

Kantonsübergreifendes Konzept Raum und Verkehr Oensingen – Niederbipp (KRV ON)

Bericht

Kanton Bern,
Amt für Gemeinden und Raumordnung und
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination

Kanton Solothurn,
Amt für Raumplanung und
Amt für Verkehr und Tiefbau

28. Oktober 2022



Bearbeitung

Oliver Bachmann

Betriebsökonom FH, MAS in Gemeinde-, Stadt- und Regionalentwicklung

Lukas Fischer

dipl. Ing. FH in Raumplanung/SIA/FSU/SVI

Simon Vogt

dipl. Ing. ETH/SVI

Giovanni Di Carlo

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme FSU

Maren Peter

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme FSU

Metron Verkehrsplanung AG und Metron Raumentwicklung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Auftraggeber

Kanton Bern

Amt für Gemeinden und Raumordnung

Nydegasse 11/13

3011 Bern

Monika Suter, Kantonsplanerin

Muriel Odiet, Projektleiterin

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination

Reiterstrasse 11

3013 Bern

Christian Aebi, Amtsvorsteher

Kanton Solothurn

Amt für Raumplanung

Werkhofstrasse 59

4509 Solothurn

Sacha Peter, Kantonsplaner

Vanessa Jenny, Kreisplanerin

Amt für Verkehr und Tiefbau

Rötihof

Werkhofstrasse 65

4509 Solothurn

Stefan Gantenbein, Stv. Amtsleiter

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
1.1	Ausgangslage	5
1.2	Perimeter	5
1.3	Ziel des Konzepts Raum und Verkehr	7
1.4	Vorgehen	7
1.5	Begleitung	8
2	Analyse	10
2.1	Planerische Rahmenbedingungen	10
2.1.1	Hauptstadtregion	10
2.1.2	Kantonale Richtpläne	10
2.1.3	Kommunale Nutzungsplanung	11
2.2	Räumliche Analyse	17
2.3	Verkehrliche Analyse	18
2.3.1	MIV / Schwerverkehr	18
2.3.2	Öffentlicher Verkehr	19
2.3.3	Fuss- und Veloverkehr	19
2.4	Standortanalyse	20
3	Szenarien	21
3.1	Rahmenbedingungen und Ziele der Nutzungsentwicklung	21
3.2	Definition der Szenarien	21
3.3	Übersicht	22
3.4	Priorisiertes Mischszenario	26
4	Anforderungen und Massnahmen	28
4.1	Räumliche Entwicklung	28
4.1.1	Nutzung	28
4.1.2	Infrastrukturen	28
4.1.3	Dichte	29
4.1.4	Städtebauliche Qualitäten	29
4.1.5	Freiraumqualität	29
4.2	Verkehrerschliessung	30
4.2.1	Erschliessungskonzept	30
4.2.2	Parkierung	36
4.2.3	Schwerverkehr	36
4.2.4	Öffentlicher Verkehr	37
4.2.5	Veloverkehr	37
4.2.6	Fussverkehr	37
4.3	Wirtschaft / Standort	38
4.3.1	Sektor A: Teilgebiet hohe Arbeitsplatzdichte	38
4.3.2	Sektor B: Teilgebiet mittlere Arbeitsplatzdichte	38
4.3.3	Sektor C: Teilgebiet geringe Arbeitsplatzdichte	38
4.3.4	Sektor D: Speziallandwirtschaft	39
4.4	Massnahmenliste	40
5	Einarbeitung in Planungsinstrumente	42
5.1	Richtpläne	42
5.2	Ortsplanung	42
	Anhang	44
	Anhang 1: ÖV-Erschliessung Stockmatte	45
	Anhang 2: Potenzialabschätzung Buserschliessung Stockmatte	50

Anhang 3: Beispiele für Arbeitsplatzdichten

51

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Gemeinden Niederbipp im Kanton Bern und Oensingen im Kanton Solothurn verfügen über ein attraktives gemeinsames Entwicklungsgebiet. Dieses ist in den Richtplänen beider Kantone als wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt (ESP) bzw. als strategisches Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung festgesetzt. Diese gute Beurteilung ist auch auf die verkehrstechnisch sehr günstige Lage der Gemeinden an der Autobahn A1 und dem SBB-Fernverkehrshalt in Oensingen zurückzuführen. Diese Lage weckt wirtschaftliche Interessen, führt aber auch zu raumplanerischen Herausforderungen.

Der interkantonale ESP besteht aus den Teilgebieten Stockmatte (Gemeinde Niederbipp) sowie Ob de Gass, Moos, Tschäppelisacker und Garwiden (Gemeinde Oensingen). Er ist in den kantonalen Richtplänen verankert und wurde von der Hauptstadregion als einer ihrer ca. 20 Top-Entwicklungsstandorte eingestuft. Die geplante Nutzung der vier im Kanton Solothurn liegenden Teilgebiete fokussiert auf Dienstleistungen, Produktion und Logistik+. Letzteres verlangt einen erhöhten Anteil an ergänzenden Nutzungen wie Büro, Ausbildung oder Veredelung. Die geplante Nutzung des im Kanton Bern liegenden Gebiets fokussiert – als ESP Arbeiten – auf Industrie- und Gewerbenutzung.

Der Projektperimeter wurde nach Abschluss der Phase 3 um das angrenzende Industrie und Gewerbegebiet sowie das Gebiet der Gewächshäuser in der Gemeinde Niederbipp erweitert. Damit soll eine ganzheitliche Betrachtung des Raums sichergestellt werden.

Aufgrund der räumlichen und verkehrlichen Verflechtungen ist eine abgestimmte Entwicklung des interkantonalen ESP ein wichtiger Erfolgsfaktor. Die zuständigen Ämter aus den Bereichen Raumentwicklung, Verkehr und Standortförderung beider Kantone sowie die betroffenen Gemeinden Niederbipp und Oensingen haben sich daher auf einen gemeinsamen Planungsprozess verständigt.

1.2 Perimeter

Der Bearbeitungsperimeter umfasst die gesamten Industriezonen von Oensingen und Niederbipp. Der Betrachtungsperimeter umfasst die Gemeinden Oensingen und Niederbipp. Der Einflussperimeter entspricht dem Gebiet des REK von 2014 (Wangen a/A., Wiedlisbach, Oberbipp, Niederbipp und Oensingen) sowie den solothurnischen Gemeinden des Projekts «All-Gäu».

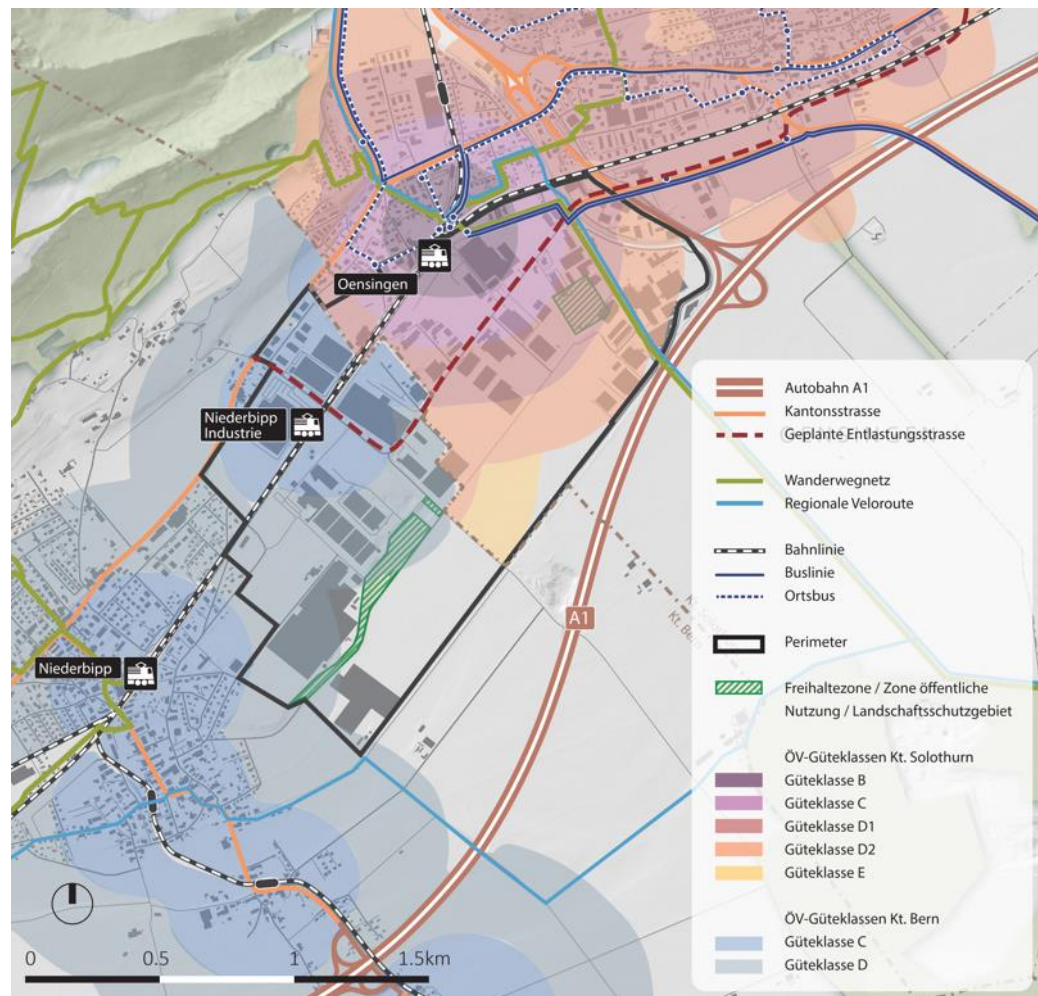


Abbildung 1: Erschliessung ESP Oensingen – Niederbipp

Rund um den ESP sind diverse raumplanerische und verkehrliche Projekte am Laufen. Zu nennen sind das Projekt «All-Gäu», die Standortevaluation Gewächshäuser Gäu/Untergäu, die regionale Arbeitszonenbewirtschaftung im Kanton Solothurn, das Güterverkehrs- und Logistikkonzept des Kantons Bern, das Projekt Cargo sous terrain, der 6-Spurausbau der Autobahn A1, die Verkehrsentslastung Oensingen sowie weitere. Im weiteren Projektverlauf sind die Schnittstellen zu diesen Projekten im Auge zu behalten.

1.3 Ziel des Konzepts Raum und Verkehr

Mit dem vorliegenden Projekt soll für den kantonsübergreifenden ESP ein Konzept Raum und Verkehr Oensingen – Niederbipp (KRV ON) erarbeitet werden. Dabei ist auf eine interdisziplinäre Abstimmung zu achten. Im Rahmen des Konzepts sollen eine gemeinsame Vorstellung über die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung (u.a. Nutzungsprofil) erarbeitet und die Schnittstellen geklärt werden. Der Handlungsbedarf ist zu konkretisieren.

Als besondere Herausforderungen gelten eine mit den Nutzungen abgestimmte Erschliessung mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und Schwerverkehr sowie die Erschliessung der südlichen Arealteile, insbesondere der Stockmatte mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV). Die Machbarkeit ist im Rahmen des Projekts zu klären.

1.4 Vorgehen

Anhand der bestehenden Grundlagen der beiden Kantone, der Regionen, der Gemeinden sowie der Projekte in der Umgebung wurde die Bestandessituation ausgewertet. Dabei spielen die raumplanerischen Vorgaben sowie die Ziele kantonaler, regionaler und kommunaler Strategien eine herausragende Rolle.

Im Rahmen von Szenarien wurden Zielsetzungen für den ESP in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Wirtschaft definiert. Die Nutzung stand dabei im Fokus. Die raumplanerischen und verkehrlichen Rahmenbedingungen werden durch diese Positionierung vorgegeben.

Es wurden fünf unterschiedliche Szenarien auf Chancen und Risiken geprüft. Die Szenarien wurden zuhanden der Projektkommission aufbereitet und von dieser diskutiert und konsolidiert. Die Projektkommission bestimmte drei Szenarien zur vertieften Weiterbearbeitung. Diese Szenarien wurden mit dem Ist-Zustand abgeglichen und aus den Differenzen die Handlungsfelder abgeleitet.

Die Projektkommission stellte auf Vorschlag der Metron ein Mischszenario zusammen. Dieses wurde anschliessend konkretisiert. Es wurde ein Konzept Raum und Verkehr erarbeitet, welches ein Programm zur Umsetzung der Massnahmen beinhaltet.

Des Weiteren wurden Vorschläge erarbeitet, wie das geplante Konzept in den übergeordneten Planungsinstrumenten abzubilden ist. Nötige Anpassungen sind in den kantonalen Richtplänen, den Ortsplanungen und allfälligen weiteren Planungsinstrumenten zu erwarten. Die Resultate wurden wiederum mit der Projektkommission abgeglichen.

Zur Klärung der Erschliessbarkeit von Stockmatte und Garwiden mit dem ÖV wurden die bestehenden Grundlagen gesichtet. Es wurden Erschliessungsmöglichkeiten inkl. alternative Ansätze geprüft und diese sowie die Schlussfolgerungen für das Projekt mit der Projektkommission diskutiert.

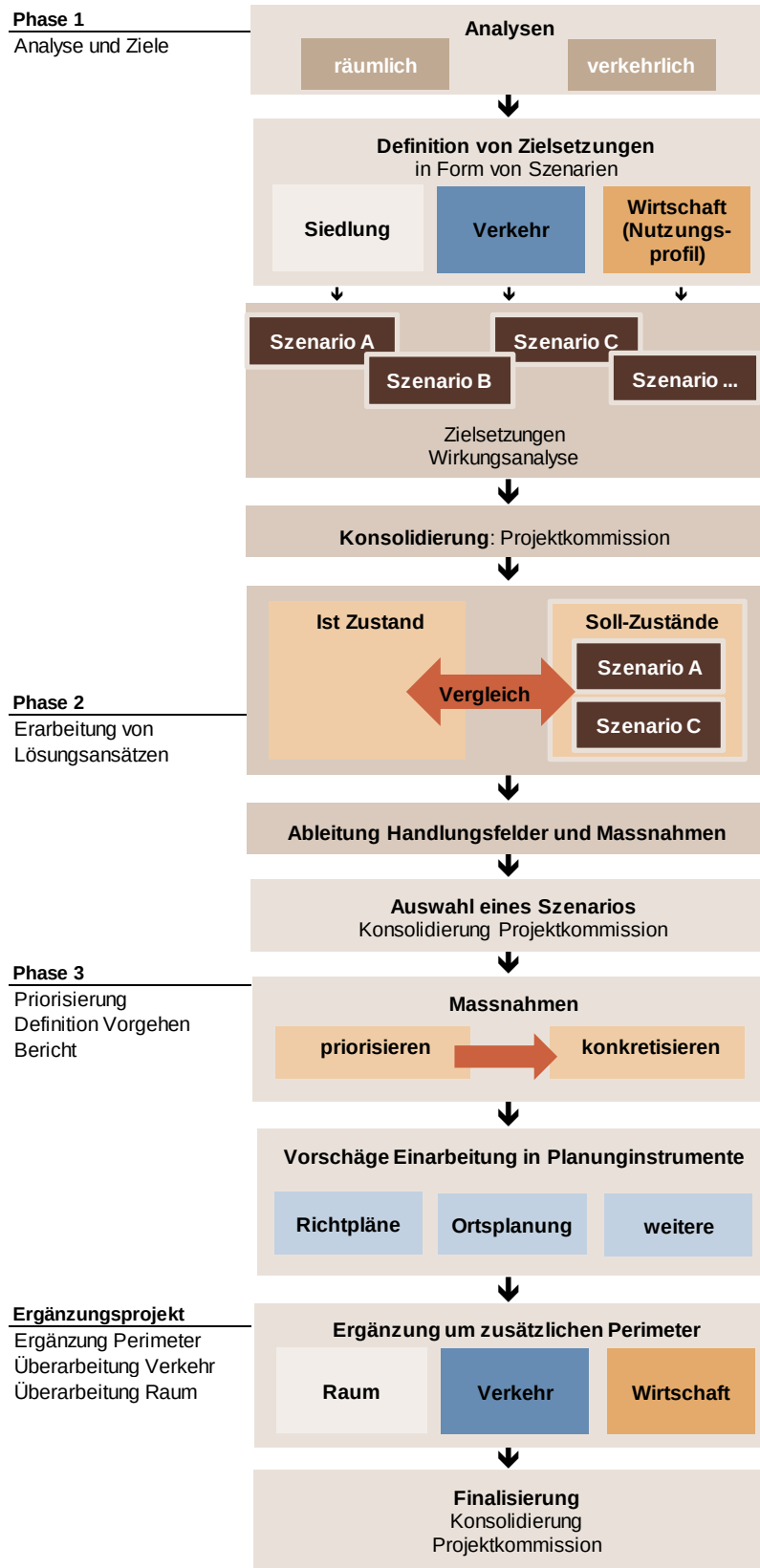


Abbildung 2: Vorgehen Projekt KRV ON

1.5 Begleitung

Das Projekt KRV ON steht unter der Leitung des Amts für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern (AGR) und des Amts für Raumplanung des Kantons Solothurn

(ARP). Es ist kantonsübergreifend sowie interdisziplinär ausgerichtet. Entsprechend besteht die lenkende Projektkommission aus dem/der Kantonsplaner*in der beiden Kantone sowie Vertreter*innen des Amtes für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV BE), des Obergeringenieurkreises IV (OIK IV BE), des Amtes für Verkehr und Tiefbau (AVT SO), der Standortförderung BE und der Wirtschaftsförderung SO sowie der/dem Gemeindepräsident*in Niederbipp und Oensingen.

Zusammensetzung der Projektkommission:

Katharina Dobler (bis Juni 21)	Kantonsplanerin	AGR BE
Monika Suter (ab Juli 21)	Kantonsplanerin	AGR BE
Muriel Odiet	Projektleiterin	AGR BE
Sacha Peter	Leiter Amt für Raumplanung	ARP SO
Vanessa Jenny	Kreisplanerin, Gäu/Untergäu	ARP SO
Christian Aebi	Amtsvorsteher	AÖV BE
Thomas Spillmann (bis Apr. 22)	Stv. Kreisoberingenieur	OIK IV BE
Roger Schibler (ab Mai 22)	Kreisoberingenieur	OIK IV BE
Stefan Gantenbein	Stv. Leiter	AVT SO
Manfred Böbner	Projektleiter	AWI BE
Karl Brander	Leiter Standortpromotion	SF SO
Sibylle Schönmann	Gemeindepräsidentin	Gemeinde Niederbipp
Fabian Gloor	Gemeindepräsident	Gemeinde Oensingen

Für die Projektumsetzung wurde ein Ausschuss gebildet, welcher die Metron als Auftragnehmerin in der Projektumsetzung begleitete. Er setzt sich aus folgenden Personen zusammen:

Muriel Odiet	Projektleiterin	AGR BE
Vanessa Jenny	Kreisplanerin, Gäu/Untergäu	ARP SO
Katja Bessire	Stv. Abteilungsleiterin	AÖV BE
Simone Hunziker	Projektleiterin	AVT SO
Thomas Spillmann	Stv. Kreisoberingenieur	OIK IV BE

In einem Echoraum wurden den Nachbargemeinden sowie regionalen Vertretungen nach Abschluss der Phase 1 und 2 die Zwischenerkenntnisse aus dem Planungsprozess vorgestellt und ihre Rückmeldungen entgegengenommen. Diese Inputs wurden in den weiteren Planungsprozess aufgenommen.

2 Analyse

2.1 Planerische Rahmenbedingungen

2.1.1 Hauptstadtregion

Aus dem Raumkonzept Schweiz von 2012 (überarbeitet 2018) wurde der Handlungsraum der Hauptstadtregion formuliert. Die Hauptstadtregion Schweiz bezieht sich auf den inneren Bereich des Kantons Bern sowie Teile der Kantone Solothurn, Neuenburg, Freiburg und Waadt.

Mit Blick auf das vorliegende Konzept sind für die Region folgende wichtige Stossrichtungen festgehalten:

- «Die politischen und wirtschaftlichen Akteure bündeln ihre Kräfte, um die nachhaltige Entwicklung der Siedlungen entlang der wichtigsten Verkehrsachsen zwischen Bern und den benachbarten Gross- und Mittelzentren mit hoher Priorität voranzutreiben.»
- «An den gut erschlossenen und raumplanerisch geeigneten Standorten sind Rahmenbedingungen für Betriebe und Arbeitsplätze im Gewerbe, im Dienstleistungssektor und in der Industrie zu schaffen.»



Abbildung 3: links: Ausschnitt Raumkonzept Schweiz (Quelle: <https://www.are.admin.ch/are/de/home/raumentwicklung-und-raumplanung/strategie-und-planung/raumkonzept-schweiz.html>) rechts: Ausschnitt Plan Hauptstadtregion (Quelle: <https://hauptstadtregion.ch>)

Der Verein Hauptstadtregion identifizierte 23 Top-Entwicklungsstandorte, die aufgrund ihrer Lage und ihres Potenzials prioritär entwickelt werden sollen. Der Standort Niederbipp/Oensingen, Stockmatte/Ob der Gass/Moos/Tschäppelisacker ist in dieser Strategie als Top-Entwicklungsstandort für industrielle und gewerbliche Produktion aufgeführt.

2.1.2 Kantonale Richtpläne

Der Projektperimeter erstreckt sich über die Kantonsgrenzen hinweg, sodass unterschiedliche Rahmenbedingungen einbezogen werden müssen. Beide Kantone halten im Richtplan ihr jeweiliges Gebiet als kantonalen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) für Arbeitsnutzungen fest:

- **ESP:** Der Kanton Bern weist mit Niederbipp einen weitgehend realisierter ESP im Gebiet zwischen Industriestrasse/Moosmattweg und Gemeindegrenze aus. Der südlich davon gelegene ESP im Gebiet Stockmatte ist aufgrund der fehlenden ÖV-Erschliessung ausschliesslich als Zwischenergebnis festgeschrieben. Beide ESP legen den Schwerpunkt der Nutzungen auf eine industrielle bzw. gewerbliche Produktion, wobei weitere, vorwiegend auf MIV ausgerichtete Nutzungen ebenfalls möglich sind. Zusätzlich ist schematisch ein dritter, interkantonaler ESP Niederbipp/Oensingen als Zwischenergebnis ausgeschieden. Das südlich bzw. westlich der ESP gelegene Arbeitsgebiet ist keinem ESP zugeordnet. Der Kanton Solothurn spezifiziert für den ESP Oensingen, dass aufgrund der Lage und dem Potenzial vornehmlich Dienstleistungen, Produktion als auch Logistik+ (mit Gleisanschluss) angestrebt werden sollen.
- **Verkehr:** Im kantonalen Richtplan des Kantons Bern ist die Bahnstrecke vom Bahnhof Niederbipp bis zur Gemeindegrenze als Strecke «Prioritäten Regionalverkehr und S-Bahn» gekennzeichnet. Auf Oensinger Seite ist die vorgesehene Umfahrungsstrasse, welche durch den Projektperimeter führt, im kantonalen Richtplan vermerkt.
- **Natur und Landschaft:** Im Fall der Stockmatte handelt es sich um Landwirtschaftsland und die Teile Garwinden und Moos auf Oensinger Seite sind als Reservezone klassiert. Beide nicht eingezonten Bereiche sind in den kantonalen Richtplänen als Fruchtfolgeflächen klassiert. Der Kanton Bern weist einen Grossteil des östlichen Gemeindegebiets (inkl. Bearbeitungsperimeter) als Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung aus: Die Bahnanlagen, Hauptstrasse und Autobahn stellen Verbreiterungshindernisse dar, der Richtplan beurteilt den Handlungsbedarf als «(zurzeit) nicht machbar».



Abbildung 4: Ausschnitte kantonale Richtpläne, links: Bern, rechts: Solothurn
(Quellen: <https://www.map.apps.be.ch> und <https://geo.so.ch>)

2.1.3 Kommunale Nutzungsplanung

Durch die unterschiedlichen Zuweisungen in der kommunalen Nutzungsplanung ergeben sich auch unterschiedliche Voraussetzungen für die verschiedenen Arealteile.

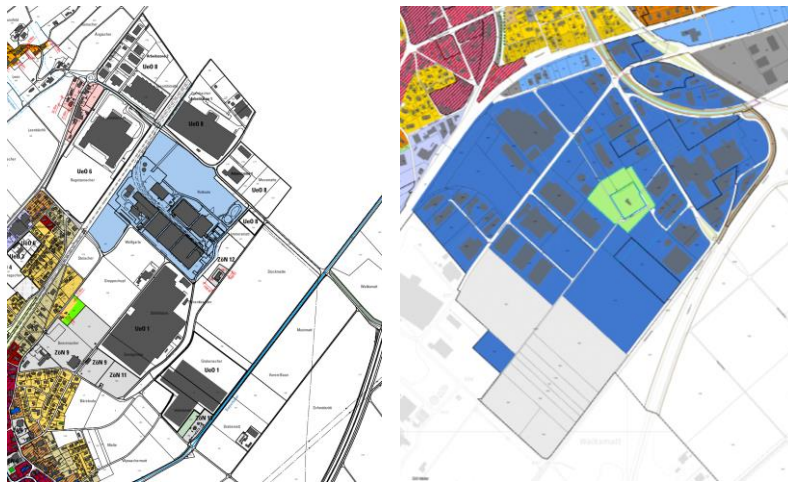


Abbildung 5: links: Ausschnitt Zonenplan Siedlung Niederbipp, rechts: Bauzonenplan Oensingen

Oensingen

Für die Industrie- bzw. Gewerbezone wurden im Rahmen der Ortsplanungsrevision 2018 spezifische Festlegungen aufgenommen. Für den Bereich Grabenacker (zwischen Gleisen und Grabenackerstrasse) ist als Zonennutzung Gewerbe vorgesehen. Folgende Reglementsbestimmungen sind für das Konzept Raum und Verkehr relevant:

- Nutzung: Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe (nicht zulässig: Einkaufszentren, Fachmärkte und verkehrsintensive Anlagen)
- Baumasse: max. 18m Gesamthöhe und 20% Grünflächenziffer
- Dachnutzungen: alle Dachformen sollen zur Energiegewinnung geprüft oder andernfalls begrünt werden

Weitergreifend sind die Festlegungen für das weitläufige Industriegebiet:

- Nutzung:
 - zur Ansiedelung von Betrieben, zur Schaffung von Arbeitsflächen, es sind alle Formen des Arbeitens zulässig
 - nicht zulässig sind: Einkaufszentren, Fachmärkte und verkehrsintensive Anlagen
 - nicht zulässig sind: neue Betriebe, die vorwiegend Waren und Güter lagern, umschlagen oder verteilen und bei denen die Lager- und Abstellflächen gegenüber den übrigen Betriebsflächen überwiegen
 - Verkaufsflächen sind nur im Zusammenhang mit einem produzierenden Betrieb zulässig und müssen flächenmässig untergeordnet sein
- Speziell formuliert für die Industriezone Moos:
 - Neue Betriebe dürfen pro Arbeitsplatz max. 150 – 200m² Geschossfläche aufweisen
 - Im Bereich nördlich der Nordringstrasse ist sogar eine noch höhere Dichte (< 150m² Geschossfläche/Arbeitsplatz) vorzusehen¹
- Baumasse: Gesamthöhe max. 30m, keine Grünflächenziffer
- Alle Bauvorhaben sind gestaltungsplanpflichtig (auch Umnutzungen mit wesentlichen Auswirkungen auf den Raum)
- Dachnutzungen: alle Dachformen sollen zur Energiegewinnung geprüft oder andernfalls begrünt werden
- Parkierung: soll grundsätzlich unterirdisch oder oberirdisch in Parkhäusern oder im Gebäude integriert organisiert werden

¹ Ausnahmen können gewährt werden für Betriebe von überregionaler Bedeutung sowie für die Erweiterung/Umnutzung von bestehenden Betrieben.

- Umgebung: grenzen Lager-, Abstell- oder Umschlagplätze an die Landwirtschaftszone, müssen diese mittels geeigneter Bepflanzung gegen Einsicht abgeschirmt oder überdeckt werden



Abbildung 6: links: Ausschnitt Bauzonenplan Oensingen, rechts: Überlagerung Grundwasserschutzzone mit Bauzone (sogis)

Die Grundwasserschutzzone Moos ist mittels einer Freihaltezone ca. im Bereich des zweiten Schutzperimeters (S2) geschützt. In dieser Freihaltezone gilt ein Bauverbot.

Der Strassen- und Baulinienplan Oensingen definiert neben den Baulinien (in der Regel 6m, entlang der Nordringstrasse 7.5m) auch Fuss- und Velorechte durch gewisse Areale oder entlang von Strassen. So ist bspw. entlang der Eichengasse beidseitig ein solches Recht vorgesehen und die Baulinie mit einem Abstand ab Strassenkante von 14m sehr grosszügig bemessen. Die Strassenhierarchie weist die Nordringstrasse als Kantonsstrasse aus und die Dünnerstrasse übernimmt die Funktion als Sammelstrasse, alle weiteren sind Erschliessungsstrassen.

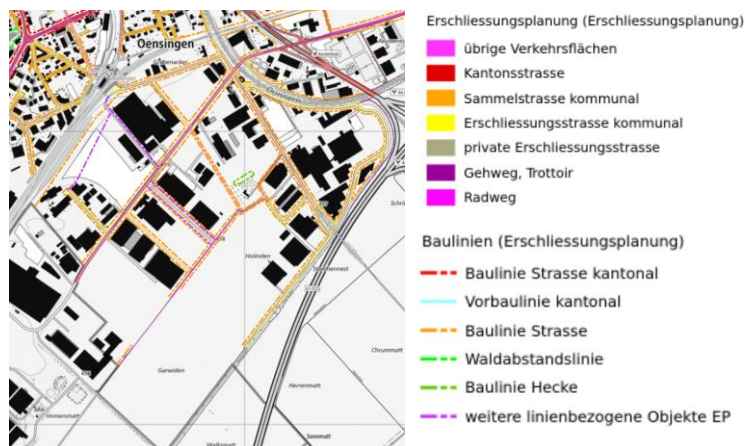


Abbildung 7: Erschliessungsplan Oensingen 2018 (sogis)

Teile von Garwinden und Moos liegen nicht in der Bauzone. Hier gelten (auch trotz Zuweisung zur Reservezone) die Bestimmungen des Landwirtschaftslandes.

Niederbipp

Der Bearbeitungsperimeter ist grösstenteils einer Zone mit bestehender Überbauungsordnung zugeteilt. Das mittig gelegene Gebiet Rotbode ist der Industriezone zugewiesen und östlich angrenzend befindet sich das Grundstück Nr. 1696 in der Zone für öffentliche Nutzungen ZÖN 12.

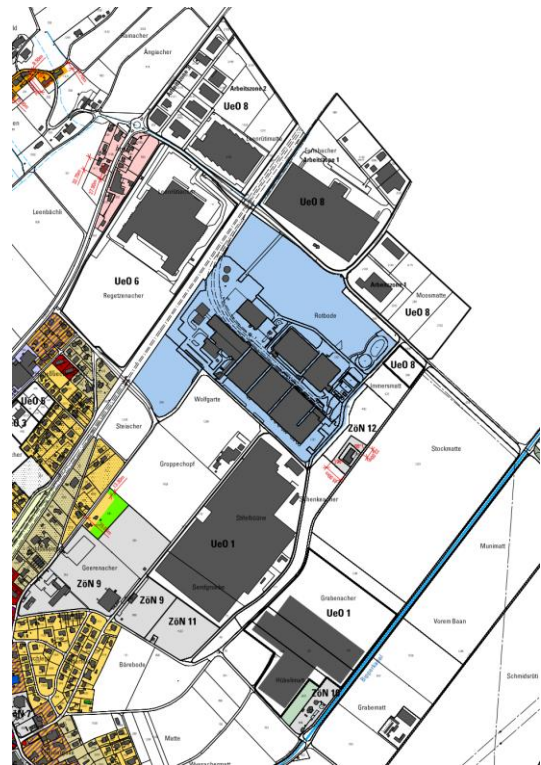
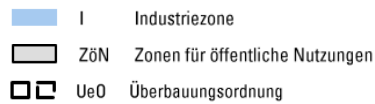


Abbildung 8: Ausschnitt Zonenplan Siedlung
Niederbipp

Die Überbauungsordnungen nehmen im Vergleich zum Zonenplan Siedlung weitergehende räumliche Festlegungen vor: Sie geben u.a. die Erschliessung (motorisierter Individualverkehr, Gleisanschlüsse, Fuss- und Veloverkehr) und Parkierung, Baulinien bzw. Baubereiche, Dach- und Fassadengestaltung sowie Freiraumgestaltung (z.B. Grünflächenziffer, Versickerungsflächen, Grünstreifen, Hecken- und Baumpflanzungen, ökologische Ausgleichsflächen) vor. Darüber hinaus gelten folgende spezifische Festlegungen:

Überbauungsordnung Industrie Ost Süd und Industrie Ost Nord:



Abbildung 9: Teilgebiete ÜeO Industrie Ost Süd (A1) und Industrie Ost Nord (A2/A3)

Das Gebiet ist der Arbeitszone zugewiesen. Zugelassen sind Bauten und Anlagen für die Arbeitstätigkeiten, Freizeitaktivitäten und betriebsbedingte Wohnungen. Reine Dienstleistungsbetriebe sind nur im Teilgebiet A3 (Nordwesten) zugelassen. Einkaufszentren sind auf eine Verkaufsfläche von 500 m² limitiert, Fachmärkte sind unbeschränkt zugelassen. Freizeitaktivitäten sind zugelassen, soweit sie total die Gesamtfläche zu max. 10% und pro Vorhaben zu max. 5% beanspruchen. Mit Ausnahme der Grundstücke Nr. 282 und 984 sind reine Lagerplätze und Deponieflächen nicht zugelassen.

In den Teilgebieten gelten folgende Gebäudehöhen: A1 22.00 m, A2 15.00 m und A3 12.00 m. Im Teilgebiet gilt zusätzlich eine max. Gebäudelänge von 40m. Die Grünflächenziffer liegt bei 15% (Teilgebiete A1 und A2) und 20% (Teilgebiet A3). In allen Teilgebieten gilt ein Grenzabstand von 5.00 m.

Beim eingedolten Gewässer gilt ein Gewässer-
raum.

Überbauungsordnung Vologin

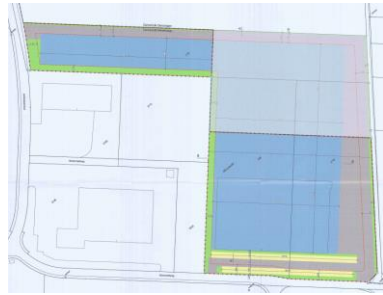


Abbildung 10: ÜeO Vologin

Zugelassen sind Bauten und Anlagen für Arbeitstätigkeiten inkl. den dafür notwendigen Logistik- und Lagerflächen, Parkieranlagen und betriebsnotwendige Wohnungen. Ausstellungs- und Verkaufsflächen sind bis zu einer Fläche von max. 500 m² zugelassen. Nicht zugelassen sind Aussenlager (grösser als 500 m²), Deponieflächen, Fachmärkte und Freizeitanlagen.

Es gilt eine Gesamthöhe von 22.00 m und eine Grünflächenziffer von 10%

Überbauungsordnung Regetzenacher



Das Gebiet ist der Arbeitszone 4 zugewiesen. Zugelassen sind Bauten und Anlagen für die Arbeitstätigkeiten, Freizeitaktivitäten (Bruttogeschossfläche max. 2'000 m²) und betriebsbedingte Wohnungen. Fachmärkte, Einkaufszentren sowie reine Lagerplätze sind nicht zugelassen, Verkaufslöke sind mit einer Verkaufsfläche von max. 500 m² zugelassen.

Innerhalb der Baubereiche gilt eine Gebäudehöhe von max. 15m resp. 12m. Im Baubereich der zweiten Etappe darf die Höhe auf max. 20% der Fläche auf 20m erhöht werden. Technisch bedingte Aufbauten dürfen die Gebäudehöhen um max. 3.00 m überragen.

Die Zahl der Zu- und Wegfahrten ist auf total 180 Lastwagen und 1'200 Personen- und Lieferwagen (3.5 t) pro Tag im Jahresmittel beschränkt.

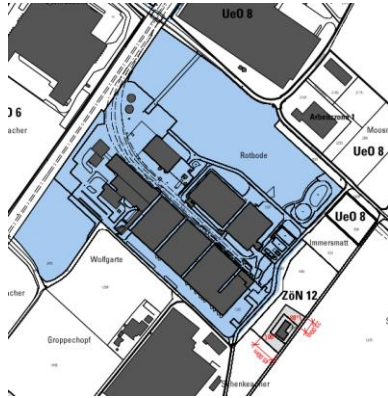
Überbauungsordnung Stifelbüüne, Sandgrube, Grabenacher



Zugelassen sind Gewächshäuser inkl. technischen Einrichtungen, WC-Anlagen, Verarbeitungsräume/Aufbereitung, Lagerräume und Technik, Unterstände und Abstellräume, Magazine, Wohnraum für Personal und Inhaber (max. 1'200 Bruttogeschossfläche), betriebszugehörige Büroräume und Verkaufsflächen.

Die zugelassene Gebäudehöhe liegt je nach Baubereich zwischen 4.50 m und 8.00 m, für den Speichertank gilt eine max. Gebäudehöhe von 12.00 m.

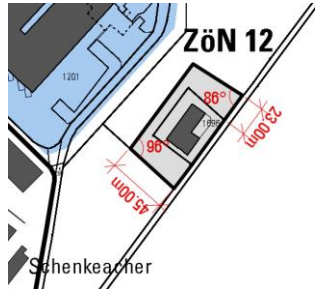
Industriezone



Zugelassen sind alle Arbeitsnutzungen, Verkaufsflächen bis 500 m² sowie betriebsnotwendige Wohnungen. Die geschlossene Bauweise ist erlaubt.

Es gilt eine max. Gesamthöhe von 22.00 m und eine Grünflächenziffer von 15%. Der kleine Grenzabstand beträgt die Hälfte der Gesamthöhe bzw. mind. 5.00 m.

Zone für öffentliche Nutzungen



Zugelassen sind Bauten und Anlagen im öffentlichen Interesse: Infrastrukturanlagen für Elektrizität sowie Nebenbauten und betriebsnotwendige Einrichtungen. Es gelten die Bestimmungen der Arbeitszone.

Landwirtschaftszone



Das Gebiet zwischen der Industriezone und der Zone für öffentliche Nutzungen ist dem Landwirtschaftsgebiet zugewiesen und zusätzlich als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. Im südlichen Bereich ist eine erhaltenswerte Allee vorhanden.

Die Stockmatte ist ebenfalls der Landwirtschaftszone zugewiesen. Ein Grossteil liegt zudem im Gefahrengebiet mit geringer Gefährdung.

Die Gleisanlagen innerhalb des Bearbeitungsperimeter sind der Arbeitszone zugewiesen. Das Baureglement legt weitere Bauvorschriften fest, u.a. zur Eingliederung von Bauten und Anlagen, zur Aussenraum- und Dachgestaltung oder zu Terrainveränderungen.

Altlasten



Im Bearbeitungsperimeter sind die folgenden drei Standorte im Kataster der belasteten Standorte eingetragen:

- Rotboden/Müllergrube
- von Roll-Grube
- Deponie Papierfabrik TELA

Gemäss den durchgeführten Untersuchungen sind sie weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig. Bei Bauvorhaben kann eine weitere, projektspezifische Untersuchung notwendig sein. Das Vorgehen ist mit dem Amt für Wasser und Abfall zu koordinieren.

2.1.4 Cargo sous terrain

Bei Cargo sous terrain (CST) handelt es sich um ein Gesamtlogistiksystem für den Transport kleinteiliger Güter. Dabei werden Produktions- und Logistikstandorte unterirdisch mit Tunnels verbunden und die oberirdische Verteilung der Güter erfolgt an festgelegten Hubs. Die erste Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich soll ab 2031 in Betrieb genommen werden.

Zum jetzigen Zeitpunkt ist bekannt, dass im Raum Härkingen-Niederbipp ein CST-Hub realisiert werden soll. Die genaue Lage und der zu erwartende Mehrverkehr sind hingegen unbekannt. Im vorliegenden Konzept wurde diese Unsicherheit soweit möglich berücksichtigt.

2.2 Räumliche Analyse

Siedlung



Abbildung 11: Luftbild (geo.admin.ch)

Beim Bearbeitungsperimeter handelt es sich um ein weit ausgedehntes Industriegebiet mit grossen und flächenintensiven Grundrissen und Volumen. Im südlichen Bereich sind grosse Gemüseanbauflächen in Folientunneln und Gewächshäusern vorhanden. Die Umgebungsflächen sind stark versiegelt und durch grossflächige Parkierung geprägt. Einzelne Grundstücke weisen grössere, noch unbebaute Flächen auf, die derzeit landwirtschaftlich genutzt werden und wohl strategische Reserven der ansässigen Betriebe darstellen.

Freiraum

Die Strassenräume sind grösstenteils schlichte Erschliessungsflächen ohne gestalterische Elemente. An wenigen Orten sind in den Vorbereichen strassenbegleitende Grünflächen und Bäume zu finden. Die Grundwasserschutzzone ist nicht abgezaunt, kann aber nicht durchfahren werden. Das Industriegebiet ist vor allem von der Autobahn und der Bahnstrecke durch sein grosses Volumen wahrnehmbar. Südlich wird das Gebiet vom Bipperkanal begrenzt. Freiräume mit Aufenthaltsfunktion sind kaum vorhanden.



Abbildung 12: Nordringstrasse,
google streetview



Abbildung 13: Blick nach Nordwesten von der
Autobahn auf das Industriegebiet (google
streetview)

2.3 Verkehrliche Analyse

2.3.1 MIV / Schwerverkehr

Auf Seite der Gemeinde Oensingen erfolgt die Erschliessung des bereits teilweise überbauten Industrie- und Gewerbegebiets südlich der Bahn ausschliesslich über den Knoten Werkhofstrasse/Staadackerstrasse. Eine weitere Zufahrtsmöglichkeit besteht auf dem Gemeindegebiet Niederbipp über die Industriestrasse. Das Gebiet Stockmatte ist aktuell über schmale Erschliessungsstrassen erreichbar.

Der Teil des ESP nördlich der Bahn ist mit verschiedenen Erschliessungsstrassen an die heutige Kantonsstrasse und Ortsdurchfahrt Oensingen angebunden.

Das Strassennetz innerhalb des Gebiets ist weitgehend orthogonal angelegt bzw. vorgezeichnet. Der Ausbau folgt der Entwicklung der Nutzungen auf den einzelnen Flächen.

2.3.2 Öffentlicher Verkehr

Der interkantonale ESP Oensingen – Niederbipp ist über die Bahnhöfe Oensingen und Niederbipp sowie die Haltestelle Niederbipp Industrie mit dem ÖV teilweise erschlossen.

Der Bahnhof Oensingen wird stündlich auf der Jurasüdfusslinie (IC 5) in beide Richtungen mit dem Fernverkehr bedient. Oensingen verfügt zudem über Regionalzugverbindungen nach Olten, Langenthal, Solothurn, Biel und Balsthal sowie über eine Buslinie in Richtung Kestenholz-Egerkingen-Olten und einen Ortsbus.

Der Bahnhof Niederbipp verfügt über Regionalzugverbindungen nach Olten, Langenthal und Solothurn–Biel. Von der Bahnhaltestelle Niederbipp Industrie gelangt man mit dem Regionalzug umsteigefrei nach Oensingen, Solothurn und Langenthal.

Der Perimeter des ESP ist grösstenteils mindestens der Erschliessungsgüteklasse D (Kanton Solothurn: D2) zugeordnet. Im Bereich des Bahnhofs Oensingen steigt die Erschliessungsqualität bis hin zur Klasse B. Insbesondere die südlichen Bereiche des ESP-Gebiets, worunter die gesamte Stockmatte auf Niederbipper Gebiet und ein Teil des Gebiets Garwiden in Oensingen fallen, liegen ausserhalb der für eine Entwicklung geforderten Erschliessungsgüteklassen.

Im Kanton Bern ist gemäss den planerischen Vorgaben die Einzonung eines Areals mit einer Fläche grösser als 0.5 ha als Arbeitszone nur möglich, wenn mindestens die Erschliessungsgüteklasse D erreicht ist. Es wurden verschiedene Varianten geprüft, um diese Anforderung zu erfüllen. Aus heutiger Sicht ist mit den geltenden Vorgaben bezüglich minimaler Angebotsqualität und Wirtschaftlichkeit eine ÖV-Erschliessung nicht realisierbar. Die Einzonung der Stockmatte kann damit mit dieser ÖV-Qualität und den aktuellen Rahmenbedingungen nicht vorgenommen werden. Die durchgeführten Abklärungen sind in Anhang 1 und 2 dokumentiert.

2.3.3 Fuss- und Veloverkehr

Für den Fuss- und Veloverkehr besteht in der heutigen Situation wenig Infrastruktur. Entlang der Haupt-Erschliessungsachsen bestehen in der Regel ein- oder beidseitig Trottoirs. Auf den übrigen Strassen sind keine Gehbereiche vorhanden. Markierte Fussgängerquerungen gibt es nur im Bereich des Knotens Dünnerstrasse/Werkhofstrasse/Grabenring. Infrastruktur für den Veloverkehr ist keine vorhanden.

Eine wichtige Anbindung des Gebiets für den Fuss-/Veloverkehr ans Dorfzentrum Oensingen führt über die Dünnerstrasse (Unterführung Bahn). Für den Fussverkehr ist zudem die Bahnhofunterführung eine Verbindung, insbesondere in die Oensinger Wohngebiete nordwestlich des Bahnhofs. Zum Bahnhof und Dorfzentrum Niederbipp gelangt man aus dem ESP-Gebiet via Sandgrubenweg und Fuchsweg.

Die Durchwegung des ESP-Gebiets abseits von Strassenerschliessungen ist gering. Vom Bahnhof führt eine wichtige Verbindung für Fuss- und Veloverkehr in südöstlicher Richtung, sodass nicht ein Umweg über die Dünnerstrasse nötig ist. Ansonsten sind die grossflächigen privaten Areale für die Öffentlichkeit geschlossen.

2.4 Standortanalyse

Aus Sicht der Standortförderung handelt es sich beim interkantonalen ESP Oensingen – Niederbipp um eine Gunstlage, welche grosses Potenzial zur Ansiedelung neuer Unternehmen und für den Ausbau bestehender Unternehmen aufweist. Als besondere Stärken des Areals gelten die Nähe zur Autobahn A1, der Fernverkehrshalt in Oensingen und die relativ grossen frei verfügbaren und mehrheitlich ebenen Flächen. Die Lage am pulsierenden Jurasüdfuss und in kurzer Autodistanz zu den Zentren Bern, Basel und Zürich sowie zum Flughafen Zürich bietet auch im internationalen Vergleich eine gute Standortqualität.

Schwächen des Areals sind zurzeit die ungenügende ÖV-Erschliessung dieser südlichen Flächen sowie die nicht eingezonten Flächen im südlichen Teilgebiet. Für die Ansiedlung von wissensorientierten Unternehmen sind die Distanzen zu den Forschungseinrichtungen lang sowie das regionale Arbeitskräftepotenzial nicht ideal.

Der Kanton Bern verfügt im Rahmen des Strategiepapiers Vision 2031 über Ansätze einer Clusterstrategie. Der Kanton Solothurn arbeitet nachfrageorientiert und verzichtet auf eine Clusterpolitik.

3 Szenarien

3.1 Rahmenbedingungen und Ziele der Nutzungsentwicklung

Wichtige Rahmenbedingung für die Entwicklung des interkantonalen ESP Oensingen Niederbipp sind die Verträglichkeit für die betroffenen Gemeinden rund um den ESP sowie die funktionierende Verkehrserschliessung. Bei der Verträglichkeit ist insbesondere den Auswirkungen in den Bereichen Verkehr, Landschaft und städtebauliche Qualität Beachtung zu schenken. Bei der Verkehrserschliessung ist besonders auf die Erschliessung mit dem ÖV zu achten. Auch eine funktionierende Erschliessung mit dem MIV und Schwerverkehr stellt eine Rahmenbedingung dar.

Die Ziele der Entwicklung können in den drei Dimensionen der Nachhaltigkeit festgemacht werden. Aus wirtschaftlicher Sicht soll auf dem ESP eine hohe Wertschöpfung erzielt werden. Zudem sollen aus den Nutzungen hohe, direkte und indirekte Steuererträge für die Standortgemeinden und die beiden Kantone erzielt werden. Im Bereich Umwelt sind eine hohe Flächeneffizienz sowie geringe Emissionen (Lärm, Luft, etc.) gegenüber der bestehenden Siedlung die Hauptziele. Aus gesellschaftlicher Optik soll ein hoher regionaler Nutzen durch neue Angebote sowie zusätzliche Arbeitsplätze entstehen.

3.2 Definition der Szenarien

In einem ersten Schritt wurden für das Areal Nutzungsszenarien entwickelt. Dabei handelt es sich um Szenarien mit jeweils einem einzelnen Nutzungsfokus. Die möglichen, spezifischen Teilnutzungen wurden auf dem Areal verortet.

Es wurden die Szenarien Industrie und Gewerbe (A), Freizeit (B), Hightech (C), Logistik (D) und Kongress und Seminare (E) entwickelt. Die Beschreibungen befinden sich in der Tabelle Kap. 3.3.

Das Szenario Industrie und Gewerbe sieht vor, die bestehende Nutzungsstruktur auf den gesamten ESP auszudehnen. Das Szenario wurde gewählt, da es sich am Bestand orientiert und damit gegenwärtig nachgefragt ist. Freizeitnutzungen wurde als Szenario ausgewählt, da es vor einigen Jahren eine Anfrage für eine solche Nutzung gab. Hightech ist ein wertschöpfungsintensives Unternehmensfeld, das zudem zu einem modernen Image der Region beitragen kann. Dies ist ganz im Sinne des Wirtschaftsstandorts und wurde daher als Szenario ausgewählt. Aufgrund der Lage und Verkehrsanbindung bietet sich Logistik für den ESP an. Da zurzeit eine Nachfrage nach solchen Flächen herrscht, die an dieser Stelle geeignet wäre, wurde sie als weiteres Szenario gewählt. Schliesslich wurde das Szenario Kongress und Seminare in die Weiterbeurteilung aufgenommen, da es in Egerkingen bereits solche Angebote gibt.

Alle Szenarien wurden anschliessend in den Bereichen Landschafts- und Siedlungsentwicklung, Verkehr und Wirtschaft auf ihre Wirkung beurteilt. Die Wirkung wurde qualitativ abgeschätzt und als Chance, Risiko oder neutral definiert. Auf dieser Bewertung basiert die Auswahl der weiterzuverfolgenden Szenarien durch die Projektkommission.

3.3 Übersicht

Nutzungs-szenario	A: Industrie und Gewerbe	B: Freizeit	C: Hightech	D: Logistik	E: Kongress und Seminare (MICE ²)
					
Nutzungen					
Beschreibung	Ergänzung der bestehenden Unternehmen durch zusätzliche, ähnliche Industrie und Gewerbenutzungen	Ansiedlung von Freizeitangeboten (Wasserpark, Unterhaltungsindustrie) und/oder Einkaufsnutzungen	Ansiedlung von Hightech-Unternehmen: Dienstleistungen, Industrie, Forschung	Diverse Logistiknutzungen: Verteilzentrum, Spedition, Lager	Kongressstandort neben Egerkingen
Siedlungs- und Landschaftsraum (+ Chance / • neutral / – Risiko)					
Landschaftliche Wirkung	• Status quo wird weiterentwickelt, keine Verbesserung, keine wesentliche Verschlechterung zu erwarten + bei gelenkter Entwicklung Verbesserung möglich	•/+ stark abhängig von Nutzung ((Fern-) Wirkung Einkaufszentrum anders als Freizeitpark)	+ Potenzial hoch durch höheren Anteil Dienstleistungsbäude (kleinteiligere Struktur, wenig Fernwirkung)	– grosse Kubaturen mit starker Fernwirkung – «grelle» oder eintönige Fassadengestaltung	+ Potenzial hoch durch höheren Anteil Dienstleistungsbäude (kleinteiligere Struktur, wenig Fernwirkung)

² MICE: Meetings, Incentives, Conventions, Exhibitions bzw. Events

Nutzungs-szenario	A: Industrie und Gewerbe	B: Freizeit	C: Hightech	D: Logistik	E: Kongress und Seminare (MICE ²)
Städtebau (Körnung / Volumetrien, Aussenraum-bezüge, Ad-ressbildung)	•/- heutige Lösung mäs-sig zufriedenstellend, ohne Massnahmen Gefahr von anony-men Aussenräumen + mit entsprechenden Vorgaben/Anforde-rungen Verbesserung möglich	•/+ abhängig von Nut-zung, aber tendenziell grösseres Potenzial durch Öffentlichkeits-grad	+ kompaktere Baukör-per durch bspw. hö-here Volumen mög-lich (u.U. geringere Versiegelung) + Möglichkeiten für gute städtebauliche Lösungen grösser (z.B. Plätze mit Ad-ressbildung)	– Gebäude mit grossen Fussabdrücken (ten-denziell höherer Ver-siegelungsgrad) – Anonyme Zwischen-räume, da mit weni-gen grossen Gebäu-den schwer Bezüge hergestellt werden können	•/+ abhängig von Nut-zung, aber tendenzi-ell grösseres Poten-zial durch Öffentlich-keitsgrad
Ökologie	• mässiges Potenzial	+/- abhängig von Nut-zung (z.B. Freizeit-park grosse Möglich-keiten, Einkaufszent-rum mässig) + grundsätzlich durch nötige Qualität von Aussenräumen gute Voraussetzungen	+ Bereitschaft für öko-logische Aussen-raumgestaltung ggf. höher	– durch grosse Kubatu-ren wenig Flächen für ökologische Aussen-raumgestaltung vor-handen	+ die nötige Qualität der Aussenräume für die entsprechende Nutzung hat Poten-zial
Verkehr					
Publikumsin-tensität	gering	hoch	gering	gering	mittel
Aufkommen Schwerver-kehr	mittel	gering	gering	hoch	gering
Verkehrsauf-kommen MIV	– Hohes Aufkommen zu Stosszeiten	– Sehr hohes Aufkommen	– Hohes Aufkommen zu Stosszeiten	– hohes Aufkommen an Schwerverkehr	• Durchschnittliches Verkehrsaufkommen

Nutzungs-szenario	A: Industrie und Gewerbe	B: Freizeit	C: Hightech	D: Logistik	E: Kongress und Seminare (MICE ²)
Erschliessung ÖV, <i>nördliches Areal</i>	+ Erschliessung während Spitzenzeiten realisierbar	+ Erschliessung je nach Angebot gut möglich	+ Erschliessung während Spitzenzeiten realisierbar	+ Erschliessung während Spitzenzeiten realisierbar	• Entsprechende Anlage müsste in der Nähe des Bahnhofs Oensingen erstellt werden.
Erschliessung ÖV, <i>südliches Areal inkl. Stockmatt</i>	– Erschliessung während Spitzenzeiten fraglich (gem. Studie Erschliessung Stockmatt, Büro 3B und Einschätzung AÖV)	– Erschliessung je nach Angebot sehr anspruchsvoll, geringes Potenzial	– Erschliessung während Spitzenzeiten fraglich (gem. Studie Erschliessung Stockmatt, Büro 3B und Einschätzung AÖV)	– geringe Arbeitsplatzdichte → geringes Potenzial, Kostendeckung fraglich	• Entsprechende Nutzungen wären zwingend in Bahnhofsnähe zu planen. Südliches Areal daher anders genutzt
Erschliessung Fussverkehr	+ Chance für attraktive Durchwegung und Anbindung an Zentren/Bahnhöfe – Gefahr für Abriegelung grösserer Areale	+ Potenzial für höhere Durchlässigkeit durch hohen Grad an Öffentlichkeit	+ kleinteiligere Bebauungsstruktur ermöglicht ein feinmaschigeres Wegenetz	– durch grossen Flächenbedarf, wenig Potenzial für eine Durchwegung	+ Potenzial für höhere Durchlässigkeit durch hohen Grad an Öffentlichkeit
Erschliessung Velo	+ gute Anbindung an Bahnhöfe als Ergänzung zu ÖV-Feinerschliessung	– nutzungsspezifisch geringes Potenzial	+ gute Anbindung an Bahnhöfe als Ergänzung zu ÖV-Feinerschliessung	– geringe Arbeitsplatzdichte → geringes Potenzial	– nutzungsspezifisch geringes Potenzial
Wirtschaft					
Wertschöpfung / Fläche	mittel	mittel	hoch	gering	mittel
Arbeitsplätze / Fläche	mittel	gering	hoch	gering	mittel

Nutzungs-szenario	A: Industrie und Gewerbe	B: Freizeit	C: Hightech	D: Logistik	E: Kongress und Seminare (MICE²)
Standort-gunst aus Sicht der je-weiligen Un-ternehmen	+ Lage in CH Mittel-land + gute Verkehrser-schliessung + Verfügbarkeit Ar-beitskräfte – ÖV-Erschliessung südliches Areal	+ bewohntes Einzugs-gebiet + gute Verkehrser-schliessung (Strasse) – ÖV Erschliessung süd-liches Areal	+ Lage in CH Mittel-land + gute Verkehrser-schliessung + Nähe zu Metropolit-anräumen (Zürich, Basel, Bern) – Verfügbarkeit Ar-beitskräfte – Nähe zu Universität / Forschungseinrich-tungen – ÖV-Erschliessung – Internationale Er-reichbarkeit (Flugha-fen)	+ Anbindung an Auto-bahn + Anbindung an Schie-nennetz + Nähe zu Cargo Sous Terrain + Nähe zu ähnlichen Nutzungen	+ Verkehrslage – Konkurrenz in Eger-kingen, Solothurn, Olten und Bern – Wenige ergänzende Angebote im Umfeld – stark umkämpfter Markt
Bezug zu Be-stehendem	Entspricht den heutigen Nutzungen	Wenig Bezug zu bisheri-gen Nutzungen	Teilweise Bezug zu bis-herigen Nutzungen in der Region	Ähnliche Nutzungen in der Region, Bezug zum CST	Ähnliches Angebot in Egerkingen

Tabelle 1: Nutzungsszenarien und
Bewertungen des ESP Oensingen Niederbipp

3.4 Priorisiertes Mischszenario

Keines der Szenarien kann den diversen Ansprüchen und Chancen des Areal gerecht werden. Zudem verändern sich die Rahmenbedingungen auf dem Areal v.a. mit abnehmender Distanz zum Bahnhof und den Grössen der verfügbaren Flächen. Für die weitere Bearbeitung wurde daher ein Mischszenario erarbeitet. Abgesehen von den Szenarien B (Freizeit) und E (Kongress und Seminare) soll es die verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten der anderen Optionen vereinen.

Im Areal finden sich mehrheitlich eher grosse Parzellen, eine kleinteiligere Struktur findet sich nur nördlich der Grabenackerstrasse. Die Nutzungsbestimmungen der rechtskräftigen Zonenplanung sieht ausser der Gewerbezone nördlich der Grabenackerstrasse Industrienutzung vor. Abgesehen von den noch nicht eingezonten Flächen sind alle Parzellen direkt an den Autobahnanschluss angebunden. Diese Rahmenbedingungen differenzieren eine Nutzungsverteilung nicht zwangsläufig. Entscheidend für das Areal ist die Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs (Bahnverkehr). Im Sinne der übergeordneten Zielsetzung (4.1) sind Betriebe, welche viele Arbeitsplätze haben, tendenziell näher am Bahnhof anzusiedeln als jene, die weniger Personen beschäftigen.

Gemäss Herleitung im Anhang 2 ist eine Einzonung des Gebiets Stifelbüüne, Sandgrube und Grabenacher aufgrund der mangelnden Erschliessung nicht umsetzbar bzw. in absehbarer Zeit nicht zu erwarten. Für das Gebiet wurde der spezifische Sektor D (Speziallandwirtschaft) aufgenommen.

Das Gebiet wird grob in vier Sektoren unterteilt, für welche jeweils folgende Schwerpunkte/Zielsetzungen vorgesehen sind:

Sektor A

Durch die Nähe zum Bahnhof liegt hier der Fokus auf einer arbeitsplatzintensiven Nutzung, um das Potenzial des öffentlichen Verkehrs auszuschöpfen. Das Gebiet ist prädestiniert für bspw. Büro- oder Labornutzungen und Dienstleistungsunternehmen. Nutzungen mit grosser Schwerverkehrserzeugung sind in diesem nicht vorzusehen. Im Gegensatz zu den Zonenbestimmungen, welche die Grenze der dichteren Nutzungen ($<150\text{m}^2$ Geschossfläche / Arbeitsplatz) nördlich der Nordringstrasse sehen, wird vorgeschlagen, den Perimeter für arbeitsplatzintensive Nutzungen um eine Bautiefe über die Nordringstrasse hinauszuziehen. Damit soll diese zentrale Achse beidseitig durch ähnliche Nutzungen geprägt werden und ein einheitliches Strassenbild entstehen.

Sektor B

Der mittlere Bereich steht für klassische gewerbliche und industrielle Nutzungen zur Verfügung. Die Arbeitsplatzdichte sollte weiterhin hoch sein ($150 - 250\text{m}^2$ Geschossfläche / Arbeitsplatz). Der Schwerverkehrsanteil kann in diesem Bereich hoch sein. Besonderes Augenmerk muss in diesem Bereich auf einer effizienten Gebäudenutzung liegen (Mehrfachgeschossigkeit), um den Flächenbedarf zu minimieren.

Sektor C

Durch die periphere Lage zum Bahnhof sind die Flächen geeignet für Nutzungen, die aufgrund einer mittleren bis geringeren Arbeitsplatzdichte ($150 - 250\text{m}^2$ bzw. $>250\text{m}^2$ Geschossfläche / Arbeitsplatz) weniger auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind. Die noch grossen und zusammenhängenden Flächen bieten eine gute Ausgangslage für Betriebe mit grossen Flächengrundrissen und einem hohen Anteil an Schwerverkehr. Auch hier gilt es, die flächeneffiziente Gebäudenutzung zu fordern. Für die Erschliessung der Stockmatte (Erschliessungsgüteklasse D), was eine zentrale Voraussetzung für die Einzonung als Arbeitszone bzw. für den Koordinationsstand «Festsetzung» im kantonalen Richtplan darstellt, sind die rechtlichen Rahmenbedingungen zum heutigen Zeit-

punkt nicht erfüllt (oder eine Erschliessung ist nur unter schwierigen Bedingungen gemäss Anhang 1 möglich). Dennoch wird sie im Sinne einer strategischen Reserve dem Sektor C zugeordnet.

Sektor D

Im Gebiet Stifelbüüne, Sandgrube und Grabenacher wird durch die rechtskräftige Überbauungsordnung der überwiegend bodenunabhängige landwirtschaftliche Gemüsebau inkl. den erforderlichen Gewächshäusern und Nebenräumen ermöglicht. Die Stockmatte kann temporär, bis zu einer möglichen Entwicklung, entsprechend Sektor D genutzt werden.

Aufgrund der bestehenden Nutzung im Gebiet Stifelbüüne, Sandgrube und Grabenacher, der gegebenen Erschliessung und der Lage am Rande des ESP sowie der Eisen- und Autobahn ist eine Erweiterung und regionale Konzentrierung der Speziallandwirtschaft vorstellbar. Diese ist in ihrem bodenunabhängigen Betrieb auf grössere und landschaftlich raumwirksame Bauten (z.B. Gewächshäuser) angewiesen und kann daher nicht in der regulären Landwirtschaftszone realisiert werden.

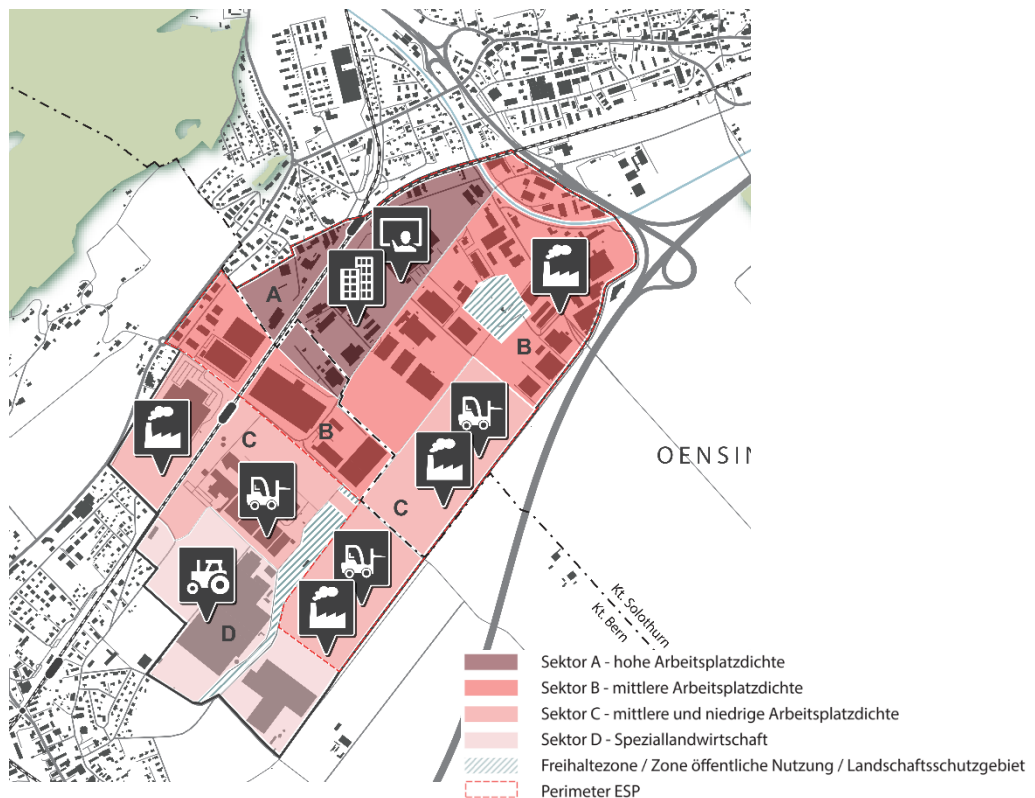


Abbildung 14: Einteilung des ESP Oensingen Niederbipp nach Arbeitsplatzdichte in Sektoren A – D

4 Anforderungen und Massnahmen

4.1 Räumliche Entwicklung

Das Industriegebiet ist in seiner Grundstruktur bereits gefestigt. Die Erschliessungsachse mit der Nordringstrasse ist bestehend, einzelne orthogonal dazu verlaufende Strassen bilden den Ansatz eines Rasters. Um die räumliche Entwicklung des Gebiets langfristig in die gewünschten Bahnen zu lenken, sind auf verschiedenen Ebenen diverse Bemühungen nötig. Dabei bestehen teilweise gute Rahmenbedingungen, welche ausgebaut/gestärkt oder ergänzt werden müssen.

4.1.1 Nutzung

Es ist der Balanceakt zwischen der nötigen Flexibilität der Nutzungsarten bei gleichzeitigem Ausschluss von Unerwünschtem zu meistern. Ein erster Ansatz dazu ist mit dem Verhältnis von Geschossfläche zu Arbeitsplatz im Zonenreglement Oensingen verankert. Jedoch ist dies kein alleiniger Indikator für einen wertschöpfungsintensiven Betrieb. Vielmehr ist es eines unter mehreren Kriterien zur Beurteilung der Wertschöpfung, welches zur Interessensabwägung herangezogen werden soll. Folgende Kriterien können als weitere Anhaltspunkte überprüft werden, um die gewünschten Nutzungen zu lenken:

- Arbeits- und Ausbildungsplätze: Hohe Anzahl und möglichst breites Spektrum an Qualifikationsgraden bzw. Berufsarten
- Mögliche Anknüpfungspunkte mit Betrieben, welche bereits vor Ort sind und sich bspw. in der Produktion ergänzen können (Synergien, Cluster)
- Bereitschaft des Unternehmens zur Umsetzung von flankierenden Massnahmen (Aussenraumgestaltung, Zugänglichkeit Mensa für Externe, Möglichkeiten für Kinderbetreuung etc.)
- Erarbeitung und Umsetzung eines Mobilitätskonzepts
- Investition in Forschung und Innovation
- Weitere Nachhaltigkeitskriterien (Energieeffizienz und -verbrauch, Eigenstromerzeugung etc.)

4.1.2 Infrastrukturen

Eine attraktive Entwicklung des Areals ist ebenfalls davon abhängig, welche Angebote für die Mitarbeitenden neben dem eigentlichen Arbeitsort zur Verfügung stehen. Daher sind auf folgende Punkte in der Entwicklung Rücksicht zu nehmen:

- Sicherstellung der Verpflegungsmöglichkeiten vor Ort
- Optionen für flexible Kinderbetreuung
- Angebot für Freizeit und Erholung (Infrastrukturen, aber auch Anbindung/Ver-netzung von Fuss- und Veloverbindungen)
- Angebot an alternativen Mobilitätsformen
- Attraktive Veloverbindungen und -abstellplätze

4.1.3 Dichte

Um sowohl eine angemessene Nutzerdichte als auch die Flächeneffizienz sicherzustellen, sollten folgende Punkte berücksichtigt werden:

- Förderung von Ansätzen zur multifunktionalen und sparsamen Flächennutzung, u.a.
 - gemeinschaftliche Parkierung
 - Nutzung der Dachfläche (z.B. bodenunabhängiger Gemüsebau)
 - vertikal organisierte Produktionshallen (Mehrfachnutzungen)
 - Bei gewerblicher und industrieller Nutzung: Erstellung von Nebenräumen bzw. betriebs- und produktionsunabhängigen Räumen (z.B. Büros, Sozialräume, Umkleiden, Sitzungszimmer) über den Produktionshallen
- Höhenbeschränkung und Längenbeschränkung (z.B. max. 100 m) mit Ausnahmen in begründeten Fällen

4.1.4 Städtebauliche Qualitäten

Um das Arbeitsplatzgebiet gesamthaft langfristig in Richtung einer attraktiven Entwicklung lenken zu können, sollten folgende strukturierende Ansätze (siehe räumliche Verortung im Plan unter Kap. 5.4) verfolgt werden:

- Konsequente Weiterführung des orthogonalen Strassennetzes, Verkehrswege für die vereinfachte Orientierung vorsehen
- Städtebauliche Akzentuierung an zentralen Orten (in Höhe, Architektur, Rück- und Vorsprüngen, Platzbildung etc.)
- Adressbildung durch eine gemeinsame Ausrichtung auf das Raster
- Repräsentativer Charakter der Architektur, z.B. bei Unternehmen entlang Bahnlinie oder Nähe Bahnhof
- Vorgaben Fassaden- und Dachgestaltung (Farb- und Materialwahl, Begrünung, Dachaufbauten), um negative Fernwirkung zu vermeiden

4.1.5 Freiraumqualität

Um die Attraktivität des Areals sicherstellen zu können, sollten in der Entwicklung folgende Punkte berücksichtigt werden:

- Repräsentativer Charakter des Aussenraums und der Hauptfassaden, v.a. an der Hauptachse
- Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität für Mitarbeitende und Besucher
- Ökologisch hochwertige Begrünungen (Grünflächen, Dachflächen, Fassaden)
- Ggf. funktioneller Einbezug von Landschaftskammern (Grundwasserschutzzone und ggf. Fläche Immersmatt) als Erholungsorte
- Sicherstellung Anschlüsse Naherholung (Querungen Bipperkanal und Autobahn) als attraktives Fuss- und Radverkehrsnetz

4.2 Verkehrserschliessung

Ein übergeordnetes Erschliessungskonzept für die Industrie- und Gewerbeareale kann dazu beitragen, dass der Anteil des MIV zugunsten anderer Verkehrsmittel reduziert und die Attraktivität des gesamten Gebiets für Arbeitnehmende und Unternehmen erhöht wird. Damit trägt es zur Akzeptanz der Entwicklung bei der Bevölkerung bei. Das Erschliessungskonzept soll in einem frühen Stadium der Entwicklungsplanung erarbeitet werden und sämtliche Verkehrsmittel umfassen (inkl. Parkierung für Autos und Velos sowie alternative Mobilitätsformen). Die folgenden prinzipiellen Planungsansätze sollen hinsichtlich Mobilität verfolgt werden:

- ÖV, Fuss- und Veloverkehr sollen mit einem überdurchschnittlich guten Angebot gezielt gefördert werden, um das Strassennetz möglichst vom motorisierten Verkehr zu entlasten. Dafür werden eine gute Erreichbarkeit, kurze, direkte Wege und eine hohe Verkehrssicherheit priorisiert.
- Die Erschliessungsachsen im Gebiet sind klar zu hierarchisieren, was sich in betrieblichen Aspekten (z.B. Vortrittsregelung), aber auch in der Gestaltung der Strassenräume (z.B. Flächenaufteilung, Bepflanzung, Adressbildung etc.) manifestiert. Die zentralen Knoten/Plätze werden stadträumlich attraktiv gestaltet.
- Zur Entlastung des Strassennetzes vom motorisierten Verkehr werden geeignete Verkehrsführungs- und Erschliessungsmassnahmen (inkl. Parkierung für Autos und Velos) vorgesehen. Gegebenenfalls sind Verkehrslenkungsmassnahmen (z.B. Dosierungen) zu prüfen. Für Bauprojekte ist ein Mobilitätskonzept zu erstellen.

4.2.1 Erschliessungskonzept

Ausgehend von den Grundsätzen wurde ein Erschliessungskonzept skizziert. Dieses zeigt, wie der ESP erschlossen werden könnte. Das Erschliessungskonzept baut auf zwei Ansätzen auf:

Konzentration und hierarchische Ausrichtung des MIV

Die Entlastungsstrasse dient zur Haupteerschliessung des ESP durch den MIV sowie als Hauptachse für den Durchgangsverkehr. Sämtlicher MIV mit Start oder Ziel im ESP wird darüber abgewickelt. In Oensingen und Niederbipp wird die Haupteerschliessungsachse an das umliegende Netz angebunden. Es sind keine zur Hauptachse parallel liegenden weiteren Erschliessungsachsen für den MIV vorgesehen. Die einzelnen Areale sollen möglichst direkt an die Hauptachse angebunden werden. Für eine effiziente Verkehrslenkung stellt die hierarchische Ausgestaltung des MIV-Netzes im ESP eine gute Ausgangslage dar. Dadurch kann bei Bedarf durch Verkehrsmanagementmassnahmen und Dosierungen die Zufahrt aus den Arealen auf das Strassennetz kontrolliert werden.

Hohe Durchlässigkeit und Flexibilität für den Fuss- und Veloverkehr

Für den Fuss- und Veloverkehr wird dagegen eine hohe Durchlässigkeit innerhalb des ESP sowie zahlreiche Verknüpfungen mit dem umliegenden Netz angestrebt. Parallel zur Hauptachse ist südöstlich eine Haupteerschliessungsachse für den Fuss- und Veloverkehr vorgesehen. Diese wird Richtung Bahnhof Oensingen weitergeführt. Die Nutzung durch den MIV ist auszuschliessen oder stark einzugrenzen. Ergänzend dazu kommen weitere orthogonale Achsen, welche über den Perimeter des ESP weitergeführt werden.

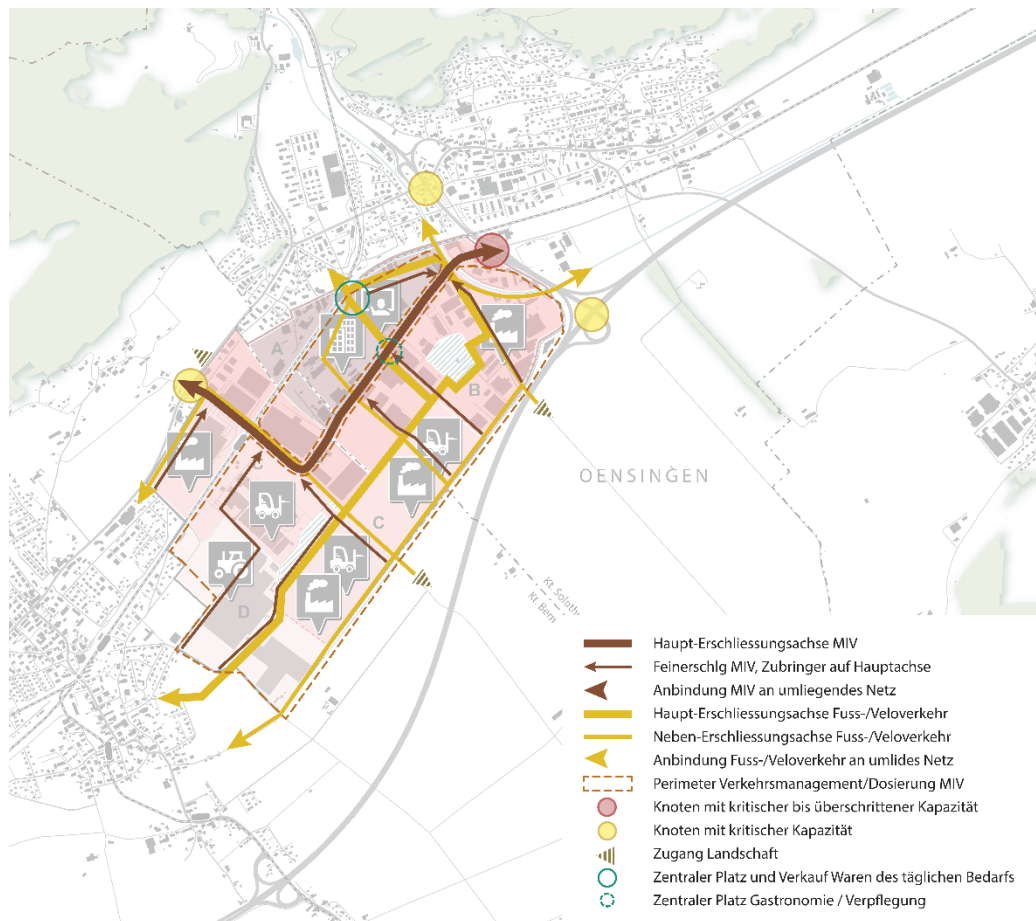


Abbildung 15: Erschliessungskonzept

Erschliessung interkantonaler ESP Oensingen Niederbipp

Die Entlastungsstrasse Oensingen wird künftig die direkteste Zufahrt zu den ESP-Gebieten und die Haupterschliessung darstellen. Sie ist einerseits auf Gemeindegebiet Oensingen an den Autobahnzubringer angebunden, was eine möglichst direkte Führung des Verkehrs auf das übergeordnete Netz in Richtung A1, aber auch in Richtung Balsthal, gewährleistet und damit die attraktivste Anbindung ans übergeordnete Strassennetz ist. Andererseits besteht auch die Anbindung an die H5 im Osten in Richtung Oberbuchsitzen sowie an die Kestenholzstrasse. Auf Gemeindegebiet Niederbipp wird die Entlastungsstrasse und damit der ESP an die H5 in Richtung Westen angebunden. Ab hier wird der Verkehr wie im heutigen Zustand durch das Siedlungsgebiet von Niederbipp in Richtung Solothurn resp. Langenthal geführt.

Die klare Führung des Autoverkehrs von den Hauptachsen (Autobahn, Hauptverkehrsstrassen) ins Gebiet ist wichtig, um einerseits die Erreichbarkeit zu optimieren, andererseits aber vor allem auch, um die Siedlungsgebiete möglichst vor Fremdverkehr zu schützen (Immissionen, Verkehrssicherheit). Die Feinerschliessung für den MIV ist auf die Haupterschliessungsachse ausgerichtet. Parallele Achsen zur Entlastungsstrassen sind nicht vorgesehen. Dadurch wird die Lenkung des Verkehrs (gegebenenfalls auch mit Dosierungsanlagen, z.B. auch für einzelne verkehrsemittierende Areale) erleichtert.

Innerhalb der einzelnen Areale ist die Erschliessung auf die koexistenzielle Nutzung aller Verkehrsteilnehmenden auszurichten. In Abhängigkeit der Netzhierarchie sind entsprechende gestalterische und betriebliche Massnahmen erforderlich. Für die unterschiedlichen Hierarchieebenen sollen Gestaltungsprinzipien entwickelt werden, welche den teils überlagerten Funktionen Rechnung tragen.

Während auf den übergeordneten Achsen eine Trennung der Verkehrsmittel im Vordergrund steht, wird auf den untergeordneten Erschliessungsstrassen das Prinzip

der Koexistenz auf Mischverkehrsflächen umgesetzt. Massnahmen zur Minimierung der Trennwirkung von Strassen sowie für die dichte Durchwegung des Gebiets sind zu treffen (vgl. auch Kapitel zu Fuss- und Veloverkehr).

Verkehrsentwicklung und Auslastung umliegendes Netz

Die Auslastung des Strassennetzes in einem Ausgangszustand (inkl. Ausbau A1 auf 6 Spuren, ohne Entlastungsstrasse Oensingen und ohne weitere Siedlungsentwicklungen) ist gegenüber heute infolge der zusätzlichen Kapazitäten auf der Autobahn etwas weniger hoch.

- Die Kapazitäten auf der A1 und H5 können die Nachfrage bewältigen.
- Engpässe treten punktuell an den Autobahnanschlüssen Oensingen Nord und Süd (Vebo) sowie am Brauikreisel in Niederbipp auf.
- Der Zubringer Balsthal ist an der Leistungsgrenze bzw. zeitweise überlastet.

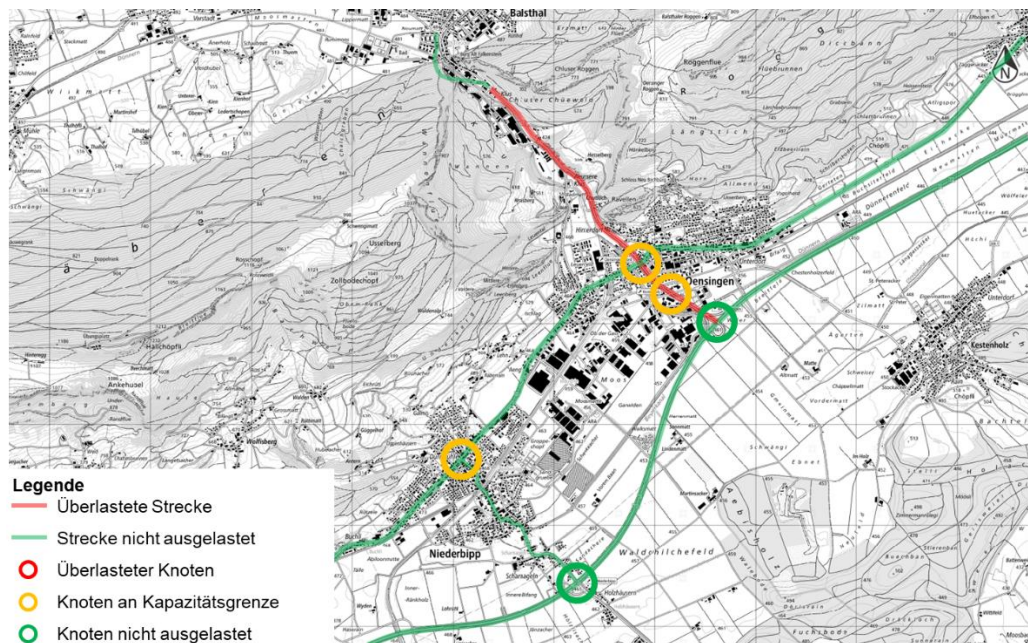


Abbildung 16: Auslastung des Strassennetzes (inkl. 6-Spur-Ausbau A1, ohne weitere Siedlungsentwicklungen; eigene Darstellung)

Die Verkehrsprognosen im Zusammenhang mit den übergeordneten Strassenprojekten (Entlastung Oensingen und Ausbau A1 auf 6 Spuren) zeigen abschnittsweise hohe Belastungen auf dem Strassennetz. Die höchsten Belastungen treten dabei auf der Entlastungsstrasse Oensingen östlich des Autobahnzubringers auf.



Abbildung 17: Wirkung der Entlastungsstrasse Oensingen: Verkehrszahlen der Hauptverbindungen 2040 im Vergleich mit der Situation ohne Entlastungsstrasse (Quelle: Entlastung Oensingen, Vorprojekt, Technischer Bericht, BSB+Partner, 2019)

Die Auslastung dieses erweiterten Netzes (ohne weitere Siedlungsentwicklungen) dürfte in einem ähnlichen Bereich liegen wie im Ausgangszustand.

- Entlastung Oensingen
 - Bewirkt Verlagerung aus dem Siedlungsgebiet Oensingen und vom Anschluss Oensingen Nord zum Anschluss Oensingen Süd
 - Mit der Entlastung Oensingen entsteht im Netz wenig zusätzliche Gesamtkapazität für übergeordnete Verkehrsströme
 - Die Wirkung für das Siedlungsgebiet Niederbipp ist gering
 - Verlagerung von Fahrten vom Anschluss Niederbipp zum Anschluss Oensingen Süd sind möglich
- Ausbau Zubringer Balsthal (Umfahrung Klus)
 - Geringe Verkehrszunahme auf dem Zubringer Balsthal
 - Wenig Einfluss auf Auslastung Anschlüsse Oensingen Dorf und Süd
 - Auswirkungen in Niederbipp sind nicht zu erwarten

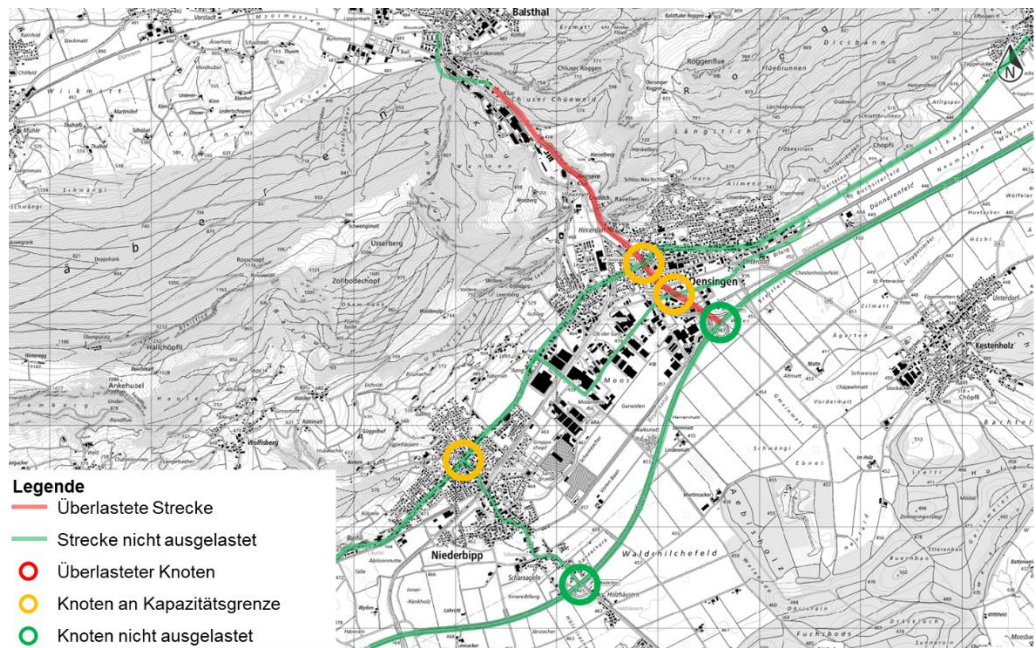


Abbildung 18: Auslastung des Strassennetzes (inkl. 6-Spur-Ausbau A1 und Entlastungsstrasse Oensingen, ohne weitere Siedlungsentwicklungen; eigene Darstellung)

Für die Situation mit Entwicklungen im interkantonalen ESP Oensingen Niederbipp wird die Auslastung des Strassennetzes steigen. Die Auswirkungen differenziert nach Teilgebiet können wie folgt abgeschätzt werden:

- Verkehrsaufkommen im ESP Teilgebiet Oensingen
 - Überlastung des Anschlusses Oensingen Süd
 - Der Anschluss A1 Oensingen erreicht die Kapazitätsgrenze
 - Geringe Auswirkungen auf die Siedlungsgebiete Oensingen und Niederbipp sind zu erwarten (Erschliessung primär zum Autobahnanschluss Oensingen Süd)
- Verkehrsaufkommen im ESP Teilgebiet Niederbipp
 - Überlastung des Anschlusses Oensingen Süd
 - Belastungen des Siedlungsgebiets Niederbipp sind zu erwarten (abhängig von konkreter Verkehrsführung/Zufahrtsregelungen ergibt sich eine Aufteilung der Erschliessung auf die Autobahnanschlüsse Oensingen und Niederbipp)
 - Die Leistungsfähigkeit Anschluss Niederbipp bleibt ausreichend
 - Geringe Auswirkungen auf das Siedlungsgebiet Oensingen

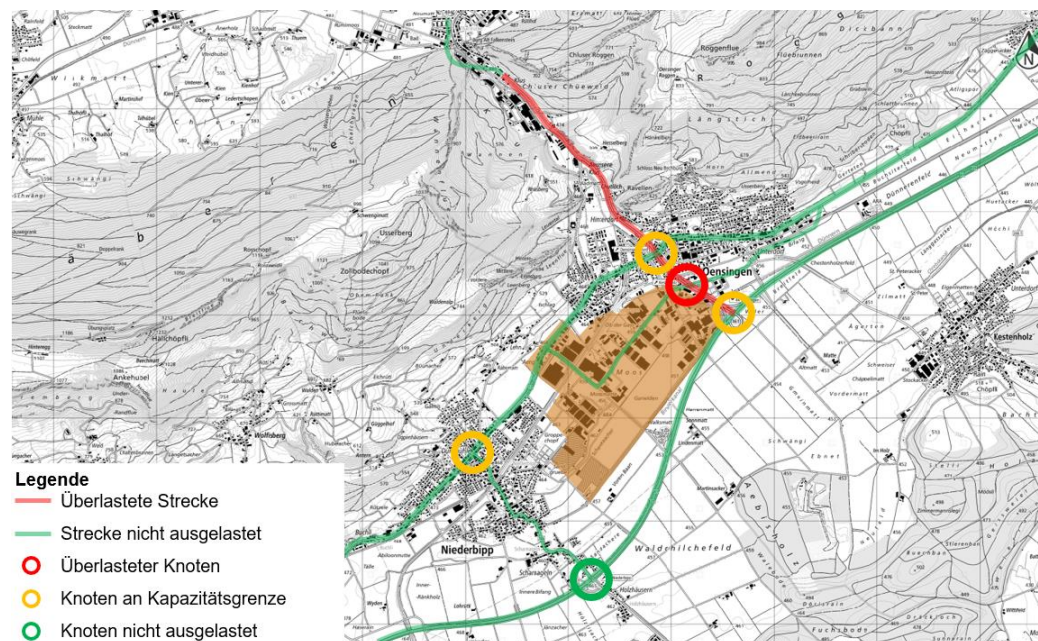


Abbildung 19: Auslastung des Strassennetzes (inkl. 6-Spur-Ausbau A1 und Entlastungsstrasse Oensingen, mit weiteren Siedlungsentwicklungen; eigene Darstellung)

Ausgehend von diesen ersten Abschätzungen müssten weitere Abklärungen bezüglich der Leistungsfähigkeit im Umfeld des ESP erfolgen:

- Überprüfung der Kapazitäten im umliegenden Strassennetz
- Bestimmung kritischer Knoten (vgl. auch vorangehende Überlegungen).
- Prüfung von Massnahmen zur Sicherstellung der gewünschten Verkehrsqualität und der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes. Denkbar wären:
 - Umgestaltung oder Ausbau von Knoten: z.B. zusätzliche Spuren oder Anpassungen von Knotensteuerungen
 - Verkehrssteuerung im Strassennetz um den ESP, z.B. durch Verkehrslenkungssysteme
 - Verkehrslenkung im ESP, z.B. durch Management und Beschränkung der Fahrten, Dosierungsanlagen für die einzelnen Areale und weitere Verkehrslenkungsmassnahmen

4.2.2 Parkierung

Da das Strassennetz an der Kapazitätsgrenze ist und weitere Ausbauten kaum möglich sind, müssen zwingend Wege gefunden werden, wie ein möglichst hoher Anteil des Verkehrsaufkommens mit anderen Verkehrsmitteln bewältigt werden kann. Voraussetzung dafür ist eine möglichst hohe Attraktivität von Fuss- und Veloverkehr sowie des öffentlichen Verkehrs. Andererseits braucht es Massnahmen, welche die höhere Attraktivität des MIV drosselt, indem seine Kosten verursachergerecht belastet werden (Bsp. Parkplatzgebührenpflicht).

Mit geeigneten Massnahmen im Bereich der Parkierung kann das Aufkommen des motorisierten Verkehrs beeinflusst werden. Dazu gehört die Beschränkung der zur Verfügung stehenden Parkplätze, die Führung des MIV direkt zu den Parkieranlagen und die Konzeption der Anordnung sowie die Bewirtschaftung der Parkplätze.

Für das gesamte Gebiet soll ein übergeordnetes Parkierungskonzept entwickelt werden, welches diese Bedürfnisse erfüllt und gleichzeitig verkehrslenkende Möglichkeiten bietet und die notwendigen Investitionen minimiert.

- Mit einem Konzept für zentrale Parkieranlagen wird ein Teil des Erschliessungsstrassennetzes vom MIV entlastet. Zudem erfolgt ein gewisser Ausgleich der Attraktivität von MIV und ÖV, wenn mit dem Auto nicht direkt zum Ziel gefahren werden kann, sondern ein zumutbarer Fussweg in Kauf zu nehmen ist.
- Mit Vorgaben für die Bewirtschaftung von Parkplätzen in privaten Parkieranlagen kann die Kostenwahrheit des MIV verbessert und ebenfalls die finanziell und zeitlich aufwändigere Nutzung des ÖV etwas ausgeglichen werden.
- Eine Beschränkung der Parkplätze trägt zur Minderung des Verkehrsaufkommens bei.
- Gegebenenfalls können Massnahmen zur Verkehrslenkung auch in Parkieranlagen zur Anwendung kommen. Denkbar wären beispielsweise Dosieranlagen, welche die Ausfahrt in Spitzenstunden regulieren und zur Vermeidung von Netzüberlastungen beitragen können.

Der Verkehrssicherheit ist bei der Gestaltung der Zufahrten zu Parkieranlagen hohe Beachtung zu schenken. Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs im Bereich von Ein- und Ausfahrten ist mit geeigneten Massnahmen sicher zu lösen.

Gestalterisch sollen Parkieranlagen gut ins Siedlungsbild eingebettet werden. Die Anordnung von Parkplatzflächen im Freien ist möglichst zu vermeiden bzw. auf wenige Besucherparkplätze zu beschränken.

4.2.3 Schwerverkehr

Auch für den Strassengüterverkehr ist aus den gleichen Gründen wie für den MIV eine klare Führung wichtig. Der Immissionsschutz ist beim Schwerverkehr von noch grösserer Bedeutung.

Die Führung soll grundsätzlich über den Autobahnanschluss Oensingen Süd und die Entlastungsstrasse Oensingen (Nordingstrasse) erfolgen. Auf diesem Weg werden am wenigsten sensible Nutzungen beeinträchtigt.

Innerhalb des Gebiets sollen prioritäre Erschliessungsachsen für den Schwerverkehr ausgeschieden werden. Auf diese werden die Hauptzufahren zu den Anlieferungsrampen der einzelnen Nutzungen ausgerichtet. So wird der Schwerverkehr auf möglichst wenige Achsen konzentriert, während auf den übrigen Erschliessungsstrassen weniger Lastwagen verkehren.

Die Verkehrssicherheit ist auch beim Schwerverkehr ein wichtiges Thema. Die Anforderungen Fahrbahnbreiten bewirken, dass grosszügige Verkehrsflächen entstehen. Die Sicherheit vor allem für Velofahrer und den Fussverkehr ist bei der Gestaltung von Einmündungen und Querungen zu berücksichtigen (Kapitel 4.2.5).

4.2.4 Öffentlicher Verkehr

Die Mindestanforderungen an die Erschliessungsqualität mit dem ÖV sind kantonal gesetzlich geregelt. Darüber hinaus ist die Attraktivität der Zugangswege zu den ÖV-Haltestellen für Fuss- und Veloverkehr wichtig. Dazu gehört eine dichte Durchwegung des Areals mit Verbindungsachsen, hoher Verkehrssicherheit, aber auch hoher sozialer Sicherheit (vgl. folgende Kapitel).

Die wichtigste Erschliessung erfolgt direkt durch den Bahnhof Oensingen mit Intercity- und Regionalzugshalt. Weitere Haltestellen mit Bedienung durch Regionalzüge sind der Bahnhof Niederbipp sowie die Haltestelle Niederbipp Industrie der ASM. Eine ergänzende Erschliessung mit einem Feinverteiler (Bus) besteht heute nicht. Sollte künftig eine solche Buslinie möglich werden (vgl. Kapitel 3), so sind Anforderungen an die Haltestellenlage und -ausgestaltung zu formulieren, die eine möglichst hohe Attraktivität gewährleisten.

Gemeinsam mit den angesiedelten Unternehmen sollen von Seiten der öffentlichen Hand weitere Möglichkeiten zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs entwickelt werden. Bekannte und bewährte Mittel des Mobilitätsmanagements sollen dafür eingesetzt werden. Diese umfassen beispielsweise die Vergünstigung von ÖV-Abonnements, Bereitstellung von Velos oder Trottoirs inkl. Abstellanlagen für den Weg vom Bahnhof zum Arbeitsplatz etc.

4.2.5 Veloverkehr

Die Verkehrssicherheit ist für den Veloverkehr zentral. Eine gute und lückenlose Infrastruktur, welche dieser Anforderung Rechnung trägt, ist in einem Gewerbegebiet mit hohem Schwerverkehrsaufkommen eine wichtige Voraussetzung. Dazu gehören beispielsweise Radstreifen oder baulich abgetrennte Flächen (evtl. kombinierte Nutzung mit Fussverkehr zu prüfen) sowie eine sorgfältige Führung an Knoten. Auch Verbindungen, die dem Fuss- und Veloverkehr vorbehalten sind (z.B. direkte Achse zum Bahnhof resp. zu den Ortszentren Oensingen und Niederbipp) tragen entscheidend zur Attraktivität bei.

Für den Veloverkehr ist neben der Verkehrsinfrastruktur auch die Verfügbarkeit von qualitativ hochwertigen Abstellanlagen an den Zielpunkten (Arbeitsplätze, ÖV-Haltestellen) wichtig. Zu den Qualitätsmerkmalen zählen unter anderem eine gute Anordnung nahe am Ziel, ein Witterungsschutz, gute Abstell- und Sicherungsmöglichkeiten für verschiedene Fahrradtypen, Lademöglichkeiten für E-Bikes, soziale Sicherheit (Einsehbarkeit, Beleuchtung) etc.

4.2.6 Fussverkehr

Für den Fussverkehr ist ein dichtes, sicheres und attraktives Wegnetz anzubieten. Zusätzlich zu hochwertigen Fussverkehrsflächen entlang der Strassen trägt eine Durchwegung der Areale zur Attraktivität des Fussverkehrs und damit auch zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs bei.

Zur Attraktivität von Fusswegverbindungen gehören Merkmale wie ausreichende Breite, Hindernisfreiheit, Beleuchtung, attraktive Gestaltung, Optimierung der sozialen Sicherheit etc.

Auf der Achse Werkhofstrasse-Dünnerstrasse-Grabenackerstrasse ist ein besonderes Augenmerk auf die sichere Fussverkehrsführung zu legen. Der sichere Zugang vom Bahnhof zu den sensitiven Nutzungen Kreisschule und Vebo ist wichtig. Dies betrifft neben der Längsführung besonders auch die Gestaltung der Knoten.

4.3 Wirtschaft / Standort

Für die wirtschaftliche Standortentwicklung spielen die Aspekte Wertschöpfungsintensivität, Nachfrage am Markt aber auch Clusterbildung eine wichtige Rolle. Das gewählte Mischszenario berücksichtigt diese Aspekte durch die Einteilung in Teilgebiete mit unterschiedlicher Dichte und Nutzungsfokus. Bei der Entwicklung der Standorte und der Unternehmensansiedlung sind die Teilgebiete einzeln zu betrachten.

4.3.1 Sektor A: Teilgebiet hohe Arbeitsplatzdichte

Das Teilgebiet mit hoher Arbeitsplatzdichte soll möglichst wertschöpfungsintensiven Unternehmen vorbehalten bleiben. Dabei kann es sich beispielsweise um Forschung und Entwicklung, Headquarter oder hochqualifizierte Dienstleistungen handeln. Um dieses Ziel zu erreichen, sind neben den planungsrechtlichen Anforderungen und Einschränkungen im Richt- und im Zonenplan auch organisatorische und eigentumsrechtliche Massnahmen erforderlich. Alle Massnahmen sollen dazu dienen, gewünschte Nutzungen anzusiedeln und unerwünschte fernzuhalten.

Es wird empfohlen, in diesem Teilgebiet eine aktive Bodenpolitik zu betreiben. Kanton oder Gemeinde kauft Entwicklungsparzellen auf. Sie entwickelt diese selbst und vermietet oder verkauft anschliessend für eine gewünschte Nutzung weiter oder sie geben sie im Rahmen eines Investorenwettbewerbs ab.

Ergänzend sollen die Grundstückseigentümerschaften für eine gemeinsame Entwicklung und Vermarktung des Areals eingebunden werden. Dies kann im Rahmen loser Treffen, eines Letter of Intent oder eines Vereins funktionieren.

4.3.2 Sektor B: Teilgebiet mittlere Arbeitsplatzdichte

In diesem Teilgebiet ist eine sukzessive Entwicklung für Industrie und Gewerbe anzustreben. Dabei kann nachfrageorientiert vorgegangen werden, wobei die Eignung von Neuansiedlungen vorwiegend im Rahmen der planungsrechtlichen Grundlagen geprüft wird. Eine aktive Vernetzung der Eigentümerschaften kann dazu beitragen, Synergien zu nutzen und effizient zu entwickeln.

4.3.3 Sektor C: Teilgebiet mittlere bis geringe Arbeitsplatzdichte

Aufgrund der hohen Nachfrage für Logistiknutzungen ist davon auszugehen, dass diese Teilgebiete – nach der Einzonung – stark nachgefragt sind. Umso mehr ist darauf zu achten, dass die Nutzungen im Sinne der Region und der Kantone erfolgt. Sie sollen der Region dienen oder sie andernorts entlasten.

Es wird empfohlen, im Sinne einer Positivplanung aktiv geeignete Nutzungen zu definieren und passende Interessenten rechtzeitig mit den Eigentümerschaften zu vernetzen. Auch hier kann eine aktive Bodenpolitik einen Beitrag leisten. Mehrfachnutzungen Logistik und Gewerbe sind vorzusehen.

4.3.4 Sektor D: Speziallandwirtschaft

Die landwirtschaftliche Nutzung ist in diesem Gebiet regional abzustimmen. Im Sinne einer proaktiven Planung wird empfohlen, auch hier das direkte Gespräch mit den betroffenen Grundeigentümern und Bewirtschaftern zu suchen.

4.4 Massnahmenliste

Nr.	Thema	Massnahme	Sektor	Zuständigkeit	Zeithorizont	Priorisierung
1a	Gestaltung Strassenraum Entlastungsstrasse Oensingen	Betriebs- und Gestaltungskonzept der Entlastungsstrasse: Adressbildung, attraktive Hauptachse	A/B	Kantone	zeitnah	hoch
1b	Gestaltung Strassenräume Gemeindestrassen	Betriebs- und Gestaltungskonzepte Erschliessungsstrassen und Fusswegverbindungen im Perimeter. Strassen mit hoher Priorität: – Grabenackerstrasse – Fussweg Nordringstrasse – Bahnhof – Dünnerstrasse – Moosmattweg – Sandgrubenweg Strassen mit mittlerer Priorität: – Südringstrasse – Herrenzehntenweg – weitere	A/B/C	Gemeinden	zeitnah bei bestehenden Nutzungen; weitere in Abhängigkeit der Entwicklungen	hoch mittel
2	Alle Verkehrsmittel	Gesamtverkehrskonzept für den ESP und beide Gemeinden, Berücksichtigung der Erschliessung des ESP sowie der Auswirkungen der Entlastungsstrasse Oensingen inklusive umliegendes Strassennetz	A/B/C	Gemeinden	zeitnah	hoch
3	MIV	Verkehrs- und Erschliessungskonzept: Klare Verkehrsführung, Trennung von MIV und Fuss/Veloverkehr auf Hauptachsen	A/B/C	Kantone, Gemeinden	zeitnah	hoch
4	Parkierung	Parkierungskonzept mit Vorgaben zur Anzahl und geeigneten Anordnung und Bewirtschaftung der Parkierungsanlagen	A/B (C)	Kantone, Gemeinden	zeitnah	hoch
5	Schwerverkehr	Verkehrs- und Erschliessungskonzept: Klare Verkehrsführung, prioritäre Erschliessungsachsen	A/B/C	Kantone, Gemeinden	zeitnah	hoch
6	Öffentlicher Verkehr	Verkehrs- und Erschliessungskonzept: – Attraktive Zugänge zu Haltepunkten – Prüfung einer ergänzenden Buserschliessung – Raumsicherung	A/B/C	Kantone	Raumsicherung sofort Prüfung Bus mit bekannten Nutzungen	hoch/mittel
7	Veloverkehr	Verkehrs- und Erschliessungskonzept: – Attraktives, sicheres und lückenloses Veloverkehrsnetz – Geeignete Veloabstellanlagen	A/B/C	Gemeinden	zeitnah	hoch
8	Fussverkehr	Verkehrs- und Erschliessungskonzept: – Attraktives, sicheres und lückenloses Fussverkehrsnetz (mit Anschluss an die Freiräume) – Hindernisfreiheit	A/B/C	Gemeinden	zeitnah	hoch
9	Nutzungen, Flächeneffizienz	Kriterienraster als Orientierungshilfe zur Ausarbeitung der Pflichtenhefte für Gestaltungspläne	A/B/C	Gemeinden	zeitnah	hoch
	Mobilitätsmanagement	Vorgaben und Anreize zur Verkehrsverminderung im Zonenreglement / Baureglement	A/B/C	Gemeinden	zeitnah	sehr hoch

Nr.	Thema	Massnahme	Sektor	Zuständigkeit	Zeithorizont	Priorisierung
10	Erschliessung	Grundraster und Orientierungsrahmen grundeigentümergebunden sichern	A/B/C	Gemeinden	zeitnah	sehr hoch
11	Aktive Bodenpolitik	Kauf von verfügbaren Grundstücken Instrument einrichten und äufnen Verfügbare Grundstücke kaufen und entwickeln	A	Gemeinden	sofort laufend	hoch
12	Eigentümerstruktur	Eigentümerstruktur schaffen (Treffen, Letter of Intent, Interessengemeinschaft) Eigentümerschaften vernetzen	A B	Gemeinde + kantonale Standortförderung	Nach ersten planerischen Umsetzungsschritten	hoch
13	Positivplanung Logistik	Logistikstrategie mit Prioritätenliste	C	kantonale Standortförder- ung	Nach ersten planerischen Umsetzungsschritten	mittel
14	Präzisierung räumli- che Entwicklung	Erarbeitung strategischer und überkommunaler Planungsinstrumente (z.B. Masterplan, kommunaler Richtplan)	A/B/C/D	Gemeinden	zeitnah	hoch
15	Revision Nutzungsplanung	Umsetzung von Punkt 14 in die Nutzungsplanung (z.B. Gestaltungsplanpflicht, qualitätssichernde Bestimmung)		Gemeinden	zeitnah	hoch
16	Erarbeitung Planungsinstrument	Umsetzung von Punkt 15 bzw. Ausarbeitung der entsprechenden Planungsinstrumente (Gestaltungsplan, Überbauungsordnung)				
17	Speziallandwirt- schaft	Bedürfnisklärung, regionale Abstimmung der Standorte Erarbeitung Überbauungsordnungen / Spezialzone	D	Regionen, Gemeinden	zeitnah	mittel

Tabelle 2: Empfohlene Massnahmen
des KRV ON

5 Einarbeitung in Planungsinstrumente

5.1 Richtpläne

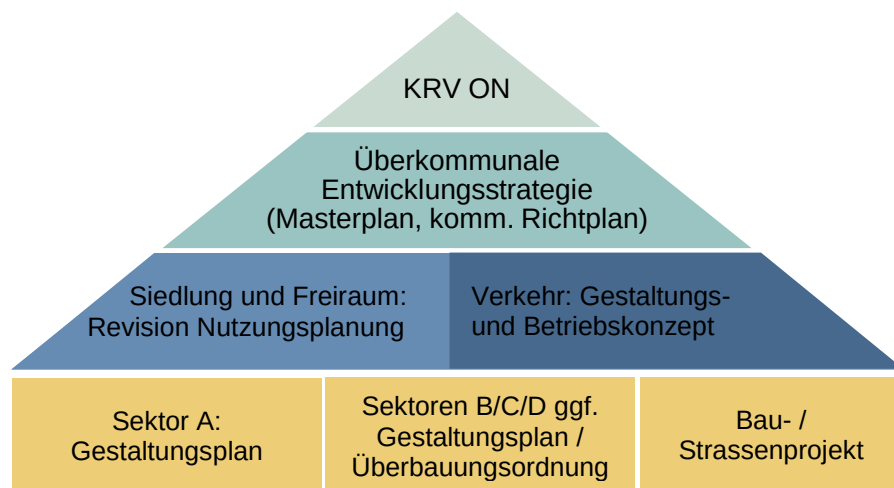
In den kantonalen Richtplänen werden die Grundanforderungen an die Verkehrser-schliessung definiert und das übergeordnete Konzept wird dargestellt. Das vorliegende Konzept ist in die Richtpläne zu überführen. Die Anpassung des Koordinationsstandes im kantonalen Richtplan Bern erfolgt nach der Konkretisierung des ESP durch die Gemeinden.

5.2 Ortsplanung

Mit der Ortsplanung werden die planungsrechtlichen und grundeigentümerverbindlichen Grundlagen für die Entwicklung des ESP geschaffen. Das vorliegende Konzept trifft erste Abklärungen und zeigt die grundlegenden Stossrichtungen auf, die vor ihrer Übernahme in die Ortsplanung weiter zu präzisieren und konkretisieren sind. Idealerweise erarbeiten die Gemeinden in überkommunaler Zusammenarbeit ein behördenverbindliches Planungsinstrument (z.B. Masterplan oder kommunaler Richtplan). Auf diese Weise können die Inhalte stufengerecht vertieft (z.B. Adressierung Hauptstrasse, Aus-senraumgestaltung, Architektur, Verkehrsführung) und noch offene Fragen (z.B. Cargo sous terrain) geklärt werden. Gleichzeitig wird eine abgestimmte Entwicklung von Siedlung, Freiraum und Verkehr sichergestellt, da die Planung dieser Schnittstellen angesichts der bestehenden Rahmenbedingungen sowie der angestrebten Entwicklung von hoher Bedeutung ist. Den Gemeinden wird darüber hinaus empfohlen, die ESP-Entwicklung in ihre kommunale Entwicklungsstrategie einzubetten bzw. abzustimmen.

In einem zweiten Schritt ist die strategische Planung in die erforderlichen Planungsinstrumente zu überführen (z.B. Gestaltungsplanpflicht, qualitätssichernde Bestimmungen in der Nutzungsplanung, Gestaltungs- und Betriebskonzept), um die übergeordnet erarbeiteten Inhalte grundeigentümerverbindlich festzusetzen. Mindestens für den Sektor A wird die Erarbeitung von Gestaltungsplänen empfohlen. Für die Sektoren B, C und D ist die Erarbeitung von Gestaltungsplänen oder Überbauungsordnungen basierend auf dem Masterplan zu prüfen.

Mit diesem Vorgehen werden die grösstmögliche Verbindlichkeit und Qualitätssicherung erzielt und gleichzeitig die Möglichkeit einer individuellen Entwicklung der einzelnen Grundstücke bzw. Teilgebiete aufrechterhalten.



Erschliessung

Für die gewünschte Entwicklung des Projektperimeters müssten v.a. die Erschliessungsachsen grundeigentümergebunden gesichert werden und mit ihnen die Durchwegung für den Fuss- und Veloverkehr. Dies bedingt eine Teiländerung des Strassen- und Erschliessungsplans. Darin müssten die Strassen und Wege noch nicht exakt verortet werden, jedoch wäre eine Absichtserklärung mit ungefähren Lagen und Anschlüssen eine sichere Ausgangslage als momentan (siehe Übersichtsplan Massnahmen).

Anhang

Anhang 1: ÖV-Erschliessung Stockmatte

1. Ausgangslage und verkehrliche Situation

Das Gebiet Stockmatte in der Grösse von rund 15 ha wurde 2011 als 'ESP Arbeiten' in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Aufgrund eines Volksentscheides war eine Einzonung nicht möglich. Mit der Revision des Raumplanungsgesetzes wurden die Anforderungen verschärft. Für eine Gebietsentwicklung ist im kantonalen Richtplan die Anpassung des Koordinationsstandes (Festsetzung) als Voraussetzung für eine Einzonung des Gebiets erforderlich. Gemäss Richtplan besteht für einen 'ESP Arbeiten' die Anforderung einer minimalen Erschliessungsgüte D für den öffentlichen Verkehr. Diese ist im heutigen Zustand nicht erfüllt.

Da dieser Umstand für die Einzonung und Entwicklung der Stockmatte eine zentrale Voraussetzung ist, wird im Rahmen des Konzepts Raum und Verkehr vertieft abgeklärt, ob und in welcher Form die entsprechenden Anforderungen zu erfüllen sind.

Die Stockmatte liegt grossteils ausserhalb der im Kanton Bern geltenden ÖV-Erschliessungsgüteklassen (EGK). Lediglich die nördlichste Ecke liegt im Bereich der EGK D, ausgehend von der Bahnhaltestelle Niederbipp Industrie. Dabei handelt es sich um eine Haltestelle der Kategorie 3³: EGK C bis 400m, EGK D bis 750m Luftdistanz. Bei Umwegen und Hindernissen oder grossen Steigungen werden die Luftliniendistanzen entsprechend verkleinert.



Abbildung A-1: ÖV-Erschliessungsgüte Stockmatte

Die Definition der Erschliessungsgüteklassen im Kanton Solothurn unterscheidet sich von jener im Kanton Bern. Auch auf dem Gebiet der Gemeinde Oensingen ist aber der südlichste Teil des ESP nicht im Bereich der Güteklasse D (resp. D2). Nachstehende Grafik zeigt die Gesamtübersicht über die Erschliessungsgüte in beiden Kantonen.

³ Richtplan Kanton Bern; Massnahmenblatt B_10, 19.12.2016



Abbildung A-2: ÖV-Erschliessungsgüte ESP
Oensingen-Niederbipp

2 Rechtliche Situation im Kanton Bern

Für eine Nutzung des Areals mit Arbeitsplätzen in der Produktion muss gem. Richtplan des Kantons Bern mindestens die EGK D erreicht werden⁴. Für Dienstleistungsarbeitsplätze ist es die EGK C.

Gefordert ist für die ÖV-Erschliessung die Angebotsstufe 3, welche mindestens einen Halbstundentakt in beide Richtungen während 14 Stunden vorsieht. Dies entspricht 28 Kurspaaren.

Die Verordnung des Angebots im öffentlichen Verkehr (AGV) des Kantons Bern Art. 10 setzt als Zielvorgabe bei Angebotsstufe 3 bei einem Kleinbus eine durchschnittliche Auslastung von 6 Personen und eine Kostendeckung von 35%. Bei Midi- und Standardbus gibt sie eine durchschnittliche Auslastung von 13 Personen und eine Kostendeckung von 45% als Zielwert vor. Als Mindestanforderung gem. AGV Art. 11 hat die Linie mit einem Kleinbus eine durchschnittliche Auslastung von 4 Personen und einen Kostendeckungsgrad von 20% zu erfüllen. Mit einem Midi- und Standardbus liegt die minimale, durchschnittliche Auslastung bei 8 Personen und der Kostendeckungsgrad bei 25%.

Linien, welche diese Mindestanforderungen nicht erfüllen, können gemäss AGV Art. 12 unter Umständen trotzdem zweckmässig sein. Es wird aber festgestellt, dass keine absehbare Linie, welche den ESP anbindet, eine dieser Anforderungen erfüllt.

⁴ Richtplan des Kantons Bern, Massnahmenblatt B_10

3 Evaluierte Lösungsansätze

Im Rahmen einer Studie hat das Büro Bahn + Bus Beratung AG 3B im Auftrag der Gemeinde Niederbipp zur Erschliessung der Stockmatte mehrere Varianten geprüft. Von den zwölf geprüften Varianten und Teilvarianten wurde rund die Hälfte verworfen.

Von den weiterzuverfolgenden Varianten wurde die Variante 3C priorisiert. Dabei handelt es sich um eine einseitige Erschliessung der Stockmatte per Bus vom Bahnhof Niederbipp aus. Dieser würde ausschliesslich in den Hauptverkehrszeiten jeweils im ¼-Stundentakt fahren, womit 28 Kurspaare erreicht würden. Aufgrund der geringen täglichen Betriebsdauer von sieben Stunden wäre die Variante kostengünstig.

Das AÖV lehnte diese Variante ab, da die Konzentration auf die Hauptverkehrszeiten von Annahmen für die Nutzungen ausgeht, deren Richtigkeit für die tatsächlichen Ansiedlungen sowohl kurz- wie auch langfristig nicht sichergestellt werden kann. Zudem hätte nur ein Teil der Kurse am Bahnhof Niederbipp Anschluss an die Bahn, was faktisch den Nutzen der anderen Kurse in Frage stellt.

Metron prüfte gemeinsam mit der Projektkommission auf einer übergeordneten konzeptionellen Ebene sechs kantonsübergreifende Lösungsansätze, welche die notwendige ÖV-Erschliessung schaffen oder substituieren könnten:

3.1 Gesamtheitliche Entwicklung ESP ON

Die ÖV-Erschliessung erfolgt mit einer grenzüberschreitenden Buslinie für das gesamte ESP-Gebiet. Die Buslinie erhält dadurch ein grösseres Potenzial und damit eine höhere Wirtschaftlichkeit.

Mit diesem Ansatz könnte die Erschliessung des ESP Stockmatte sowie Garwiden verbessert werden, so dass die Voraussetzungen für eine Einzonung der Stockmatte erfüllt wären.

Eine grobe Potenzialabschätzung einer entsprechenden Buslinie mit Kleinbus, unter Voraussetzung der vollständigen Nutzung des ESP zeigt, dass diese die minimalen Anforderungen an die Auslastung und die Kostendeckung nicht erfüllen wird. Die durchschnittliche Auslastung pro Fahrt liegt auf einer Bandbreite zwischen ein bis drei Personen (Minimalanforderung: 4 Personen) und die Kostendeckung erreicht 4-11% (Minimalanforderung: 20%). Die detaillierten Berechnungen befinden sich im Anhang.

Während einer Übergangsphase, wo das Gebiet noch nicht voll entwickelt ist, wären die Kennwerte zudem noch deutlich tiefer.

Kriterium	Minimalanforderung	Potenzial	erfüllt
Minimale Auslastung (Pers./Kurs)	4	1-3	nein
Kostendeckung	20%	4 – 11%	nein

A-Tabelle 1: Potenzial Buserschliessung, Angebotsstufe 3 (28 Kurspaare) mit Kleinbus bei vollständig ausgebautem ESP

3.2 Massnahmen zur Erreichung der Kostendeckung

Anpassung der Minimalanforderungen

Mit reduzierten Anforderungen an die Kostendeckung einer Buslinie wird die Hürde für den Betrieb einer ÖV-Erschliessung herabgesetzt.

Die heute gültige AGV lässt viel Spielraum bei der Kostendeckung zu. Eine Unterschreitung der minimalen Kostendeckung ist dagegen nicht vorgesehen. Ein solches Präjudiz, auf welches andere Regionen und Gemeinden im Kanton Bern in Zukunft verweisen könnten, steht nicht zur Diskussion.

Erhöhung der Kostendeckung durch Mitfinanzierung

Grundeigentümer und Betreiber können sich zur Übernahme eines Teils der Betriebskosten verpflichten. Entsprechende Beispiele von Kostenbeteiligungen durch Private gibt es im Kanton Solothurn beispielsweise für Areale in Luterbach und Härkingen.

Für die Einzonung des Areals Stockmatte hilft das Modell nicht weiter. Für eine Einzonung ist relevant, dass eine Erschliessungslösung langfristig funktioniert. Die langfristige Durchsetzbarkeit einer privaten Mitfinanzierung ist nicht gegeben. Zudem fehlen im heutigen Projektstand die konkreten Partner, welche eine Mitfinanzierung tragen könnten.

3.3 Abbau von Weghürden

Weghürden machen Umwege nötig oder erhöhen auf andere Weise den Widerstand für den Zugang zu einer ÖV-Haltestelle und verkleinern damit den Radius der EGK.

Ohne Weghürden liegt eine deutlich grössere Fläche des Areals Stockmatte in der EGK D. Entsprechend wird geprüft, ob zwischen der Haltestelle Industrie und dem Entwicklungsgebiet solche Weghürden abgebaut werden können.

Im konkreten Fall stellt die Bahnlinie das massgebende Hindernis dar. Deren Querung liegt etwas versetzt zur Haltestelle, was einen gewissen Umweg nötig macht. Zur Reduktion der Weghürden müssten die Unterführung verschoben sowie ein neuer direkterer Weg zur Stockmatte erstellt werden. Dadurch würden verschiedene private Areale tangiert.

Auch mit diesen erheblichen Aufwendungen wäre eine vollständige Erschliessung der Stockmatte jedoch nicht möglich. Die Kosten für diesen Lösungsansatz sind zudem unverhältnismässig hoch. Die Realisierbarkeit der notwendigen Massnahmen sind fraglich, insbesondere die Durchwegung der privaten Grundstücke.

3.4 Nutzungen ohne ÖV-Erschliessungsbedarf

Die Idee dieses Lösungsansatzes ist, auf dem Areal Nutzungen anzusiedeln, für welche eine ÖV-Erschliessung von geringer Bedeutung ist. Beispielsweise könnte dies eine Logistiknutzung sein, die wenig Arbeitsplätze umfasst oder Betriebe mit hohem Anteil an Schichtarbeit, welche ohnehin mit dem ÖV nur ungenügend erschlossen werden können. Entsprechend wird die Anforderung EGK D gemäss Richtplan ausgesetzt.

Mit diesem Ansatz wird eine massgeschneiderte Lösung erstellt für ein Gesamtkonzept, dessen Bestand nicht gewährleistet werden kann. Eine langfristige Sicherstellung, dass keine anderen Nutzungen angesiedelt werden, ist kaum möglich. Der Nutzungsmix entspricht zudem bezüglich Nutzungsart und Dichte nicht den Anforderungen an ESP-Standorte und an Einzonungen von Fruchtfolgeflächen (FFF).

Das Aussetzen der Anforderung der ÖV-Erschliessung würde zudem ein Präjudiz für die Entwicklung anderer Gebiete im Kanton schaffen.

3.5 Arealerschliessung über einen einzelnen Zugang

In der nördlichsten Ecke der Stockmatte wird unter heutigen Voraussetzungen EGK D erreicht. Ein Lösungsansatz wäre, die gesamte Stockmatte als ein zusammenhängendes Areal zu betreiben und den Zugang ausschliesslich über diese Stelle zuzulassen. Die übrigen Erschliessungen wären als arealinterne Wege zu betrachten. Dies würde eine integrale Nutzung durch einen einzigen Betrieb erfordern.

Gegen diese Lösung spricht, dass das Areal für eine zusammenhängende Nutzungsweise sehr gross und eine entsprechende Nutzungsweise wenig realistisch ist. Zudem ist die langfristige Sicherstellung dieser Nutzungsweise kaum möglich. Es wird eine massgeschneiderte Lösung erstellt für ein Gesamtkonzept, dessen Bestand nicht gewährleistet werden kann.

Das Areal gilt bei diesem Lösungsansatz gemäss der bestehenden gesetzlichen Grundlage als nicht erschlossen.

3.6 Berücksichtigung zusätzlicher Mobilitätsformen

Mit Transportmitteln, die den klassischen ÖV ergänzen, kann die Erreichbarkeit des Gebiets verbessert werden. Die dadurch mögliche Zeiteinsparung für den Zugangsweg erlaubt eine Ausdehnung der Radien der EGK.

Beispiele für solche Transportmittel sind Leih-(Elektro-)Velos, People Mover oder Shuttle-Dienste. Mögliche Ausgangspunkte für die ergänzenden Angebote sind die Haltestelle Industrie der asm sowie die Bahnhöfe Oensingen und Niederbipp.

Die ganzjährige Wirksamkeit der ergänzenden Transportangebote ist fraglich, da sie teilweise witterungsabhängig sind. Die langfristige Sicherstellung der ergänzenden Angebote resp. deren Durchsetzbarkeit kann nicht sichergestellt werden.

Eine Anrechnung zusätzlicher Mobilitätsformen ist in den gesetzlichen Grundlagen nicht vorgesehen. Entsprechend wird ein Präjudiz geschaffen, auf das andere Gemeinden oder Regionen für andere Gebiete im Kanton verweisen können. Aus diesen Gründen lehnt das AÖV die Anrechnung alternativer Mobilitätsformen zur Erreichung einer EGK ab.

4 Fazit ÖV-Erschliessung Stockmatte

Die geprüften Ansätze werden unter Berücksichtigung von geografischen, baulichen, finanziellen und aktuellen gesetzlichen Voraussetzungen als nicht umsetzbar beurteilt. Ohne Anpassung der geltenden gesetzlichen Grundlagen oder eine heute nicht absehbare Entwicklung bei der Mobilität erscheint eine Einzonung der Stockmatte nicht möglich.

Anhang 2: Potenzialabschätzung Buserschliessung Stockmatte

Situation mit Buserschliessung (z.B. Variante A1 gem. Bericht 3B)

Güteklassen gem. Berechnungen Kt. SO und BE

Ergänzend EGK D2 (SO) resp. D (BE) infolge Buslinie für vorher nicht erschlossene Flächen

Nutzungskategorie	Dichten Vollzeitäquivalente (VZÄ)	
	min VZÄ/ha	max VZÄ/ha
Arbeitsplatzintensiv	100	200
Trad. Gewerbe	30	75
Flächenintensiv	5	20

Umrechnung VZÄ --> Beschäftigte

Durchschn. Pensum: 70%

Modal Split (Ant. ÖV*):	7%
Kurspaare/Tag	28
Betriebskosten [CHF/Jahr]	400'000 (nur Werktags, ohne Abendangebot)
Minimale Auslastung (Pers./Kurs)	4 (Kleinbus)
Minimale Kostendeckung	20% (Kleinbus)
Ertrag pro Einsteiger [CHF]	1.30
Ertrag pro Pkm [CHF]	0.30
Anzahl Tage/Jahr	250 (nur Werktags)

* gem. Mikrozensus 2015 für ländliche Gemeinden

Teilgebiet	EGK	Arbeitsplatzintensive Nutzungen			Traditionelles Gewerbe			Flächenintensive Nutzungen			Total	
		Flächen [ha]	Arbeitsplätze min	VZÄ max	Flächen [ha]	Arbeitsplätze min	VZÄ max	Flächen [ha]	Arbeitsplätze min	VZÄ max	min	max
Kanton Solothurn	B	10.3	309	773	0.0	0	0	0.0	0	0	309	773
	C	14.6	438	1'095	5.9	177	443	0.0	0	0	615	1'538
	D1	5.8	174	435	23.6	708	1'770	0.0	0	0	882	2'205
	D2	0.0	0	0	32.9	987	2'468	8.6	43	172	1'030	2'640
	E	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0	0	0	0	0
	-	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0	0	0	0	0
	Total SO	30.7	921	2'303	62.4	1'872	4'680	8.6	43	172	2'836	7'155
Kanton Bern	C	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0	0	0	0	0
	D	0.0	0	0	8.0	240	600	6.5	33	130	273	730
	-	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0	0	0	0	0
	Total BE	0.0	0	0	8.0	240	600	6.5	33	130	273	730
Gesamt		30.7	921	2'303	70.4	2'112	5'280	15.1	76	302	3'109	7'885
Beschäftigte Total			1'316	3'289		3'017	7'543		108	431	4'441	11'264
Beschäftigte mind. EGK D			1'316	3'289		3'017	7'543		108	431	4'441	11'264

Potenzialabschätzung Buslinie												
Beschäftigte EGK D (ohne B, C)		249	621		2'764	6'911		108	431		3'121	7'964
Anteil Einzugsbereich Bushaltestelle		0	0		553	1'382		22	86		574	1'468
Potenzial Einsteiger/Tag (2 Wege/Tag)		0	0		54	135		2	8		56	144
Einsteiger/Kurs		0	0		1	2		0	0		1	3
Durchschn. Fahrtlänge [km]		1.5	1.5		2.0	2.0		2.5	2.5			
Ertrag [CHF/Jahr]		0	0		25'736	64'339		1'083	4'334		26'819	68'672
Kostendeckung											7%	17%

Anhang 3: Beispiele für Arbeitsplatzdichten

Lage / Ort	Nutzungen	Dichte (m ² GF/Arbeitsplatz)
 Verteilzentrum Lidl, Roggwil BE (Quelle: Visualisierung PD)	Verteilzentrale (600m x 100m Halle) → ca. 50'000 - 60'000 m² GF ca. 200 Arbeitsplätze	250 - 300 m ² GF/AP
 Digitec Galaxus, Post Utzensdorf (BE) (Quelle: Dritter Informationsanlass)	Etappe 1 ca. 50'000 m² Baufläche ca. 15'000 m² Gebäudegrundriss (Abschätzung) ca. 500 - 550 Arbeitsplätze	27 - 30 m ² GF/AP
 Bell AG, Tiefkühlager Oensingen (SO) (Quelle: https://www.wpag.ch)	Kopfbau 5 Geschosse à 2'500m² = 12'500m² Tiefkühlager 6'000 m² (30m hoch) → 18'500 m² GF Ca. 880 Arbeitsplätze	ca. 21 m ² GF/AP

metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11