

PROJEKTBERICHT

Aaregondel - eine urbane, ikonographische Vision

Zusammenarbeit mit der FHNW

19.01.2022



Abbildung 1: Aaregondel (durch IG zur Verfügung gestellt)

KUNDE

Reto Paul Grimm
IG Aaregondel

ERSTELLT VON

Dominik Held, Gentiana Plakolli, Tim Schwägli, Janik Märki
FHNW School of Business

INHALTSVERZEICHNIS

01

Qualitativer Teil

Vorgängige Analyse der Stakeholder	3
Zusammenfassung der Interviews	7
Halter AG	8
BirdLife	9
Kontextplan	10
Amt für Raumplanung	11
mha gmbh	12
Pro Natura	13
Amt für Verkehr und Tiefbau	14
Amt für Umwelt	15

02

Quantitativer Teil

Übersicht	16
Zusätzliche Erkenntnisse	18
Bootsverbindung als Alternative	18
Kostenschätzung für die Buslinie	20

03

Action Plan

Genannte Risiken + Massnahmenplan	21
-----------------------------------	----



Abbildung 2: Solothurn Altstadt (solothurn-city.ch, o.J.)

QUALITATIVER TEIL

Vorgängige Analyse der Stakeholder

Die wichtigsten Interessengruppen, auf die wir uns bei diesem Projekt konzentrierten, wurden von der IG Aaregondel definiert.

Um die identifizierten Stakeholder zu strukturieren und zu priorisieren, verwendeten wir einen Ansatz (siehe Abbildung 3,4,5), der aus vier Teilen besteht: *Agenda-Setting, Indexing, Framing und Priming*. Jeder Teil steht für die Haupt- oder Wunschaufgabe eines Stakeholders, dessen angestrebtes Verhalten in der richtigen Reihenfolge erreicht werden sollte. Die vier Punkte sollen daher helfen zu analysieren, **welche Akteure die Themen bestimmen**, welche diesen Themen das **nötige Gewicht geben**, wer die **Interpretation der Themen beeinflusst** und schließlich, wer die **Interpretationsmuster antreibt**.

Des Weiteren wurde für jeden Stakeholder eine Kernbotschaft sowie das gewünschte Zielverhalten definiert, welche übermittelt resp. erreicht werden sollte.

Die wichtigsten Interessengruppen, auf die wir uns bei diesem Projekt konzentrierten, wurden von der IG Aaregondel definiert.

Vor dem ersten Kontakt mit den einzelnen Interessengruppen wurden Informationen über sie gesammelt, um ihre Situation zu verstehen und mit gezielten Überlegungen an die Gespräche zu gehen. Dabei wurde der Fokus auf folgende Punkte gelegt und entsprechende Annahmen getroffen:

- ❖ Welche Werte sind dem Stakeholder wichtig?
- ❖ Wie kann der Stakeholder von der Aaregondel profitieren?
- ❖ Aus welchen Gründen könnte sich der Stakeholder aus dem Projekt zurückhalten oder es gar ablehnen?

Chancen

- ✔ Werte wie Innovation und Nachhaltigkeit können noch stärker nach aussen kommuniziert werden.
- ✔ Erhöhte Standortattraktivität (Swiss Prime, Attisholz-Areal, Arbeitsplätze, Solothurn).
- ✔ Ökonomisch und ökologisch nachhaltige Ergänzung des öffentlichen Verkehrsnetzes.

Risiken

- ✘ Möglicher Reputationsschaden durch zu frühe Stellungnahme in den Medien.
- ✘ Keine Notwendigkeit.
- ✘ Ablehnung aufgrund von Naturschutzvorschriften.

Abbildung 3: Stakeholder Management Framework I

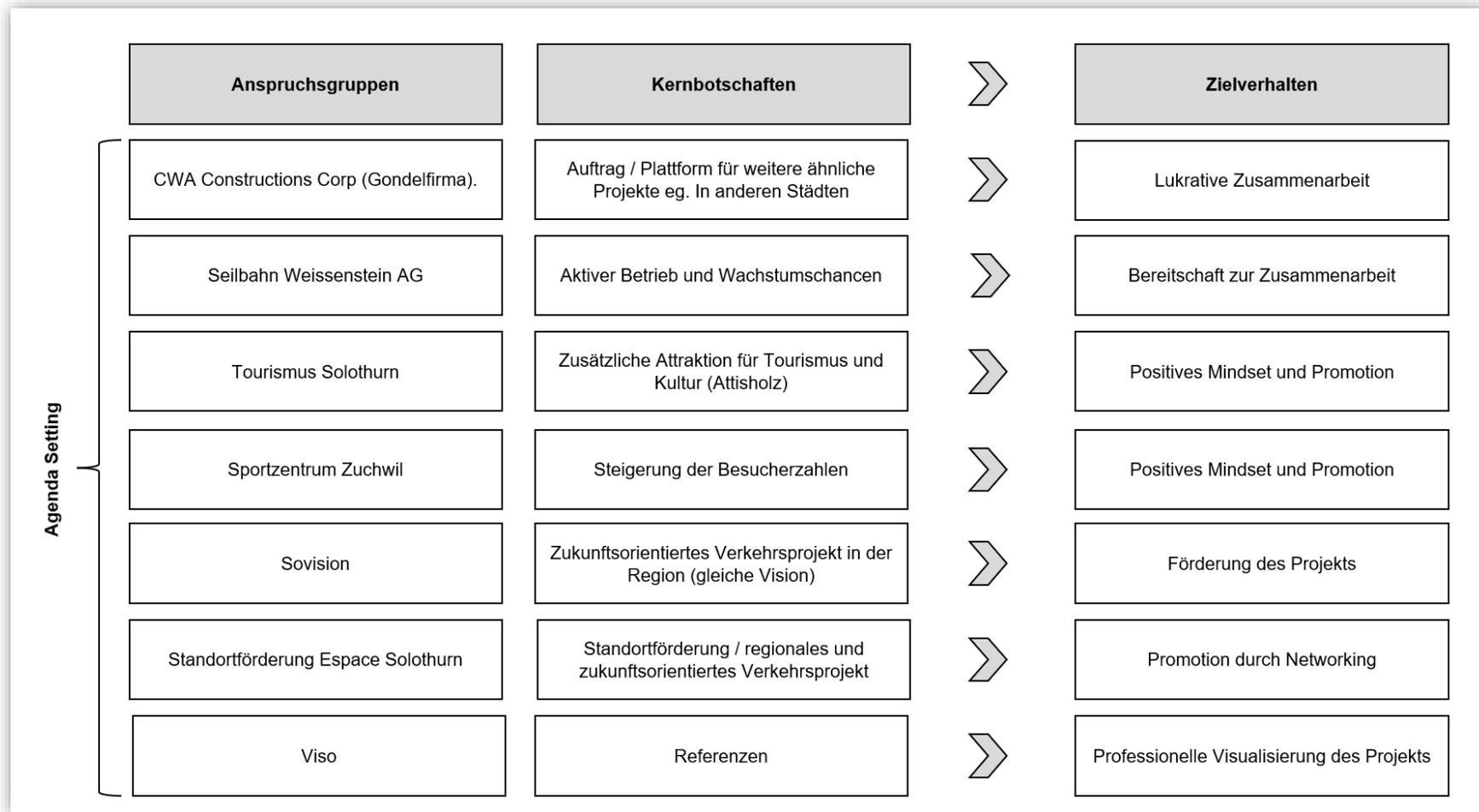


Abbildung 3: Stakeholder Management Framework I (eigene Abbildung; Casanova, 2021)

Abbildung 4: Stakeholder Management Framework II

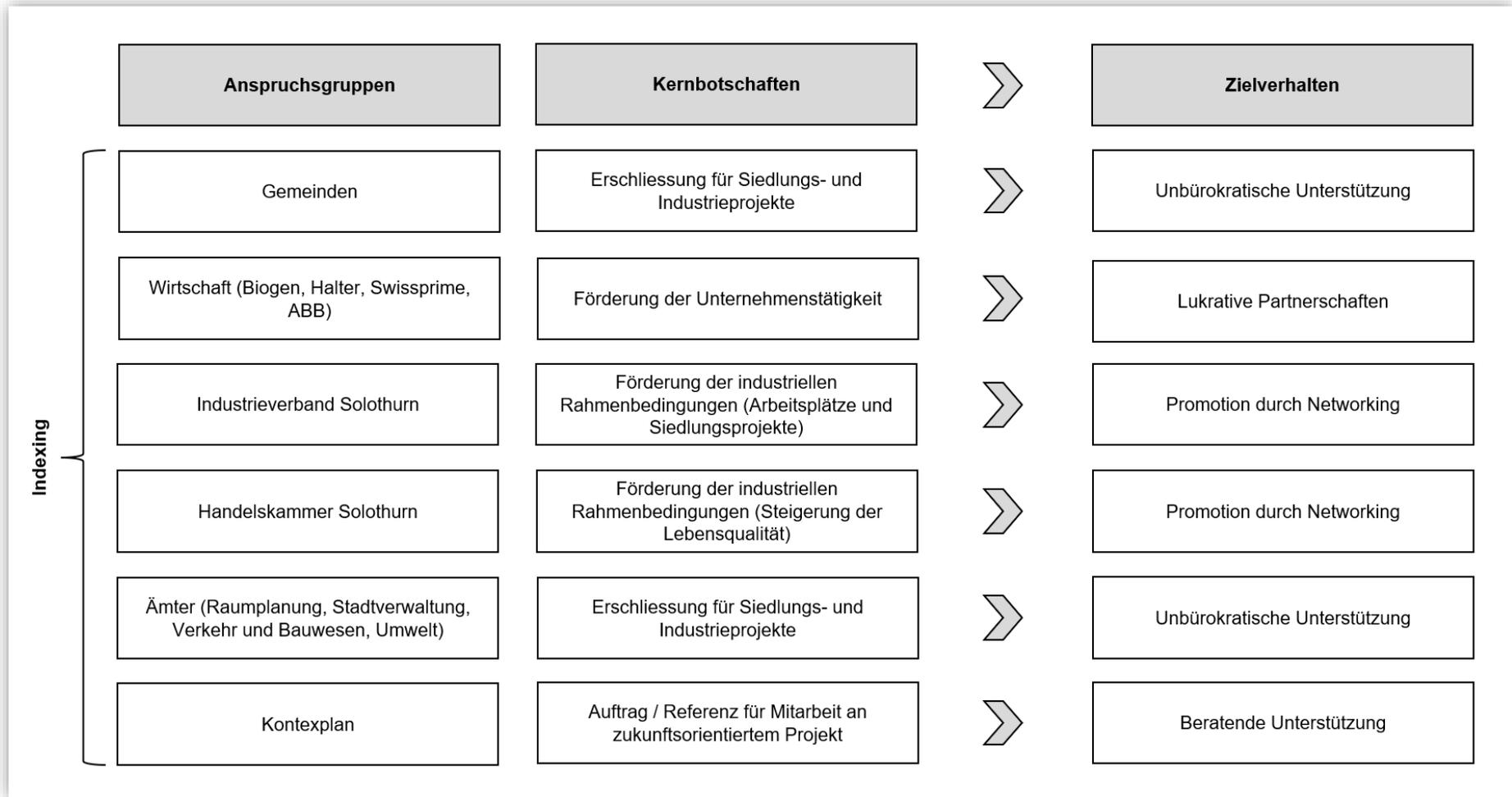


Abbildung 4: Stakeholder Management Framework II (eigene Abbildung; Casanova, 2021)

Abbildung 5: Stakeholder Management Framework III

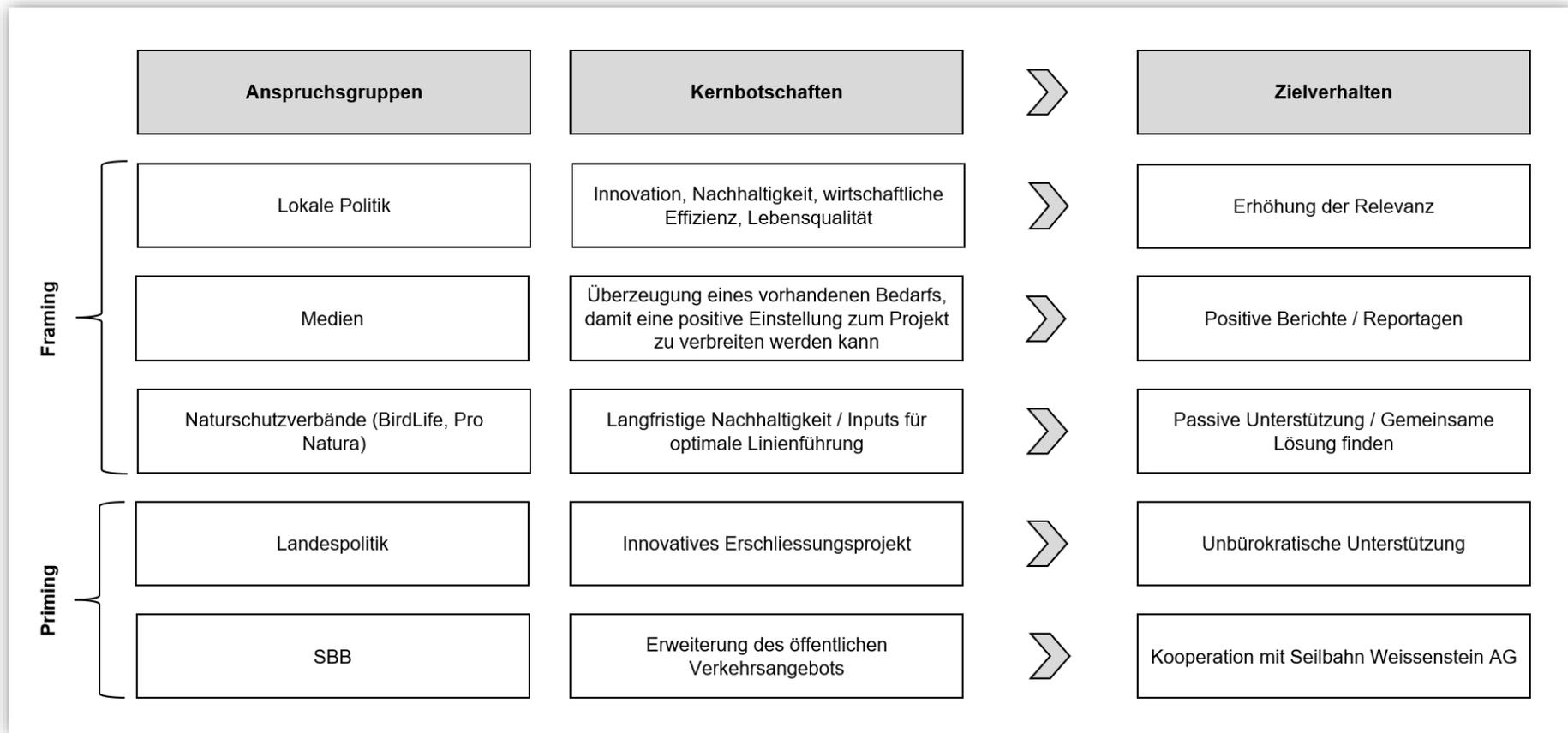


Abbildung 5: Stakeholder Management Framework III (eigene Abbildung; Casanova, 2021)

Zusammenfassung der Interviews:

Um die aktuellen Meinungen, mögliche Interessen und erkannte Risiken einzuholen, wurden zwischen Ende November und anfangs Dezember acht Meetings durchgeführt.

Zu den interviewten Stakeholder gehören:

- **Halter AG**, Herr Patrick Senn, 25.11.2021
- **BirdLife**, Herr Thomas Lüthi, 02.12.2021
- **Kontextplan**, Herr Markus Reichenbach, 02.12.2021
- **Amt für Raumplanung**, Herr Sacha Peter, 06.12.2021
- **mha gmbh**, Herr Markus Hauri, 07.12.2021
- **Pro Natura**, Frau Ariane Hausamann, 07.12.2021
- **Amt für Verkehr und Tiefbau**, Herr Kjell Kolden, 08.12.2021
- **Amt für Umwelt**, Herr Zenklusen & Herr Hadorn, 09.12.2021

Anhand einer Interessen-/Einflussmatrix haben wir nach der Durchführung der Interviews festgestellt, dass die Stimmung der Beteiligten gegenüber dem Projekt insgesamt **neutral** bis hin zu **skeptisch** ist. Gemäss Abbildung 6 fallen unserer Einschätzung nach die meisten von ihnen in den oberen linken Quadranten des Rasters, was bedeutet, dass sie einen beträchtlichen Einfluss haben, aber bisher wenig Interesse zeigen.

Abbildung 6: Interessen-/Einflussmatrix

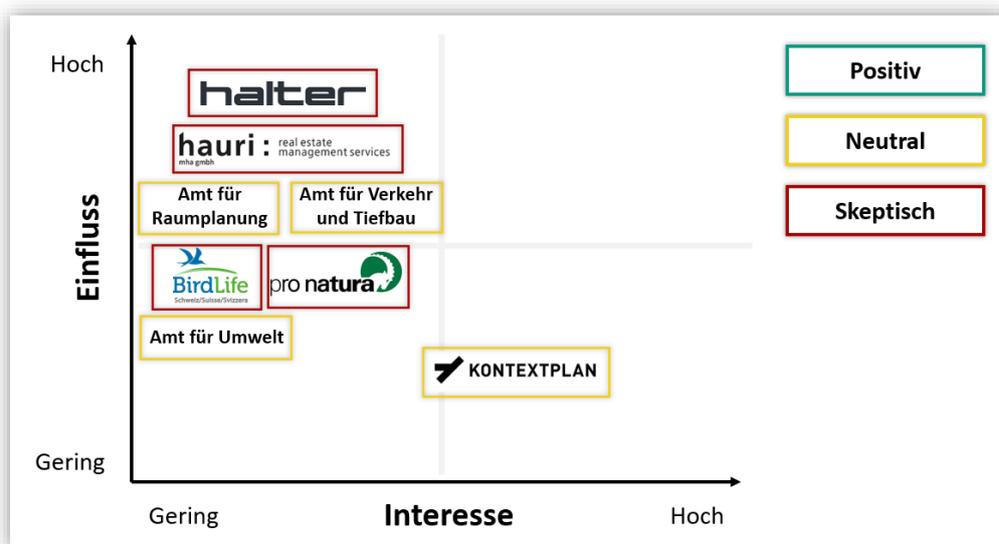


Abbildung 6: Interessen-/Einflussmatrix (basierend auf Williams & Lewis, 2008; Logos von Websites und Wikipedia: Halter, 2020; mha gmbh, 2021; Birdlife, 2020; Kontextplan, 2021; Wikimedia Foudation, 2021)

Halter AG

Erkenntnisse aus dem Interview

Persönliche Haltung:

- ❖ Patrick Senn ist grundsätzlich nicht gegen das Projekt.
- ❖ Seine derzeitigen Informationen über das Projekt sind nicht spezifisch genug.
- ❖ Momentan bringt das Projekt mehr Nachteile als Vorteile mit sich. Solange dies der Fall ist, kann er dieses Projekt nicht unterstützen.

Position der Halter AG:

- ❖ Die allgemeine Haltung kann man als eher desinteressiert oder neutral beschreiben.
- ❖ Das Projekt hat keine hohe Priorität, da sie bereits eine Lösung für das Erschliessungsproblem des Attisholz-Areals gefunden haben.
- ❖ Es wurde bereits in die Einführung neuer Buslinien und Bushaltestellen investiert, was aus Sicht der Halter AG die sicherste und einfachste Lösung für das Problem darstellt.

Chancen

- ✔ Richtlinie, dass 50% des Strassenverkehrs aus ÖV und Fahrrädern bestehen soll (wenig Parkplätze vorhanden).
- ✔ Verbindung zum Sportzentrum Zuchwil.
- ✔ Aaregondel wird den Buslinien nicht übergeordnet sein, könnte aber zusätzlich eingeführt werden.

Risiken

- ✘ Lösung für das Erschliessungsproblem wurde bereits gefunden und Investitionen wurden bereits getätigt.
- ✘ Keine Steigerung der Standortattraktivität, da die neuen Buslinien und Bushaltestellen bereits dafür sorgen.
- ✘ Linienführung: Masten befinden sich zu nah am Bauareal und verschaffen Sicht in die Wohnungen.

Nächste Schritte:

- ❖ Die Halter AG möchte sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht öffentlich äussern, da das Projekt noch zu wenig konkret ist.
- ❖ Um die Bereitschaft der Halter AG zu erhöhen, das Projekt zu unterstützen, muss die IG Aargondel der Halter AG die Vorteile klar aufzeigen und klare Vorschläge machen, wie die Nachteile behoben werden können.

Kontaktperson:

- ❖ P. Senn bestätigt, dass er der richtige Ansprechpartner ist und steht für weitere Treffen zur Konkretisierung der genannten Aspekte zur Verfügung.

BirdLife

Erkenntnisse aus dem Interview

Persönliche Haltung:

- ❖ Thomas Lüthi hält die Seilbahn prinzipiell für eine gute Idee, sieht aber keine Chance, sie zu realisieren.

Position von BirdLife:

- ❖ Sie werden mögliche offizielle Stellungnahmen erst dann erörtern, wenn eine Machbarkeitsstudie erstellt worden ist.
- ❖ T. Lüthi sieht BirdLife als passiven Verhandlungspartner für die Zukunft.
- ❖ BirdLife ist offen für Gespräche und wird das Projekt nicht prinzipiell ablehnen.

Chancen

- ✔ Es wurden momentan noch keine konkreten Chancen aus der Sicht von BirdLife erkannt. Möglicherweise könnte sich dies aber nach der Machbarkeitsstudie ändern.

Risiken

- ✘ Das Projekt müsste ein Genehmigungsverfahren durchlaufen, das vermutlich an verschiedenen Hindernissen scheitern würde.
- ✘ Beispiele für solche Hindernisse sind Einwände von Anwohnern oder die Tatsache, dass ein Teil der Masten in ein Naturschutzgebiet entlang der Aare gebaut würde.
- ✘ Auch wenn es sich um eine Infrastruktur-Erweiterung für den öffentlichen Verkehr handelt, würde keine bestehenden ÖV-Angebote deswegen abgebaut werden.

Nächste Schritte:

- ❖ Erstellung einer Machbarkeitsstudie, die die Probleme, Hindernisse und den potenziellen Nutzen des Projekts aufzeigen würde.
- ❖ Dies würde als Grundlage für künftige Diskussionen dienen.
- ❖ Für T. Lüthi sind vor allem Abklärungen zu rechtlichen Fragen wesentlich.

Kontaktperson:

- ❖ T. Lüthi bleibt der Ansprechpartner und weist zudem auf die USO hin.
- ❖ USO (Umweltverbände Solothurn). Zusammenschluss verschiedener Naturschutzorganisationen. Aktuelle Präsidentin ist Laura Bruppacher (WWF).

Kontextplan

Erkenntnisse aus dem Interview

Persönliche Haltung:

- ❖ Persönlich scheint Herr Reichenbach interessiert und offen für die Idee der Aaregondel zu sein.

Position von Kontextplan:

- ❖ Das Unternehmen hält die Umsetzung der Aaregondel im Rahmen des bereits bestehenden Mobilitätskonzeptes für das Attisholzareal Nord als schwierig.

Chancen

- ✔ Kontinuierlicher Betrieb.
- ✔ Es ist kein Fahrplan erforderlich.
- ✔ Es ist einzigartig, zuverlässig und stellt eine privilegierte Reiseerfahrung dar.

Risiken

- ✘ Möglicherweise bietet die Gondel eine Überkapazität (2'000 Personen/Stunde).
- ✘ Ablehnung aufgrund Kannibalisierung bestehender Buslinien, die nicht mehr kostendeckend betrieben werden könnten und somit nicht mehr in die Basisleistung des öffentlichen Verkehrs aufgenommen würden.
- ✘ Soziale Sicherheit muss gewährleistet sein. Negativbeispiel: Frau steigt abends allein in eine Gondel mit einer Gruppe fremder Männer).
- ✘ Erreichbarkeit: Bus bietet eine engere Abfolge von Haltestellen.

Nächste Schritte:

- ❖ Kontextplan möchte im Moment nicht öffentlich Stellung nehmen, da sich das Projekt noch in der Anfangsphase befindet und man zudem eine Verpflichtung gegenüber dem eigenen Mobilitätskonzept eingegangen ist.
- ❖ Kontextplan nimmt deshalb keine aktive Rolle bei der Umsetzung des Projekts ein.

Kontaktperson:

- ❖ Herr Reichenbach bestätigt, dass er die richtige Ansprechperson ist.

Amt für Raumplanung

Erkenntnisse aus dem Interview

Persönliche Haltung und Position vom Amt für Raumplanung:

- ❖ Sacha Peter und das Amt für Raumplanung vertreten zum jetzigen Zeitpunkt keine konkrete Meinung zum Projekt Aaregondel, insbesondere nicht öffentlich.

Chancen

- ✔ S. Peter sieht die Zukunft im automatisierten und bedarfsgesteuerten Verkehr und ist der Meinung, dass sich die zukünftige Entwicklung auf diese Aspekte konzentrieren wird. Es besteht daher Potenzial, da die Gondel mit sehr wenigen Mitarbeitern betrieben werden kann und somit der Automatisierung nahekommt.

Risiken

- ✘ Schwierigkeiten im Genehmigungsverfahren (Beispiel Gondelprojekte Zürich).
- ✘ Der geplante Ausbau des öffentlichen Verkehrs, insbesondere die Expressbusse, werden ausreichend sein und eine komfortable Mobilität ermöglichen.
- ✘ Von Anwohnern unerwünscht.
- ✘ LULU-effect (locally unwanted land use).
- ✘ NIMBY-effect (not in my backyard).
- ✘ Einwände von Naturschutzorganisationen
- ✘ Feste Infrastruktur (Masten, Kabel).

Empfehlungen von S. Peter:

- ❖ Damit der öffentliche Verkehr attraktiv bleibt, müssen Verbindungen von einem Punkt zum anderen mit weiteren Verbindungen vernetzt und koordiniert sein.
- ❖ Benutzerfreundlichkeit → Aaregondel muss in SBB-App integriert sein.
- ❖ Es ist nicht leicht vorherzusagen, ob der öffentliche Verkehr für die Personen in den Entwicklungsgebieten attraktiv genug sein wird, da die Nutzung von Privatautos sehr beliebt ist.

Nächste Schritte:

- ❖ Das Amt wartet auf die Bekanntgabe weiterer Fortschritte und auf die Machbarkeitsstudie.
- ❖ Zudem möchten sie konkurrierende Alternativen sehen. Vor- und Nachteile können nur durch einen Vergleich angemessen beurteilt werden.

mha gmbh

Erkenntnisse aus dem Interview

Persönliche Haltung:

- ❖ Markus Hauri glaubt nicht an die Realisierung der Aaregondel, da sie, aus den untenstehenden Gründen, nicht das geeignete Transportmittel für dieses Gebiet darstelle.

Position der mha GmbH:

- ❖ Als Vertreter der Swiss Prime Anlagenstiftung bestätigt M. Hauri einen Bedarf an zusätzlichen öffentlichen Verkehrsmitteln, allerdings nur in Attisholz.
- ❖ Das Gebiet, in dem Swiss Prime ihre Immobilien baut, ist gut mit dem Hauptbahnhof Solothurn und den verschiedenen Gemeinden verbunden.
- ❖ Hingegen besteht Interesse an einer besseren Anbindung von Zuchwil und Attisholz durch ein Schiff, da es als skalierbar angesehen wird.

Chancen

- ✔ Da M. Hauri deutlich macht, dass Swiss Prime kein Interesse an der Realisierung einer Gondel hat, kann er nur auf die Hindernisse hinweisen, die sich im Laufe des Projekts ergeben werden.

Risiken

- ✘ Es besteht kein Bedarf für Swiss Prime.
- ✘ Generiert zu viel Lärm. Beeinträchtigt Wohnqualität.
- ✘ Beanstandungen im Bauverfahren.
- ✘ Linienführung: Masten befinden sich zu nahe am Bauareal und verschaffen Sicht in die Wohnungen.
- ✘ Hohe Investition, aber keine konstante Nachfrage nach Gondelfahrten → Überkapazität.
- ✘ Schwierig, Investoren zu finden, weshalb es von der öffentlichen Hand finanziert, werden müsste. Dafür sieht er jedoch ein mangelndes öffentliches Interesse.

Nächste Schritte:

- ❖ Eine Unterstützung durch Swiss Prime ist eher unwahrscheinlich. Um mögliche Einwände zu vermeiden, muss die IG aufzeigen, ob die Gondel skalierbar ist und wie viel Lärm sie tatsächlich verursachen wird.
- ❖ Neue Linienführung muss vorgeschlagen werden, die eine grössere Distanz zu Swiss Primes Wohnungen aufweist.

Pro Natura

Erkenntnisse aus dem Interview

Persönliche Haltung:

- ❖ Die Idee, eine Seilbahn in der Stadt zu bauen, erscheint Arianne Hausamann seltsam und ungeeignet, weshalb die Interviews eher negativ ausfielen.
- ❖ Allerdings gibt es von ihrer Seite keine grundsätzlichen Einwände.
- ❖ Dennoch glaubt sie nicht, dass das Projekt realisierbar ist.

Position von Pro Natura:

- ❖ Die Aaregondel wurde noch an keiner Vorstandssitzung diskutiert.
- ❖ Laut A. Hausamann gibt es derzeit kein Interesse und keine Motivation, am Projekt mitzuarbeiten.
- ❖ Entsprechend sieht sie Pro Natura in einer passiven Rolle und kommentiert den laufenden Prozess aus deren Sicht.
- ❖ Dennoch steht Pro Natura der IG für eine offene Kommunikation zur Verfügung, da sie das Projekt nicht grundsätzlich ablehnt.

Chancen

- ✔ Es wurden von ihrer Sicht keine konkreten Vorteile genannt.

Risiken

- ✘ Nicht profitabel genug.
- ✘ Das größte Risiko ist die mögliche Beeinträchtigung des nationalen Wasser- und Zugvogelschutzgebietes durch die Linienführung.

Nächste Schritte:

- ❖ Gemäß Pro Natura muss der nächste Schritt die Erstellung einer Machbarkeitsstudie sein. Sie würden die Ergebnisse der Studie gerne sehen, da sie dann zu dem Projekt Stellung nehmen können.
- ❖ Unabhängig von der Machbarkeitsstudie muss die Linienführung überarbeitet werden.

Kontaktperson:

- ❖ A. Hausamann ist die Ansprechpartnerin bei Pro Natura für die weitere Kommunikation.
- ❖ Wie T. Lüthi (BirdLife) sagte, kann auch Frau Laura Bruppacher (WWF), Präsidentin der USO, kontaktiert werden. Das Präsidium der USO wechselt alle zwei Jahre, das nächste Mal im Jahr 2023.

Amt für Verkehr und Tiefbau, Abteilung Öffentlicher Verkehr

Erkenntnisse aus dem Interview

Persönliche Haltung und Position vom Amt für Verkehr und Tiefbau, Abteilung Öffentlicher Verkehr:

- ❖ Generell hält Kjell Kolden die Aaregondel für eine spannende Idee. Allerdings sieht er auch einige Risiken.
- ❖ In seiner Position als Auftraggeber des öffentlichen Verkehrs in Solothurn hat er eine neutrale Haltung gegenüber dem Projekt.

Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none">✓ Sinnvolle Ergänzung zum öffentlichen Verkehr in Solothurn.✓ Positiver Einfluss auf die Attraktivität der Region.✓ Grosszügige Betriebszeiten, da die variablen Kosten gering sind.✓ Bequemer und entspannter Transport.✓ Geringer CO2 Ausstoss.	<ul style="list-style-type: none">✗ Genehmigungsverfahren.✗ Finanzierung.✗ Feste Infrastruktur (die Gondel ist viel weniger flexibel als ein Bus).

Generelle Unterhaltung über den öffentlichen Verkehr:

- ❖ K. Kolden erläutert die Vier-V-Strategie, die auch im neuen Agglomerationsprogramm enthalten ist. Diese Strategie besteht aus den vier V's: "vermeiden", "verlagern", "verträglich gestalten" und "vernetzen".
- ❖ Mit dieser Strategie plant das Amt die Entwicklung des Verkehrs in Solothurn.
- ❖ Zurzeit fahren zwei Buslinien nach Attisholz und eine nach Luterbach. Das Amt ist überzeugt, dass diese drei Buslinien für eine weitere Entwicklung und einen Ausbau geeignet sind.
- ❖ Um als neue Form des öffentlichen Verkehrs akzeptiert zu werden, müssen mehrere Erwartungen erfüllt werden: die Zugänglichkeit für Behinderte, das Preissystem und die Anbindung an andere öffentliche Verkehrsmittel.

Nächste Schritte:

- ❖ Zum jetzigen Zeitpunkt können K. Kolden und das Amt für Verkehr und Tiefbau das Projekt noch nicht richtig bewerten.
- ❖ Die Anforderungen, die vor einer weiteren Beurteilung zu erfüllen sind, sind die Machbarkeitsstudie, eine Konsultation der Fachgremien und ein klarer Businessplan.
- ❖ K. Kolden erwähnt den Businessplan, weil er die Finanzierungsstrategie für ein entscheidendes Kriterium hält.

Amt für Umwelt

Erkenntnisse aus dem Interview

Persönliche Haltung:

- ❖ Gabriel Zenklusen sowie Christian Hadorn finden das Projekt spannend und visionär. Als Beispiel wurde die Seilbahn in La Paz erwähnt.
- ❖ Man erkennt jedoch die vielen negativen Äußerungen und fragt sich wie gross der Nutzen einer solchen Seilbahn hier in Solothurn im Vergleich zum üblichen öffentlichen Verkehr ist.

Position vom Amt für Umwelt

- ❖ Es müssen bestimmte Kriterien erfüllt werden, damit es zustande kommt.
- ❖ Die grössten Probleme (Naturschutz) betreffen aber das Amt für Raumplanung

Chancen

- ✔ Theoretische Flexibilität der Linienführung.
- ✔ Die Alternative mit dem Book käme mit der derzeitigen Rechtslage nicht in Frage. Ein ganzjähriger Bootsbetrieb ist nicht möglich, da auf Teilen des Gebietes im Winter ein Bootsverbot besteht. Zudem ist die Zahl der Passagierfahrten im Sommer begrenzt → Diese Argumente sprechen für die Gondel.

Risiken

- ✘ Gewässerschutz, Lärm in Wohngebieten und bestimmte Umweltgüter wären betroffen, die eine Genehmigung benötigen.
- ✘ Problematische Linienführung.
- ✘ Kann ein öffentliches Interesse am Projekt nachgewiesen werden?
- ✘ Unsicherheiten bezüglich der rechtlichen Situation.
- ✘ Einwände privater Parteien/Verbände könnten das Projekt scheitern lassen.

Nächste Schritte:

- ❖ Beide empfehlen, sich frühzeitig mit den zuständigen Behörden abzustimmen, damit Probleme rechtzeitig angegangen werden können.
- ❖ G. Zenklusen schätzt die Funktion des Amtes für Umwelt jedoch als relativ gering ein.
- ❖ Das Amt für Wald, Jagd und Fischerei in Bezug auf Zugvögel und Wälder (Silvia Nietlisbach), käme gemäss Herrn Hadorn als zusätzlicher Stakeholder des Projekts in Frage.

Kontaktperson:

- ❖ C. Hadorn und seine Abteilung können bei Fragen zu Genehmigungen und zur Koordinierung im Umweltbereich kontaktiert werden.

QUANTITATIVER TEIL

Als Ergebnis des quantitativen Teils hat das Projektteam eine Tabelle mit den wichtigsten Zahlen und den entsprechenden Quellen erstellt, die der IG Aaregondel als verwaltbare Übersicht dienen soll. Mögliche Abweichungen zwischen den von der IG Aaregondel verwendeten Zahlen und den vom Projektteam ermittelten Zahlen sind unterhalb der Tabelle kommentiert.

Das Nachschlagen relevanter Quellen und die Befragung verschiedener Interessengruppen führten zu zusätzlichen Erkenntnissen und Einsichten, die für die IG Aaregondel von Bedeutung sein könnten. Diese Erkenntnisse werden in einem separaten Abschnitt der quantitativen Analyse beschrieben.

Abbildung 7: Übersicht Bedarfszahlen, Bevölkerungsentwicklung, Nutzung Aaregondel

Quantitative Analyse	Zahlen der IG Aaregondel	Überprüfung	Quelle
Bedarfsprüfung für 2040			
Quartier Unterfeld / Riverside	2'450 Einwohner 370 Arbeitsplätze	Das Dokument "Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation" zeigt ein anderes Resultat. → 1'110 Einwohner / 300 Arbeitsplätze nach 2031	Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation (p.167)
Industriezone Luterbach	1'200 Arbeitsplätze	IG's Zahlen entsprechen den Berechnungen vom "Agglomerationsprogramm 4. Generation vom Kanton Solothurn"	Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation (p.170)
Transformationsareal Attisholz (Attisholz Nord, Riedholz)	1'200 Einwohner 780 Arbeitsplätze	Die Zahlen wurden dem "Agglomerationsprogramm" entnommen. Zusätzliche Quellen könnten helfen, eine bessere Schätzung fürs 2040 aufzusetzen: <ul style="list-style-type: none"> • 1'200 Einwohner / 780 Arbeitsplätze nach 2031 • 2'200 - 2650 Einwohner / 1'450 Arbeitsplätze • 2'500 Einwohner / 500 Arbeitsplätze 	Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation (p.170)
			Mobilitätskonzept (p.6)
			Attisholz Arealentwicklung
Sportzentrum Zuchwil	450'000 Besucher p.a.	Prognose für die Jahre 2030 und 2040 von Urs Jäggi, Direktor des Sportzentrums Zuchwil. Überprüfung durch geplante Machbarkeitsstudie.	
Tourismus und Freizeit	50'000 Flanierende p.a.	Überprüfung durch geplante Machbarkeitsstudie.	
Bevölkerungsentwicklung			
Luterbach	2040 = 3'977 Einwohner	2040 = 3'977 Einwohner	Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation (p.189)
		2040 = 1'303 Beschäftigte	Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation (p.190)
		2040 = 3'977 Einwohner	Bevölkerungsprognose 2040
Riedholz	2040 = 3'469 Einwohner	2040 = 3'469 Einwohner	Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation (p.189)
		2040 = 632 Beschäftigte	Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation (p.190)
		2040 = 3'469 Einwohner	Bevölkerungsprognose 2040
Zuchwil	2040 = 9'677 Einwohner	2040 = 9'677 Einwohner	Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation (p.189)
		2040 = 5'932 Beschäftigte	Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation (p.190)
		2040 = 9'677 Einwohner	Bevölkerungsprognose 2040
Solothurn	2040 = 23'074 Einwohner	2040 = 23'074 Einwohner	Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation (p.189)
		2040 = 29'427 Beschäftigte	Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation (p.190)
		2040 = 23'074 Einwohner	Bevölkerungsprognose 2040
Nutzung der Aaregondel			
Quartier Unterfeld / Riverside	600 Personen täglich		Mobilitätskonzept (p.14)
Industriezone Luterbach	600 Personen täglich		Mobilitätskonzept (p.14)
Transformationsareal Attisholz	900 Personen täglich		Mobilitätskonzept (p.14)
Sportzentrum Zuchwil	200 Personen täglich		Mobilitätskonzept (p.14)
Tourismus und Freizeit	300 Personen täglich		Mobilitätskonzept (p.14)

Abbildung 7: Übersicht Bedarfszahlen, Bevölkerungsentwicklung, Nutzung Aaregondel (eigene Abbildung)

Zusätzliche Erkenntnisse

In diesem Abschnitt werden zusätzliche Erkenntnisse dargelegt, die sich beim Studium relevanter Dokumente oder bei Gesprächen mit den Beteiligten ergeben haben.

Bootsverbindung als Alternative

Als Alternative zu der Aaregondel kam das Boot als öffentliches Verkehrsmittel zur Sprache. Basierend auf den Gesprächen mit der mha gmbh und mit dem Amt für Umwelt konnten folgende Vor- und Nachteile eruiert werden:

Aaregondel		Boot	
Vorteile	Nachteile	Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Skalierbar ✓ Kurze Reisedauer (11min) ✓ Kein Fahrplan notwendig ✓ Umweltfreundlich ✓ Keine Wartezeiten ✓ Einzigartige Reiseerfahrung ✓ Beeindruckende Aussicht ✓ Mögliche Steigerung der Standortattraktivität 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Feste Infrastruktur ✗ Lärm ✗ Problematische Linienführung ✗ Möglicherweise Überkapazität vorhanden ✗ In Konflikt mit Naturschutzreservaten 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Potenzielle Unterstützung von Markus Hauri ✓ Skalierbar ✓ Geringer Lärm 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Längere Reisedauer ✗ Ganzjähriger Bootsbetrieb nicht möglich (Bootsverbot im Winter auf einigen Teilen der Aare) ✗ Begrenzte Motorleistung (max. 8 PS) ✗ Begrenzte Zahl der Passagierfahrten im Sommer (60 Fahrgastfahrten) ✗ Fahrplan notwendig ✗ In Konflikt mit Naturschutzreservaten ✗ Beeinträchtigung der Wasserqualität

In der Gegenüberstellung überwiegen deutlich die Vorteile der Aaregondel. Besonders ausschlaggebend ist das Bootsverbot im Winter zwischen Feldbrunnen und dem Kraftwerk Flumenthal sowie die Einschränkungen des Bootsbetriebs im Sommer. Dies ist ebenfalls aus den nachfolgenden Gesetzesartikeln (Abbildung 8) und den Teilstrecken auf der Karte (Abbildung 9) zu entnehmen:

Abbildung 8: Regelung Schifffahrt Teilgebiet 2 und 3

Im Gebiet bestehen gemäss Objektblatt derzeit ausser einem Jagdverbot folgende Regelungen:

- In Teilgebiet III ist die Schifffahrt nicht eingeschränkt.
- In Teilgebiet II ist die Schifffahrt zwischen Feldbrunnen-St. Niklaus und Flumenthal gemäss der kantonalen Verordnung über die Schifffahrt eingeschränkt (Kanton Solothurn 2018).
 - **§ 12 * Fahrverbot zwischen Feldbrunnen und Flumenthal**
 - ¹ Das Befahren des Aareabschnittes ab Höhe des Schützenhauses Feldbrunnen bis zum Werk Flumenthal ist untersagt.
 - ² Vorbehalten bleibt der nach dem Bundesrecht vorgesehene Durchgangsverkehr.
 - **§ 12^{bis}* Ausnahmen***
 - ¹ Vom Verbot ausgenommen sind Fahrten zum Zweck der fischereilichen Bewirtschaftung und zur Pflege des Lebensraumes nach Anordnung und unter Aufsicht des zuständigen Departementes.
 - ² Ruder- und Motorboote bis maximal 6kW Leistung sind vom 1. Mai bis 31. Oktober erlaubt.*
 - ³ Das nach § 6 dieser Verordnung zuständige Departement kann für Personentransporte vom 1. Mai bis 30. September Ausnahmen bewilligen. Die Ausnahmen sind mit Auflagen zur Fahrtzahl und Fahrtroute zu versehen. Die Ausnahmen sind mit Zurückhaltung und ausschliesslich für Fahrten mit geringfügigen Auswirkungen auf den Aareraum zu erteilen. Gesuche für das jeweilige Jahr sind bis spätestens 31. Januar einzureichen.*

Abbildung 8: Regelung Schifffahrt Teilgebiet 2 und 3 (so.ch., 2021)

Abbildung 9: Karte Teilgebiet 2 und 3

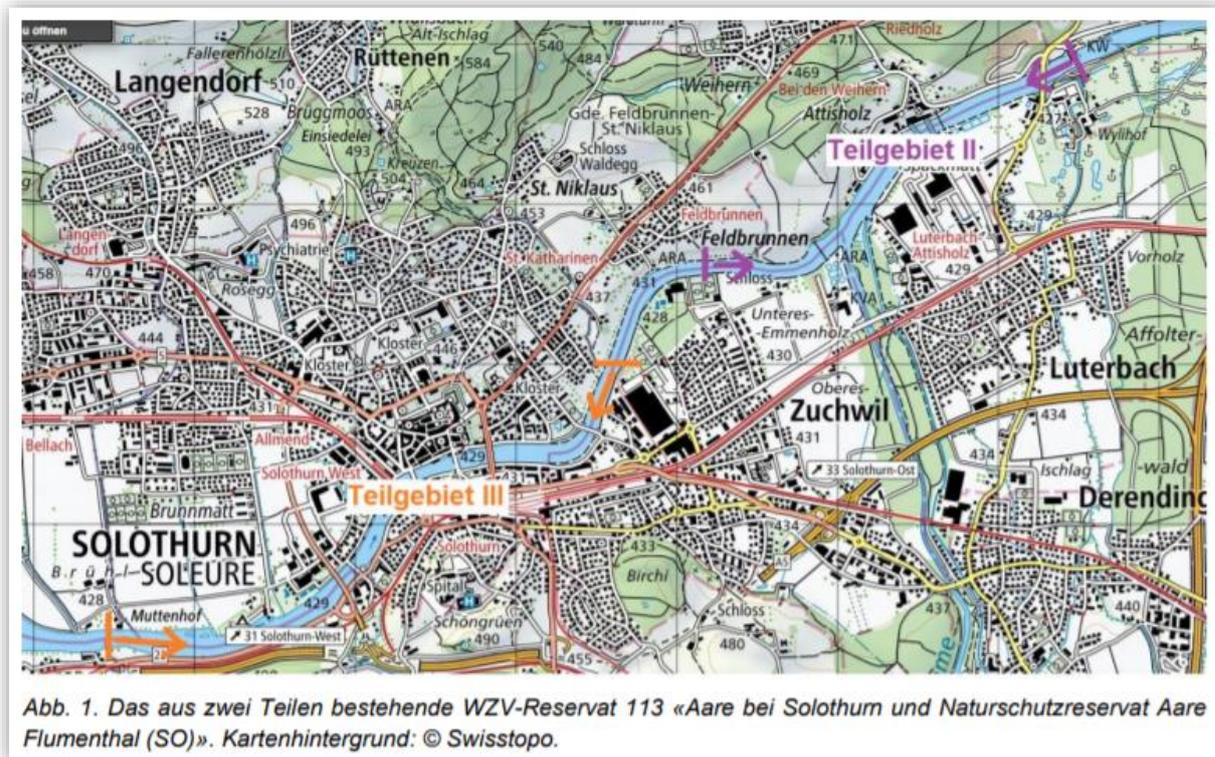


Abbildung 9: Karte Teilgebiet 2 und 3 (so.ch., 2021)

Kostenschätzung für die Buslinie

Als Teil der quantitativen Analyse haben wir versucht, Schätzungen der Kosten für den Ausbau der Buslinie zu sammeln. Während des Interviews mit Kjell Kolden haben wir ihn um eine grobe Schätzung gebeten und einige interessante Einblicke erhalten.

Zwei zusätzliche Busse fahren ins Attisholz-Areal und ein Bus fährt nach Luterbach. Seit Sommer 2021 sind Teile der Ausbaupläne bereits in Angriff genommen worden. Da die Buslinien nach Attisholz erst in diesem Sommer eingerichtet wurden, liegen noch nicht genügend Daten vor, um Kosten und Nutzung zu bewerten.

- ❖ Busfahrt von Gerlafingen via Derendingen und Luterbach bis Attisholz
 - Linie 10: (Mo-Fr / nur zu Stosszeiten: morgens, mittags, abends)
 - Linie 17: (täglich, ganztags)

Kostenschätzung:

Bei der Einführung eines neuen Busses in ein öffentliches Verkehrssystem sind zwei Hauptfaktoren zu berücksichtigen: das Fahrzeug und der Busfahrer.

- ❖ **1 Fahrzeug + 1 Busfahrer = CHF 500'000.- pro Jahr.**
- ❖ Diese Kosten umfassen das Salär eines Busfahrers, die Wartung und die Abschreibung des Fahrzeugs.
- ❖ Je nach Standort und Dauer können Busanbieter unterschiedliche Preise verlangen, weshalb die Kostendeckung für das Amt für Verkehr und Tiefbau variiert.
- ❖ Generell gilt jedoch für den Kanton Solothurn ein Kostendeckungsgrad von 50%.
 - 50% der Kosten soll mit den Einnahmen aus Billetten gedeckt werden.
 - 50% wird als Subventionen zur Verfügung gestellt.

Zwischen den Linien 10 und 17 sind erhebliche Unterschiede in Bezug auf die Kostendeckung zu erkennen:

- ❖ Linie 10 wird grundsätzlich von in der Region niedergelassenen Privatunternehmen mitfinanziert.
- ❖ Die Linie 10 wird bis 2024 betrieben. Danach wird das Amt für Verkehr und Tiefbau eine Evaluierung und Bewertung vornehmen, die auch Einfluss darauf hat, ob die privaten Unternehmen weiterhin zur Kostendeckung beitragen werden. Nach dieser Evaluierung wird über die Zukunft der Businfrastruktur entschieden.

ACTION PLAN

Basierend auf den Erkenntnissen aus den Meetings und der Interessen-/Einflussmatrix stellt die nachfolgende Abbildung 10 ein Diagramm dar, welches die wichtigsten, von den Stakeholdern genannten, Hindernisse hervorhebt. Begleitet wird dies von einem Massnahmenplan, der zu deren Bewältigung dienen soll.

Abbildung 10: Genannte Risiken und Nachteile + Massnahmenplan

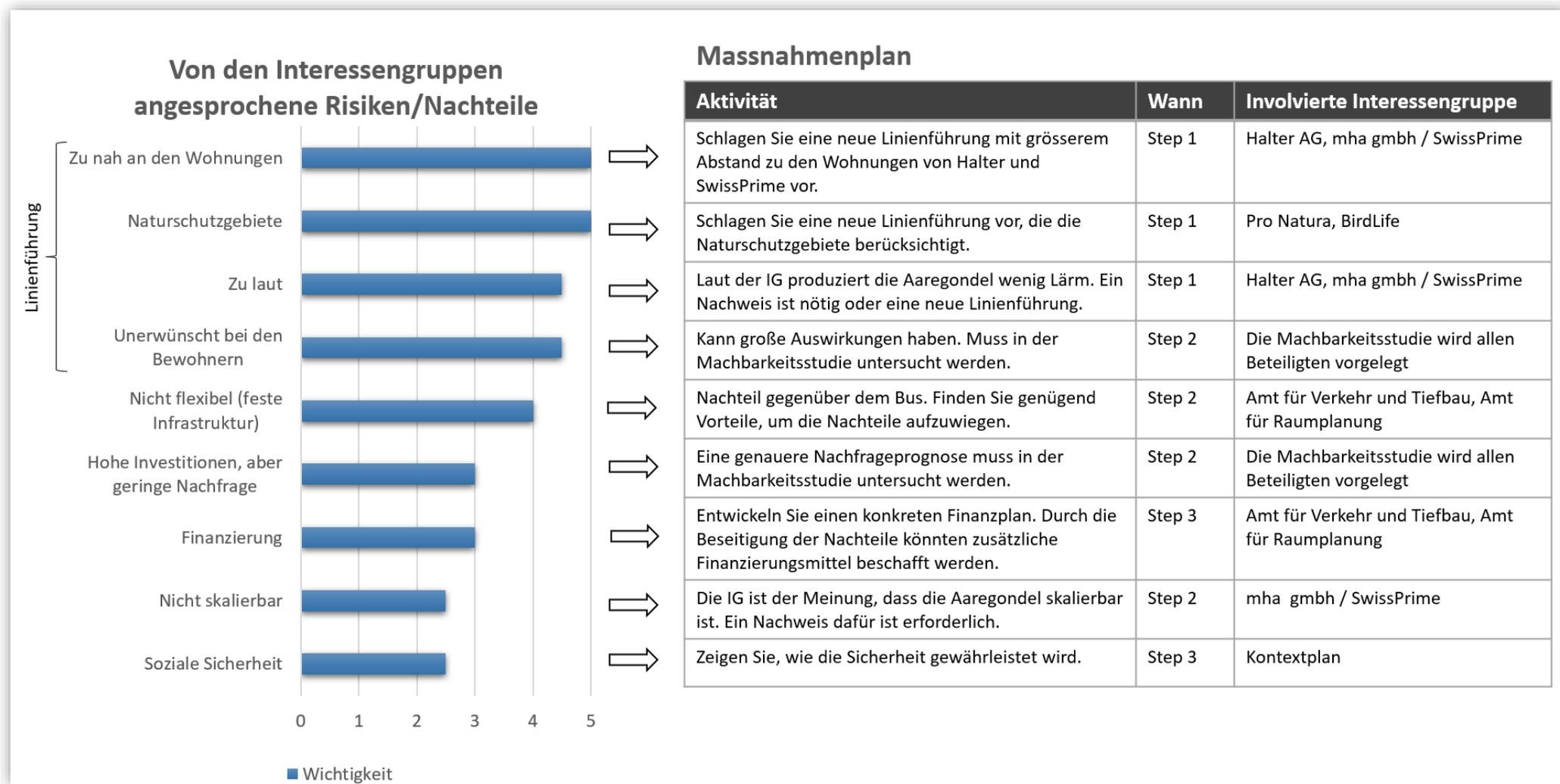


Abbildung 10: Genannte Risiken und Nachteile + Massnahmenplan (eigene Abbildung)

Abbildungsverzeichnis:

Abbildung 1: Aaregondel (durch IG zur Verfügung gestellt) 1

Abbildung 2: Solothurn Altstadt (solothurn-city.ch, o.J.) 2

Abbildung 3: Stakeholder Management Framework I (eigene Abbildung; Casanova, 2021)..... 4

Abbildung 4: Stakeholder Management Framework II (eigene Abbildung; Casanova, 2021)..... 5

Abbildung 5: Stakeholder Management Framework III (eigene Abbildung; Casanova, 2021)..... 6

Abbildung 6: Interessen-/Einflussmatrix (basierend auf Williams & Lewis, 2008; Logos von Websites und Wikipedia: Halter, 2020; mha gmbh, 2021; Birdlife, 2020; Kontextplan, 2021; Wikimedia Foudation, 2021) 7

Abbildung 7: Übersicht Bedarfszahlen, Bevölkerungsentwicklung, Nutzung Aaregondel (eigene Abbildung)..... 17

Abbildung 8: Regelung Schifffahrt Teilgebiet 2 und 3 (so.ch., 2021)..... 19

Abbildung 9: Karte Teilgebiet 2 und 3 (so.ch., 2021)..... 19

Abbildung 10: Genannte Risiken und Nachteile + Massnahmenplan (eigene Abbildung)..... 22

Quellenverzeichnis:

- BirdLife Schweiz/Suisse/Svizzera. (2020). *Impressum / Datenschutzerklärung*.
<https://www.birdlife.ch/de/content/rechtliche-hinweise-und-datenschutz-birdlifech>
- Casanova, M. (2021). Input Session Stakeholder Management
- Halter AG. (2020). *Unternehmen*. <https://www.halter.ch/de/unternehmen>
- Kontextplan. (2021). *Lebensräume mit Qualität*
<https://www.kontextplan.ch/lebensraeumemitqualitaet/>
- mha gmbh. (2021). *Home*. <https://www.mhagmbh.ch/>
- Solothurn Tourismus. (n.d.). *Altstadtführung Solothurn*. Solothurn City.
<https://www.solothurn-city.ch/Solothurn/offer/detail/Altstadtfuehrung-Solothurn-TDS00020011454187728?lang=de#tp-anchor-images>
- Werner, S., & Strebel, N. (2021). *Avifaunistische Bedeutung des WZV-Reservats Nr. 113: Aare bei Solothurn und Naturschutzreservat Aare Flumenthal (SO)*. Vogelwarte. https://so.ch/fileadmin/internet/vwd/vwd-awjf-jagd/pdf/Newsbeitraege/Gutachten_Vogelwarte_Aare_bei_Solothurn.pdf
- Wikimedia Foundation. (2021). *Pro Natura*. Wikipedia.
https://de.wikipedia.org/wiki/Pro_Natura
- Williams, W. & Lewis, D. (2008). Strategic management tools and public sector management. *Public Management Review*, 10(5), 653-671.
<https://doi.org/10.1080/14719030802264382>