprojekte, Umnutzungen, Aufwertungen)
- Für die Abwägung von Zielkonflikten bei raumbezogenen Projekten
- Für die Erteilung von Bewilligungen, sei dies zur Nutzung von öffentlichem Raum, für Betriebsbewilligungen, Zwischennutzungen etc.

Um die Aktualität zu gewährleisten und neue Stadtentwicklungsthemen zeitnahe aufnehmen zu können, ist vorgesehen, dass das Stadtentwicklungskonzept frühzeitig auf kommende Legislaturperioden (vier Jahre) aktualisiert wird. Das Konzept kann dabei auf drei Ebenen überprüft werden:

- Erfolg bei der Umsetzung der Schlüsselprojekte und Massnahmen in den Handlungsfeldern (Input: Umsetzungskontrolle)
- Abschätzung, welche Wirkung die umgesetzten Schlüsselprojekte und Massnahmen in ihren Handlungsfeldern entfaltet haben (Output: Erfolgskontrolle)
- Einschätzung, ob mit dem Stadtentwicklungskonzept die Leitgedanken der Stadtentwicklung gestärkt worden sind (Outcome: Wirkungskontrolle)

AareRaum Stadt Solothurn

Die konzeptionelle Planung AareRaum Stadt Solothurn aus dem Jahr 2000, welche grösstenteils bereits umgesetzt ist, soll als Grundlage und Richtlinie für die Planung, Projektierung, Bewilligung und Ausführung von Bauten, Anlagen und Aktivitäten im Bereich des Aareraumes dienen. Im Konzept wurden die verschiedenen Uferabschnitte nach Zustand, Qualitäten, Eignungen und Mängeln beurteilt; dazu wurden jeweils mögliche Ziele und Massnahmen zur Attraktivierung der Uferbereiche definiert. Die wichtigsten noch nicht umgesetzten Massnahmen sind:

- Öffnung/Abtreppung Ufermauer
Bereich Postplatz
- Verbindung Fuss-/Veloverkehr
Römerstrasse–Innere Mutten
- Plattform/Zugang zwischen Kreuzacker-
brücke und Rötibrücke auf der Südseite
- Zugang zum Wasser am Rötiquai-Uferzugang
beim Krummenturm, Sperrung für den motorisierten
Individualverkehr in der Dreibeinskreuzstrasse und
Öffnung zum Ufer

Areal Weitblick

Das Areal Weitblick liegt im Westen von Solothurn zwischen der Altstadt und der Weststadt. Durch seine Lage ist das Areal zusammen mit der geplanten Erschliessung ideal für neue Wohn- und Arbeitsangebote. Es wurde von der Stadt Solothurn erworben, die mit einer aktiven Bodenpolitik die Stadt zusammenbinden und das Areal «zur neuen geschätzten Adresse in Solothurn» entwickeln will. Wichtig ist dabei, dass eine hohe Zugänglichkeit für alle gewährleistet wird. Im Entwicklungskonzept werden zudem nähere Aussagen zur geplanten Bebauung gemacht. Diese soll in drei Etappen von Norden nach Süden stattfinden. Der nördliche Teil des Areals Weitblick soll mit Schwerpunkt Wohnen entwickelt werden. Im südlichen Teil des Areals wird entlang der Westtangente der Schwerpunkt auf das Arbeiten gelegt, im übrigen Bereich auf Arbeiten und Wohnen.

Im Entwicklungskonzept werden die wesentlichen Grundsätze und Grundprinzipien vermittelt. Dieses macht konkretere Aussagen zu den Teilprojekten und setzt Termine für die verschiedenen Etappen. Für die erste Etappe ist ein Zeitraum für die Bebauung bis 2022 vorgesehen, die zweite Etappe soll zwischen 2024 und 2030 umgesetzt werden, und bis ins Jahr 2036 soll die dritte Etappe abgeschlossen sein.

Parkraumkonzept

Das Parkraumkonzept aus dem Jahr 2006 dient als Richtlinie für die Parkplatzpolitik der Stadt. Für die öffentlichen Parkplätze gilt das sogenannte Zwiebelprinzip. Die Altstadt bildet den Kern, in welchem – abgesehen vom Klosterplatz – keine öffentlichen Parkplätze angeboten werden. Darum herum – in der übrigen Innenstadt – gibt es gebührenpflichtige Parkplätze, vorzugsweise in Parkhäusern; im Umkreis um die Innenstadt sind es blaue Zonen mit Anwohnerprivilegierung. Im übrigen Stadtgebiet sind Parkplätze im öffentlichen Raum ohne Einschränkung benutzbar. Allgemein sollen neue Parkplätze nur sehr zurückhaltend geschaffen werden, da das Strassennetz in Solothurn nicht beliebig mit zusätzlichem Verkehr belastet werden kann/soll.

1.3 Landschaft und Umwelt

Landschaft

Solothurn liegt am Jurasüdfuss an der Aare. Die Stadt wird vom Fluss zweigeteilt. Der «Solothurner Hausberg» Weissenstein liegt im Norden von Solothurn und ist von der Stadt aus gut sichtbar.

Solothurn hat ein reiches Naturerbe. Auf Stadtgebiet befinden sich zwei kantonale Naturreservate und ein Teil der kantonalen Landwirtschafts- und Schutzzone Witi, die ein Wasser- und Zugvogelreservat von nationaler Bedeutung beherbergt.

Auch der urbane Raum bietet Lebensraum für verschiedene Arten, in Form von Alleen, Hecken, Wiesen, Gärten und weiteren Grünstrukturen.

Bedeutende Lebensräume wie zum Beispiel historische Baumalleen mit ihrer wertvollen Krautschicht sind im Faltblatt des Stadtbauamts «Natur in der Stadt Solothurn» aufgeführt. Der vorbildliche Umgang der Stadt Solothurn mit der Natur soll beibehalten werden. Die bedeutenden Naturwerte sind im Naturinventar von 1997 aufgeführt, das gegenwärtig überarbeitet wird.

Auf dem Gemeindegebiet von Solothurn gibt es keine nennenswerten Waldflächen.

Quelle: SOGIS

Wichtige Arten

Das reiche Naturerbe der Stadt Solothurn umfasst verschiedene Arten der Flora und Fauna. Vor allem die folgenden Spezies sind durch ihr schweizweit seltenes Vorkommen für die Stadt von besonderer Bedeutung. Deren Schutz muss bei der Ortsplanung in angemessener Weise berücksichtigt werden:

- Gelber Lerchensporn, Zimbelkraut (vertrauter Anblick in Solothurn, vor allem in den Aaremauern und anderen alten Mauern)
- Mäuseschwänzchen (einziges bekannte Vorkommen in der Schweiz auf dem Chantier-Areal)
- Nickender Milchstern (ebenfalls Chantier-Areal)
- Sumpf-Storchnabel (selten, zu finden im Bereich Brühlgraben)
- Stacheliges Seeried (extrem selten und stark gefährdet, zu finden im Naturreservat Mutten)
- Biber (Bau beim Schützenmattschulhaus)
- Geburtshelferkröte: Steingrubenquartier, lässt sich in Gärten mit Weiher, besonnten Trockenmauern und anderen geeigneten Landlebensräumen nieder
- Juchtenkäfer (sehr selten, zu finden in der Steinbrugg- und Fetzgenallee)
- Feldgrille (seit 2010 wieder erfolgreich beim Reservoir Bergstrasse und beim Glutzhübeli angesiedelt)

- Alpensegler (eines der bedeutendsten Vorkommen nördlich der Alpen, unter anderem bei der Jesuitenkirche, beim Bieltor, Rathhausturm und Baseltor, Krummturm)
- Dohle (zum Beispiel bei der Riedholzschanze)
- Weissstorch (Fegetzschulhaus, Brühl)
- Grünspecht (Königshof)
- Wendehals und Gartenrotschwanz (Lebensräume schaffen, aktuell nicht im Gemeindegebiet vertreten)

Fliessgewässer / Gewässerraum

Gemäss Gewässerschutzgesetz werden an allen fliessgewässern Gewässerräume ausgeschieden. Auf Solothurner Stadtgebiet sind diese Gewässer neben der Aare der Wildbach im Westen, der Dürrbach / Obach, der St. Katharinenbach im Osten, der Hunnenbach (Gebiet Dreibeinskreuz) sowie der Brunngraben und der Brühlgraben (offene Drainageleitungen). Gewässerräume sorgen neben den spezifischen Massnahmen aus dem kantonalen Wasserbaukonzept für den Schutz der fliessgewässer. Die Kompetenz zur Ausscheidung von Gewässerräumen liegt im Kanton Solothurn bei den Gemeinden.

Zwischen der Landwirtschaft und der notwendigen Ausscheidung der Gewässerräume zeichnen sich keine speziellen Konflikte ab. Innerhalb des auszuscheidenden Gewässerraums werden bereits heute viele Flächen als extensives Grünland genutzt.

Entlang des Wildbachs könnte auch eine asymmetrische Ausscheidung geprüft werden, weil auf Solothurner Stadtseite die extensiv genutzten Flächen breiter als der Gewässerraum sind und so kein Streifen westlich des Flurwegs in den Gewässerraum fallen würde.

Geotope

Gemäss § 3 der kantonalen Verordnung über den Natur- und Heimatschutz (NHVSO) schützen Kanton und Gemeinden geowissenschaftliche Naturobjekte (Geotope) und Naturdenkmäler. Im kantonalen Inventar der geowissenschaftlich schützenswerten Objekte (Ingeso) sind auf dem Gemeindegebiet der Stadt Solothurn folgende drei erratische Blöcke eingetragen:

- Erratiker «Greppin» (Parkanlage Rosegg)
- Erratiker «Gerlafingen» (Naturmuseum)
- Schalenstein «Nennigkofen» (Jesuitenkirche)

Diese Objekte dürfen weder entfernt noch zerstört werden. Das Ingeso ist über das Geoportal des Kantons als interaktive Karte öffentlich zugänglich. In der Ortsplanungsrevision sind die erratischen Blöcke in geeigneter Weise aufzunehmen, beispielweise durch die Aufnahme in das Inventar der Natur- und Kulturobjekte der Stadt Solothurn.

Grundwasser

Das Gebiet der Stadt Solothurn befindet sich fast vollständig im Grundwasserschutzbereich Au. Schutzzonen sind keine vorhanden. Vorwiegend im Norden der Stadt befinden sich einige gefasste Quellen, in der Altstadt findet man mehrere Grundwasserfassungen. Der nordöstliche Stadtteil, der von Rüttenen her steil nach Südwesten abfällt, wird dominiert von Karstgrundwasser. Dementsprechend sind dort auch einige gefasste und ungefasste Quellen anzutreffen (zum Teil Karstaufstösse). Im südlichen und westlichen Stadtgebiet trifft man im Gegensatz dazu auf Lockergesteingrundwasser, das stellenweise bis knapp an die Oberfläche steigen kann. Der sogenannte Solothurner See führte nach der letzten Eiszeit im ganzen Gebiet von Grenchen bis Solothurn zu einer Ablagerung von wassergesättigten und wenig tragfähigen Feinsedimenten. Dieser Baugrund hat Konsequenzen im ganzen Weststadtdgebiet (temporäre Grundwasserabsenkungen während der Bauzeit, Bauten auf Pfählen).

Quelle: SOGIS

Naturgefahren

Gemäss Naturgefahrenkarte des Geoportals vom Kanton Solothurn ist ein relativ grosses Gebiet im Westen der Ortschaft einer geringen Gefährdung durch Überflutung ausgesetzt. Vereinzelt kleinere Standorte sind von einer mittleren oder erheblichen Gefährdung durch Überflutung betroffen.

Quelle: SOGIS

Landwirtschaft, Fruchtfolgefleichen (FFF)

Gestützt auf den Sachplan FFF von 1987 müsste Solothurn mindestens 65,95 ha FFF aufweisen.

Total anrechenbar sind heute 52,80 ha. Weitere 11,56 ha befinden sich in der Reservezone und sind daher nicht anrechenbar. Ein Grossteil der FFF auf Gemeindegebiet befindet sich im Gebiet Brunngraben. Weitere Flächen liegen im Norden am Dürrbach und rund um die Altstadt. Auf dem Gemeindegebiet haben nur noch zwei Landwirtschaftsbetriebe ihre Hauptstandorte. Diese haben sich mit der Stadtnähe arrangiert; grössere Nutzungskonflikte sind somit nicht absehbar. Die Bedürfnisse der bestehenden Betriebe im Hinblick auf betriebsnotwendige Erneuerungen, Ausbauten und Erweiterungen sind in der Ortsplanung zu beachten. Zudem ist für die weitere Ortsplanung das Vernetzungsprojekt des Kantons Solothurn zu berücksichtigen, um die natürliche Artenvielfalt auf der landwirtschaftlichen Nutzfläche zu erhalten und zu fördern.

Belastete Standorte

Dem Kataster der belasteten Standorte des Kantons Solothurn sind in Solothurn zahlreiche Gebiete zugewiesen. Davon sind viele nicht untersuchungsbedürftig oder weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig. Von den untersuchten Standorten sind sechs sanierungsbedürftig. Besonders auffällig ist der Standort Spittelfeld/Untere Mutten. Etwas kleiner, dafür bereits überbaut sind die Standorte in den Gebieten Autophon und Sandmatt sowie die kleinen Gebiete im Rötiquai und am Wildbach. Die untersuchungsbedürftigen Standorte befinden sich hauptsächlich im Siedlungsgebiet östlich der Altstadt sowie westlich und nordwestlich der Altstadt.

Quelle: SOGIS

Störfallrisiken

Die eidgenössische Verordnung über den Schutz vor Störfällen (StfV) soll die Bevölkerung und die Umwelt vor schweren Schädigungen infolge von Störfällen schützen. In der Gemeinde Solothurn, beziehungsweise in den umliegenden Gemeinden, unterstehen folgende Objekte den Bestimmungen der StfV: Kantonsstrassen T5 (Bielstrasse, Werkhofstrasse, Baselstrasse), T12 (Zuchwilerstrasse), T22 (Bürenstrasse, Dornacherstrasse, Rötistrasse), Westtangente (Gibelinstrasse) und Luzernstrasse sowie der Eisenbahnstreckenabschnitt der Linie Olten–Biel. Raumplanerisch müssen insbesondere die Bahnlinie Olten–Biel, die Westtangente sowie die Rötistrasse berücksichtigt werden. Entlang dieser Achsen beträgt der Konsultationsbereich für Störfälle 100 m. Gemäss dem «Screening Personenrisiken 2014 beim Transport gefährlicher Güter auf der Bahn» werden auf der Bahnstrecke jährlich mehr als 2,7 Millionen Tonnen Gefahrengut transportiert. Bei den in der Stadt Solothurn liegenden Streckenabschnitten K108 und K109 liegt das Risiko bereits heute oberhalb der Akzeptanzlinie im Übergangsbereich zu den nicht tragbaren Risiken. Angesichts dieser sehr hohen Risiken muss der Störfallaspekt bei der Ortsplanung entsprechend hoch gewichtet werden.

Quelle: SOGIS

1.4 Mobilität

Öffentlicher Verkehr

In Solothurn befinden sich drei Bahnhöfe: Der Hauptbahnhof Solothurn sowie der Westbahnhof und der Bahnhof Allmend, welche dem Regionalverkehr dienen.

Im Fernverkehr verbinden die Züge der SBB die Stadt Solothurn mit Zürich und St. Gallen im Osten sowie mit Lausanne und Genf im Südwesten. Ausser Zürich, wohin eine Direktverbindung im Halbstundentakt besteht, werden die erwähnten Städte stündlich direkt angefahren. Solothurn liegt ausserdem auf der Strecke der Münsterbahn Solothurn–Moutier und des Regionalzuges Olten–Biel, welcher auch die Bahnhöfe West und Allmend bedient.

Solothurn ist Teil des RBS- und des BLS-Netzes. Im RBS-Netz ist Solothurn auf zwei Linien mit Bern verbunden. Im Netz der BLS ist die Stadt Teil der Linie Solothurn–Thun.

Die als «Bipperlisi» bekannte Bahn von Solothurn nach Niederbipp ist eine Mischung aus Regionalbahn und Tram. Sie verbindet das Bipperamt mit der Stadt Solothurn im Halbstundentakt. Nach Niederbipp verkehrt die Bahn weiter nach Oensingen und Langenthal auf weiteren Strecken der Aare Seeland mobil.

Die nähere Umgebung von Solothurn ist durch das Busnetz des Busbetriebes Solothurn und Umgebung (BSU) mit rund 20 Linien erschlossen.

Quellen: SBB, BSU, BLS, RBS, ASM

LV und kombinierte Mobilität

Die Stadt Solothurn ist für den Langsamverkehr insgesamt sehr attraktiv. Vom Bahnhof aus sind grosse Teile der Stadt zu Fuss erreichbar, und auch der Veloverkehr wurde und wird mit zahlreichen Massnahmen gefördert. Verbesserungspotenzial besteht insbesondere noch bei der Verbindung zwischen der Innenstadt und den westlichen Stadtgebieten sowie bei der Querbarkeit des Bahnhofes.

Die Stadt Solothurn ist an das Netz der Schweizer Wanderwege angeschlossen. Die regionale Route Nr. 94, Weissenstein-Wasserfallen-Weg, führt ebenfalls durch die Stadt.

Die Infrastruktur für die kombinierte Mobilität von Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr ist mit Veloparkierungen an den Bahnhöfen bereits gut ausgebaut:

- Auf beiden Seiten des Bahnhofes Solothurn
- Bahnhof Solothurn West, beidseits
- Beim Bahnhof Allmend
- Beim Bahnhof Bellach

Es befinden sich mehrere Standorte für Carsharing-Angebote in Solothurn:

- Auf beiden Seiten des Bahnhofes Solothurn
- Beim Bahnhof Solothurn West
- Im Nordwesten der Stadt, Bahnhof Langendorf
- Bei der Kantonsschule

Motorisierter Individualverkehr

Das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen der wichtigsten Verkehrsachsen von Solothurn im Jahr 2015:

- Westtangente: 27 500 Fahrzeuge
- Bürenstrasse: 11 100 Fahrzeuge
- Bielstrasse: 23 800 Fahrzeuge
- Baselstrasse: 12 600 Fahrzeuge
- Luzernstrasse: 20 400 Fahrzeuge
- Zuchwilerstrasse: 10 700 Fahrzeuge
- Rötistrasse: 23 800
- Dornacherstrasse: 11 600 Fahrzeuge
- Werkhofstrasse: 18 200 Fahrzeuge
- Weissensteinstrasse: 14 300 Fahrzeuge
- Grenchenstrasse: 9 500 Fahrzeuge
- Obere Steingrubenstrasse: 3 800 Fahrzeuge
- Gibelinstrasse: 32 900 Fahrzeuge

Historische Verkehrswege

Die drei wichtigsten historischen Verkehrswege sind bis heute in der Stadt Solothurn ablesbar. Sie bilden die markante «Y»-Verzweigung in der Altstadt. Heute sind sie bekannt als Haupt- und Gurzelgasse. Ausserhalb der Altstadt verlaufen die drei historischen Achsen weiter entlang der heutigen Baselstrasse im Osten, entlang der Bielstrasse im Nordwesten und über die Wengibrücke in die Berntorstrasse im Süden. Ein weiterer bedeutender historischer Verkehrsweg, jedoch für die Schifffahrt, war die Aare im Süden der Stadt Solothurn.

Quellen: SOGIS, SchweizMobil

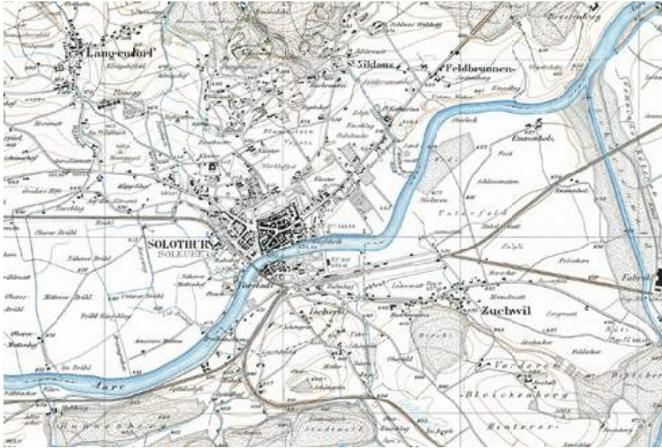
1.5 Siedlungsentwicklung

Entwicklung der Siedlungsstruktur

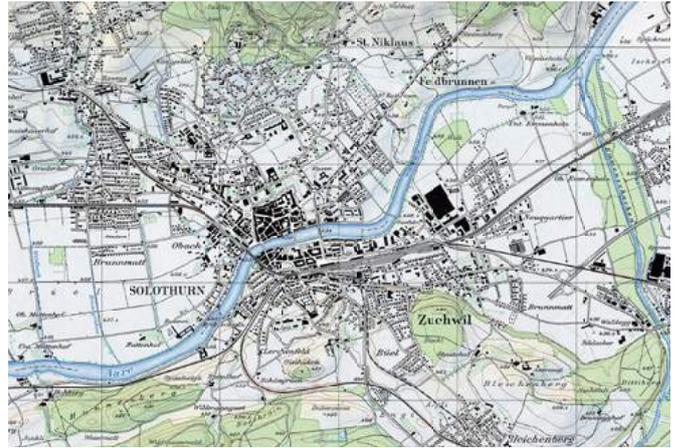
Abgesehen von der Altstadt war Solothurn im Jahr 1900 nur entlang der Baselstrasse im Osten und etwas grossflächiger im Gebiet des heutigen Quartiers Loreto/Greifen und der Vorstadt bebaut. Bis 1925 wurde das bestehende Siedlungsgebiet um die Altstadt vor allem im Nordwesten ausgebaut und verdichtet. Auch südlich der Aare um den Bahnhof entstanden zahlreiche neue Gebäude. Später wurde die Stadt um die Wohnsiedlung Dilltsch am nordwestlichen Rand erweitert, und auch im

übrigen Stadtgebiet kamen zahlreiche Wohnhäuser hinzu bis 1950. In den nächsten 50 Jahren wurden erneut viele Wohnhäuser, sowohl Ein- als auch Mehrfamilienhäuser, im ganzen Stadtgebiet gebaut. Solothurn ist nun fest verwachsen mit den Nachbargemeinden Langendorf und Zuchwil, die sich sehr stark in ihrer Fläche ausdehnten. Bis im Jahr 2013 wurden in Solothurn nochmals einige neue grössere Gewerbe- und Dienstleistungsgebäude erstellt.

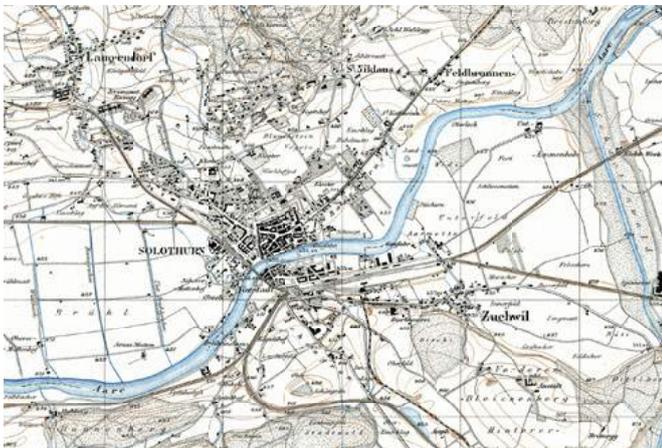
Quelle Text und Kartenausschnitte: map.geo.admin.ch, 2016



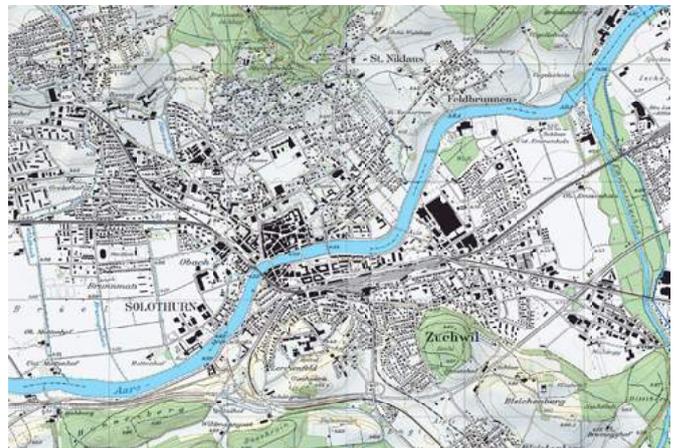
Solothurn um 1900.



Solothurn um 1975.



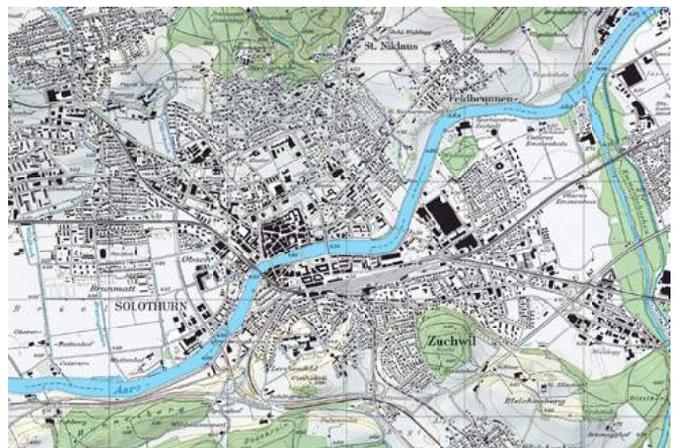
Solothurn um 1925.



Solothurn um 2000.



Solothurn um 1950.



Solothurn um 2013.

Bevölkerung

Die Wohnbevölkerung Solothurns ist nicht kontinuierlich gewachsen. Zwischen 1993 und 2004 war die Bevölkerungszahl vorerst rückläufig. Erst ab 2005 ist eine klare Trendwende ersichtlich, und die Solothurner Stadtbevölkerung nahm im Vergleich zum Kanton bis 2015 überdurchschnittlich um 10 % zu (Kanton SO: +7%). In den vergangenen zehn Jahren ist die Einwohnerzahl somit um rund 1600 Einwohner auf gut 16800 angewachsen.

Die kantonale Bevölkerungsprognose geht für das Jahr 2030 von einem Bevölkerungsstand von rund 20500 in einem mittleren Szenario aus. Das entspricht einem Wachstum von gut 20 %, rund 3700 Einwohner.

Altersstruktur

Solothurn ist jung. Rund ein Drittel der ständigen Wohnbevölkerung Solothurns im Jahr 2015 ist im Alter von 20 bis 39 Jahren. Dieses Alterssegment ist in der Stadt deutlich stärker vertreten als im kantonalen Mittel (25 %) oder in den umliegenden Gemeinden.

Der Anteil an Kindern und Jugendlichen unter 20 Jahren ist im Stadtgebiet dagegen mit 16 % etwas tiefer als im kantonalen Schnitt (20 %).

Die Altersgruppen der 40- bis 64-Jährigen und der über 64-Jährigen sind ähnlich stark vertreten wie im Kantonsdurchschnitt.

Arbeit und Erwerb

Solothurn bietet als Zentrumsstadt Arbeitsplätze für die gesamte Region. Dies widerspiegelt sich in einem hohen Beschäftigungsvolumen pro 40- bis 64-Jährigen Einwohner (knapp eine vollzeitäquivalente Stelle [VZÄ] pro Einwohner).

Im Jahr 2014 wies die Stadt Solothurn insgesamt ein Arbeitsvolumen von rund 15300 VZÄ auf, verteilt auf knapp 2100 Arbeitsstätten. Dies entspricht rund 14 % der Gesamtbeschäftigung des Kantons, wobei in der Stadt der Dienstleistungssektor dominiert. Die mit Abstand beschäftigungsintensivste Branche bildet das Gesundheits- und Sozialwesen (21%), wobei Krankenhauspersonal und Ärzte den grössten Anteil davon ausmachen. Zudem beherbergt die Stadt Solothurn als Verwaltungszentrum des Kantons überproportionale Anteile an Branchen mit Steuerungsfunktionen – sowohl in der Privatwirtschaft als auch im öffentlichen Sektor.

Dem verarbeitenden und herstellenden Gewerbe von Waren kommt in der Stadt Solothurn mit einem Anteil von 8 % am Beschäftigtensvolumen eine geringere Bedeutung zu als auf kantonaler Ebene (24 %).

Zwischen 2011 und 2014 ist die Beschäftigung leicht gewachsen (+240 VZÄ bzw. +1,6 %), die Branchenstruktur blieb stabil.

Wohnformen und Flächenverbrauch

Verglichen mit anderen Kleinstädten weist Solothurn mit 49 m² pro Person einen hohen individuellen Wohnflächenverbrauch auf.

Damit einher geht, dass Solothurn als städtisches Gebiet, gemessen am gesamten Wohngebäudebestand, einen relativ hohen Anteil an Einfamilienhäusern (46 %) aufweist. Die übrigen 54 % entfallen auf Mehrfamilienhäuser und gemischt genutzte Gebäude mit durchschnittlich vier bis fünf Wohnungen pro Objekt.

Bei Neubauten ist in Solothurn allerdings eine nachhaltige Entwicklung des individuellen Wohnflächenverbrauchs erkennbar. Generelle gesellschaftliche Entwicklungstendenzen wie die Zunahme der älteren Bevölkerung und die Präferenz der Stadtbewohner, alleine oder zu zweit zu wohnen, werden künftig – auch im Hinblick auf die angestrebte Energiewende – zu einer gesteigerten Nachfrage nach kleineren Wohnungen sowie neuen Wohnformen mit unter Umständen mehr gemeinschaftlich genutzten Räumen führen. Dies dürfte insbesondere bei Mietobjekten zu einer Verlangsamung oder allenfalls sogar zu einer Reduktion der Flächenbedarfsentwicklung pro Kopf führen.

Leerwohnungsbestand

Die Stadt Solothurn ist ein beliebter Wohn- und Lebensort. Der Leerwohnungsbestand ist stets auf relativ niedrigem Niveau. Im Jahr 2015 standen von 9581 Wohnungen lediglich 126 leer (Leerwohnungszyiffer: 1,3 %).

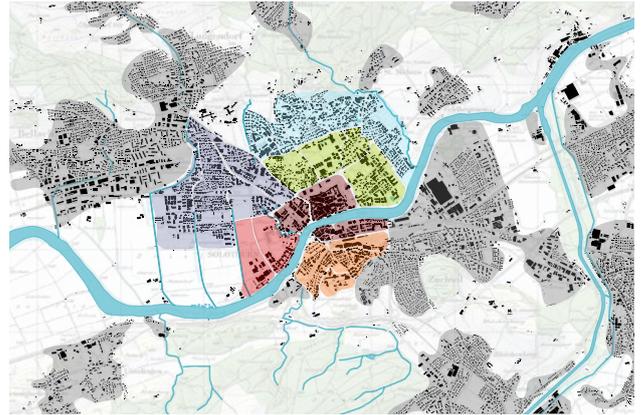
Baulandentwicklung

In der Stadt Solothurn gab es im März 2017 399,93 ha Bauland, davon waren 363,87 ha bebaut. Dies entspricht 90,98 %. 262,3 ha bebaute Bauzonen lagen in Wohn- oder Mischzonen, 19,68 ha in Industrie- und Gewerbe-zonen. Der übrige Teil war in Zonen für öffentliche Bauten. Von den nicht bebauten Bauzonen lagen 25,42 ha in Wohn- und Mischzonen, 7,28 ha lagen in Industrie- oder Gewerbe-zonen. Nur 3,37 ha in Zonen für öffentliche Bauten waren zum Zeitpunkt der Erhebung un bebaut.

Quellen: Bundesamt für Statistik (BFS), Statistikportal Kanton Solothurn

1.6 Demografische Analyse der Stadtgebiete

Das Kapitel 4.1 im Hauptteil des räumlichen Leitbildes, «Die Eigenart der Quartiere stärken», basiert auf einer detaillierten demografischen Analyse pro Teilgebiet (siehe Karte rechts unten). Die Analyseergebnisse pro Indikator und Gebiet sind in der unten stehenden Tabelle aufgeführt.



Indikatoren zur Charakterisierung der Stadtgebiete	Bezugsjahr	Stadt SO	Zentrum	Westliche Stadtgebiete	Äusserer Gürtel Nord-Ost	Innerer Gürtel Nord-Ost	Südliche Stadtgebiete	Südwestliche Stadtgebiete
Bevölkerung und Haushaltsstruktur								
Ständige Einwohner*	2014	16 545	2492	6590	3100	2103	1895	308
Anteil der Wohnbevölkerung am Gesamten*	2014	100 %	15 %	40 %	19 %	13 %	11 %	2 %
Anteil Einwohner < 5 Jahre	2014	4 %	3 %	4 %	5 %	5 %	5 %	6 %
Anteil Einwohner zwischen 5 und 19 Jahren	2014	11 %	4 %	13 %	15 %	9 %	12 %	11 %
Anteil Einwohner > 65 Jahre	2014	19 %	14 %	18 %	22 %	26 %	19 %	19 %
Durchschnittliche HH-Grösse	2014	2,0	1,6	2,1	2,2	2,0	2,0	1,8
Anteil Haushalte mit 3 und mehr Personen	2014	24 %	14 %	26 %	31 %	21 %	23 %	20 %
Anteil Paarhaushalte mit Kindern	2014	15 %	6 %	17 %	21 %	13 %	16 %	13 %
Ausländeranteil	2014	20 %	21 %	30 %	7 %	13 %	17 %	15 %
Wohnungs-/Gebäudebestand								
Anteil Wohnungen in Gebäuden bis 1945	2014	37 %	75 %	23 %	33 %	23 %	41 %	8 %
Anteil Wohnungen in Gebäuden zwischen 1971 und 1990	2014	18 %	2 %	34 %	14 %	12 %	9 %	12 %
Anteil Wohnungen in Gebäuden ab 1991	2014	16 %	8 %	14 %	23 %	28 %	14 %	3 %
Anteil Wohnungen in EFH	2014	15 %	1 %	15 %	38 %	13 %	13 %	12 %
Wohnflächenverbrauch								
Flächenverbrauch in m ² /Person – TOT	2014	49	51	43	57	54	48	53
Flächenverbrauch in m ² /Person in EFH	2014	58	72	49	61	76	52	75
Flächenverbrauch in m ² /Person in MFH	2014	46	49	42	52	50	47	47
Arbeitsplätze								
Beschäftigungsvolumen in VZÄ*	2013	15 406	6357	2049	669	1595	3196	974
Anteil der VZÄ*	2013	100 %	41 %	13 %	4 %	10 %	21 %	6 %
Anzahl Arbeitsstätten*	2013	2369	997	473	200	194	331	145
Anzahl VZÄ pro Arbeitsstätte	2013	6,5	6,4	4,3	3,3	8,2	9,7	6,7
Anzahl VZÄ pro Einwohner/-in	2013	0,9	2,6	0,3	0,2	0,8	1,7	3,2

* Die Summe der einzelnen Stadtgebiete ist kleiner als das Total für die Stadt Solothurn, da die Stadtgebiete Unteres Brühl und Teile von Dürrbach nicht in der Tabelle ausgewiesen sind.

Anmerkungen: HH = Haushalte, EFH = Einfamilienhaus; MFH = Mehrfamilienhaus; TOT = Total

Quelle: Statistik der Bevölkerung und der Haushalte (STATPOP), Bundesamt für Statistik (BFS), Gebäude- und Wohnungsstatistik (GWS), BFS; Unternehmensstatistik, BFS; Berechnungen: Rütter Sococo.

	Zentrum: Altstadt, Vorstadt, Schänzli
	Westliche Stadtgebiete: Dilitsch, Heidenhubel, Wildbach, Hermesbühl, Oberes Brühl, Segetz, Weitblick (in Planung)
	Äusserer Gürtel Nord-Ost: Dürrbach/Ziegelmatte, Steingruben, Teile von Fegetz, Hubelmatte, Steinbrugg
	Innerer Gürtel Nord-Ost: Loreto/Greiben, Fegetz, St. Josef, Schützenmatt
	Südliche Stadtgebiete: Glacismatte, Schöngrün
	Südwestliche Stadtgebiete: Obach, Grabacker, Weitblick (in Planung)
	Umliegende Gemeinden

A2. ISOS und Verdichtung

2.1 Analyse

Gestützt auf den Bericht der Arbeitsgruppe ISOS und Verdichtung des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) wurden als Grundlage für die Ortsplanungsrevision die Vorgaben des Bundesinventars der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) für Solothurn im Sinne einer Interessenermittlung analysiert und verortet.

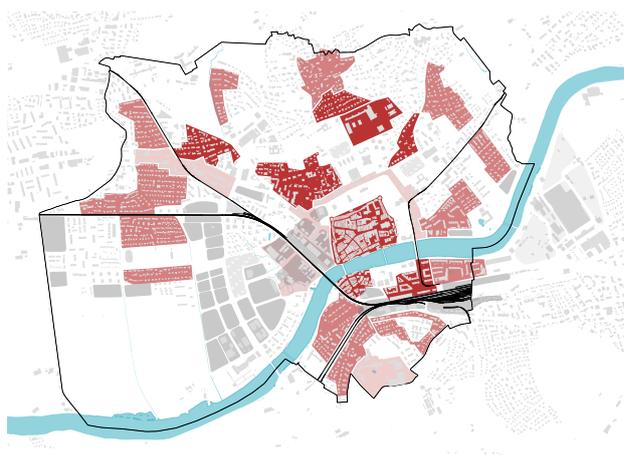
Das vorliegende räumliche Leitbild mit seiner Strategie zur Siedlungsentwicklung bildet ebenso einen Teil dieser Interessenermittlung. Es stellt die beabsichtigte Siedlungsentwicklung nach innen dar und erläutert, welches die wichtigsten Entwicklungsgebiete für Solothurn sind.

Eine Überlagerung dieser beiden Grundlagen bildet den nächsten Schritt und die Grundlage für die Interessenabwägung, gestützt auf den Bericht der Arbeitsgruppe ISOS und Verdichtung. **Quelle: ISOS, eigene Darstellung**

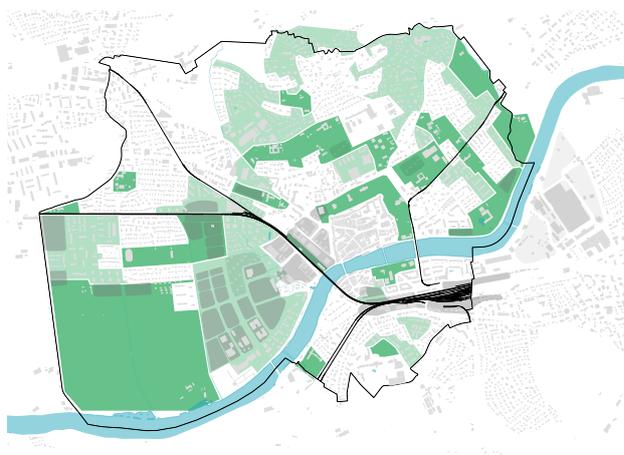
2.2 Interessenabwägung

In einigen Fällen werden nicht alle im ISOS aufgeführten Gebiete und Umgebungen von Veränderungen unangetastet bleiben. Nachfolgend sind die Überlegungen der Interessenermittlung kurz dargelegt.

- Gebiete mit Erhaltungsziel A werden ausnahmslos respektiert und nicht angetastet.
- Gebiete mit Erhaltungsziel B oder C werden nur im Gebiet Westbahnhof tangiert. Es besteht zudem ein Konflikt zwischen den Zielen des ISOS und den strategischen Reserven für die Siedlungsentwicklung. Da aber ein grosses kommunales Interesse an diesen Gebieten besteht und diese von einer hervorragenden Erschliessung – insbesondere durch den öffentlichen Verkehr – profitieren, werden diese Gebiete weitergebaut. Die historisch gewachsene bauliche Struktur muss jedoch respektiert werden.
- Bei den Umgebungszone mit Erhaltungsziel a oder b ergibt sich im Bereich des Entwicklungsgebietes Weitblick und Obach ein Interessenkonflikt. Die grosse Bedeutung des Entwicklungsgebietes für die Stadtreparatur, aber auch für die Anbindung der westlichen Stadtgebiete an die Innenstadt überwiegt aus Sicht der Autoren jedoch das Interesse einer Freihaltung der Umgebungszone.



Quelle: ISOS, eigene Darstellung.



Quelle: ISOS, eigene Darstellung.

	Gebiet, Erhaltungsziel A
	Gebiet, Erhaltungsziel B
	Gebiet, Erhaltungsziel C
	Umgebungszone, Erhaltungsziel a
	Umgebungszone, Erhaltungsziel b
	Entwicklungsschwerpunkte
	Strategische Reserve Siedlungsentwicklung

2.3 Bauliches Potenzial

Unter der Berücksichtigung des Bundesinventars der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) und einer groben Bebauungsstudie in den ausgewiesenen Entwicklungsgebieten und nicht bebauten Bauzonen ergibt sich langfristig ein bauliches Potenzial von rund 557 000 m² Geschossfläche.

Grob gerechnet würde dieses einen Zuwachs von rund 6900 bis 8000 Einwohnerinnen und Einwohnern zulassen und Raum für rund 3900 bis 5400 Arbeitsplätze schaffen.

Für das Jahr 2030 werden im räumlichen Leitbild folgende Potenziale ausgewiesen: Geschossflächen für Wohnen von rund 197 200 bis 228 700 m², dies entspricht rund 3900 bis 4600 Einwohnerinnen und Einwohnern (Annahme: 50 m² pro Einwohner), und Geschossflächen für Arbeiten von rund 82 300 bis 113 800 m², dies entspricht rund 2100 bis 2800 Arbeitsplätzen (Annahme: 40 m² pro Arbeitsplatz).–

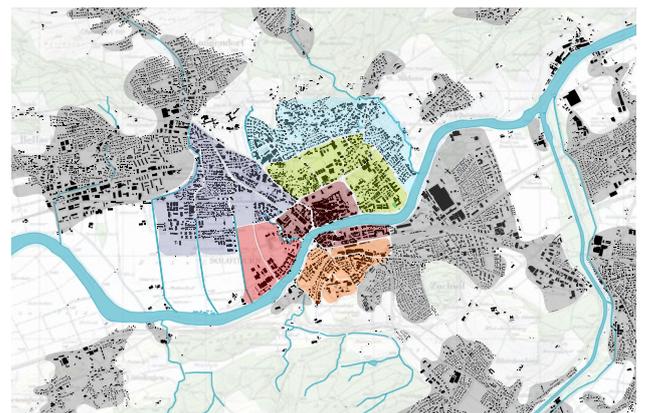
Diese Zahlen ergeben sich allein durch Neubauten in den Entwicklungsgebieten und den nicht bebauten Bauzonen (siehe Kapitel 4.2, «Die Stadt weiterbauen – einige Quartiere werden städtischer», im Hauptteil des räumlichen Leitbildes). Sie beinhalten keine Abschätzung zur baulichen Verdichtung im Bestand.

Dieses mögliche langfristige Potenzial in den Entwicklungsgebieten und nicht bebauten Bauzonen macht deutlich, dass kein Verdichtungsdruck auf die übrigen Quartiere besteht. Deren Entwicklung dient der Erneuerung und Anpassung der Strukturen an die heutigen Bedürfnisse. Neueinzonungen sind weder nötig noch anzustreben.

Potenzial Entwicklungsgebiete und nicht bebauten Bauzonen	Zentrum	Westliche Stadtgebiete	Äusserer Gürtel Nord-Ost	Innerer Gürtel Nord-Ost	Südliche Stadtgebiete	Südwestliche Stadtgebiete	Total
Fussabdruck / Gebäudegrundfläche neu [m ²]	18 700	37 800	3 900	14 600	14 100	59 600	
Geschosse, durchschnittlich [Anzahl]	5	4	3	3	5	4	
Geschossfläche, neu [m ²] (SIA 416)	93 500	151 200	11 700	43 800	70 500	238 400	
Fussabdruck / Gebäudegrundfläche Abbruch [m ²]	9 900	1 300	–	1 000	4 400	10 100	
Geschosse Bestand durchschnittlich [Anzahl]	2	1	–	2	2	2	
Geschossfläche Abbruch [m ²]	19 800	1 300	–	2 000	8 800	20 200	
Potenzial Geschossflächen [m ²]	73 700	149 900	11 700	41 800	61 700	218 200	557 000
Anteil Wohnen an Geschossflächen [%]	40–50 %	75–85 %*1	100 %	80–95 %	40–50 %	60–70 %	
Potenzielle zusätzliche Wohnfläche [m ²]*2	29 500–36 900	112 400–127 400	11 700	33 400–39 700	24 700–30 900	130 900–152 700	342 600–399 300
Potenzieller Bevölkerungszuwachs [Anzahl]*2	590–740	2 250–2 550	230	670–790	490–620	2 620–3 050	6 900–8 000
Potenzielle zusätzliche Arbeitsfläche [m ²]*2	36 900–44 200	22 500–29 500	–	2 100–4 200	30 900–37 000	65 500–87 300	157 700–214 400
Potenzieller Zuwachs Arbeitsplätze [Anzahl]*2	920–1 110	560–940	–	50–210	770–930	1 640–2 180	3 900–5 400
Annahme Umsetzungsstand bis 2030	50 %	Weitblick Nord 100 % Wildbach 100 % übrige 50 %	50 %	50 %	50 %	Obach und weitere 50 % Weitblick Süd 30 %	
Potenzial Geschossflächen bis 2030 [m ²]	36 900	117 400	5 900	20 900	30 900	99 000	311 000
Anteil Wohnen an Geschossflächen [%]	40–50 %	75–85 %*1	100 %	80–95 %	40–50 %	60–70 %	
Potenzielle zusätzliche Wohnfläche [m ²]*2	14 800–18 500	88 100–99 800	5 900	16 700–19 900	12 400–15 500	59 400–69 300	197 200–228 700
Potenzieller Bevölkerungszuwachs [Anzahl]*2	300–370	1 760–2 000	120	330–400	250–310	1 190–1 390	3 900–4 600
Potenzielle zusätzliche Arbeitsfläche [m ²]*2	18 500–22 100	17 600–29 400	–	1 000–4 200	15 500–18 500	29 700–39 600	82 300–113 800
Potenzieller Zuwachs Arbeitsplätze [Anzahl]*2	460–550	440–730	–	30–100	390–460	740–990	2 100–2 800

* Mischrechnung: Wohnanteil in Teilgebiet um Bahnhof Allmend ø ca. 60 %, übrige Bereiche der Scholle 2 ca. 80–95 %;

*2 Als Richtwert wird beim Wohnen von einem Flächenverbrauch von 50 m²/Person ausgegangen, bei den Arbeitsplätzen von 40 m²/Person



A3. Grundlagenverzeichnis

- Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung, ISOS
- Bundesamt für Landestopografie swisstopo, <http://map.geo.admin.ch>
- Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), Arbeitsgruppe ISOS und Verdichtung: Bericht der Arbeitsgruppe
- Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) et al. 2013: Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge, Bern
- Bundesamt für Statistik (BFS), https://www.pxweb.bfs.admin.ch/?px_language=de
- Fahrpläne der SBB, BSU, BLS, RBA, ASM
- Kanton Solothurn, Agglomerationsprogramm erste, zweite und dritte Generation, <https://www.so.ch/verwaltung/bau-und-justizdepartement/amt-fuer-raumplanung/projekte/agglomerationsprogramm/solothurn>
- Kanton Solothurn, kantonaler Richtplan, Entwurf für die öffentliche Auflage, Juni 2015, https://www.so.ch/fileadmin/internet/bjd/bjd-arp/Richtplanung/Gesamt%C3%BCberpr%C3%BCfung/Richtplan_oeffAuflage_gesamt.pdf
- Kanton Solothurn, regionale Entwicklungskonzepte, <https://www.so.ch/verwaltung/bau-und-justizdepartement/amt-fuer-raumplanung/projekte/regionale-entwicklungskonzepte/>
- Kanton Solothurn, Riedförderung Grenchner Witi 2011–2015, https://www.so.ch/fileadmin/internet/bjd/bjd-arp/Natur_und_Landschutz/pdf/Aktionsprogramm_Riedfoerderung_Witi_rev-2011.pdf
- Kanton Solothurn, Schnellverbindung für den Veloverkehr zwischen Solothurn und Grenchen, Schlussbericht, Oktober 2015
- Kanton Solothurn, SOGIS, diverse Themen, <http://geoweb.so.ch/map/>
- SchweizMobil – Wanderland Schweiz, <http://www.wanderland.ch/de/wanderland.html>
- Kanton Solothurn, Wasserbaukonzept Aufbruch zu neuen Ufern, https://www.so.ch/fileadmin/internet/bjd/bjd-afu/pdf/wasser/315_ui_06.pdf
- Stadt Solothurn, AareRaum Stadt Solothurn, Grundlagen und Elemente zur Planung, November 2009
- Stadt Solothurn, Bau- und Zonenreglement der Stadt Solothurn, 1984
- Stadt Solothurn, Naturinventar (in Überarbeitung)
- Stadt Solothurn, Parkraumkonzept Solothurn P-06, September 2006
- Stadt Solothurn, Stadtentwicklungskonzept (STEK) Solothurn 2030, September 2015
- Stadt Solothurn, Weitblick Solothurn, Charta und Grundlagenbericht, 2015
- Stadt Solothurn, Zonenplan, März 2002
- Statistikportal Kanton Solothurn, <https://www.so.ch/verwaltung/finanzdepartement/amt-fuer-finanzen/statistikportal>



Impressum

Ortsplanungsrevision Solothurn – Phase 2: räumliches Leitbild
 Stadt Solothurn
 Andrea Lenggenhager, Leiterin Stadtbauamt
 Philipp Meier, Stadtbauamt, Abteilung Stadtplanung/Umwelt

Auftragnehmende

Leitung: Planteam S AG, Untere Steingrubenstrasse 19, 4500 Solothurn –
 Martin Eggenberger und Ana Pereira
 Büro Adrian Strauss, Raumplanung Entwicklung Städtebau, Bern – Adrian Strauss
 Flury und Rudolf Architekten AG, Solothurn – Pius Flury
 Planungsbüro Jürg Dietiker, Verkehrs- und Raumplanung – Jürg Dietiker, Brugg
 Rütter Soceco AG, Rüschtikon – Heinz Rütter und Corina Rieser
 w+s Landschaftsarchitekten AG, Solothurn – Toni Weber und Dania Genini

Die Arbeitsgruppe räumliches Leitbild:

Markus Reichenbach, Bauing. FH, Verkehrsingenieur SVI, Solothurn
 Christian Wiesmann, Dipl. Architekt ETH, SIA FSU, Bern
 Benedikt Graf, Mitglied Kommission für Planung und Umwelt, Solothurn
 Edgar Bollier, Präsident Kommission für Planung und Umwelt, Solothurn
 Andrea Lenggenhager, Leiterin Stadtbauamt Solothurn
 Philipp Meier, Stadtplanung, Stadtbauamt Solothurn
 Gaston Barth, juristische Begleitung der Ortsplanung, Solothurn

Fotografien

Henry Oehrli, typografie & fotografie, Jegenstorf
 Planteam S AG, Solothurn
 w+s Landschaftsarchitekten AG, Solothurn

Anhang zum räumlichen Leitbild

6. Juni 2017

