



BSB + Partner
Ingenieure und Planer

Einwohnergemeinde Lohn-Ammannsegg

Entwicklungsschwerpunkt ESP Bahnhof Lohn-Lüterkofen

Planerisches Entwicklungskonzept



Schlussbericht

Auftraggeber

Einwohnergemeinde Lohn-Ammannsegg
Stöcklistrasse 2
4573 Lohn-Ammannsegg

Verfasserin

BSB + Partner, Ingenieure und Planer
Von Roll-Strasse 29
4702 Oensingen
Tel. 062 388 38 53
Fax 062 388 38 00
Selina Bleuel, selina.bleuel@bsb-partner.ch
Thomas Ledermann, thomas.ledermann@bsb-partner.ch

Dokumentinfo

Dokument Entwicklungsschwerpunkt ESP Bahnhof Lohn-Lüterkofen – Planerisches Entwicklungskonzept	Datum 06.10.2015	genehmigt von sbl
Koreferat Thomas Ledermann	Datum 19.10.2015	Kürzel tle
Ablageort K:\Umweltplanung\Lohn-Ammannsegg\21240.400 ESP Bahnhof Lohn- Lüterkofen Phase 4\26 Berichte\Schlussbericht\20160301_Schlussbericht.docx	Objektnummer 21240.400	Anzahl Seiten 39
Gedruckt	01.09.2016 07:25:00	

Änderungsverzeichnis

Version	Status, Änderung	Autor	Datum
001	Entwurf zu Handen Sitzung PLK vom 27.10.15	sbl	20.10.2015
002	Bericht zu Handen Sitzung GR vom 29.02.16	sbl	16.02.2016
003	Bericht zu Handen Vernehmlassung	sbl	01.03.2016
004	Öffentliche Mitwirkung	sbl	26.08.2016

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
1.1	Bahnhöfe im Fokus der Raumplanung	5
1.2	Der Bahnhof Lohn-Lüterkofen	5
1.3	Planerische Vorgeschichte	6
2	Auftrag und Organisation	8
2.1	Auftrag	8
2.2	Organisation	8
3	Zielsetzungen und Vorgehen	10
3.1	Ziele der Planung	10
3.2	Vorgehen	10
3.3	Verbindlichkeit	10
4	Grundlagen und Rahmenbedingungen	11
4.1	Perimeter planerisches Entwicklungskonzept	11
4.2	Bauzonenplan und zulässige Nutzungen	12
4.3	Planerische Rahmenbedingungen	14
5	Ist-Analysen	16
5.1	Analyse Landschaft	16
5.2	Analyse Siedlung	17
5.3	Analyse Verkehr	18
6	Planerisches Entwicklungskonzept Bahnhof Lohn-Lüterkofen	19
6.1	Vision: Der Bahnhof im Jahr 2055...	19
6.2	Gesamtverkehrskonzept am Bahnhof	21
6.3	Entwicklung am Bahnhof	25
7	Mitwirkung und Partizipation	32
7.1	Einbezogene Akteure	32
7.2	Mitwirkungsmöglichkeiten für Akteure	33
9	Umsetzung	35
9.1	Massnahmen	35
9.2	Sofortmassnahme: Planungszone	35
9.3	Nächste Schritte	36
10	Würdigung und Ausblick	37

Anhang

- Anhang 1: Ergebnissicherung der Mitwirkungsveranstaltung vom 22. Juni 2015
- Anhang 2: Massnahmenliste

Beilagen

- Beilage 1: Planerisches Entwicklungskonzept: Pläne Nr. 1 – 4, Branger Architekten AG, 2016
- Beilage 2: Plan Gesamtverkehrskonzept, BSB + Partner AG, 2013
- Beilage 3: Raumplanungsbericht „Planungszone im Gebiet Bahnhof Lohn-Lüterkofen“, BSB + Partner, 30.09.2015
- Beilage 4: ESP Bahnhof Lohn-Lüterkofen, Verkehr – Probleme und Lösungsansätze, eine Auslegung, BSB + Partner, 01.03.2016

1 Einleitung

1.1 Bahnhöfe im Fokus der Raumplanung

Bahnhöfe und Raumplanung

Bahnhofsgebiete liegen meist sehr zentral und sind per Definition bestens erschlossen. Oft schlummern zudem rund um Bahnhöfe grosse Entwicklungspotenziale in nicht mehr optimal oder zu wenig genutzten Parzellen. Im Rahmen des raumplanerischen Credo „Innenentwicklung vor Aussenentwicklung“ und des gesetzlichen Auftrags, die Siedlung an den raumplanerisch sinnvollen Orten zu verdichten, kommt den Bahnhofsgebieten eine entscheidende Rolle für die Siedlungsentwicklung zu. Zudem sind Bahnhöfe Visitenkarten für die Standortgemeinden. Sie werden nicht nur von den Durchreisenden wahrgenommen, sondern sind auch für die Identifikation der Bevölkerung mit ihrer Gemeinde von Bedeutung.

1.2 Der Bahnhof Lohn-Lüterkofen

Ungenutztes Potenzial

Auch im Gebiet rund um den Bahnhof Lohn-Lüterkofen liegt ein grosses Aufwertungs-, Umnutzungs- und Entwicklungspotenzial. Zahlreiche Parzellen im Gebiet sind zu wenig genutzt oder mit nicht optimalen Nutzungen besetzt. Abgesehen vom wenig attraktiven Bild des Ortes liegt ein Grossteil des Potenzials brach und der Bahnhof nimmt seine Funktion als Aufenthalts-, Begegnungs-, Bewegungs-, Umsteige- und Dienstleistungsraum bisher nur ungenügend wahr.

Komplexe Planung

Planung im bereits bebauten Raum stellt eine grosse Herausforderung dar. Es gilt nicht nur, die bestehende Substanz und Nutzung in den Planungsüberlegungen zu würdigen, sondern auch die zahlreichen Akteure einzubeziehen und geplante Vorhaben zu berücksichtigen. Auch im Gebiet des Bahnhofs in Lohn-Lüterkofen gilt es, unter diesen herausfordernden Voraussetzungen eine sinnvolle, zweckmässige und finanziell tragbare Lösung zu finden, die auf möglichst grossen Konsens stösst.

Bahnhof für die Region

Eine Besonderheit des Bahnhofs Lohn-Lüterkofen ergibt sich aus seiner Lage: Er liegt nicht wie andere Bahnhöfe zentral im Dorf Lohn-Ammannsegg, sondern im Süden des Gemeindegebiets, an der Grenze zum Kanton Bern. So nimmt er auch eine wichtige Rolle als „Tor vom und zum Bucheggberg“ resp. vom und zum Nachbarkanton wahr und ist nicht nur für Lohn-Ammannsegg von grosser Bedeutung.

Hohe Frequenzen	Trotz der peripheren Lage des Bahnhofgebiets bezogen auf das Dorf, weist das Gebiet um den Bahnhof Lohn-Lüterkofen eine hohe Frequenz der Nutzung der Verkehrsinfrastruktur aus. Auf engstem Raum liegen der RBS-Bahnhof, die Endstation der Buslinie 3 sowie die gut frequentierte Hauptstrasse nebeneinander.
Spezielle Herausforderung	Es gilt für die Gemeinde nicht nur, die ungenutzten Potenziale im Gebiet um den Bahnhof aufzuzeigen und nutzbar zu machen und die Bedeutung der Verkehrsdrehscheibe weiter in Wert zu setzen, sondern auch, dem Bahnhofsg Gebiet im Gesamtkontext der Gemeinde einen (neuen) Stellenwert zu geben. Dabei muss die Identität des Raumes als „Tor vom und zum Bucheggberg“ gewahrt und gestärkt werden, ohne dass eine untragbare Konkurrenzsituation zum bestehenden Dorfzentrum entsteht.

1.3 Planerische Vorgeschichte

Schlüsselstelle der Entwicklung...	Mit der Verabschiedung des räumlichen Leitbilds der Gemeinde Lohn-Ammannsegg an der Gemeindeversammlung vom 26. November 2012 wurde das öffentliche Interesse an der Entwicklung des Gebiets um den Bahnhof Lohn-Lüterkofen bekundet: Im räumlichen Leitbild ist das Gebiet als eine von drei Schlüsselstellen für die Entwicklung der Gemeinde genannt. Dieses klare Bekenntnis der Gemeinde und der Bevölkerung zum Bahnhof resp. einer angemessenen Entwicklung in diesem Gebiet ist die entscheidende Voraussetzung für die Planungsarbeiten seither.
...mit entsprechenden Massnahmen	Neben dem Festlegen des Gebiets als Schlüsselstelle wurden im räumlichen Leitbild auch Massnahmen definiert, wie das Gebiet entwickelt werden soll. Kurzfristig sollte eine Gesamtplanung und -gestaltung erarbeitet, eine Zone für verdichtetes Wohnen / Dienstleistung östlich der Bahngleise ausgeschieden und die bestehenden Nutzungen westlich der Bahngleise überprüft werden. Kurz- bis mittelfristig standen die Umsetzung der Massnahmen im Agglomerationsprogramm und die Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes im Fokus.
Initialprojekt im Perimeter: das Wyss-Hochhaus	Als eigentliches Initialprojekt am Bahnhof gilt die Überbauung der Wyss Zäune AG. Auf ihrem umgezonten Grundstück im Zentrum des Bahnhofs plant die Unternehmung ein 9-stöckiges Gebäude inklusive eines 2-geschossigen Sockelgebäudes (Teilzonenplan „Gebiet Bibernbachstrasse“ mit Zonenvorschriften und Gestaltungsplan „Bibernbachstrasse GB Nr. 3906“ mit Sonderbauvorschriften; RRB 2014/1641 vom 23. September 2014). Das als „Hochhausprojekt Wyss“ vieldiskutierte Projekt hat neben der punktuellen städtebaulichen Aufwertung im Bahnhofsbereich auch eine Ausstrahlung auf das restliche Gemeindegebiet.

**Konzeptstudie ESP Bahnhof
Lohn-Lüterkofen 2013**

Um die Entwicklung des Gebiets um den Bahnhof optimal abzustimmen und Einzelvorhaben – wie dasjenige der Wyss Zäune AG – in einen planerischen Gesamtkontext zu stellen, hat die Gemeinde eine Konzeptstudie¹ sowie ein Gesamtverkehrskonzept² für das Gebiet „Entwicklungsschwerpunkt ESP Bahnhof Lohn-Lüterkofen“ erarbeitet und im Jahr 2013 fertiggestellt. Diese beiden Grundlagen sind auch wichtige Rahmenbedingungen für das vorliegende planerische Entwicklungskonzept.

Stellungnahme Kanton

Diese beiden Arbeiten wurden vom Kanton (Amt für Raumplanung ARP und Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) positiv vorgeprüft. Insbesondere der Lösungsvorschlag zur Verkehrsthematik wurde begrüsst und das Ziel unterstützt, den Bahnhof Lohn-Lüterkofen als wichtigen Verkehrsknoten zu stärken und weiter auszubauen. Allerdings bemängelte der Kanton die zu starke Fokussierung auf das Gebiet östlich der Geleise und regte an, für das Gebiet zwischen Kantonsstrasse und RBS-Linie Überlegungen zu Städtebau und Nutzung zu vertiefen sowie Zielvorstellungen für den gesamten Perimeter zu entwickeln.

¹ Entwicklungsschwerpunkt ESP Bahnhof Lohn-Lüterkofen, Konzeptstudie, BSB + Partner, 2013

² Gesamtverkehrsstudie ESP Bahnhof Lohn-Lüterkofen, BSB + Partner, 2013

2 Auftrag und Organisation

2.1 Auftrag

Auftrag an BSB + Partner und Branger Architekten AG

Die Einwohnergemeinde Lohn-Ammannsegg beauftragte aus diesem Grund im März 2015 das Planungsteam BSB + Partner AG in Oensingen und Branger Architekten AG in Solothurn mit der Erarbeitung des vertieften planerischen Entwicklungskonzeptes für das Gebiet östlich der Solothurnstrasse (Hauptstrasse) und westlich der RBS-Geleise. Diese Arbeit nimmt die Inhalte der Konzeptstudie 2013 auf und entwickelt sie weiter.

Fokus der Arbeiten

Der Fokus der bevorstehenden Arbeiten liegt denn auch zum Einen auf der Erarbeitung des planerischen Entwicklungskonzeptes. Zum Anderen legt die Gemeinde Lohn-Ammannsegg grosses Gewicht auf die Zusammenarbeit mit den betroffenen Akteuren, und damit konkret auf den gezielten Einbezug und die Mitwirkung der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sowie der Transportunternehmen am und um den Bahnhof. Um die Resultate der Planungsarbeiten möglichst breit abzustützen und den Weg für die spätere Umsetzung der Ergebnisse bereits zu einem frühen Zeitpunkt zu ebnet, wurde eine umfassende Mitwirkung durchgeführt.

Abgrenzung und Integration bisheriger Planungsarbeiten

Die bisher geleisteten Planungsarbeiten und Überlegungen am Bahnhof Lohn-Lüterkofen und insbesondere das vom Kanton positiv vorgeprüfte Gesamtverkehrskonzept stellen eine wichtige Rahmenbedingung der vorliegenden Arbeiten dar und sind in die vorliegende Planung eingeflossen. Das Gesamtverkehrsmodell wurde als fixe Vorgabe in die Überlegungen und Arbeiten integriert. Von der Konzeptstudie 2013 wurden insbesondere die Ist-Analysen sowie die Überlegungen zur Nutzung östlich der RBS-Geleise übernommen.

2.2 Organisation

Planungskommission

Das planerische Entwicklungskonzept wurde eng mit der Planungskommission der Gemeinde Lohn-Ammannsegg erarbeitet.

Mitglieder der Planungskommission sind:

- Markus Sieber, Gemeindepräsident
- Jsabelle Scheidegger-Blunschy, Gemeinderätin, Ressort Bau
- Isaak Meyer, Gemeinderat, Ressort öffentliche Sicherheit, Wirtschaft
- Karin Thomann, Aktuarin

- Begleitgruppe** Die bereits bestehende Begleitgruppe der Konzeptstudie 2013 wurde erneut aktiviert und begleitete die Arbeiten in regelmässigen Sitzungen. Mitglieder der Begleitgruppe sind neben der Planungskommission Lohn-Ammannsegg:
- Corinne Stauffiger, Kreisplanerin, Amt für Raumplanung Solothurn
 - Seraina Zellweger, Amt für Verkehr und Tiefbau (bis 30.09.2015)
 - Kurt Erni, Amt für Verkehr und Tiefbau (ab 01.10.2015)
 - Ursula Fuchs, RBS
 - Roman Zürcher, BSU / RBS
 - Frank Weber, Amt für Gemeinden und Raumordnung Bern
 - Beat Linder, Gemeindepräsident Bätterkinden
- Einbezug Kanton Bern Die Gemeinde Bätterkinden und das Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern wurden neu in die Begleitgruppe eingeladen, da das Gebiet der Landi Lohn – auf Kanton Berner Boden – Teil des Perimeters darstellt und in die Überlegungen einbezogen wurde.
- Fachliche Begleitung** Fachlich unterstützt haben die Arbeiten
- Thomas Ledermann, BSB + Partner, Oensingen
 - Selina Bleuel, BSB + Partner, Oensingen
 - Claudio Branger, Branger Architekten AG, Solothurn

3 Zielsetzungen und Vorgehen

3.1 Ziele der Planung

Planungssicherheit am Bahnhof

Das übergeordnete Ziel der Arbeiten ist es, unter Einbezug der Akteure eine optimale Entwicklung des Gebietes am und um den Bahnhof Lohn-Lüterkofen zu erarbeiten und planerisch soweit sicherzustellen, dass die Rahmenbedingungen in die nachfolgenden grundeigentümergebundenen und rechtsgültigen Planungen (Ortsplanungsrevision, Teilnutzungsplanungen) einfließen und umgesetzt werden kann. Damit werden nicht nur für Grundeigentümer/innen, Gemeinde und Kanton die Voraussetzungen für behördenverbindliche Vorgaben geschaffen, sondern es werden auch stabile und klare Rahmenbedingungen für mögliche Investoren formuliert und verbindlich festgelegt, die trotzdem genügend Spielraum und Flexibilität lassen.

Weitere Ziele

Mit dem planerischen Entwicklungskonzept werden weiter

- Rahmenbedingungen und Voraussetzungen geschaffen für eine gewünschte und sinnvolle Entwicklung des Gebiets um den Bahnhof
- die Funktion des Bahnhofs als Aufenthalts-, Begegnungs-, Bewegungs-, Umsteige- und Dienstleistungsraums gestärkt
- der Bahnhof als „Tor vom und zum Bucheggberg“ gewürdigt
- die angestrebte Abstimmung von Siedlung und Verkehr aufgezeigt

3.2 Vorgehen

Planungsaufgabe Gemeinde

Mit der Planung am Bahnhof wird die Gemeinde Lohn-Ammannsegg dem Auftrag aus dem räumlichen Leitbild gerecht. Sie lenkt und steuert die Entwicklung frühzeitig und nimmt ihre Planungsaufgabe unter Einbezug der betroffenen Akteure aktiv wahr. Das planerische Entwicklungskonzept wurde denn auch in enger Zusammenarbeit in zahlreichen Sitzungen mit der Planungskommission Lohn-Ammannsegg erarbeitet. Die Begleitgruppe wurde insgesamt vier Mal begrüsst. Zudem war der Einbezug der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sowie der Bevölkerung sehr wichtig (siehe Kap. 7).

3.3 Verbindlichkeit

Behördenverbindlichkeit

Durch die Verabschiedung der vorliegenden Planungsdokumentation (Pläne und Schlussbericht) durch den Gemeinderat (Herbst 2016) werden die Inhalte behördenverbindlich und fließen als Rahmenbedingungen in nachfolgende Teilnutzungsplanungen resp. die Ortsplanungsrevision ein.

4 Grundlagen und Rahmenbedingungen

Aufbauend auf bisherigen Erkenntnissen

Als Grundlage für das vorliegende planerische Entwicklungskonzept dienten die bisher erarbeitete Konzeptstudie, das Gesamtverkehrskonzept, die kantonalen Stellungnahmen sowie weitere übergeordnete, planerische und rechtliche Rahmenbedingungen.

4.1 Perimeter planerisches Entwicklungskonzept

Gesamtes Bahnhofsgebiet betrachtet

Um das Gebiet des Bahnhofs Lohn-Lüterkofen gesamthaft zu betrachten und die Wechselwirkungen resp. Auswirkungen der Planungen am Bahnhof auf die Nachbarsgebiete zu würdigen, wurde ein Perimeter gewählt, der über das vom Kanton geforderte Gebiet östlich Solothurnstrasse, westlich RBS-Geleisen hinausgeht:

Projektperimeter



Abbildung 1 Perimeter planerisches Entwicklungskonzept; rot gepunktet der Projektperimeter, schwarz die Kantonsgrenze (eigene Darstellung)

Abgrenzung: Gebiet auf Berner Boden

Auch wenn die Gemeinde Lohn-Ammannsegg nicht über die Planungshoheit des südlichen Teils des Perimeters verfügt, wurde dieses Gebiet (Landi Lohn, auf Bätterkinder Boden) aufgrund seiner Lage und Bedeu-

tung in Absprache mit der Gemeinde Bätterkinden als Teil des funktionalen Raumes in die Überlegungen einbezogen. Die konkreten Massnahmen resp. die Rahmenbedingungen für die nachfolgenden Planungen werden im Rahmen der vorliegenden Planung jedoch ausschliesslich für die Gebiete auf Solothurner Boden behördenverbindlich. Die Koordination des Vorhabens mit dem Kanton Bern bleibt aber wichtig. Im Bereich östlich der RBS-Linie grenzen der Bibernbach resp. die Kantonsgrenze den Projektperimeter gegenüber dem Kanton Bern ab.

4.2 Bauzonenplan und zulässige Nutzungen

Nutzungen Gemeindegebiet Lohn-Ammannsegg

Dem Bahnhofsgebiet sind heute folgende Nutzungen zugewiesen:

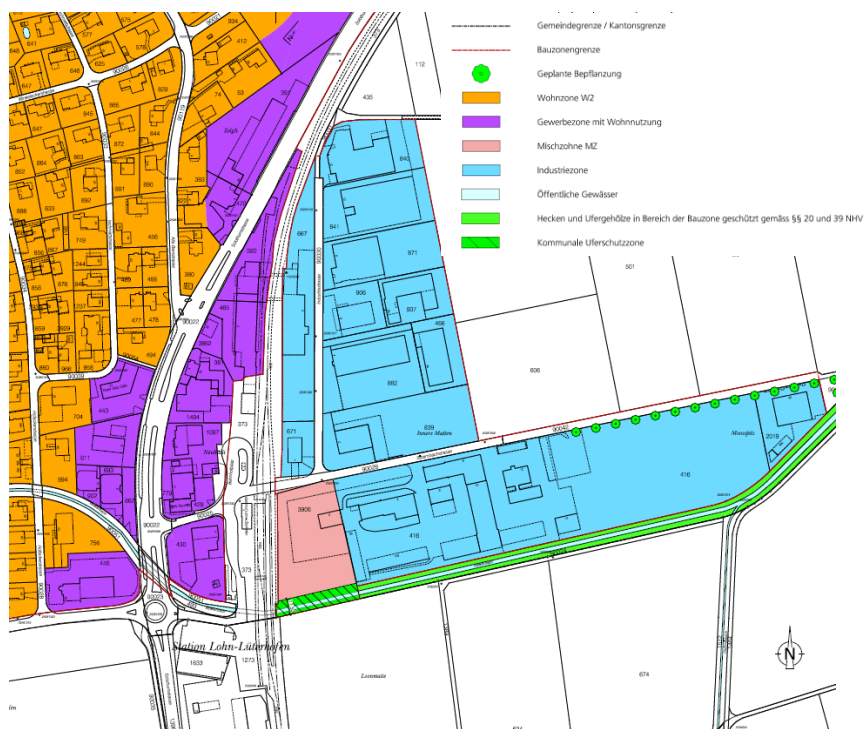


Abbildung 2 Grundnutzungen im Gebiet
(Quelle: Bauzonenplan RRB 506/2003 und RRB 1641/2014)

Gewerbe mit Wohnnutzung

In dieser Zone sind folgende Nutzungen zugelassen: mässig störende Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe sowie gemischte Gewerbe- und Wohnnutzung. Reine Wohnnutzung ist nicht zulässig.

Industrie

In der Industriezone sind Industrie-, Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe und betriebsnotwendige Wohnungen zulässig.

Wohnzone W2

Zugelassen sind Ein- und Zweifamilienhäuser, zusammengebaute Einfamilienhäuser und Mehrfamilienhäuser mit bis zu sechs Wohnungen sowie nicht störende Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe.

Mischzone 6-geschossig und höher, MZ6plus

Die Mischzone 6-geschossig und höher (MZ6plus) dient der verdichteten Bauweise an gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Standorten. In der Mischzone sind Wohnbauten und nicht störende Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe (Büros, Praxen, Verkaufsläden und Restaurationsbetriebe ohne nächtliche Lärmemissionen) zugelassen. Dabei ist die Gewerbe- und Dienstleistungsnutzung der Wohnnutzung unterzuordnen. Zur Belebung der Freiflächen werden Gewerbe und Dienstleistung in den Erdgeschossen sowie allfälligen Sockelgeschossen angestrebt. Reine Wohn- bzw. Gewerbe- und Dienstleistungsbauten sind nicht zulässig (Ausnahmen sind im Rahmen einer Gesamtüberbauung mit Gestaltungsplan möglich). Ebenfalls nicht zulässig sind verkehrsintensive Betriebe (Ausnahme Verkaufsläden und Restaurationsbetriebe ohne nächtliche Lärmemissionen), Betriebe mit vorwiegend Lager- und Umschlagfunktion sowie Nutzungen durch das Sexgewerbe oder Kultusbauten.

Nutzungen Gemeindegebiet Bätterkinden, BE

Die Landi Lohn liegt auf Gemeindegebiet von Bätterkinden in einer Zone mit Planungspflicht ZPP (ZPP 11). Im Baureglement der Gemeinde Bätterkinden ist diese ZPP 11 als Arbeitszone (Verkaufslokal) mit der Nutzungsart Industrie, Gewerbe, Verkauf und Büros sowie Wohnen für das betriebsnotwendige Personal beschrieben. Die UeO spezifiziert die Nutzung auf dem Gebiet folgendermassen:

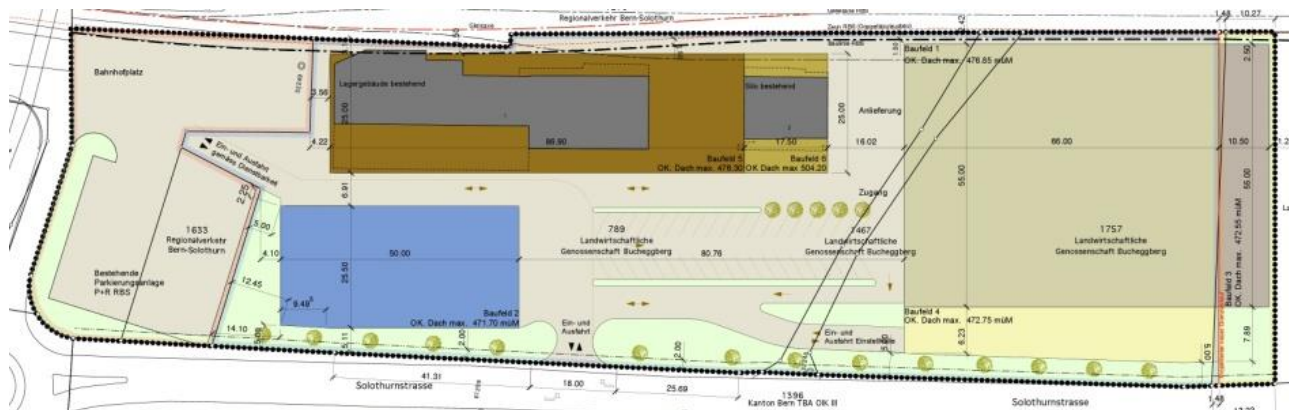


Abbildung 3 Ueberbauungsordnung ZPP Nr. 11 "Landi Bucheggberg"
 Quelle: thomas stettler architekten, jegenstorf

LEGENDE:

Feststellungen:

- Perimeter Ueberbauungsordnung
- Baufeld 1: Lager- und Verkaufsfläche
- Baufeld 2: Tankstellen / Waschanlagen und dgl.
- Baufeld 3: Lager
- Baufeld 4: Aussenverkaufsfläche
- Baufeld 5: Bestehendes Lagergebäude
- Baufeld 6: Bestehendes Silo
- Grünbereich
- Interne Verkehrsfläche
- Sektor A
- Sektor B
- Sektor C
- ▲ Ein- und Ausfahrt
- OK oberste Dachfläche max. 000.00 m²M

4.3 Planerische Rahmenbedingungen

Agglomerationsprogramm 3. Generation

Agglomerationsprogramm des Bundes

Mit seinem Agglomerationsprogramm unterstützt der Bund Infrastrukturvorhaben in Agglomerationsgemeinden der Schweiz, die eine optimale Abstimmung von Verkehr und Siedlung zum Ziel haben. Bereits im Agglomerationsprogramm 2. Generation des Bundes im Jahr 2012 wurde mit der Massnahme ÖV-3.1 «Funktionale und gestalterische Aufwertung des Bahnhofgebiets Lohn-Lüterkofen» die Aufwertung des Bahnhofs thematisiert. Der Bund hat die Massnahme jedoch damals aufgrund der fehlenden Reife als ungenügend beurteilt. Der Regierungsrat hat mit RRB 2013/1923 vom 21. Oktober 2013 zwar die Aufnahme der Massnahme als B-Projekt beantragt, wurde jedoch nicht erhört.

Im Rahmen der aktuellen Arbeiten am Agglomerationsprogramm 3. Generation 2016 haben Kanton und Gemeinde erneut Anstrengungen unternommen, um das Projekt zum Zuge kommen zu lassen. Die vom Bund genannten Mängel des vorgängigen Agglomerationsprogramms wurden behoben und die geforderten Bereiche vertieft bearbeitet: Mit dem vorliegenden Planerischen Entwicklungskonzept wird die Abstimmung von Siedlung und Verkehr am und um den Bahnhof Lohn-Lüterkofen detaillierter dargelegt. Die planerischen Überlegungen unterstützen die mit der Massnahme V-ÖV 302.1 Lohn-Lüterkofen vorgesehene Aufwertung des Bahnhofs als Verkehrs-Drehscheibe. Das Agglomerationsprogramm 3. Generation wird Ende 2016 beim Bund eingereicht.

Neuer RBS-Bahnhof Bern 2025

Rahmenbedingungen der Transportunternehmen

Zudem wird im Jahr 2025 der neue RBS-Bahnhof in Bern eröffnet. Spätestens zu diesem Zeitpunkt müssen die Bahnhöfe zwischen Solothurn und Bern dahingehend aufgerüstet sein, dass Zugkompositionen von 180 Metern Länge auf den Perrons Platz finden. Am Bahnhof Lohn-Lüterkofen müssen die Gleise entsprechend verlängert und eine Kreuzungssituation für den 15-Minuten-Takt ermöglicht werden.

Umsteigesituation Neuorganisation Busbahnhof BSU

Auch die Situation des Busbahnhofs wird im Zuge der Aufwertung des Bahnhofs von Seiten der Transportbetriebe RBS/BSU verbessert und gemäss dem Gesamtverkehrskonzept umgestaltet.

Richtplan 06/2015

Kantonale Rahmenbedingungen

Im überarbeiteten Richtplan (Entwurf für die öffentliche Auflage 2015) wird der Bahnhof Lohn-Lüterkofen als Bahnhofgebiet von regionaler Bedeutung erwähnt (S-3.2.5). Der entsprechende Planungsauftrag an die Gemeinde lautet: „Die Gemeinden klären die Nutzungspotenziale bei den Bahnhofgebieten ab und schaffen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für deren Aufwertung“ (S-3.2.3).

**Raumkonzept Kanton
Solothurn**

Laut Raumkonzept des Kantons Solothurn (RRB Nr. 1522 vom 3. Juli 2012) gehört die Gemeinde Lohn-Ammannsegg zum agglomerationsgeprägten Raum. Die Nutzungen dieser Räume sind grundsätzlich durchmisch, der Fokus liegt jedoch stärker beim Wohnen als beim Arbeiten. Im agglomerationsgeprägten Raum sind Siedlungsverdichtungen resp. -erweiterungen nach innen anzustreben und es sind klare Siedlungsgrenzen festzulegen. Ebenso wird das Nebeneinander von Siedlungsgebiet mit Erholungsräumen und Landwirtschaft genannt.

REK Wasseramt

Regionale Rahmenbedingung

Das Raumentwicklungskonzept Wasseramt (2012) hat das Bahnhofgebiet Lohn-Lüterkofen als Entwicklungsschwerpunkt Wohnen und Arbeiten ausgeschieden.

Räumliches Leitbild 2012

Kommunale Rahmenbedingungen

Wie bereits einleitend erwähnt, hat die Gemeinde Lohn-Ammannsegg in ihrem räumlichen Leitbild 2012 das Gebiet des Bahnhofs als Schlüsselstelle festgelegt. Das Potenzial, das rund um den Bahnhof Lohn-Lüterkofen vorhanden ist, wurde erkannt und soll durch Verdichtung und qualitativ hochwertige Überbauungen (Mischnutzung Wohnen und Arbeiten) genutzt werden. Das räumliche Leitbild wurde im November 2012 von der Gemeindeversammlung verabschiedet und gilt als Grundlage für die bevorstehende Gesamtrevision der Ortsplanung.

5 Ist-Analysen

Analysen der Konzeptstudie 2013

Im Rahmen der Konzeptstudie über das Gebiet ESP Bahnhof Lohn-Lüterkofen wurde im Jahr 2013 für die Bereiche Landschaft, Siedlung und Verkehr die Ist-Situation analysiert. Die wichtigsten Punkte der Analyse, die für die vorliegende Planung relevant sind, werden im Folgenden aufgeführt. Sie wurden für den Beschrieb der Ausgangslage des vorliegenden planerischen Entwicklungskonzepts übernommen und ergänzt.

5.1 Analyse Landschaft



Abbildung 4 Ist-Analyse Landschaft

Vegetation

- Die Bachufervegetation ist als markantes räumliches Element gut sichtbar in der siedlungsnahen Landschaft
- Als Kontrast zu der Ufervegetation ist die weite, leergeräumte und landwirtschaftlich genutzte Fläche im Osten und im Westen des Siedlungsraumes prägend für das Landschaftsbild
- Verkehrsgrün im Strassenraum ohne spürbares Konzept

Bäche

- Der Biberenbach ist wahrnehmbar und gut erlebbar. Er ist offen geführt und jeweils einseitig mit Velo- und Fussweg ausgestattet

Siedlungsrand

- Im Süden ist der Siedlungsrand durch den Biberenbach mit der Ufervegetation definiert.
- Gegen Osten und Westen hin läuft das Siedlungsgebiet in offenes, landwirtschaftlich genutztes Gebiet aus. Diese Übergänge sind nicht klar strukturiert.

5.2 Analyse Siedlung



Abbildung 5 Ist-Analyse Siedlung

Nutzungsverteilung

- Das Gewerbe ist östlich und westlich entlang der Kantonsstrasse angeordnet und somit gut erschlossen.
- Die Industriezone liegt westlich der Bahnlinie im flachen Terrain. Sie ist über eine Zufahrt über die Bahnlinie erschlossen.

Geschossigkeiten

- Private Wohnungen sind 2-geschossig.
- Öffentliche Anlagen, Gewerbe und Industriegebäude sind 3-4-geschossig
- Die zwei markanten Silos ragen als Landmarks aus der homogenen 3-4-Geschossigkeit heraus

Grundeigentümerverhältnisse

Grundeigentümerinnen und -eigentümer im ESP-Gebiet sind juristische oder private Personen sowie der RBS. Die Gemeinde als öffentliche Hand besitzt im ESP Gebiet nur eine kleine Parzelle.

5.3 Analyse Verkehr



Abbildung 6 Ist-Analyse Verkehr

Öffentlicher Verkehr

- Bahnlinie RBS (S8): Anbindung Richtung Bern und Solothurn
- Buslinie BSU (Nr. 3): Erschliessung Dorf-Bahnhof, Verbindung nach Biberist bis Solothurn Bahnhof, resp. Amthausplatz
- Postauto: Verbindungen Richtung Lüterkofen und Bätterkinden

Individualverkehr

- Kantonsstrasse: Verbindung Richtung Bern und Solothurn, verzweigt sich beim Kreisell in zwei Richtungen
- Haupteerschliessung Dorf über die Alte Bernstrasse
- Erschliessung Industrie: Erschliessungsstrassen enden in Sackgasse
- Park + Ride: in Bahnhofnähe

Langsamverkehr

- Kantonaler Veloweg: führt von Biberist her entlang des Dorenbachs über den Bahnhofplatz Richtung Lüterkofen
- Bike + Ride: in Bahnhofnähe
- Fussweg Bahnhof-Dorfzentrum: auf Trottoir mit Fussgängerstreifen über die Alte Bernstrasse
- Verbindung zu Naherholungsraum Richtung Biberist über die Bibernbachstrasse (Industriegebiet)

Verkehrsknoten

- Probleme Knoten Solothurnstrasse – Alte Bernstrasse: Erschliessung Tankstelle, Schleichweg zu Bahnhofplatz
- Probleme Knoten Solothurnstrasse – Bahnhof RBS: Bus- und Postautoausfahrt auf Solothurnstrasse
- Probleme Knoten Bahnübergang RBS: zeitweise Unterbrüche Erschliessung Industriegebiet, Querung Fussgänger zu Busstation

Hinweis: Der Bereich Verkehr wurde in einem separaten Bericht im Rahmen der aktuellen Arbeiten nochmals vertieft behandelt, siehe Beilage 4.

6 Planerisches Entwicklungskonzept Bahnhof Lohn-Lüterkofen

Vision als Grundlage

Basierend auf den Inputs aus den unterschiedlichen Gremien und Anlässen – Begleitgruppe, Grundeigentümer/innen – hat die Planungskommission eine Vision „Bahnhof Lohn-Lüterkofen 2055“ formuliert. Die Vision gibt die grossen Stossrichtungen vor und zeichnet ein Zukunftsbild, dessen Umsetzung mit dem vorliegenden planerischen Entwicklungskonzept in die Wege geleitet wird.

Entwicklung in Etappen

In vier Plänen – vom Ist-Zustand 2016 bis zum angestrebten Zustand im Jahr 2030 bis 2040 – wird die Etappierung der planerischen Entwicklung dargestellt. Es wird aufgezeigt, in welchem Entwicklungsschritt welche Rahmenbedingungen rechtsgültig sein müssen, um die Umsetzung der (baulichen) Massnahmen bis ins Jahr 2030 - 2040 zu ermöglichen, resp. einzuleiten.

6.1 Vision: Der Bahnhof im Jahr 2055...

Attraktiv und hohe Lebensqualität

*„Um den Bahnhof Lohn-Lüterkofen hat sich in den letzten 30 Jahren ein **attraktives Bahnhofsquartier** entwickelt, das die Funktion der Gemeinde Lohn-Ammannsegg als „Tor zum Kanton Solothurn“ sowie „Tor für den Bucheggberg“ stärkt und dazu beiträgt, dass sich Lohn-Ammannsegg weiterhin als Wohn- und Arbeitsdorf mit hoher Lebensqualität präsentieren kann. Mit der gedeckten **Umsteigesituation** von den Bussen auf den RBS und der **hervorragenden Anbindung** mit dem 10-Minuten-Takt in beide Richtungen zieht das Quartier eine Bevölkerung an, die ein **urbanes Leben und Arbeiten im ländlichen Umfeld** sucht.*

Auch weitere Faktoren zeigen, dass die Planung, damals, vor 30 Jahren, in die richtige Richtung ging: Denn der Bahnhof Lohn-Lüterkofen...

Der Bahnhof Lohn-Lüterkofen...

*...überzeugt bereits aus der Ferne mit seiner in die Umgebung **eingepassten architektonischen Gestalt**. Insbesondere die Neubauten im Herzen des Bahnhofgebiets ziehen durch ihre zeitgemässe Architektur und die flexible Raumgestaltung ein breites und gemischtes Nachfragesegment an.*

*...empfängt die Nutzenden mit einer **klaren und logischen Erschliessung** und überzeugt durch die **Entflechtung der einzelnen Verkehrsträger**. Es ist gelungen, die herausfordernde Verkehrssituation am Bahnhof zu optimieren und den Verkehr verträglich und sicher zu gestalten.*

...wird seit der Realisierung des Initialprojektes der Wyss Zäune AG **von Investoren als interessanter Standort wahrgenommen**, da die Rahmenbedingungen für die Planungen klar sind.

...zeichnet sich durch eine **attraktive und lebendige Nutzung** aus, die – einerseits – klar den einzelnen Bereichen des Bahnhofgebiets zugeordnet ist, andererseits eine spannende Mischung bietet.

...wurde durch **den nördlichen Kreisel** aufgewertet, der im Rahmen des 4. Agglomerationsprogramms des Bundes realisiert werden konnte.

...lädt auch zum **Erholen** ein. Denn neben dem **Bistrot am neuen Bahnhofplatz** plätschert der **renaturierte Dorfbach** vor sich hin. Die Betreuer der Kindertagesstätte spazieren mit ihren Schützlingen in Richtung der neuen Unterführung, die sie direkt mit dem Naherholungsgebiet Altisberg verbindet. Allgemein ist im Bahnhofsgebiet **viel Grün** zu entdecken. Dies nicht zuletzt, weil die **Gemeinde** mit der Entwicklung der zentralen „Herzparzelle“ und dem Schaffen eines grosszügigen öffentlichen Raumes ein Zeichen gesetzt hat.

... ist ruhig, obwohl die Ruhe im Widerspruch zum regen Leben steht, das am Bahnhof herrscht. Aber dank den **unterirdischen Parkierungsmöglichkeiten** mit Einfahrt auf der Rückseite des Bahnhofs ist der Bahnhof selber verkehrsberuhigt.

... ist noch nicht fertig gebaut. Gerade werden die **Silos** – nach langem Hin und Her, statischen und denkmalschützerischen Abklärungen und einer jahrelangen Diskussion mit der Chefin vom kantonalen Amt für Raumplanung – endlich **zu attraktiven Wohntürmen umgenutzt**. Die ersten Wohnungen im obersten Stock sind bereits verkauft...

...ist nun ganz in Solothurner Hand: Das Gebiet der Landi gehört seit 20 Jahren zum Kanton Solothurn. In einem **Landabtausch- und Grenzverlegungsverfahren** haben die beiden Kantone SO und BE und die Gemeinden Lohn-Ammannsegg und Bätterkinden ihre Grenzen neu gezogen und die Voraussetzungen für die Planung somit vereinfacht.

Fazit

Für die Gemeinde Lohn-Ammannsegg und ihre Bevölkerung ist das **Bahnhofsg Gebiet ein attraktives, bereicherndes und stimmiges Wohn- und Arbeitsquartier des Dorfs**, das ergänzend zum alten Dorfkern, aber auch in sich selbstständig funktioniert. Für die Region ist das Bahnhofsg Gebiet ein Einkaufs-, Verkehrs-, Umsteige- und Treffpunkt geworden, der insbesondere auch im Bucheggberg geschätzt wird. Und - der Kanton hat die Bahnhofsentwicklung auf seine Liste der **guten Beispiele für gelungene Innenentwicklungsvorhaben** aufgenommen und an erste Stelle gesetzt.“

6.2 Gesamtverkehrskonzept am Bahnhof

Gesamtverkehrskonzept 2013 als Grundlage

In der Konzeptstudie 2013, die im Rahmen der vorliegenden Planung aus planerischer Sicht vertieft worden ist, wurden umfassende Überlegungen zur verkehrlichen Situation angestellt, resp. für das Gebiet am und um den Bahnhof Lohn-Lüterkofen ein Gesamtverkehrskonzept erarbeitet. Dieses wurde bereits vom Amt für Raumplanung und dem Amt für Verkehr und Tiefbau positiv vorgeprüft und stellt Grundlage der vorliegenden Arbeit dar. Weiter floss es auch in die Agglomerationsmassnahme «Aufwertung Bahnhof Lohn-Lüterkofen» ein.

Optimieren der Verkehrssituation zwingend

In Abhängigkeit zur geplanten Umstrukturierung des Bearbeitungsperimeters zu einer verdichteten Mischnutzung Wohnen/Arbeiten ist die Verkehrssituation (Organisation, Sicherheit und Erschliessung) im Bearbeitungsperimeter für alle Verkehrsteilnehmer (LV, öV, MIV) mittel- bis langfristig zu optimieren. Nur so kann die angestrebte Entwicklung durch die Aufwertung des Bahnhofs initiiert und sinnvoll und in einem verträglichen, nachhaltigen Masse einsetzen.

Konzept Teil ÖV

Konzept öffentlicher Verkehr

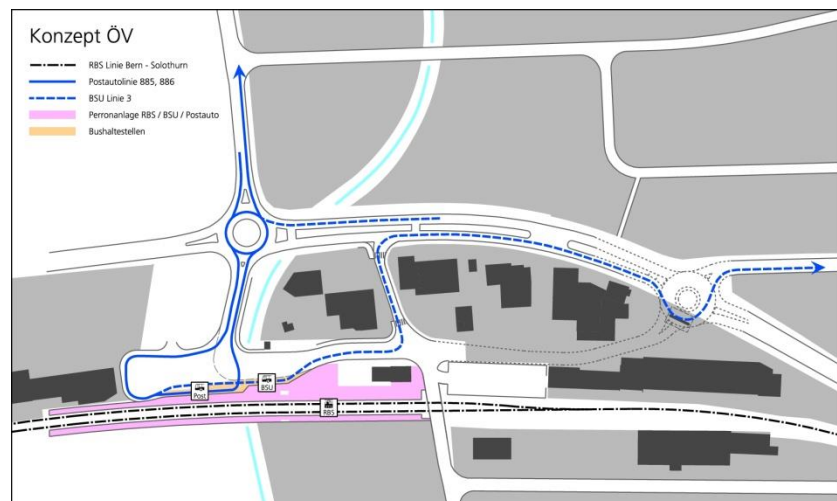


Abbildung 7 Verkehrskonzept, Teil ÖV
(Quelle: Konzeptstudie ESP Bahnhof Lohn-Lüterkofen, BSB + Partner, 2013)

Merkmale

- Die Zufahrt zum sowie die Wegfahrt vom Bahnhof erfolgt gesamthaft über den bestehenden Kreis Solothurnstrasse – Bahnhofstrasse. Ausnahme: der BSU-Bus verlässt das Areal als Rechtsabbieger über die Bahnhofplatz-Strasse.
- Von der Bahnhofplatz-Strasse ist das Linksabbiegen durch bauliche Massnahmen zu verhindern (Verhinderung von Rückstau).

- Die Bushaltestellen sind längsseitig den Perronanlagen angeordnet und gewährleisten eine bestmögliche/kürzeste Umsteigebeziehungen Bus-Bahn.
- Das Verkehrskonzept ist auf eine zukünftige Nutzung durch Gelenkbusse ausgelegt (heute noch nicht in Betrieb).

Konzept Teil LV

Konzept Langsamverkehr



Abbildung 8 Verkehrskonzept, Teil LV
(Quelle: Konzeptstudie ESP BAHnhof Lohn-Lüterkofen, BSB + Partner, 2013)

Merkmale

- Die Fußgängerverbindungen werden planerisch sichergestellt, ausgebaut und durchgängig zum / vom Bahnhof geführt.
- Durch die Abgrenzung und Gestaltung eines Bereichs „Mischverkehr“ (mit angepasstem Temporegime) sowie einer allfällig kleinräumigen Überdeckung des Biberenbachs kann die Übersichtlichkeit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht und in Reaktion die Verkehrssicherheit optimiert werden.
- Die heutigen Bike+Ride-Anlagen bleiben in Betrieb und können durch zusätzliche Abstellplätze auf der bestehenden Rampe ergänzt werden.
- Eine zusätzliche Fußgängerunterführung ermöglicht eine sichere Querung der Gleise des RBS.

Konzept Teil MIV

Verkehrskonzept Teil Motorisierter Individualverkehr



Abbildung 9 Verkehrskonzept, Teil MIV
(Quelle: Konzeptstudie ESP Bahnhof Lohn-Lüterkofen, BSB + Partner, 2013)

Merkmale

- Die Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz erfolgt für den Gesamt-MIV (Bahnhof sowie Nutzungen west. und östl. Gleise) über den bestehenden Kreisel. Ausnahme: Rechtsabbieger über die Bahnhofplatzstrasse.
- Die Bahnhofplatzstrasse wird neu im Gegenverkehr geführt (wird durch die Verlagerung der Bushaltestellen und des Park+Ride sowie die kleinräumige Überdeckung des Bibernbaches ermöglicht).
- Das bestehende Park+Ride-Angebot wird zum Teil aufgehoben, jedoch durch die Neuanlage am Standort der heutigen BSU-Haltestelle ausgeglichen. Die Anzahl Park+Ride-Plätze bleibt erhalten. Mittel- bis langfristig ist zu prüfen, ob eine unter- bzw. 2-geschossige Park+Ride-Anlage sinnvoll und zweckmässig ist, insbesondere in Verbindung mit dem ungenutzten Verdichtungspotential auf der Parzelle des BSU.
- In unmittelbarer Nähe zum neuen Bahnhofplatz ist eine Erweiterung des Angebotes der kombinierten Mobilität zu prüfen (z. B. Kiss+Ride). Die Platzverhältnisse nach der Umgestaltung würden dies zulassen.

Gesamtverkehrskonzept

Gesamtverkehrskonzept

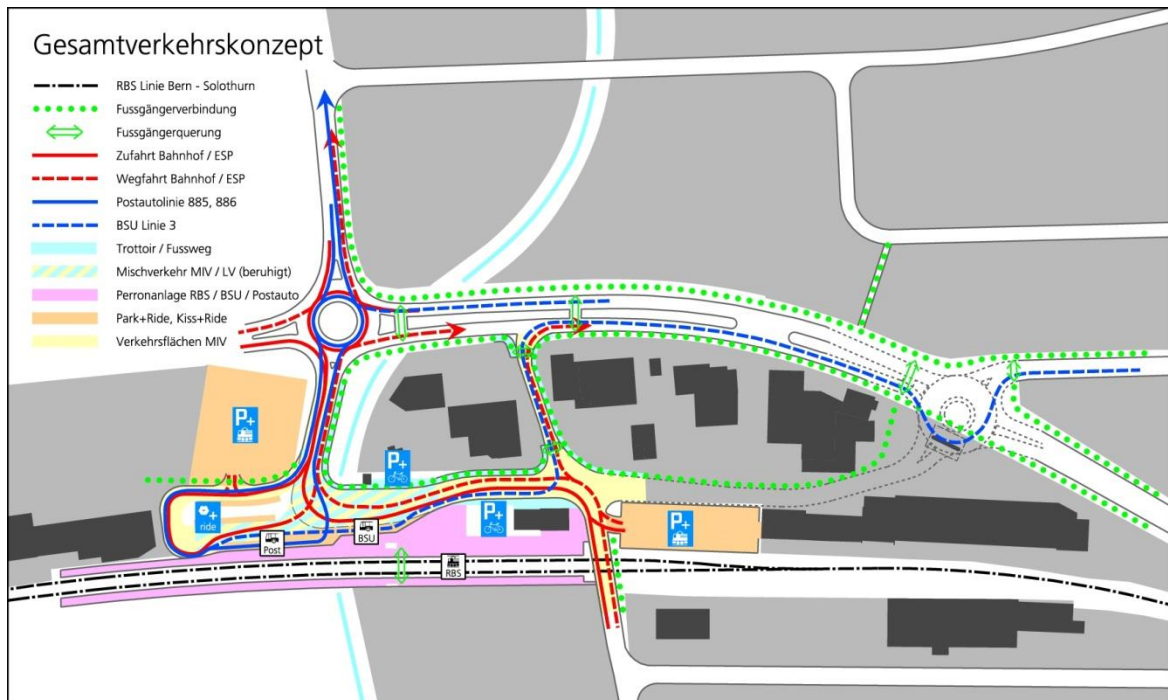


Abbildung 10 Gesamtverkehrskonzept
(Quelle: Konzeptstudie ESP Bahnhof Lohn-Lüterkofen, BSB + Partner, 2013)

**Kernaussagen
Verkehrskonzept**

- Das aufgezeigte Verkehrskonzept ermöglicht eine Optimierung der heutigen und zukünftigen Verkehrssituation und berücksichtigt die Vorgaben des RBS. Eine grundsätzlich neue Verkehrsführung ist nicht möglich.
- Die Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz ist über den bestehenden Kreislauf sowie die Bahnhofplatz-Strasse sichergestellt. Langfristig ist eine zusätzliche Erschliessung Nord zu prüfen (neuer Kreislauf).
- Die Lage der heutigen Standorte des Bahnhofs Lohn-Lüterkofen sowie des à-Niveau-Bahnübergangs sind grundsätzlich richtig.
- Es ist davon auszugehen, dass die Kapazität des bestehenden Bahnübergangs kurz- bis mittelfristig ausreicht bzw. ausreichen muss. Ein neuer, zweiter à-Niveau-Übergang ist für den RBS in Anbetracht der bestehenden Gesetzgebung und den Erfahrungen der letzten 50 Jahre nicht realistisch und undenkbar. Eine Verschiebung des Bahnübergangs in Richtung Biberist wurde geprüft und als nicht sinnvoll bzw. technisch nicht umsetzbar befunden (Rückstau, Notwendigkeit von Ampelanlagen, Fehlen von Warteraum).
- Der Busbahnhof soll zum Zwecke der Aufwertung der Umsteigebeziehungen Bahn-Bus (insbesondere nach Realisierung der geplanten Perronanlagen für 180 Meter lange Zugkompositionen) sowie einer Optimierung der Verkehrsführungen Richtung Süden verlegt werden.

- Die aufgezeigte Lösung stellt eine bestmögliche Entflechtung des Bahnhofverkehrs von den übrigen Nutzungen dar (westl. und östl. der Gleise)
- Die Attraktivierung und Gestaltung des neuen Bahnhof(platzes) hat sich den Bedürfnissen des Langsamverkehrs (Velo und Fussgänger) unterzuordnen. Die Sicherheit wird bestmöglich gewährleistet. Aufgrund der knappen Platzverhältnisse ist das Geschwindigkeitsregime des MIV anzupassen bzw. der Bahnhofplatz mit (gestalterischen) Massnahmen als Mischverkehrsfläche zu definieren.
- Aufgrund der engen Platzverhältnisse und hinsichtlich einer Optimierung der Verkehrssicherheit ist eine Überdeckung des Bibernbachs (im Gebiet zw. Kantonsstrasse und Gleisen) zu prüfen bzw. gemäss Auskunft des kantonalen Amtes für Umwelt denkbar. Mit der Überdeckung ist sicherzustellen, dass der Bibernbach an anderer Stelle eine Aufwertung erfährt (z. B. in Zusammenhang mit der geplanten Überbauung Wyss)
- Durch die Verschiebung der eigentlichen Bahnhofsnutzung in südliche Richtung kann Platz für andere Nutzungen geschaffen werden.

6.3 Entwicklung am Bahnhof

Fließende Entwicklung

Wie sich das Bahnhofsgebiet in den nächsten Jahren entwickeln soll, wird im Folgenden anhand von vier Plänen erläutert, resp., die Rahmenbedingungen für die erwünschten Nutzungen dargestellt (siehe auch Beilage 2). Neben der Ausgangslage in Plan 1 wird in drei Etappen der Weg zur Umsetzung des planerischen Entwicklungskonzeptes dargestellt. Die Jahreszahlen sind als Wegweiser für die Grössenordnung der Planung zu verstehen, der „Übergang“ von einem Entwicklungsschritt zum nächsten wird fließend passieren.

Vorbemerkung zu den Plänen

Die während des aktuellen sowie vorgängigen Planungsprozesses definierten Herausforderungen wurden in Plan 1 dargestellt. Einerseits direkt im Plan (mit Worten), andererseits zusammengefasst zu übergeordneten Themen, illustriert mit Fotos ganz oben auf den Plänen. Die Fotos der momentanen Situation wurden anschliessend in den Plänen Nr. zwei bis vier jeweils zu jenem Zeitpunkt mit Sinnbildern ergänzt, zu dem die entsprechenden Massnahmen umgesetzt werden sollen. Weiter finden sich in fetter schwarzer Schrift auf den Plänen Nr. zwei bis vier jeweils diejenigen Elemente bezeichnet, die in dieser Zeitspanne neu umgesetzt wurden.

Grundlegende Idee der Entwicklung am Bahnhof

Mit der Neugestaltung des Bahnhofes resp. der Aufwertung durch die Attraktivierung als ÖV-Drehscheibe, wird sich der Bahnhofplatz in Richtung Süden verschieben und gegenüber des zukünftigen Busbahnhofs, im Süden des Gebiets zwischen Solothurnstrasse und RBS-Geleise, zu liegen kommen. Das Herz der Entwicklung am Bahnhof soll auf der so genannten „Herzparzelle“ stattfinden, die gegenüber des Bahnhofgebäudes liegt und mit dem planerischen Entwicklungskonzept zum öffentlichen Begegnungsraum des Bahnhofs werden soll. Ein Bistrot, vielfältige öffentliche Nutzungen und ein Zugang zum renaturierten Bibernbach sollen die Nutzenden dort zum Verweilen einladen. Auf dem weiteren Gebiet zwischen Solothurnstrasse und RBS-Geleisen werden die Rahmenbedingungen geschaffen für eine attraktive Mischnutzung für Dienstleistung und Wohnen.

Durch eine bestmögliche Trennung der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden im ganzen Bahnhofsgelände wird eine Entflechtung und somit eine erhöhte Sicherheit erreicht und die Aufenthaltsqualität am Bahnhof erhöht. Auch die Umsteigesituation wird dadurch klarer.

Im Gebiet östlich der RBS-Geleise sind sowohl Gebiete mit reiner Wohnnutzung (3-4-geschossig) als auch Gebiete für Mischzone, Gewerbe und Wohnen, 3-geschossig vorgesehen. Die heutige Industriezone entlang der Industriestrasse soll weiterhin eine Arbeitszone bleiben. Mit dem vorliegenden Konzept wird als Ziel eine Mischzone, Dienstleistung und Gewerbe, vorgesehen (3-4 geschossig).

Plan 1

Ist-Zustand 2016: Herausforderungen



Abbildung 11 ESP Bahnhof Lohn-Lüterkofen, Ist-Zustand 2016

Herausforderungen

Identifizierte und im Plan festgehaltene Herausforderungen, die mit dem planerischen Entwicklungskonzept thematisiert werden, sind:

1. Weite und leerräumte Fläche in der Landwirtschaftszone
2. Verkehrsgrün ohne spürbares Konzept im Strassenraum
3. Bibernbach: naturfremd/künstlich bis stark beeinträchtigt
4. Siedlungsränder: keine strukturierten Übergänge
5. Unstrukturierte Nutzungsdurchmischung, häufig in Kombination mit Zwischennutzungslösungen im heutigen Industrieareal / unternutzt
6. Baulandreserven: grosse Baulandreserven in heutiger Industriezone
7. Architektonisch/gestalterisch „kein schönes und einladendes Bild“
8. Erschliessung Areal Ost: nur über einen Knoten (oberirdischen Bahnübergang) erschlossen, Unterbrüche / Rückstau bei geschlossenen Barrieren
9. Öffentlicher Verkehr: heutiger Betrieb und Gestaltung ohne übergeordnetes Konzept
10. Verkehrsknoten: diverse Verkehrsknoten mit Engpässen und Konflikten mit Langsamverkehr

Plan 3

ESP Bahnhof Lohn-Lüterkofen 2023 – 2030

Die Entwicklung des Bahnhofplatzes und der «Herzparzelle» nehmen Formen an: Durch die Realisierung der aus dem Agglomerationsprogramm resp. des Ausbaus des Bahnhofs durch die RBS/BSU ist der Bahnhofplatz nun offiziell in Richtung Süden verschoben. Dies verbessert die Umsteigesituation, welche nun kurze Wege vorweist. Die Realisierung des «Kreisel Nord» trägt zur Umsetzung des Gesamtverkehrskonzepts bei und lässt den Verkehr wie vorgesehen fließen. Auf der «Herzparzelle» beim neuen Bahnhofplatz sind die Rahmenbedingungen für Dienstleistung und Wohnnutzung planerisch gesichert.

Ausserdem ist die Realisierung der Renaturierung des Bibernbachs weiter fortgeschritten und die Anbindung ans Naherholungsgebiet Altisberg in Planung. Das Naherholungsgebiet wird durch die bereits festgelegten Siedlungsabschlüsse aufgewertet und rückt durch die bessere Anbindung und Erschliessung näher an den Bahnhof.

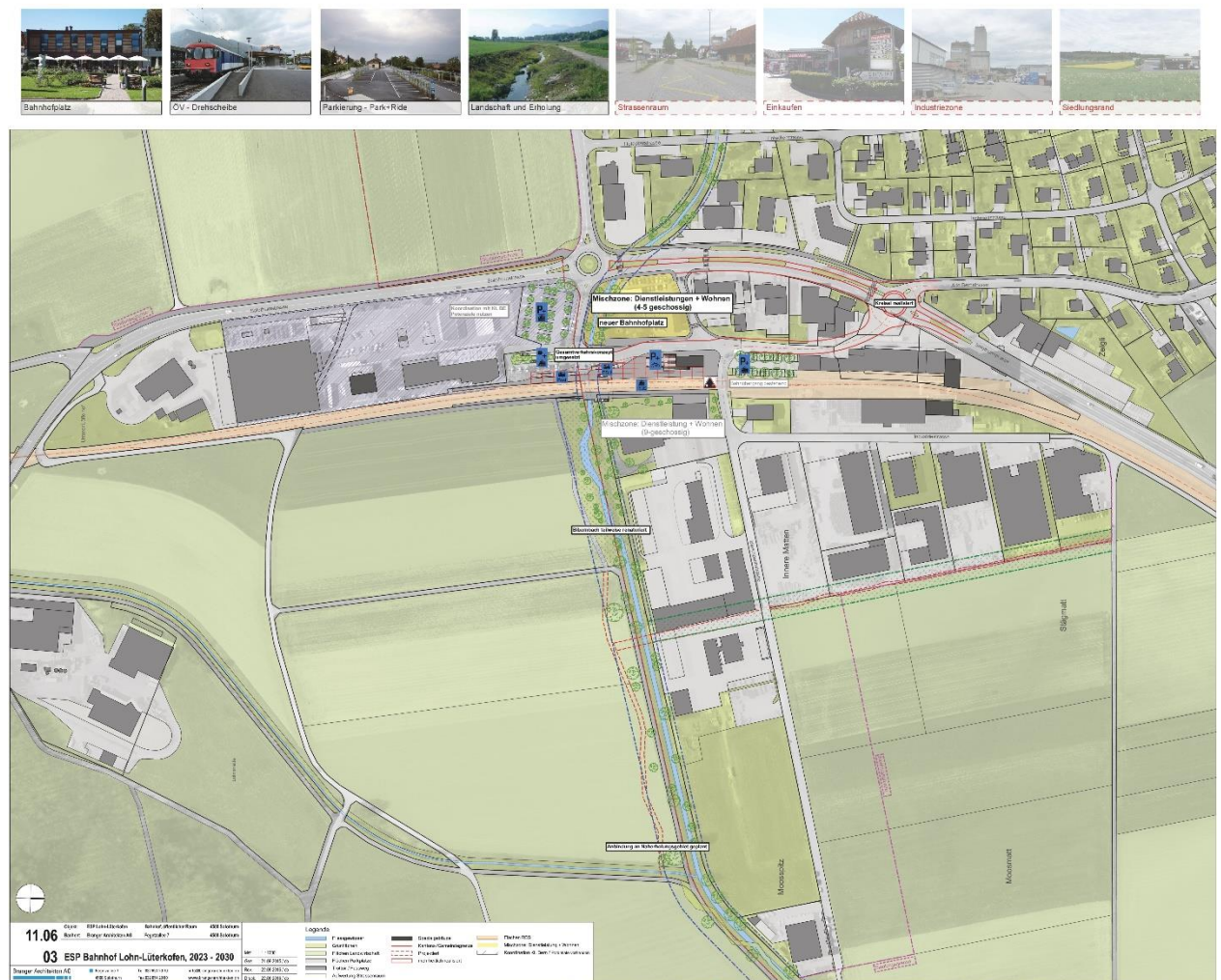


Abbildung 13 ESP Bahnhof Lohn-Lüterkofen 2023 – 2030

Plan 4

ESP Bahnhof Lohn-Lüterkofen 2030 – 2040

Die wesentlichen Punkte des planerischen Entwicklungskonzepts sind umgesetzt, resp., die wesentlichen Rahmenbedingungen planerisch und rechtskräftig gesichert:

- Bahnhofplatz: Der neue Bahnhofplatz wird als solcher wahrgenommen und genutzt. Die öffentlich nutzbare „Herzparzelle“ lebt als Zentrum des Bahnhofquartiers
- ÖV-Drehscheibe: Die ÖV-Drehscheibe ist in Betrieb, das Gesamtverkehrsmodell wurde realisiert, die Verkehrsarten entflochten und die Sicherheit damit erhöht
- Parkierung: Die unterirdische Parkierung wird angestrebt. Desweiteren sind nach wie vor Veloparkplätze auf dem Gebiet vorhanden und «Mobilität der Zukunft» wird gefördert
- Landschaft und Erholung: Der Bibernbach ist renaturiert, die Anbindung ans Naherholungsgebiet realisiert, die Siedlungsstruktur ist begrünt.
- Strassenraum: Der Strassenraum wurde aufgewertet, resp. das Tempo reduziert, wo dies nötig und sinnvoll ist
- Einkaufen: Für die Bewohner/innen und Pendler/innen stehen attraktive Einkaufsmöglichkeiten zur Verfügung
- Mischzone: Die Nutzungen sind grundeigentümerverbindlich festgelegt, die Rahmenbedingungen für Umnutzungen stehen fest
- Siedlungsrand: Der Siedlungsrand ist klar strukturiert und deutlich wahrnehmbar

Die planerischen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen wurden im Rahmen der Nutzungsplanung rechtlich und grundeigentümerverbindlich gesichert, so dass die Entwicklung der Flächen passieren kann.



Abbildung 14 ESP Bahnhof Lohn-Lüterkofen 2030 – 2040

7 Mitwirkung und Partizipation

Das in Kapitel 6 vorgestellte planerische Entwicklungskonzept wurde in Zusammenarbeit und unter Einbezug unterschiedlicher Akteure erarbeitet. Wichtige Inputs wurden abgeholt und flossen in die Arbeit ein. Die Gemeinde Lohn-Ammannsegg ist Planungsträgerin des vorliegenden Konzepts, die Bevölkerung der Gemeinde Lohn-Ammannsegg kann sich im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zum Vorhaben äussern.

7.1 Einbezogene Akteure

Grundeigentümer/innen und Nachbarn

Grundeigentümer/innen stellen in Planungsprozessen die „kritische Grösse“ dar: Sie entscheiden schlussendlich mit, was auf ihren Grundstücken geschieht. Aber auch die Nachbarinnen und Nachbarn haben einen grossen Einfluss auf Planungen. Gerade bei Projekten im bereits bebauten Raum (Innenentwicklungs-, resp. Umstrukturierungsprojekte) ist es von grosser Bedeutung für das Gelingen und erfolgreiche Umsetzen eines Projektes, die Nachbarn mit im Boot zu haben. Durch den frühen Einbezug und eine transparente Information wurden die Bedürfnisse dieser Akteure abgeholt und mögliche Stolpersteine aus der Welt geschaffen.

Transportunternehmen

Die Transportunternehmen (RBS, BSU, Post) sind wichtige Partner bei der Planung am Bahnhof. Es gilt, die Bedürfnisse der Gemeinde mit den Infrastruktur-Vorhaben der Transportunternehmen abzustimmen und gegenseitig zu koordinieren. Deswegen sind die Transportunternehmen einerseits in der Begleitgruppe vertreten und wurden andererseits als Grundeigentümer in den Prozess einbezogen.

Bevölkerung Lohn-Ammannsegg

Die Resultate der vorliegenden Planung werden in die grundeigentümerverbindlichen Instrumente der Gemeinde einfliessen (Nutzungsplanung). Im Hinblick auf die bevorstehende Revision der Ortsplanung ist der Einbezug, resp. die Information der weiteren Bevölkerung der Gemeinde entscheidend.

Kantonale Fachstellen

Die kantonalen Fachstellen (Amt für Raumplanung SO, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT und Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR) sowie die Nachbargemeinden und der Nachbarkanton sind in der Begleitgruppe vertreten.

7.2 Mitwirkungsmöglichkeiten für Akteure

22. Juni 2015

1. Anlass: Bedürfnisabklärung Grundeigentümer/innen

In einer ersten Veranstaltung wurden die betroffenen Grundeigentümer/innen eingeladen, sich über ihre Wahrnehmung des Bahnhofs sowie ihre Zukunftsvorstellungen für das Gebiet zu äussern. Sie wurden über das Planungsvorhaben der Gemeinde informiert und erfuhren, wie sie sich in die weiteren Arbeiten zu einem späteren Zeitpunkt nochmals einbringen können.

„Die Entwicklung am Bahnhof muss geschehen!“

Der Anlass war mit rund 35 Personen sehr gut besucht. Es fanden intensive Diskussionen und ein konstruktiver Austausch statt. Die Gemeindevertreter/innen fassten zum Ende des Anlasses den „Auftrag“ von den Anwesenden

- eine Vision für das Gebiet zu formulieren,
- Rahmenbedingungen für ein Projekt zu schaffen und
- sich zum Standort zu bekennen und dahinter zu stehen.

Die Ergebnissicherung der Veranstaltung sind im Anhang 1 zu finden.

Verkehr als Hauptanliegen

In den Diskussionen mit den Grundeigentümer/innen wurde insbesondere das Thema Verkehr intensiv diskutiert. Die Planungskommission hat daraufhin beschlossen, einen separaten Verkehrsbericht verfassen zu lassen, der die bisher getätigten Überlegungen und Lösungsansätze aufzeigt und erneut prüft. Zudem hat der Gemeinderat einen Zusatzauftrag für Verkehrsmessungen am Bahnhof Lohn-Lüterkofen erteilt, um der subjektiven Wahrnehmung der Grundeigentümer/innen bezüglich des Verkehrsaufkommens die objektiven Zahlen des tatsächlichen Verkehrsaufkommens gegenüber zu stellen. Der Verkehrsbericht liegt als Beilage diesem Schlussbericht bei.

2. Anlass: Informationsveranstaltung

22. September 2015

An der Informationsveranstaltung wurden den Grundeigentümer/innen anschliessend die Ergebnisse der Planung präsentiert. Ziel war es, aufzuzeigen, wie die Inputs der ersten Veranstaltung in der Planung umgesetzt wurden. Auch wurden die Zahlen der Verkehrsmessung sowie die Diskussion der Lösungsansätze der Verkehrsproblematik präsentiert und diskutiert.

Die Anwesenden – insgesamt rund 20 Personen, inklusive Planungsteam, Vertreter/innen des Gemeinderates und der Planungskommission – hatten keine grundsätzlichen Einwände gegen die vorgestellte Planung. Allerdings haben sich einige Anwesende weitergehende und mutigere Lösungsansätze für den Verkehr erhofft.

An der Informationsveranstaltung hat die Gemeinde die Anwesenden zudem über die Massnahme der Planungszone informiert, welche zur Sicherung der Ergebnisse über das Gebiet gelegt wurde (siehe Kap. 9.2).

Rückmeldung auf der Gemeinde

Im Anschluss an die Informationsveranstaltung hatten die Grundeigentümer/innen zwei Wochen Zeit, die Pläne und den Verkehrsbericht auf der Gemeindeverwaltung einzusehen und ihre schriftlichen Rückmeldungen einzureichen. Es sind keine Rückmeldungen zum Konzept bei der Planungskommission eingetroffen.

Vernehmlassung bei Kanton und Gemeinden

Am 29. Februar 2016 hat der Gemeinderat Lohn-Ammannsegg das planerische Entwicklungskonzept, die Pläne sowie den ergänzenden Verkehrsbericht zuhanden der Vernehmlassung bei den kantonalen Fachstellen, den Nachbargemeinden und dem RBS verabschiedet. Diese Vernehmlassung, die nicht den Status einer verbindlichen Voranfrage resp. Vorprüfung hat, hat zum Ziel, grundsätzliche Rückmeldungen und Inputs der Fachstellen einzuholen, die im anschliessenden Nutzungsplanungsverfahren weiter berücksichtigt werden müssen. Die Resultate der Vernehmlassung wurden anschliessend in der Planungskommission diskutiert und sind teilweise in die Überarbeitung eingeflossen.

Bevölkerungsinformation und öffentliche Mitwirkung

3. Anlass: Informationsveranstaltung für die Bevölkerung

Am Mittwoch, 31. August 2016, fand die öffentliche Informationsveranstaltung über das Vorhaben statt. Die Informationsveranstaltung diente gleichzeitig als Auftakt zur öffentlichen Mitwirkung, während derer die interessierte Bevölkerung 30 Tage die Möglichkeit hatte, sich zum Vorhaben zu äussern.

9 Umsetzung

9.1 Massnahmen

Alle Akteure müssen etwas tun

Um die etappierte und dargestellte Entwicklung des Gebiets um den Bahnhof Lohn-Lüterkofen bereits kurzfristig sicherstellen zu können, sind von etlichen Akteuren unterschiedliche Massnahmen notwendig. Die Liste der Massnahmen ist in Anhang 2 zu finden.

9.2 Sofortmassnahme: Planungszone

Planungszone über das Gebiet

Als Sofortmassnahme zur Sicherung der erarbeiteten Vorstellungen zur Entwicklung am Bahnhof hat die Gemeinde Lohn-Ammannsegg am 1. Oktober 2015 eine Planungszone über das Gebiet erlassen. Die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer wurden im Vorfeld darüber informiert. Die Planungszone begründet sich durch die Absicht, die angestrebte städtebauliche und verkehrliche Entwicklung sowie die beabsichtigte Nutzung auf dem Gebiet rund um den Bahnhof planungsrechtlich sichern zu können. Mit der Planungszone wird kein absolutes Bauverbot ausgesprochen und es gilt weiterhin die Besitzstandsgarantie. Allerdings müssen grössere Bauprojekte auf dem Perimeter den grundsätzlichen Entwicklungsabsichten der Gemeinde entsprechen.

Perimeter

Der Perimeter der Planungszone umfasst die Parzellen im Gebiet des Bahnhofs, die östlich der Hauptstrasse auf Solothurner Boden liegen (siehe Abb. 7), ohne die Parzelle GB Nr. 3906 (Parzelle Wyss Zäune AG).



Abbildung 15 Perimeter der Planungszone
(korrigiert nach Auflage aufgrund Einsprache)

Einsprachen

Auf die Planungszone sind insgesamt vier Einsprachen eingegangen. Diese beziehen sich hauptsächlich auf Anliegen der Besitzstandgarantie resp. der Sicherung des bestehenden Gewerbes. Das Vorhaben, am Bahnhof die Rahmenbedingungen für eine Entwicklung zu schaffen, wird von den Einsprechenden grundsätzlich begrüsst und in ihren Einsprachen nicht in Frage gestellt. Mit den Einsprechenden wurden Gespräche und Verhandlungen geführt. Eine Einsprache wurde nach der Einsprache-Verhandlung zurückgezogen. Die Planungskommission empfahl dem Gemeinderat, zwei weitere abzuweisen und auf eine einzutreten. Der Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 29. Februar 2016 im Sinne der Planungskommission entschieden.

9.3 Nächste Schritte

Als nächste Schritte müssen die formulierten Massnahmen umgesetzt werden. Insbesondere ist von grosser Bedeutung, dass der Raum für die Strassen- und Bahninfrastrukturprojekte sowie die vorgesehenen Nutzungen grundeigentümergebunden gesichert werden. Dies hat im Rahmen einer nachfolgenden Nutzungsplanung zu erfolgen. Mit der Planungszone hat die Gemeinde zugleich die Absicht bekundet, diese grundeigentümergebundenen Planung in Angriff zu nehmen.

10 Würdigung und Ausblick

Mit der Planung am Bahnhof Lohn-Lüterkofen hat die Gemeinde Lohn-Ammannsegg den im räumlichen Leitbild definierten Auftrag der Entwicklung des Gebietes rund um den Bahnhof angepackt und ihre Planungsaufgabe wahrgenommen. Durch die Sofortmassnahme der Planungszone konnte gesichert werden, dass die vorgesehene Entwicklung auch tatsächlich angegangen werden kann. Als nächster wichtiger Planungsschritt müssen nun Teilnutzungsplanrevisionen resp. die Ortsplanungsrevision als Ganzes angegangen und im Rahmen der Arbeiten die grundeigentümerverbindlichen Rahmenbedingungen für die Entwicklung am Bahnhof geschaffen werden.

BSB + Partner, Ingenieure und Planer



Selina Bleuel



Thomas Ledermann

Oensingen, 26. August 2016

Anhang 1: Ergebnissicherung Mitwirkungsveranstaltung

ESP Bahnhof Lohn-Lüterkofen

Anlass für Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer vom 22. Juni 2015

Ergebnisse der Gruppendiskussionen

1. Diskussionsrunde: Lust und Frust am Bahnhof (heute)

...das gefällt:

- Wenige Signale am und um den Bahnhof
- Bestehende Shops
- Landi, Feldfrisch (Denner)
- Einkaufsmöglichkeiten
- Private Parkplätze
- Mitarbeiten am Prozess der Entwicklung
- Naherholungsgebiet
- Gute Geschäftslage

...das gefällt nicht:

- Einbahn Richtung Landi
- das Bahnhofgebäude ist am falschen Ort
- die Perronanlage ist sehr schmal
- Velo- und Autoparking
- Busschleife südlich
- Verkehrschaos (Autos, Camions, Velos, Fussgänger, Zug)
- Verkehrsführung suboptimal (v.a. Ausfahrt)
- Kein schönes Bild
- Zum Teil Fremdparkierer
- allgemein die Verkehrssituation auf Areal

...ausserdem:

- Ausserhalb der Geschäftszeiten sehr ruhig. Ist das positiv? Oder negativ?
- Der Dorfplatz in Lohn funktioniert heute nur noch eingeschränkt. Die Zukunft ist der Bahnhof
- Die Entwicklungen am Bahnhof gehen zu Lasten des Dorfs
- allgemein zu wenige Dienstleistungen / Gewerbe in Lohn
- Ruhe im Dorf ist eine Qualität
- Begegnung: findet heute in der Landi statt, aber nicht am Bahnhof

2. Diskussionsrunde: Der Bahnhof in 20 Jahren

- Es gibt eine Unterführung Strasse / Bahn
- Im Zentrum ein Bahnhofplatz (Post, Einkauf, Dienstleistung, Arzt).
Die Frage muss aber geklärt werden: Was will man alles? Was braucht es alles?
- Es gibt eine andere Zufahrt zur Industriezone / Erschliessung Ost / Zufahrt von Ammannsegg her
- Auf einem Bahnhofplatz dürfte nicht viel Verkehr sein, keine Strassenkreuzung
- Firma Wyss besteht noch
- Silos und der Bahnhof bleiben bestehen die restlichen Gebäude weichen
- Verlagerung LKW-Verkehr oder Bahn unterirdisch? 2 Ebenen?
- Einkaufen, Post, Ärzte, Restaurant, Imbiss, Bäckerei, Markthalle
- Viel mehr Passagiere
- Blockade beim Bahnübergang ist gelöst
- Schöner Gebäude, mehr Leben
- Bahnhof muss bleiben, aber Richtung Süden verschieben
- Mehr Wohnen / Spielplätze
- Mehr Herzlichkeit
- Verkehrssituation ist gelöst, Parkhaus
- Zusätzliche Erschliessung von Nord-Osten
- Dienstleistungsbetriebe (Arzt, Physio)
- Parkplatzbewirtschaftung (Fremd-PP)
- Umnutzung Silo offen
- Gemischte Zone Gewerbe / Wohnen

3. Runde: Der Weg von heute zu morgen

Grundsatz: Entwicklung am Bahnhof muss geschehen

Gemeinde

- schafft gute Rahmenbedingungen
- steht hinter Projekt, bekennt sich zum Standort
- formuliert Vision

Ideen für Vision:

- Entflechtung Verkehr
- Vielfältige Nutzungen (Wohnen, Einkauf Post, Restauration, Dienstleistungen)

Thema Verkehr

- Problem: Erschliessung „Ost-Quartier“
- Entflechtung Verkehr
- Verkehrswege definieren
- Verkehrserschliessung und -entflechtung klären
- Unterirdische Parkierung
- ÖV soll gut bleiben (Bahn, Bus)

Thema Funktion des Raumes

- Begegnungsraum schaffen
- Einkauf / Begegnung (Café) / Wohnen

Thema Grenzen

- Grenzen mit Kanton Bern prüfen
- Zusammenarbeit suchen

Thema Gewerbe

- Klären, welches Gewerbe man will, wo man es will und was es schon gibt
- Gewerbe und Wohnen trennen, Gewerbe jedoch weiterhin zulassen

Thema Einbezug

- Wunsch der Grundeigentümer/innen, weiterhin in den Planungsprozess einbezogen zu werden

Thema Bauen

- Umnutzungen
- In die Höhe (Wohnen) und in die Tiefe (Parkplätze)

• Grundsatz: Entwicklung
• muss am Bahnhof geschehen! ••

Massnahmen:

Gemeinde ••• - schafft Rahmenbedingungen
••••• - steht hinter dem Projekt
••••• - formuliert Vision

Ideen für Vision:

••••• - Entflechtung Verkehr •••••
- vielfältige Nutzungen •••••
••••• (Wohnen im Alter, Einkauf,
Post, Restauration, Dienstl. etc.)

Verkehrssituation^(mote) lösen

- Verkehrswege definieren
- Verkehrserschliessung - entflechtung
- unterirdische Parkierung

Begegnungsraum schaffen

Einkauf / Begegnung (Café) / Wohnen

- Gewerbe - Wohnentrennen

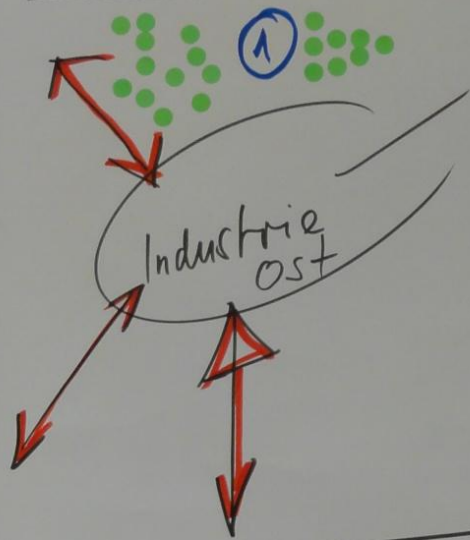
- Umnutzung

evtl. Bf unterirdisch ↯

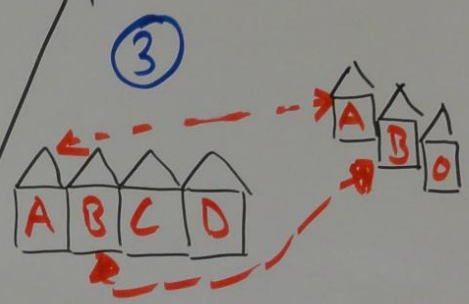
ÖV soll gut bleiben

Bahn / Bus

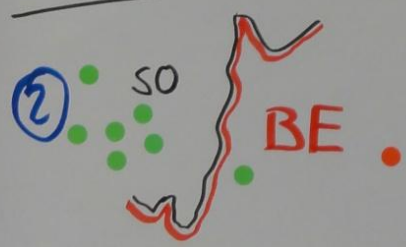
"Heute" → "Morgen"



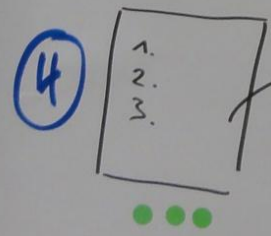
Erschliessung / Zufahrt



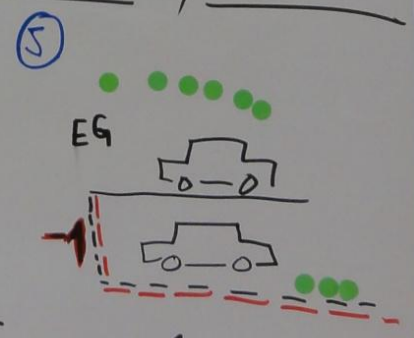
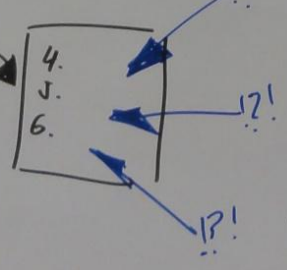
Klären was man für Gewerbe will + wo dies dann sein soll. → Erhebung + mit Bestehenden Klären



Grenze prüfen → Zusammenarbeit



INFO



ESP Bahnhof Lohn-Lüterkofen: Massnahmen

Massnahmen Gemeinde		
G1	Erarbeiten vertiefte planerische Konzeptstudie über das gesamte Gebiet Bahnhof Lohn-Lüterkofen	in Erarbeitung
G2	Festlegen einer kommunalen Planungszone für das Gebiet Bahnhof Lohn-Lüterkofen	kurzfristig
G3	Nutzungsplanungen (der Ortsplanung vorgelagert): <ul style="list-style-type: none"> - Grundeigentümergebundene Umsetzung des Verkehrskonzepts: Erschliessungsplanung Bahnhof Lohn-Lüterkofen (in Abhängigkeit zum Betriebs- und Gestaltungskonzept der Transportbetriebe) - Sicherung Raumbedarf Bibernbach 	kurzfristig
G4	Ausführung Erschliessung Bahnhofplatz (baulich, verkehrstechnisch)	kurz- bis mittelfristig
G5	Ortsplanungsrevision Lohn-Ammannsegg mit Fokus Bahnhof Lohn-Lüterkofen: <ul style="list-style-type: none"> - Definition der Grundnutzung (Wohnen, Misch, Arbeiten) - Definition der Zonenvorschriften (Nutzungsvorschriften, Qualitätssicherung, Modalsplit, Parkierung, Uferschutz, Siedlungstrennung etc.) 	mittelfristig
G6	Projekt Renaturierung Bibernbach / Naherholung: Erarbeitung des kantonalen Gestaltungsplans mit SBV	mittelfristig
G7	Koordination der Planung mit den beteiligten Akteuren und Grundeigentümer/innen	laufend
G8	Aktive Bodenpolitik für „Herzparzelle“ <ul style="list-style-type: none"> - Gespräche mit Grundeigentümer/innen suchen - Möglichkeiten eruieren für Landabtausch - Finanzierung sicherstellen 	laufend

Massnahmen Transportunternehmen (RBS, BSU)		
T1	Optimierung der Schrankenöffnungszeiten RBS	kurzfristig
T2	Erarbeiten Betriebs- und Gestaltungskonzept „Bahnhof Lohn-Lüterkofen“: Vorstudie	in Erarbeitung
T3	Vorprojekt	kurzfristig

T4	Bauprojekt	kurz- bis mittelfristig
T5	Ausführung	kurz- bis mittelfristig

Massnahmen Betriebe

B1	Betriebsinterne Massnahmen zur Reduktion des Verkehrs	kurzfristig, laufend
B2	Erarbeiten und Umsetzen von Mobilitätskonzepten	kurzfristig

Massnahmen Kanton (ARP, AVT, AfU)

K1	Eingabe Agglomerationsprogramm	Herbst 2016
K2	Sicherung Finanzierung Anteil Kanton	kurz- bis mittelfristig
K3	Gestaltung Kantonsstrasse - Planung und Umsetzung Kreisel Nord - Anpassung Temporegime	mittel- bis langfristig