

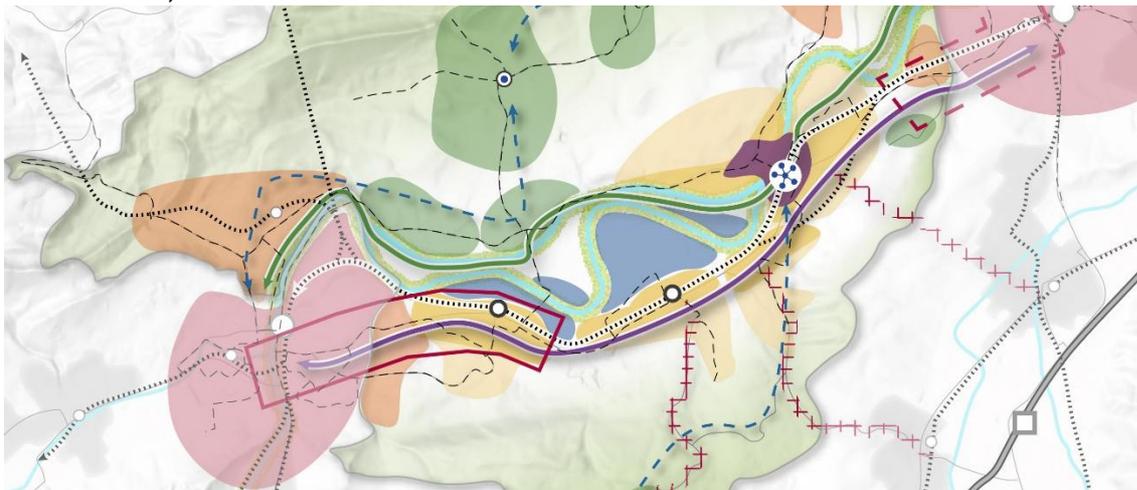
Amt für Verkehr und Tiefbau, Amt für Raumplanung Kanton Solothurn

Raum+Mobilität Niederamt

Analyse, Zukunftsbild und Aktionsplan

Synthesebericht
Bern, 5. Mai 2023

Roman Frick, Matthias Tischler



Impressum

Raum+Mobilität Niederamt

Analyse, Zukunftsbild und Aktionsplan

Synthesebericht

Bern, 5. Mai 2023

Auftraggeber

Amt für Verkehr und Tiefbau, Amt für Raumplanung Kanton Solothurn

Zusatzinformationen zum Auftraggeber

Projektleitung

Stefan Zemp, ARP

Projektoffice

Roman Frick, Matthias Tischler

INFRAS, Sennweg 2, 3012 Bern

Fachbüros

plan:team: Barbara Wittmer, Roger Michelin, Hans Arnet

Metron: Samuel Urech, Ruedi Häfliger, Conrad Naef

Projektkommission (Anhang)

Vertretung RR (S. Kolly)

Gemeindepräsidien Niederamt

Stadtpräsidenten Olten/Aarau

Vertretung OGG

Amtsleiter Kanton SO (ARP/AVT/AFU)

Inhalt

Zusammenfassung	4
1. Projektziele, Vorgehen und Ausgangslage	6
1.1. Projektziele	6
1.2. Vorgehen und Projektorganisation	6
1.3. Ausgangslage und Analyse	9
1.3.1. Raum	9
1.3.2. Mobilität	16
2. Entwicklungsziele «Raum+Mobilität Niederamt»	20
3. Zukunftsbild 2040 «Raum+Mobilität Niederamt»	22
3.1. Gesamtbild und Abstimmung Raum und Mobilität	22
3.2. Teilkonzept Raum	24
3.3. Teilkonzept Mobilität	27
4. Aktionsplan	31
4.1. Massnahmen Raum	33
4.2. Massnahmen Mobilität	44
5. Umsetzung und Zusammenarbeit	55
Anhang: Projektbeteiligte	58

Zusammenfassung

Im Jahr 2013 wurde ein Raumentwicklungskonzept REK Niederamt erarbeitet. Seither haben sich verschiedene Rahmenbedingungen und damit die raum- und verkehrsplanerischen Herausforderungen verändert. Insbesondere ist der Strassenverkehr eine zunehmende Belastung. Die GPN hat dazu 2020 eine «Erhebung der Verkehrsprobleme in der Region Niederamt» durch die ZHAW durchführen lassen. Aber auch im Bereich der Arbeitszonenbewirtschaftung oder der Naherholung ergeben sich neue Herausforderungen, die zunehmend gesamtregional angegangen werden müssen. Gleichzeitig bestehen vermehrte Ansprüche an eine ressourcen- und klimaschonende Entwicklung.

Vor diesem Hintergrund lancierte die GPN gemeinsam mit dem Kanton 2022 das Projekt «Raum+Mobilität Niederamt». Mit dem Projekt werden in einem partizipativen Verfahren aus einer Gesamtsicht heraus Strategien, ein Zukunftsbild und Lösungsansätze für die dringendsten raumplanerischen und verkehrlichen Herausforderungen entwickelt. Die Herausforderungen betreffen die gesamte Region, weshalb eine Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden, der Einbezug der direkt angrenzenden Städte Olten / Aarau, der Austausch mit den Kantonen sowie die Abstimmung mit dem Agglomerationsprogramm AareLand erforderlich ist.

Der partizipativ gestaltete Planungsprozess erfolgte im Rahmen von fünf Workshops mit einer breit zusammengesetzten Projektkommission. Fachinputs von externen Büros unterstützten den Prozess, wurden aber durch die Beteiligten jeweils weiterentwickelt. Ausserdem fanden zwei öffentliche Foren zum Einbezug von ansässigen Institutionen und Wirtschaftsvertretern sowie der interessierten Bevölkerung statt.

In «Raum + Mobilität Niederamt» werden ausgehend von einer Situationsanalyse übergeordnete allgemeine Ziele sowie spezifische Ziele für die Raum- und Mobilitätsentwicklung hergeleitet. Das Zukunftsbild fasst die gewünschte räumliche Entwicklung bis 2040 und deren Zusammenhänge mit dem Verkehrsnetz bildlich zusammen. In Ergänzung zum Zukunftsbild werden einzelne Elemente in Teilkonzepten differenziert verortet und beschrieben.

Zur Erreichung des Zukunftsbilds wird ein Aktionsplan, d.h. je sechs prioritäre Massnahmen in den Bereichen Raum und Mobilität festgelegt und auf eine grobe Zeitachse gelegt (kurz-, mittel- und längerfristige Umsetzung). Für die kurzfristige Umsetzung in den kommenden zwei Jahren werden folgende Massnahmen bestimmt:

- **Regionale Arbeitszonenbewirtschaftung:** Aufbau Projektorganisation, Inventarisierung, Zuweisung von Nutzungsprofilen und Erarbeitung einer Bewirtschaftungsstrategie mit Fokus auf Nutzungen mit hoher Wertschöpfung («Business Parks»)
 - > Lead GPN (in Koordination mit ARP und Vertretern der Wirtschaft)
- **Regionales Naherholungskonzept:** Konzepterstellung und Ableitung von konkreten Projekten
 - > Lead Kanton (ARP) Schwerpunktthema/Bearbeitung im Rahmen AP AareLand 5. Generation
- **Organisation regionale Zusammenarbeit:** Evaluation der Strukturen bestehender Gremien der Zusammenarbeit (OGG, GPN) und Reorganisation der Strukturen
 - > Lead OGG und GPN (Prozess auf Stufe OGG und GPN gestartet)
- **Korridorstudie Zentrumszufahrt Olten:** Pflichtenheft erarbeiten, Submission lancieren und Studie starten
 - > Lead Kanton (AVT) und Begleitgruppe mit den am meisten betroffenen Gemeinden (Vernehmlassung in der gesamten GPN)
- **Güterverkehr:** Monitoring- und Befragungskonzept erstellen, Monitoring durchführen und Pilotversuche definieren (Steuerung, Information, ggf. Sperrung einzelner Korridore)
 - > Lead Kanton (AVT) und Begleitgruppe mit den am meisten betroffenen Gemeinden und Vertretern der Wirtschaft
- **Gestaltung / Aufwertung von Ortsdurchfahrten:** Erfahrungsaustausch zu bereits umgesetzten / geplanten BGK zwischen Gemeinden und Kanton sowie Lancierung einer Konzeptstudie.
 - > Lead GPN (Projektstudien auf Kantonsstrassen im Lead Kanton/AVT)
- **Velovorrangroute Olten-Aarau:** Schaffung einer leistungsfähigen Veloinfrastruktur in die beiden Zentren als Alternative zum MIV und Ergänzung zur bestehenden Velofreizeitroute entlang der Aare. Zunächst Korridorstudie zur Untersuchung der bautechnischen Machbarkeit und exakten Linienführung, danach Vorprojektierung.
 - > Lead Kanton (AVT)
- **Integraler 30'-Takt der S-Bahn (Olten-Aarau)** für alle Bahnhöfe im Niederamt: Einführung auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2023
 - > Lead Kanton (AVT)

Zur Umsetzung des vorliegenden Konzeptberichts bzw. dessen Aktionsplans braucht es eine starke regionale Organisation. Die Federführung liegt bei der Gemeindepräsidentenkonferenz Niederamt (GPN), welche eingebettet ist in die OGG. Die Strukturen beider Gremien werden zurzeit evaluiert mit dem Ziel, die Kompetenzen und Ressourcen in der Raum- und Verkehrsplanung zu stärken und damit die Umsetzung von «Raum + Mobilität Niederamt» zu fördern.

1. Projektziele, Vorgehen und Ausgangslage

1.1. Projektziele

Im Projekt «Raum+Mobilität Niederamt» sollen in einem partizipativen Verfahren aus einer Gesamtsicht heraus Strategien und Lösungsansätze für die dringendsten raumplanerischen und verkehrlichen Herausforderungen entwickelt werden. Raum- und Verkehrsentwicklungen sind eng miteinander verknüpft und aufeinander abzustimmen.

Die Herausforderungen betreffen die gesamte Region. Neben der Gemeindepräsidentenkonferenz Niederamt (GPN) und den Kantonsvertretungen ist auch der Einbezug der benachbarten Städte Olten und Aarau sowie des Kantons Aargau in den Ausarbeitungsprozess wichtig. Darüber hinaus fliessen die funktionalen Beziehungen mit den Gemeinden des Gäus in den Prozess mit ein. Ebenso werden die Ergebnisse des Gesamtverkehrskonzeptes Region Aarau miteinbezogen.

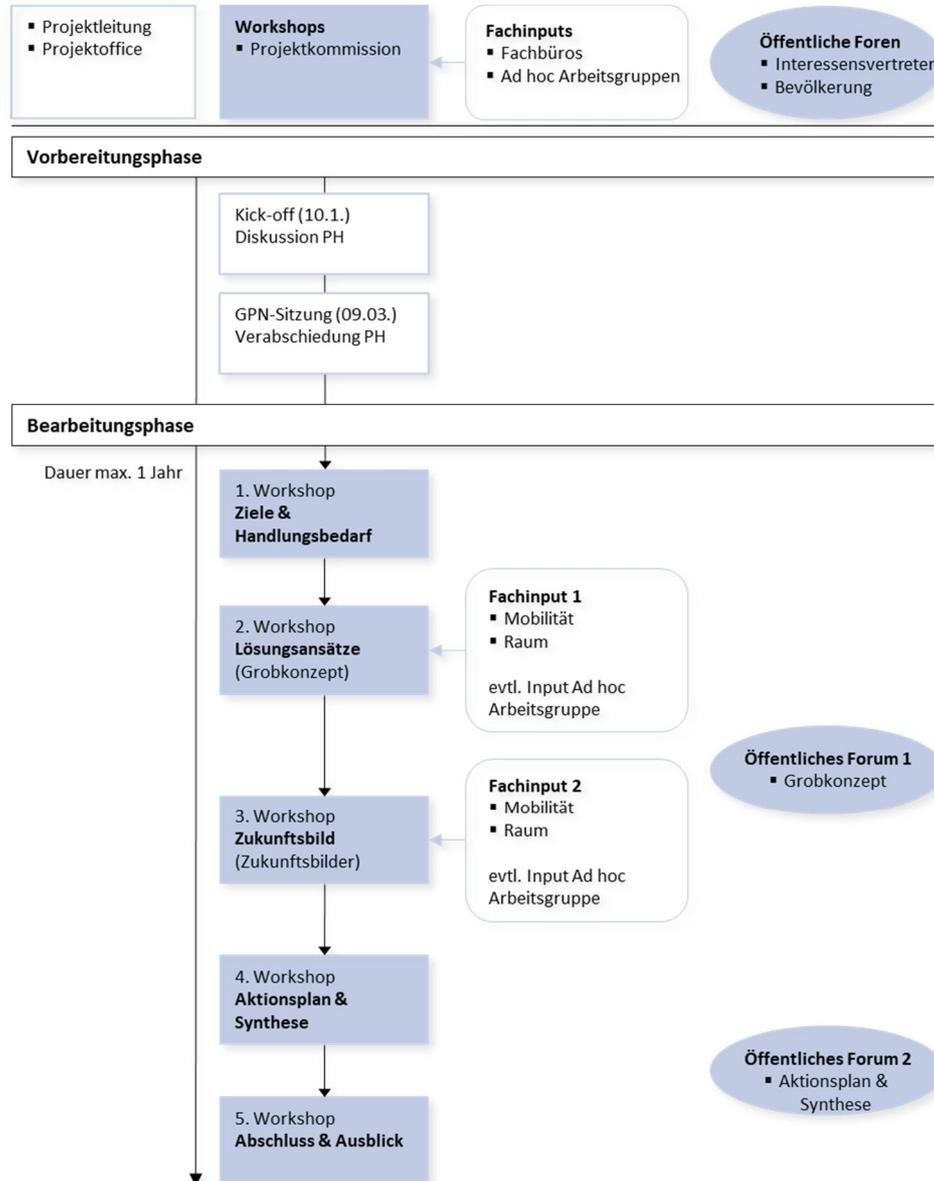
Die Mehrheit der Gemeinden gehört dem beitragsberechtigten Perimeter des Agglomerationsprogramms AareLand an. Das vorliegende Projekt dient insbesondere auch dazu Massnahmen vorzuspüren, welche im Agglomerationsprogramm der 5. Generation dem Bund zur Mitfinanzierung unterbreitet werden können.

Auf Grundlage eines gemeinsamen Problembewusstseins soll ein Zukunftsbild entwickelt werden, welches von allen Beteiligten mitgetragen wird. Das übergeordnete Ziel des Projektes «Raum+Mobilität Niederamt» und des partizipativen Austausches ist es schliesslich, eine gemeinsame Basis für die langfristige Zusammenarbeit der Gemeinden in den verschiedensten räumlichen Belangen zu schaffen.

1.2. Vorgehen und Projektorganisation

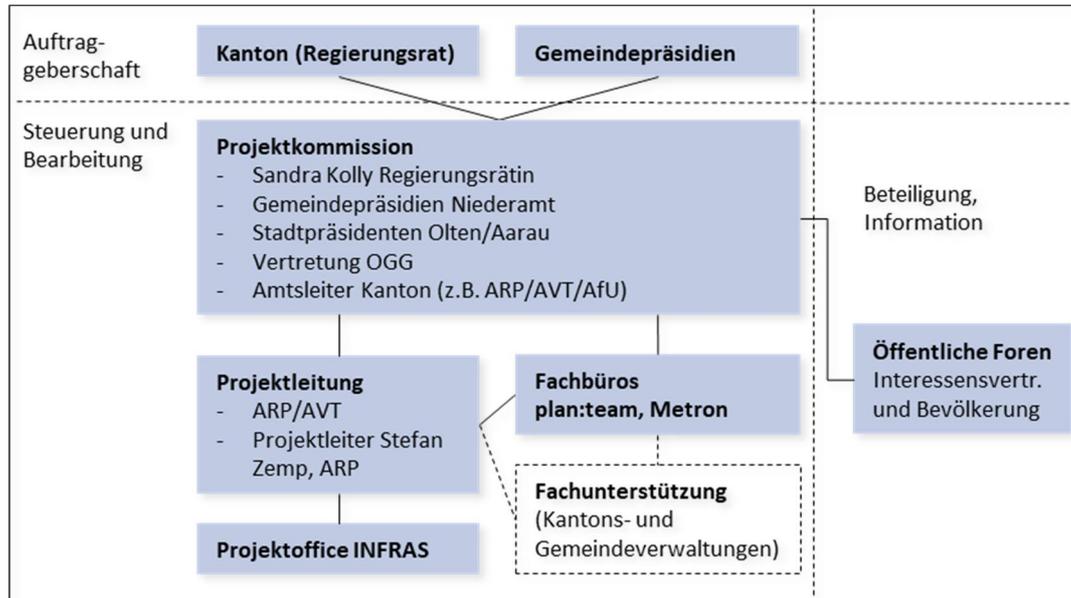
Die Erarbeitung des Projekts «Raum+Mobilität Niederamt» erfolgte im Rahmen von fünf Workshops. Ausserdem wurden während des Workshopverfahrens zwei öffentliche Foren als Informationsveranstaltungen zum Einbezug von ansässigen Institutionen und Wirtschaftsvertretern sowie der Bevölkerung abgehalten (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Planungsablauf «Raum und Mobilität Niederamt»



Kern des Projekts war die Projektkommission mit allen GemeindepräsidentInnen, den Städten Olten und Aarau, kantonalen Amtsleitern, der OGG-Vertretung und dem Vorsitz von Regierungsrätin Kolly. Eine Kerngruppe hat die fachlichen Arbeiten und Form der Veranstaltungen jeweils vorbesprochen (PL, Projektoffice, Fachbüros und kantonale/kommunale Fachunterstützung). Abbildung 2 gibt einen Überblick über die Prozessorganisation.

Abbildung 2: Schema Organigramm des Planungsverfahrens



Grafik INFRAS.

Im Vergleich zu ähnlichen partizipativen Formaten zielte das vorliegende Workshopverfahren auf eine aktive Beteiligung der Gemeindepräsidenten auch in der inhaltlichen Bearbeitung. Die beiden Fachbüros erarbeiteten für die Bereiche Raum (plan:team) und Mobilität (Metron) inhaltliche Inputs, die an den Workshops von den Gemeinden verifiziert, diskutiert und weiterentwickelt wurden (vgl. Abbildung 3). Die inhaltliche Bearbeitungsphase gliederte sich wie folgt:

- Zu Beginn des Planungsprozesses wurden die Erwartungen und inhaltlichen Ziele abgesteckt und der Handlungsbedarf in der Region analysiert (1. Workshop «Ziele und Handlungsbedarf»).
- Darauf aufbauend wurden fachlich konsistente Lösungsansätze zu unterschiedlichen Herausforderungen in den Themenbereichen Raum und Mobilität erarbeitet (2. Workshop «Lösungsansätze»)
- Die konsolidierten Lösungsansätze galt es in Form von sektoralen Zukunftsbildern aufzubereiten (3. Workshop «Zukunftsbilder»).
- Die sektoralen Zukunftsbilder wurden anschliessend vom Projektoffice (Infras) zu einem integrierten Zukunftsbild synthetisiert. Dieses Zukunftsbild wird flankiert von einem Massnahmenkatalog in Form eines Aktionsplans (4. Workshop «Aktionsplan & Synthese»).

- Mit Fokus auf eine nachhaltige Gesamtwirkung und räumliche Umsetzung des Planungsprozesses wurde zum Abschluss der inhaltlichen Erarbeitungsphase die Umsetzung des Aktionsplans und Struktur der weiteren Zusammenarbeit organisiert. (5. Workshop «Abschluss & Ausblick»)

Abbildung 3: Inhaltliche Priorisierung der Lösungsansätze am 2. Workshop (21.06.2022)



1.3. Ausgangslage und Analyse

1.3.1. Raum

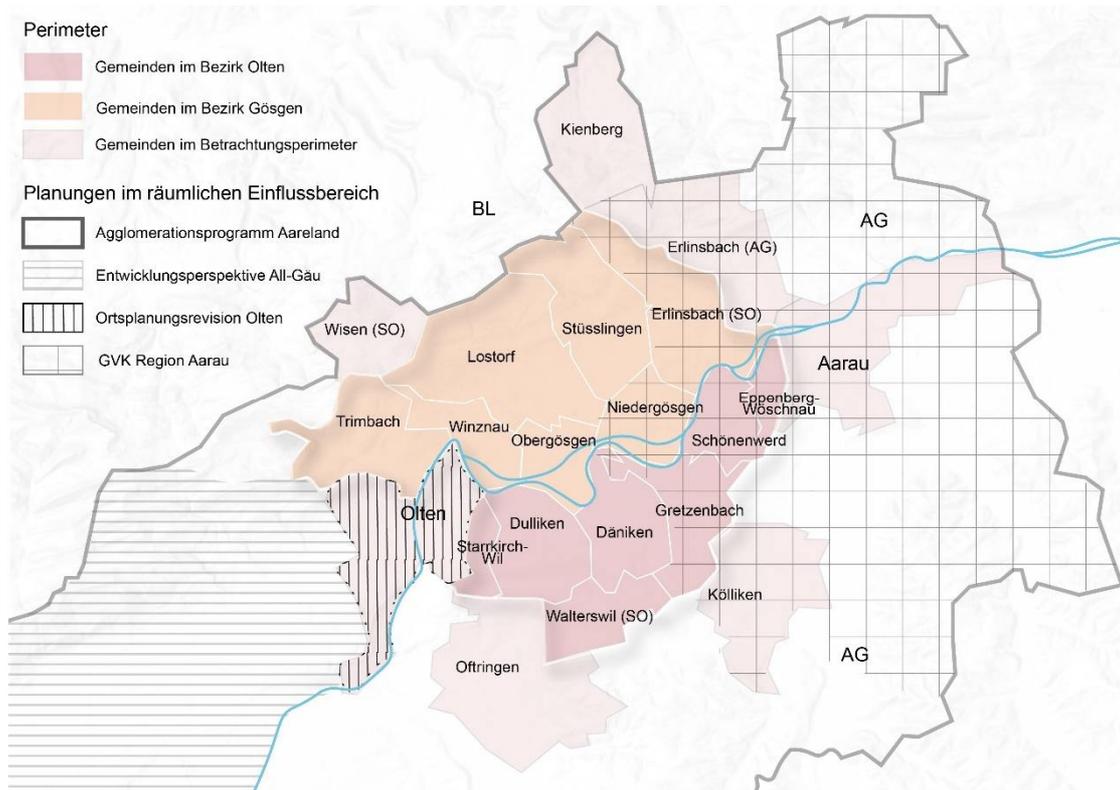
Das Niederamt befindet sich im Osten des Kantons Solothurn, grenzt im Norden an den Kanton Basel-Landschaft und im Osten und Süden an den Kanton Aargau. Die 14 Gemeinden des Bearbeitungsperimeters liegen in den zwei Bezirken Gösgen und Olten zwischen den Städten Olten und Aarau (vgl. Abbildung 4). Die beiden Städte sind als übergeordnete Zentren und als Pole mit vielschichtigen Auswirkungen auf das Niederamt Teil des Betrachtungsperimeters. Ausserdem befinden sich die Gemeinden Oftringen, Kölliken, Erlinsbach (AG), Kienberg und Wisen (SO) aufgrund von raumfunktionalen Verflechtungen im Betrachtungsperimeter. Abstimmungsbedarf besteht zudem mit folgenden parallellaufenden Planungen im räumlichen Einflussbereich:

- Die Gemeinden des Niederamtes befinden sich im Kernraum der Agglomeration AareLand. Zur überkommunalen Abstimmung der Verkehrs- und Raumentwicklung ist das Agglomerationsprogramm AareLand das massgebliche Planungsinstrument.
- Zwischen den Gemeinden im Raum Gäu und dem Kanton Solothurn wurde die «Entwicklungsperspektive All-Gäu» erarbeitet. Ähnlich dem vorliegenden Projekt im Niederamt wird

damit eine intensivere grenzen- und themenübergreifende Zusammenarbeit auf regionaler Ebene angestrebt. Der Prozess befindet sich derzeit in der Umsetzungsphase.

- Acht Nachbargemeinden im Osten verfolgen in Zusammenarbeit mit aarau regio und dem Kanton Aargau das Gesamtverkehrskonzept Region Aarau (GVK Region Aarau). Seit Abschluss der Analyse und Erarbeitung des Konzeptes im Jahr 2021 werden zurzeit Massnahmen zur besseren und effizienteren Nutzung der Verkehrsinfrastruktur erarbeitet und umgesetzt.
- Die Stadt Olten befindet sich in der Ortsplanungsrevision. Nach der Genehmigung des Leitbilds (05.2022) erfolgt aktuell das Nutzungsplanverfahren.

Abbildung 4: Perimeter und räumlicher Einflussbereich



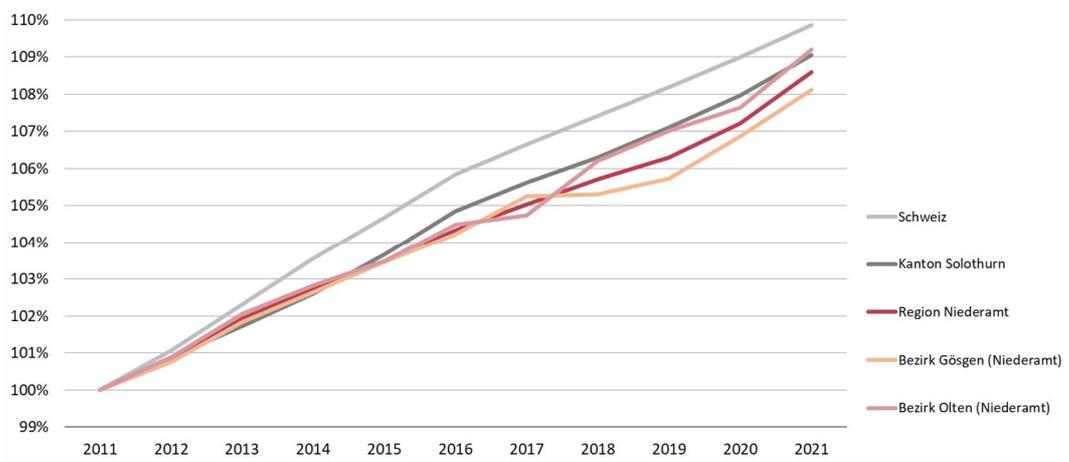
Grafik INFRAS

Das Niederamt ist geprägt von vielfältigen Siedlungsstrukturen. Agglomerationsgeprägte Wohngebiete sind umgeben von periurbanen¹ und ländlichen Siedlungsräumen. Die einwohnerstärksten Gemeinden liegen entlang der Aare. Das **Bevölkerungswachstum** liegt mit +9%

¹ Periurbane Regionen grenzen geografisch an Städte und Agglomerationen an und bilden die raumtypologische Schnittstelle zu noch ländlicheren Gebieten. Die Übergänge zwischen periurbanen und ländlichen Räumen sind aber häufig fließend.

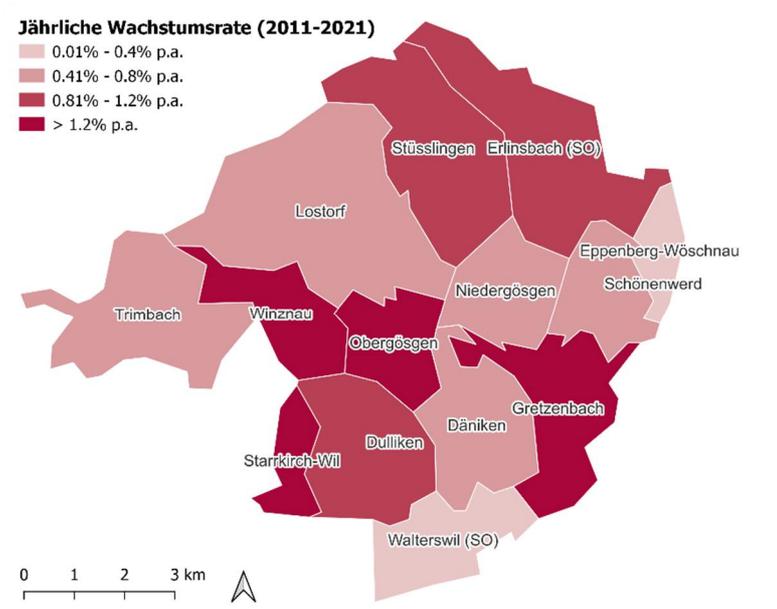
seit 2011 etwas unter dem kantonalen und gesamtschweizerischen Durchschnitt (vgl. Abbildung 5). Im Zeitraum 2011-2021 weisen aber alle Niederämter Gemeinden ein Bevölkerungswachstum auf: Die jährlichen Wachstumsraten der Gemeinden südlich der Aare (Bezirk Olten) sind am stärksten ausgeprägt (vgl. Abbildung 6) und liegen, insbesondere seit 2017, etwas über dem kantonalen Niveau (vgl. Abbildung 5). Hingegen verläuft das Bevölkerungswachstum in den nördlichen gelegenen und ländlich geprägten Gemeinden (Bezirk Gösgen) etwas gemächlicher.

Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung 2011-2021



Grafik INFRAS. Quelle: BfS STATPOP 2022

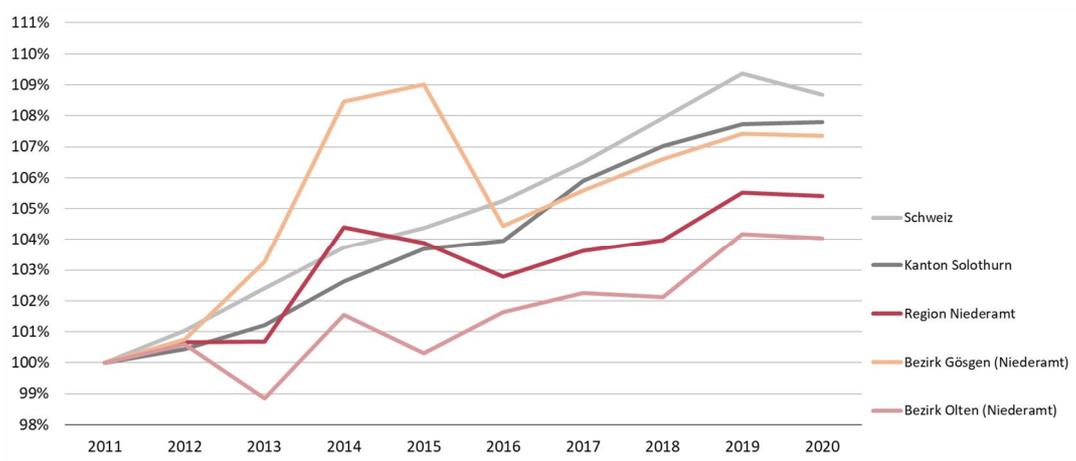
Abbildung 6: Gemeindespezifische Bevölkerungsentwicklung 2011-2021



Grafik INFRAS. Quelle: BfS STATPOP 2022

Zwar verfügt das Niederamt über grossflächige Entwicklungsgebiete und Arbeitszonen, die **Beschäftigtenentwicklung** 2011-2020 liegt mit +5% aber deutlich unter dem kantonalen und gesamtschweizerischen Durchschnitt (vgl. Abbildung 7). Insbesondere in den Niederämter Gemeinden im Bezirk Olten war das jährliche Beschäftigtenwachstum nur etwa halb so hoch wie im ganzen Kanton Solothurn. Die Gemeinden Schönenwerd und Starrkirch-Wil weisen im Zeitraum 2011-2020 negative jährliche Wachstumsraten auf (vgl. Abbildung 8). Die Beschäftigtenentwicklung im Bezirk Gösgen verläuft im Zeitraum 2011-2020 hingegen nur leicht unter dem kantonalen Durchschnitt. Auffällig ist hier v.a. das sprunghafte Beschäftigtenwachstum (+5%) in den Jahren 2013-2014 sowie der ebenso abrupte kompensierende Rückgang (-4%) 2015-2016.²

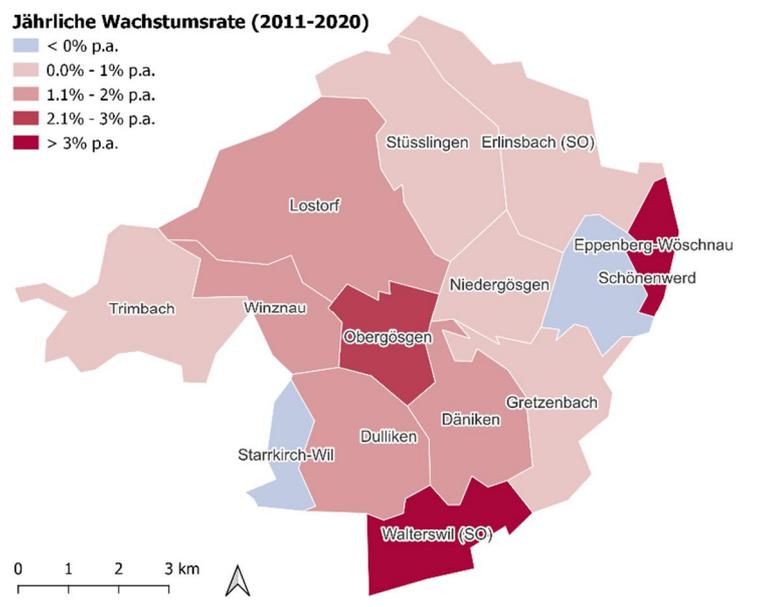
Abbildung 7: Beschäftigtenentwicklung 2011-2020



Grafik INFRAS. Quelle: Bfs STATENT 2022

² Für diese ausserordentlich Dynamik sind insbesondere die Gemeinden Winznau (2013-2014: +22% bzw. 2015-2016: -20%), Erlinsbach SO (2013-2014: +13% bzw. 2015-2016: -8%) sowie Trimbach (2013-2014: +3% bzw. 2015-2016: -9%) verantwortlich.

Abbildung 8: Gemeindespezifische Beschäftigtenentwicklung 2011-2020

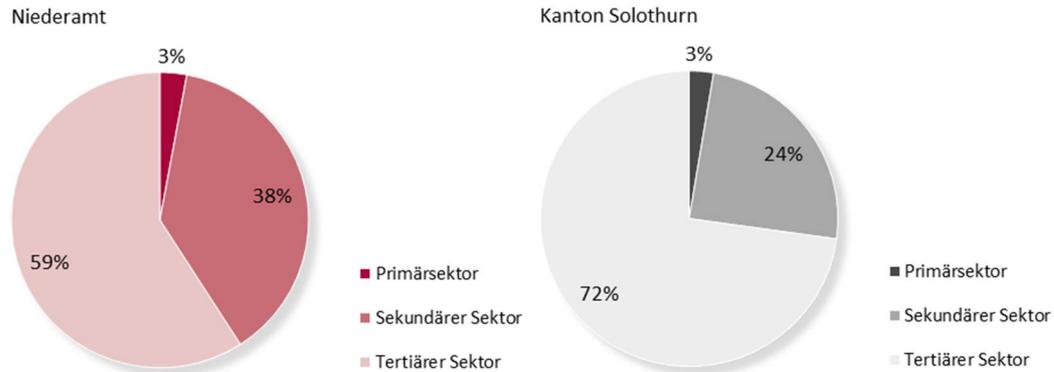


Grafik INFRAS. Quelle: Bfs STATENT 2022

Die **Wirtschaftsstruktur** ist sehr heterogen und die zum Teil überdimensionierten Arbeitsplatz-zonen der Gemeinden sind ungenügend aufeinander abgestimmt. Die Schwerpunkte der ausgewiesenen Arbeitszonen liegen gegenwärtig (noch) in den Wirtschaftsarten Arbeiten/Bahnlogistik, Energie und Produktion/Bahnlogistik. Im Vergleich zum Kanton Solothurn weist das Niederamt mit 38% der Beschäftigten einen stark ausgeprägten Sekundärsektor auf (vgl. Abbildung 9). Vornehmlich in den Gemeinden Däniken und Eppenberg-Wöschnau bildet der Sekundärsektor mit 60% der Beschäftigten den dominierenden Wirtschaftssektor. Demgegenüber weisen die ländlichen Gemeinden im Norden mit bis zu 20% sehr hohe Anteile im Primärsektor auf.

Das Niederamt befindet sich in einer Umstrukturierungsphase. In den meisten Gemeinden ist zwischen 2011 und 2020 eine Tertiarisierung zu erkennen und der Tertiärsektor ist 2020 gesamtregional mit 59% der am stärksten ausgeprägte Wirtschaftssektor (vgl. Abbildung 9).

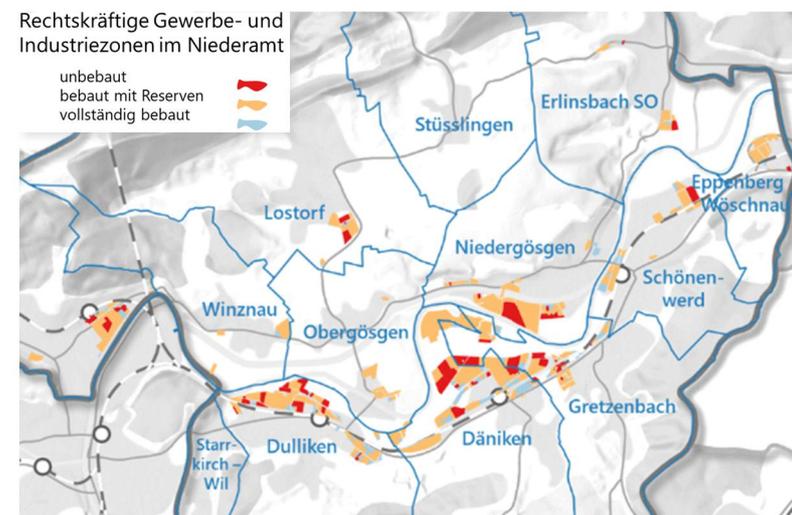
Abbildung 9: Wirtschaftsstruktur 2020 im Vergleich



Grafik INFRAS. Quelle: BfS, STATENT 2022

Der Grossteil der rechtskräftigen Arbeitszonen im Niederamt liegt in den Gemeinden südlich der Aare. Die überwiegende Mehrheit davon ist entweder unbebaut oder ist bebaut, weist aber noch Reserven auf (vgl. Abbildung 10). Insbesondere die Gemeinden Dulliken, Däniken, Niedergösgen («Inseli») und Gretzenbach weisen grossflächige unbebaute bzw. teilweise bebaute rechtskräftige Gewerbe- und Industriezonen auf.

Abbildung 10: Arbeitszonenreserven im Niederamt



Grafik plan:team; Quelle: Kantonale Bauzonenstatistik

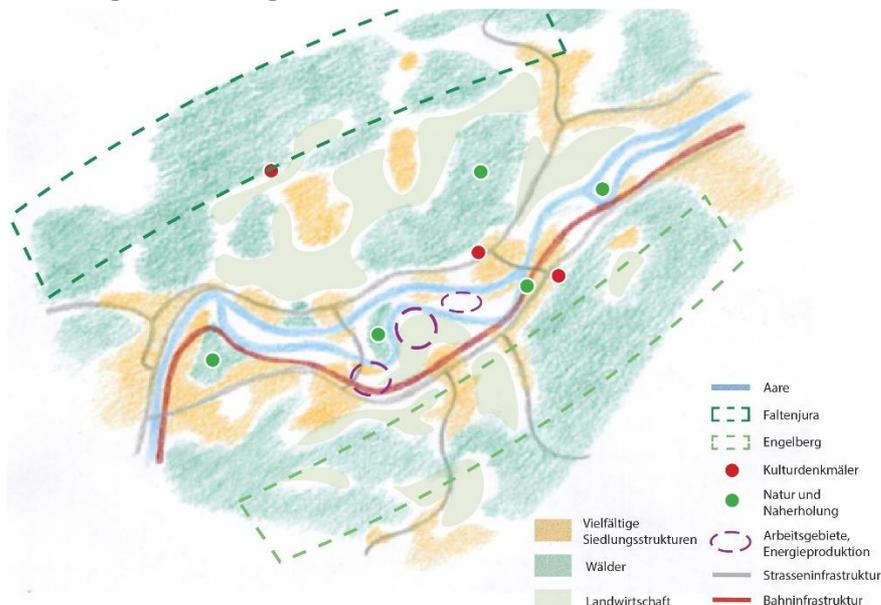
Landschaftlich wird die Region im Norden durch die erste Kette des Faltenjuras und im Süden durch die östlichen Ausläufer des Engelbergs umschlossen (vgl. Abbildung 11). Quer durch das Niederamt fliesst die Aare in West-Ost-richtung. Die Aare hat für die Raumentwicklung unterschiedliche Wirkungen: Einerseits hat sie als wichtige Grünraumverbindung der Gemeinden in

Längsrichtung verbindenden Charakter, andererseits bewirkt sie, analog zur verkehrlichen Infrastruktur, eine Raumtrennung zwischen den Gemeinden nördlich und südlich der Aare. Diese gilt es zu überbrücken.

Insgesamt sind die Facetten des Landschaftsraumes im Niederamt sehr vielfältig, wenngleich auch einem hohen Nutzungsdruck ausgesetzt:

- Die Grün- und Freiräume im Niederamt fungieren als wichtige strukturbildende Elemente zwischen den Siedlungen. Vor allem in den urbanen und agglomerationsgeprägten Räumen kommt dem Grünraum als Siedlungstrenngürtel eine wichtige Bedeutung zu. Diese Grünräume haben als Lebensraum für Fauna und Flora wichtige ökologische Funktionen. Aufgrund von Zerschneidungen von linienhaften Infrastrukturen (Strasse und Bahn) können diese Funktionen aktuell zum Teil aber nicht mehr vollumfänglich gewährleistet werden.
- Gleichzeitig bilden Grünräume, Wälder und Flussräume attraktive Naherholungsräume für die lokale Bevölkerung (z.B. Geissflue, Buerwald, Ballypark etc.). Herausragende Landschafts- und Flussabschnitte wie die Schachen und Auenwälder der Aare haben genauso wie Parkanlagen und Kulturdenkmälern (z.B. Schloss Wartenfels) identitätsstiftenden Charakter.
- Der Grünraum im Niederamt wird auch wirtschaftlich intensiv genutzt. Die landwirtschaftliche Produktion oder die Energieproduktion (Wasserkraft) haben Auswirkungen auf das Erscheinungsbild der Kulturlandschaft.

Abbildung 11: Vielfältige Natur- und Kulturlandschaft

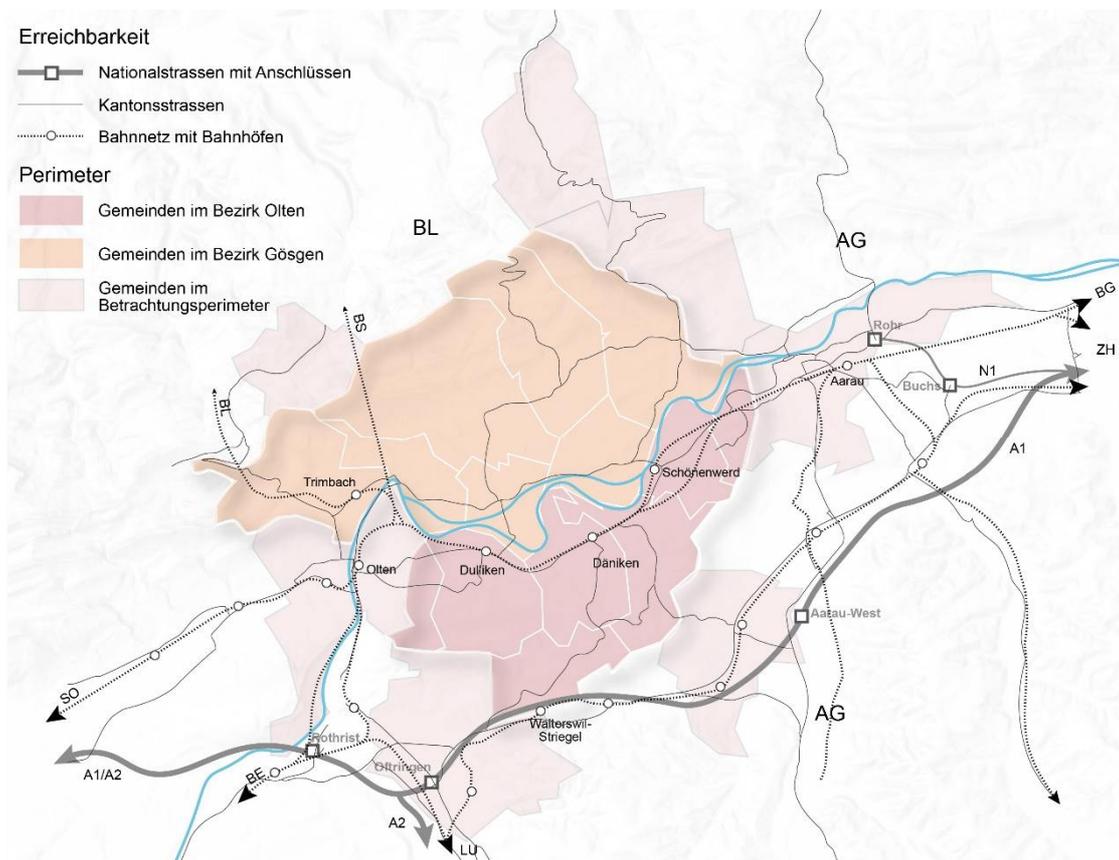


Grafik plan:team 2022 (angepasst durch Infrac)

1.3.2. Mobilität

Obwohl das Niederamt von zwei Autobahnen (A1 und A2) tangiert wird, besteht keine direkte Anbindung an das Nationalstrassennetz (vgl. Abbildung 12). Der fehlende Autobahnanschluss bzw. der dadurch generierte Ausweichverkehr führt vor allem auf den Nord-Süd-Achsen in Richtung Anschluss Oftringen bzw. Aarau-West zu Verkehrsbelastungen (vgl. auch Abbildung 13). Die Anbindung an den Fernverkehr auf der Schiene ist im Rahmen der Bahnhöfe in Olten und Aarau sichergestellt, auch wenn diese Anschlüsse für den Busverkehr aus dem Niederamt infolge von Kapazitätsengpässen auf den Einfallssachsen Richtung Olten und Aarau nicht immer gewährleistet sind.

Abbildung 12: Überregionale Erreichbarkeit



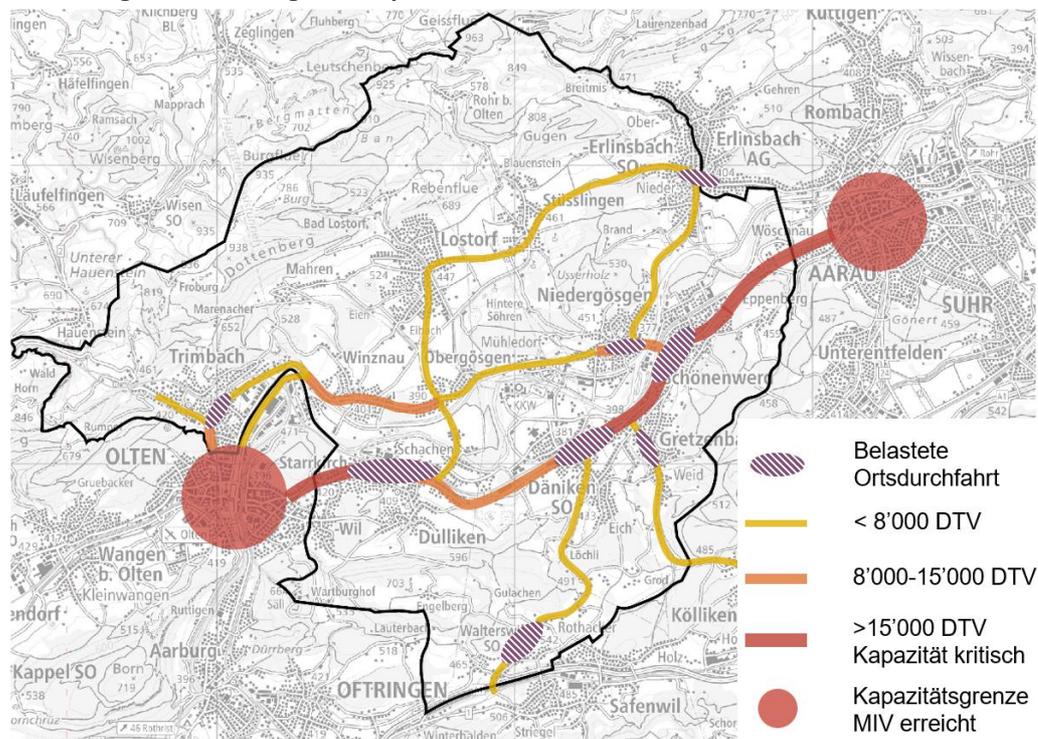
Grafik INFRAS.

Die Gemeinden des Niederamts liegen an der Hauptverbindungsachse (H5) zwischen Olten und Aarau (vgl. Abbildung 13). Gemäss der Verkehrserhebung 2020 weist diese südliche West-Ost-Achse durchgehend hohe Verkehrsbelastungen von mehr als 15'000 DTV auf (ausser Abschnitt

Starrkirch-Will – Däniken DTV 13'000). Dieses hohe Verkehrsaufkommen beeinträchtigt die Lebensqualität und die Verkehrssicherheit auf den Ortsdurchfahrten in erheblichem Ausmass. Die Strassenräume sind mehrheitlich verkehrsorientiert und weisen eine tiefe Aufenthaltsqualität auf. Auf den Einfallsachsen im Nahbereich Olten und Aarau verschärft sich die Situation aufgrund nochmals erhöhter DTV-Werte von bis zu 20'000 und Verkehrsmittelüberlagerungen zusätzlich. Insbesondere zu den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden stösst die Strasseninfrastruktur hier an ihre Kapazitätsgrenze. Das Konfliktpotenzial und der Handlungsdruck sind gross, der planerische Spielraum aufgrund begrenzter Raumverfügbarkeit ist hingegen begrenzt.

Auf der Nord-Süd Achse Däniken-Walterswil beträgt der DTV ca. 6'500, auf der Achse Gretzenbach-Kölliken ca. 8'000. Damit weisen die Nord-Süd-Achsen zwar insgesamt eine moderatere Verkehrsbelastung auf, allerdings stellt der Ausweichverkehr, insbesondere der Schwerverkehr, über die Ausläufer des Engelbergs zu den Autobahnanschlüssen «Oftringen» und «Aarau-West» eine ungelöste Herausforderung dar. Die Schwerverkehrsanteile (Walterswil ca. 5%, Kölliken ca. 4%) belasten die Ortsdurchfahrten der betroffenen Gemeinden und stellen ein erhöhtes Sicherheitsrisiko dar. Die verkehrsorientierten Strassenquerschnitte sind schmal und wenig attraktiv für den Fuss- und Veloverkehr.

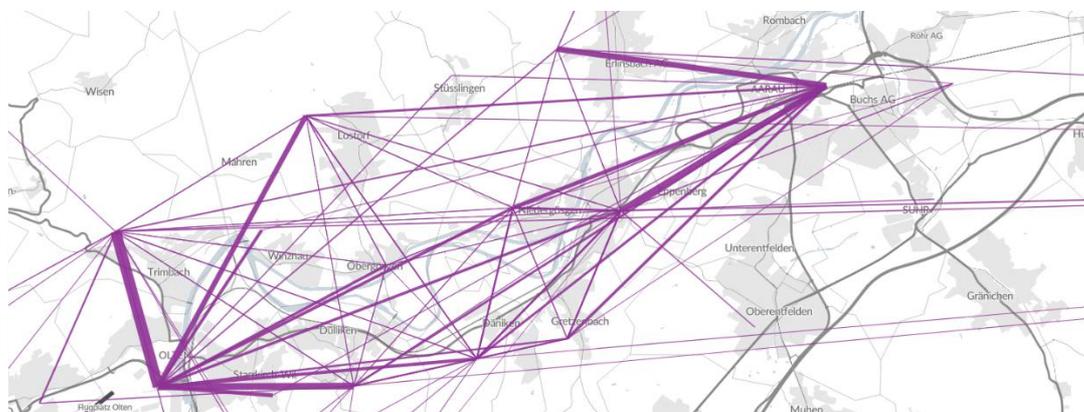
Abbildung 13: Belastung und Kapazitäten MIV-Netz Niederamt



Grafik Metron 2022 (angepasst durch Infras). Quelle: AVT Kt. SO

Die Pendlermatrix 2018 (vgl. Abbildung 14) und der Modal Split (vgl. Abbildung 15) verdeutlichen, dass die beschriebenen Verkehrsbelastungen im Niederamt mehrheitlich «hausgemacht» sind. Circa ein Drittel der **Pendlerbeziehungen** verlaufen zwischen den Gemeinden des Niederamts³ (29%), ein weiteres Drittel pendelt in den Raum Olten (21%) oder Aarau (18%). Mit 3% pendeln hingegen auffällig wenige in den Raum Oftringen-Zofingen. 11% der Pendlerbeziehungen haben überregionale Ziele (ZH, BE, BS, BL). Die restlichen 18% verteilen sich auf weitere nicht näher kategorisierte Pendlerbeziehungen.

Abbildung 14: Pendlerbeziehungen 2018



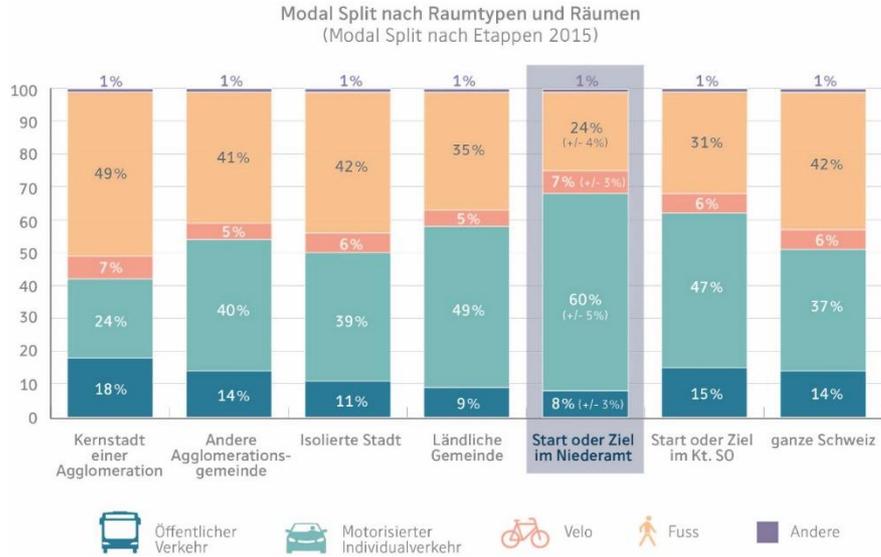
Dargestellt sind Beziehungen in beide Richtungen mit mehr als 50 Pendlern. Max. Strichdicke bei 1031 Pendlern

Grafik Metron. Quelle: BFS - Registerverknüpfung aus AHV, STATPOP und STATENT, 2018

Bei der **Verkehrsmittelwahl** im Niederamt dominiert der motorisierte Individualverkehr. Mit 60% ist der MIV-Anteil, gerade im Vergleich zu ähnlich strukturierten «anderen Agglomerationsgemeinden» in der Schweiz (40% MIV-Anteil), sehr hoch (vgl. Abbildung 15). Auch das Velo ist mit 7% der Etappen ein durchaus beliebtes Verkehrsmittel im Niederamt. Hingegen schneiden der ÖV (8%) und der Fussverkehr (24%) vergleichsweise schlecht ab. Aufgrund der Topografie und des Verkehrsverhalten (kurze Wegelängen, d.h. 40% der Wege max. 5km) besteht jedoch ein beträchtliches Verlagerungspotential zum Velo und zum ÖV. Auch der Fussverkehr kann durch erhöhte Aufenthaltsqualitäten und siedlungsorientierte Strassenraumgestaltungen gezielt gesteigert werden.

³ Es werden nur interkommunale Penderströme dargestellt, innerkommunale PendlerInnen sind ausgeklammert.

Abbildung 15: Modal Split (Etappen) nach Raumtypen und Räumen 2015



Grafik Metron. Quelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

2. Entwicklungsziele «Raum+Mobilität Niederamt»

Im Verlaufe des Planungsprozesses wurden übergeordnete allgemeine Ziele sowie spezifische Ziele für die Raum- und Mobilitätsentwicklung hergeleitet. Abgeleitet von den fachlichen Inputs wurden – wo möglich und sinnhaft – auch quantitative Zielvorgaben definiert. Letztere dienen als strategische Richtwerte für die Umsetzung und sind somit handlungsorientiert ausgerichtet.

Allgemeine Ziele

- Überkommunale Zusammenarbeit festigen
- Lebensqualität in der Region Niederamt weiter steigern
- Selbstbewusste Entwicklung zwischen den zwei Stadtpolen Olten und Aarau fördern und gemeinsame Interessen nach aussen vertreten
- Raum- und Mobilitätsentwicklung besser abstimmen
- Innovative Ansätze fördern und verschiedene Akteursgruppen beteiligen

Raumentwicklung

- Siedlungsentwicklung und Nutzungsschwerpunkte auf die Funktionen der fünf Raumtypen abstimmen
- Arbeitszonenentwicklung besser koordinieren, auf Gebiete Däniken/Dulliken/Niedergösgen fokussieren und aktiv steuern. Im Jahr 2030 verfügt das Niederamt über eine regional abgestimmte Arbeitszonenbewirtschaftung mit klaren Nutzungsprofilen.
- Gewachsene Strukturen der Ortszentren aufwerten und Siedlungsqualität erhöhen
- Bahnachse als Rückgrat der Siedlungsentwicklung stärker nutzen, Bahnhofgebiete Dulliken, Däniken und Schönenwerd verdichten und Nutzungsvielfalt erhöhen
- Schönenwerd/Niedergösgen als Regionalzentrum positionieren
- Aare-Flusslauf als Naherholungsraum aufwerten und Nutzungskonflikte aktiv bewirtschaften

Ziel 2040
AZ-
Auslastung
+50%

Mobilitätsentwicklung

- Strassenverkehr stabilisieren⁴; durch vermehrte Verlagerung auf ÖV, Velo- und Fussverkehr sowie aktiver Steuerung bei möglichst geringem Infrastrukturausbau. Die Anteile des ÖV und des Velo- und Fussverkehrs am Modal Split deutlich steigern, ohne den Verkehrsfluss des MIV zu behindern.
- Güterverkehr auf den Ortsdurchfahrten siedlungsverträglich gestalten und über die Engelberg-Routen (Walterswil und Kölliken) möglichst vermeiden
- Velooffensive starten durch Velovorzugsrouten in Ost-West-Richtung und bessere Vernetzung der Gemeinden nördlich und südlich der Aare
- Bahn- und Busangebot optimieren, aufeinander abstimmen und zusätzliche Buslinien zur verbesserten Direktanbindung der Gemeinden abseits der Bahnlinie prüfen

Ziel 2040
MIV-Anteil
60% -> 50%

Ziel 2040
Velo-Anteil
7% -> 14%

Ziel 2040
ÖV-Anteil
8% -> 16%

⁴ D.h. der strukturell bedingte zukünftige Mehrverkehr (Bevölkerungs- / Arbeitsplatzwachstum) soll so weit wie möglich über ÖV und Velo aufgefangen werden. Eine Reduktion der heutigen Gesamtbelastung ist für 2040 kaum möglich. Mit der Stabilisierung des MIV sinkt jedoch dessen Modal Split ggü. ÖV, Fuss- und Veloverkehr.

3. Zukunftsbild 2040 «Raum+Mobilität Niederamt»

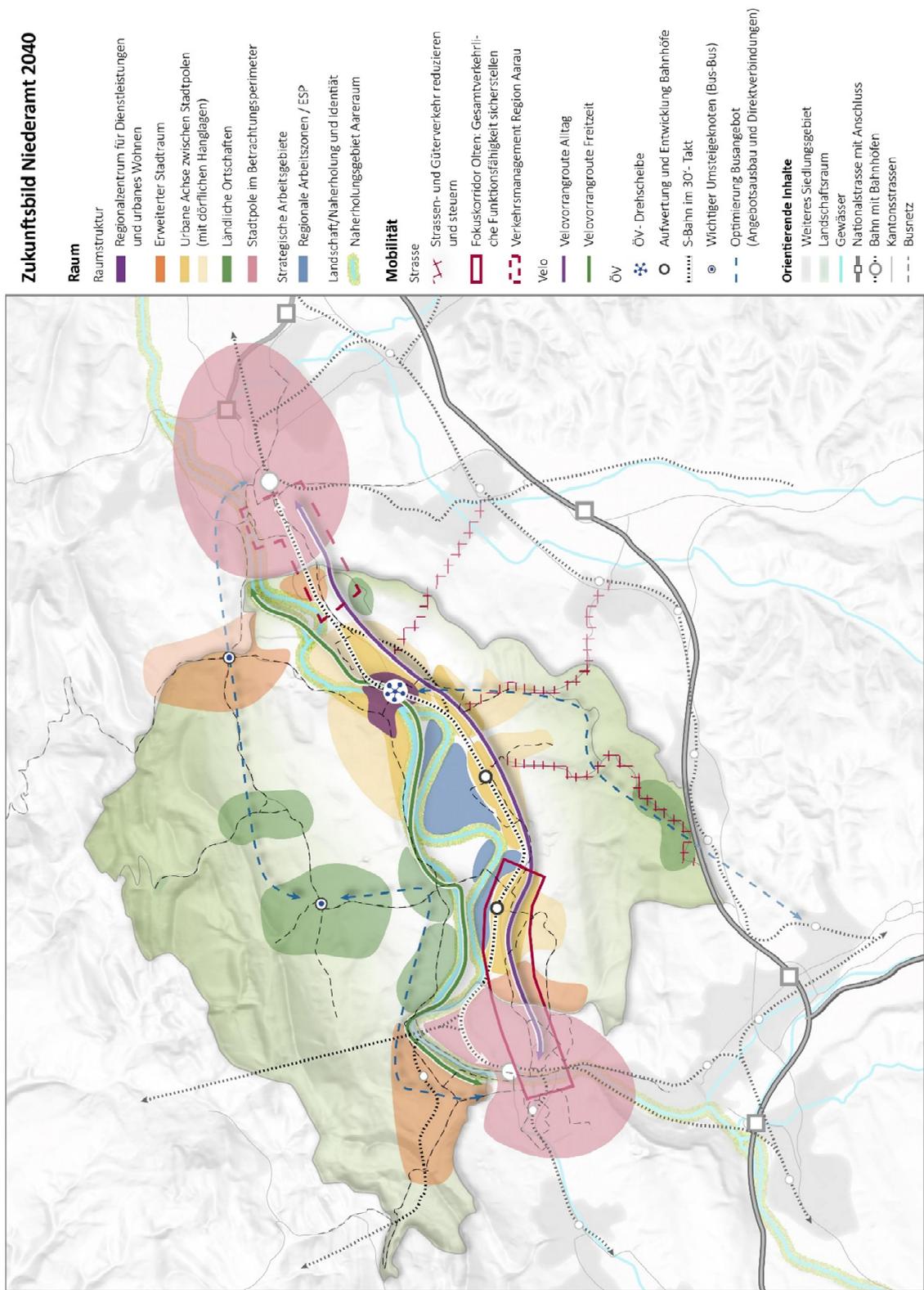
3.1. Gesamtbild und Abstimmung Raum und Mobilität

Das Zukunftsbild zeigt die gewünschte räumliche Entwicklung auf. Die wichtigsten Elemente sowie deren funktionale Zusammenhänge sind synoptisch dargestellt (Abbildung 16). In Ergänzung zum Zukunftsbild werden einzelne Elemente aus Raum und Mobilität in Teilkonzepten differenziert verortet und beschrieben.

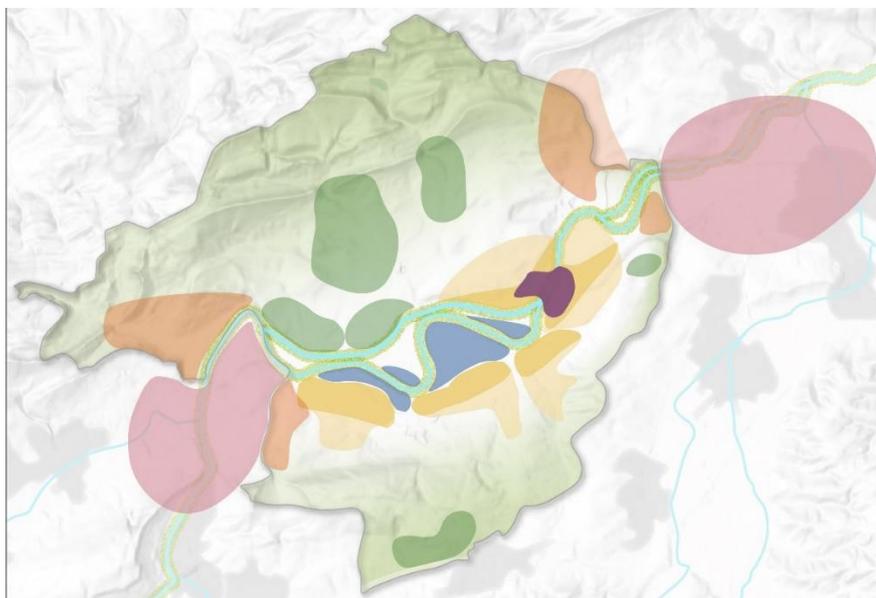
Für die raum-/verkehrsübergreifende Wirkungsentfaltung des Zukunftsbilds ist ein sektorübergreifender Ansatz entscheidend. Die Wirkungsbeziehungen zwischen Raum- und Mobilitätsentwicklung sind komplex:

- Zum einen generiert die Raumentwicklung unterschiedliche Verkehre (Alltags-, Freizeit- und Berufsverkehr und deren räumlich-zeitliche Verteilung). Siedlungsentwicklungen führen i.d.R. zu einem höheren Verkehrsaufkommen und einer Mehrbelastung der Strasseninfrastruktur. Durch kompakte und nutzungsdurchmischte Siedlungsstrukturen werden im Niederamt kurze Wege und flächeneffiziente Verkehrsmittel wie der ÖV oder der Veloverkehr systematisch bevorzugt. Der Verkehrsfluss des MIV wird dabei möglichst nicht behindert. Hingegen sind zusätzliche güterverkehrsintensive Flächennutzungen der Arbeitszonen ausdrücklich nicht erwünscht. Angestrebt werden arbeitsplatzintensive und wertschöpfungsintensive Nutzungen, welche auch ÖV- und Velo-affiner sind.
- Zum anderen bewirken neue Verkehrsangebote zusätzliche Siedlungsentwicklungen und Bevölkerungswachstum. Im Niederamt finden Siedlungs- und Arbeitszonenentwicklungen zukünftig vorwiegend an Standorten statt, welche mit dem ÖV sowie mit dem Velo- und Fussverkehr gut erschlossen sind. Besonders gross ist das Potenzial im Bahnhofsumfeld. Für den MIV wird grundsätzlich eine angebotsorientierte Verkehrsplanung verfolgt, d.h. die Erreichbarkeit von Nutzungsschwerpunkten und damit der Verkehrsfluss muss sichergestellt sein bei gleichzeitig siedlungsverträglicher Abwicklung des Strassenverkehrs. Mit welchen Lösungsansätzen dies zielführend gewährleistet wird ist situativ zu entscheiden (Infrastrukturausbau, Steuerung, Gestaltung, etc.).
- Auch wenn eine stärkere Verlagerung vom MIV auf ÖV und Velo beim bestehenden Verkehr erreicht wird, bleibt ein kaum vermeidbares strukturell bedingtes Verkehrswachstum (d.h. infolge des zukünftigen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum). Damit dieser Mehrverkehr verträglich abgewickelt werden kann, braucht es einen Mix von Massnahmen, sei dies angebotsseitig und infrastrukturell, nachfragesteuernd oder raumplanerisch. Längerfristig kann auch der technische Fortschritt («Autonomes Fahren») zu mehr Kapazität, weniger Umweltbelastung und einem geringeren Unfallrisiko auf den Strassen beitragen. Diese Entwicklung ist aber noch mit grossen Unsicherheiten verbunden.

Abbildung 16: Zukunftsbild Niederamt 2040



3.2. Teilkonzept Raum



Regionalzentrum für Dienstleistungen und urbanes Wohnen

Die Gemeinden **Schönenwerd** und **Niedergösgen** bilden gemeinsam die Hauptorte des Niederamts. Als interkommunales Regionalzentrum weisen die beiden Gemeinden ein regionales Einzugsgebiet zum Einkaufen, für einen Restaurantbesuch sowie auch in kultureller Hinsicht auf. Diese Zentrumsfunktionen werden insbesondere durch die ÖV-Drehscheibe zusätzlich verstärkt.

Neben kleineren Unternehmen am Standort sollen zukünftig auch gezielt grössere Dienstleistungsunternehmen mit hoher Wertschöpfung («Business Parks»⁵) angezogen werden. In Schönenwerd bietet namentlich das Bally-Areal weiteres wirtschaftliches Entwicklungspotenzial an zentraler Lage. Die Arealentwicklung erfolgt unter hohen gestalterischen Anforderungen. Besonderer Wert wird auf die Gestaltung der Freiräume und die Siedlungsdurchgrünung gelegt. Auch die Erschliessungsqualität für den Langsamverkehr wird gezielt in Richtung des Dorfkerns und der ÖV-Drehscheibe verbessert.

⁵ Auch bekannt als. "Industriepark"

Erweiterter Stadtraum

Die Ortschaften im erweiterten Stadtraum von Olten (**Trimbach, Starrkirch-Wil**) und Aarau (**Erlinsbach SO, Wöschnau**) weisen in vielen Lebensbereichen enge Verflechtungen mit den beiden benachbarten Städten auf. Auch wenn sie im direkten räumlichen Einflussbereich der beiden Stadtpole liegen, treten die Gemeinden selbstbewusst auf und entwickeln sich eigenständig. Die Ortschaften bieten urbane Wohnangebote an gut erschlossenen Lagen und in unmittelbarer Nähe attraktiver Landschaftsräume (Jura und Engelberg). Es werden moderne Wohnformen (Mehrgenerationenwohnen) mit flexiblen Grundrissen angeboten. Die Verbindungen des Langsamverkehrs in die Städte hinein werden optimiert.

Urbane Achse zwischen Stadtpolen

(mit dörflichen Hanglagen)

Die Dörfer zwischen Olten und Aarau (**Dulliken, Däniken, Gretzenbach und Teile Niedergösgens**) sind entlang der Verkehrsachsen urban und an den Hanglagen dörflich geprägt. Sie nehmen eine Scharnierfunktion zwischen urbanen und dörflichen Lebensstilen ein und profilieren sich, indem die Vorteile beider Raumtypen miteinander in Beziehung treten. Das heisst neben Dorfkernaufwertungen und der Förderung dichter mehrgeschossiger Wohnquartiere wird auch das grosse Entwicklungs- und Aufwertungspotenzial im Bahnhofsumfeld gezielt genutzt und aufgewertet. Ein besonderer Fokus kommt der Gestaltung und Aufenthaltsqualität im Strassenraum zu.

Ländliche Ortschaften

Die ländlichen Ortschaften (**Walterswil, Winznau, Obergösgen, Lostorf, Stüsslingen, Eppenbergr**) beidseits der Aare weisen intakte Dorfstrukturen mit funktionierenden und identitätsstiftenden Dorfkernen auf. Die Dorfkern werden entlang ortsbaulicher Qualitäten siedlungsorientiert aufgewertet. Durch die Nähe zum Landschaftsraum und aussichtsreichen Blickbeziehungen sind die Gemeinden als Wohngebiete besonders attraktiv. Wohnquartiere werden innerhalb der bestehenden Strukturen entwickelt. Die Entfernung zum nächsten Bahnhof beträgt meist unter 5 km. Die Veloanbindung wird entsprechend ausgebaut und gestärkt. In wirtschaftlicher Hinsicht sind die Gemeinden in erster Linie vom lokalen Gewerbe geprägt.

Stadtpole im Betrachtungsperimeter

Zwischen dem Niederamt und den flankierenden Stadtpolen **Olten** und **Aarau** bestehen vielschichtige funktionale Beziehungen mit entsprechenden Auswirkungen auf das Raumverhalten der Bevölkerung. Insbesondere die verkehrlichen Herausforderungen zwischen dem Niederamt und den beiden Stadtpolen im Westen und Osten überlagern sich und bedingen sich gegenseitig.

Strategische Arbeitsgebiete

Die Arbeitszonen im Niederamt werden räumlich konzentriert in Wert gesetzt und gemeindeübergreifend bewirtschaftet. Die Gemeinden **Däniken, Dulliken und Niedergösgen (inkl. angrenzende Arbeitszonenanteile von Gretzenbach)** vertiefen ihre Zusammenarbeit. Es erfolgt eine strategische und qualitätsvolle Bespielung der grossen Reserveflächen entlang klarer Nutzungsprofile. (Neue) verkehrsorientierte Logistikbetriebe sind unerwünschte Nutzungen. Angesiedelt werden vielmehr wertschöpfungsintensive Betriebe mit hochqualifizierten Arbeitsplätzen, z.B. im Rahmen eines «Business Parks»⁶. Durch die zentrale Lage im Schweizer Städtenetz Zürich-Basel- Bern und damit verbundenen Spill Over-Effekten, guten ÖV-Erreichbarkeiten sowie sehr hohen landschaftlichen Werten (Aareraum) verfügt das Niederamt über hervorragende Standortfaktoren.

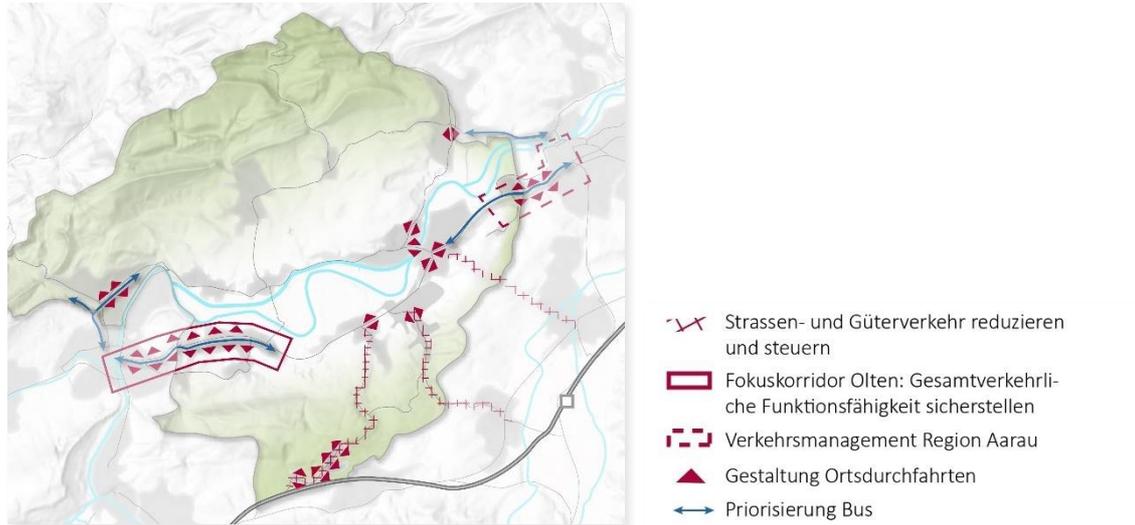
Landschaft/Naherholung und Identität

Die Flusslandschaft der Aare hat regionalen Naherholungswert für die lokale Bevölkerung sowie für die nahegelegenen Städte Olten und Aarau. Darüber hinaus wird im Sinne des Natur- und Landschaftsschutzes explizit kein zusätzlicher überregionaler Tourismus angezogen. Obwohl die Aare das Niederamt in der Mitte physisch teilt, überwiegt im Alltag und in der räumlichen Wahrnehmung ihre verbindende Rolle. Attraktive Verbindungen für den Langsamverkehr schaffen Querungsmöglichkeiten zwischen den Bewohnern der nördlichen und südlichen Gemeinden und ermöglichen dadurch Begegnungen und Interaktionen. Institutionalisierte und freiwillige Initiativen im Umfeld der Aare stärken das Zusammengehörigkeitsgefühl zwischen den Gemeinden. Die Aare steht sinnbildlich für die gemeinsame Identität im Niederamt.

⁶ Auch bekannt als "Industriepark"

3.3. Teilkonzept Mobilität

Strasse

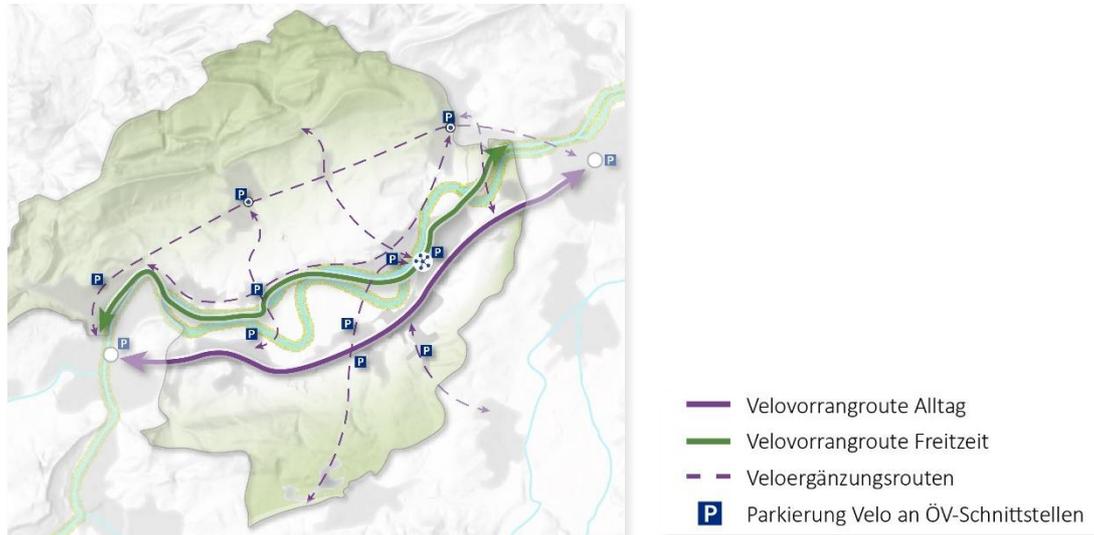


- Im Strassennetz bestehen Zielkonflikte zwischen einer siedlungsverträglichen Gestaltung und einer hohen, möglichst widerstandsfreien Erreichbarkeit. Auch bei der Priorisierung unterschiedlicher Verkehrsmittel sind Zielkonflikte im Strassenraum vorprogrammiert. Auf den überlasteten Fokuskorridoren der Stadtzufahrten, insbesondere in Richtung Olten, werden gesamtverkehrliche Lösungsansätze geprüft, in Verbindung mit städtebaulichen Aufwertungen.
- Die Güterverkehrsbelastung auf den Ortsdurchfahrten ist gross und soll systematisch überwacht werden. Schwachstellen werden ermittelt und behoben. Gestaltungs- sowie Lenkungs- und Steuerungsmassnahmen wirken der Güterverkehrsbelastung gezielt entgegen. Insbesondere auf den Nord-Süd-Achsen wird die Siedlungsverträglichkeit der Strasse erhöht. Proaktiv wirken kommunale Raumplanungsinstrumente der weiteren Ansiedlungen von güterverkehrsintensivem Gewerbe entgegen.
- Grosse Strassennetzergänzungen (z.B. Autobahnzubringer) und Ortsumfahrungen werden aufgrund zu kleinräumiger Verkehrsbeziehungen und dem Risiko von Mehrverkehr im Zubringerbereich nicht angestrebt.
- Kleinräumigere infrastrukturelle Netzelemente (Anpassungen Knoten, Bypass, o.ä.) sind hingegen unter Berücksichtigung gesamtverkehrlicher Aspekte insbesondere am Engpass Olten denkbar. Dafür sind weitere Studien notwendig. In diesen Fällen sind für die siedlungsverträgliche Gestaltung des untergeordneten Strassennetzes umfassende flankierende Massnahmen zu treffen.
- Zur Stabilisierung der hohen Belastung durch den Strassenverkehr und zur Erhöhung der Aufenthalts- und Lebensqualität werden stark belastete Strassenräume der Ortsdurchfahrten im

Rahmen von Betrieb- und Gestaltungskonzepten (BGK) aufgewertet. Gleichzeitig wird der Verkehrsfluss optimiert.

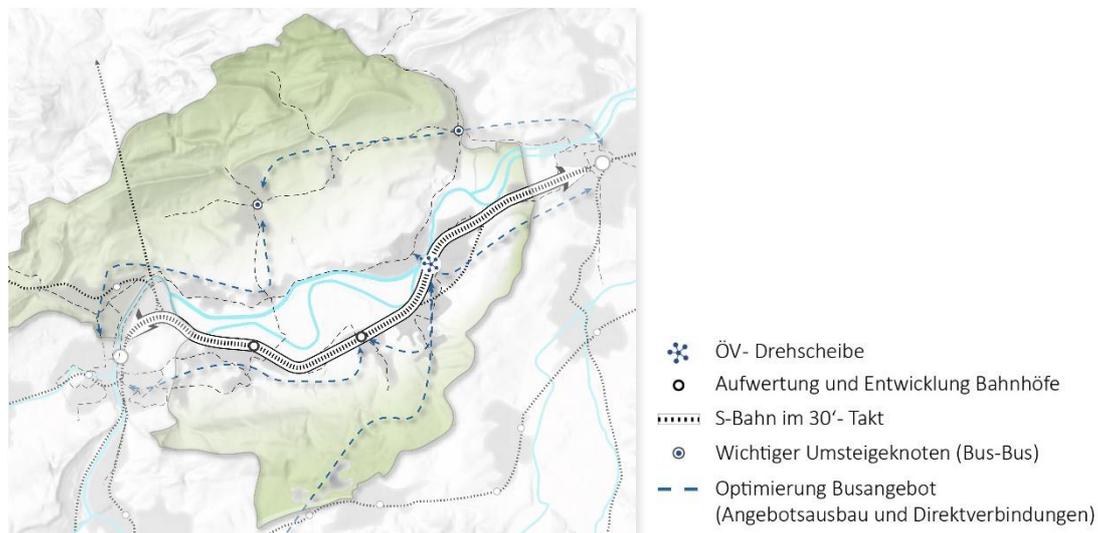
- Zur Steigerung der Fahrplanstabilität des ÖV und zur Reduktion von Verspätungen werden weitergehende Buspriorisierungen geprüft, insbesondere auf den Stadtzufahrten Olten und Aarau. In Kombination mit gezielter Verkehrlenkung können Beeinträchtigungen des MIV minimiert und auch dessen Betriebsabwicklung verbessert werden.

Velo



- Im Niederamt wird eine Velooffensive gestartet. Es soll ein flächendeckendes, attraktives und sicheres Velonetz mit unterschiedlichen Funktionen entstehen. Sowohl auf kürzeren als auch immer mehr auf mittleren Distanzen (E-Bikes) stellt das Velo eine echte Alternative zum MIV dar.
- Die kantonale Velovorrangroute für den Alltagsverkehr wird im Planungskorridor südlich der Aare realisiert inkl. sichere Velo-Zubringer von der nördlichen Aareseite. Für den Pendlerverkehr entsteht dadurch eine direkte und schnelle Verbindung in die Städte sowie zwischen den Nachbargemeinden.
- Die Velofreizeitroute verläuft hauptsächlich am nördlichen Aareufer. Nutzungskonflikte mit anderen Erholungssuchenden sind zu vermeiden.
- Das Velopotenzial ist auch in den Gemeinden nördlich der Aare und Richtung Süden gross. (kommunale) Ergänzungsrouten mit Erschliessungsfunktion werden auf die Velovorrangrouten und ÖV-Schnittstellen ausgerichtet. Ein besonderer Fokus liegt hier auch auf den Querverbindungen in Nord-Süd-Richtung, v.a. über die Aare. Netzlücken werden systematisch geschlossen und die Verkehrssicherheit, insbesondere an Knoten erhöht.
- Der Erschliessung der Bahnhöfe und Bushaltestellen kommt eine besondere Bedeutung zu. An den Schnittstellen zum ÖV werden hochwertige, sichere und überdachte Veloabstellplätze in unmittelbarer Nähe der Perronzugänge errichtet.

Öffentlicher Verkehr



- Der ÖV wird als Alternative zum MIV insgesamt aufgewertet und priorisiert.
- Der Bahnhof Schönenwerd wird seiner Funktion als intermodale ÖV-Drehscheibe gerecht. Erleichtertes Umsteigen zwischen dem ÖV aber auch zum Velo oder MIV bzw. Car-Sharing Angeboten erhöht die Attraktivität des ÖV. Dieses kombinierte Mobilitätsangebot fördert nachhaltiges Verkehrsverhalten mit verhältnismässig wenig zusätzlichen Mitteln.
- Die Bahnknoten in Olten und Aarau bieten attraktive Umsteigebedingungen zu überregionalen Verbindungen und Fernverkehrsanschlüssen.
- Das Bahnhofsumfeld in Schönenwerd, Dulliken und Däniken wird als Rückgrat der Siedlungsentwicklung gezielt aufgewertet und entwickelt. Ein Schwerpunkt liegt auf der Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Auch die Attraktivität von wichtigen Bus-Umsteigeknoten wird gesteigert.
- Die Einführung des integralen 30'-Takts der S-Bahn für alle Bahnhöfe im Niederamt auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2023 ist ein wichtiger Meilenstein für die Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit und Konkurrenzfähigkeit des ÖV.
- Die Auswirkungen des 2022 aktualisierten Buskonzepts werden überprüft und laufend evaluiert. Zusätzliches Optimierungspotenzial wird im punktuellen Angebotsausbau, attraktiven Umsteigemöglichkeiten und in der Einführung von Direktverbindungen gesehen (v.a. bei den Ost-West-Verbindungen nördlich der Aare).

4. Aktionsplan

Um die strategischen Ziele von Zukunftsbild und Teilkonzepten zu erreichen, wurde ein Aktionsplan erarbeitet. Der Aktionsplan gibt einen Überblick über die Massnahmenswerpunkte in den Themenfeldern Raum und Mobilität. Pro Massnahme sind jeweils der räumliche Fokus und der Umsetzungshorizont angegeben. Es wird zudem unterschieden, ob die Massnahmen gesamtregional (GPN), im Verbund einzelner Gemeinden oder auf kommunaler Ebene in Koordination mit der GPN umgesetzt werden. Bei vielen Massnahmen ist eine aktive Rolle von Seiten des Kantons unabdingbar. Auch wenn die Massnahmen nach Raum und Mobilität gelistet sind, ist die Abstimmung zwischen den Themenfeldern bzw. einzelner Massnahmen entscheidend. Nach dem folgenden Überblick werden die einzelnen Massnahmen in Form von Faktenblättern näher erläutert.

Massnahme	Räumlicher Fokus	Federführung (LP = laufende Planung)	Zeithorizont ⁷
Raum			
R1 Regionales Konzept für die Strassenraum- und Dorfkernaufwertung als übergeordnete Grundlage	Gemeinden im Nideramt (insb. urbane Achse zw. Stadtpolen und ländliche Ortschaften)	GPN in enger Abstimmung mit dem Kanton (tlw. LP)	kurzfristig
R2 Regionale Arbeitszonenbewirtschaftung und Zuweisung von Nutzungsschwerpunkten mit Fokus auf Nutzungen mit hoher Wertschöpfung («Business Parks»).	Gemeinden im Nideramt	GPN in enger Abstimmung mit dem Kanton und Wirtschaftsvertretern	kurzfristig bis mittelfristig
R3 Regionalzentrum für Dienstleistungen und urbanes Wohnen in Schönenwerd und Niedergösgen vorantreiben	Schönenwerd, Niedergösgen	Schönenwerd, Niedergösgen	längerfristig
R4 Dichtere, klimaangepasste Bauweise und moderne Wohnformen in zentrumsnahen Quartieren und im Bahnhofsumfeld im Rahmen der Ortsplanungen forcieren.	Gemeinden im erw. Stadtraum und Dorfkerne entlang der südlichen Verkehrsachsen	Jeweilige Gemeinde (LP)	mittelfristig (Planung) längerfristig (Bauliche Umsetzung)
R5 Regionales Naherholungskonzept Aare in Koordination mit dem AareLand ausarbeiten	Gemeinden im Nideramt / Aareland-Perimeter	Kanton (im Rahmen Aggloprogramm Aare-Land)	kurzfristig
R6 Aufbau einer Organisationsform zur gestärkten regionalen Zusammenarbeit	Gemeinden im Nideramt (inkl. Olten, Aarau)	OGG, GPN, GPG und GP (Prozesslead bei OGG)	kurzfristig

⁷ Kurzfristig = innerhalb der nächsten 2 Jahre umsetzen od. mindestens angehen
mittelfristig = innert 3-4 Jahren umsetzen
längerfristig = 5 - 10 Jahren umsetzen oder Daueraufgabe

Massnahme	Räumlicher Fokus	Federführung (LP = laufende Planung)	Zeithorizont ⁸
Mobilität			
M1 Korridorstudie Zentrumszufahrt Olten: Gesamtverkehrliche Planung zur Bewältigung sich überlagernder Ansprüche	Fokuskorridor Olten	Kanton in enger Abstimmung mit den Gemeinden	kurzfristig (Vorstudie) mittelfristig (Umsetzung BGK)
M2 Grundlagen zum Güterverkehr erheben und Steuerungsmassnahmen inkl. Pilotversuche umsetzen.	Nord-Süd-Achsen (Walterswil, Kölliken) in Richtung A1 und Fokuskorridore	Kanton in enger Abstimmung mit den Gemeinden	kurzfristig (Pilotversuche) mittelfristig (Dauerlösungen)
M3 Gestaltung und Aufwertung der Ortsdurchfahrten zur siedlungsverträglicheren Verkehrsabwicklung	Walterswil, Schönenwerd-Niedergösgen Weitere Gemeinden	Gemeinde und Kanton (z.T. LP)	kurzfristig bis mittelfristig
M4 Velovorrangroute Olten-Aarau: Schaffung einer leistungsfähigen Veloinfrastruktur in die beiden Zentren als Alternative zum MIV	West-Ost-Korridor südlich der Aare	Kanton	kurzfristig (Korridorstudie) mittelfristig (Vorprojekt) langfristig (Umsetzung)
M5 Integraler 30'-Takt der S-Bahn (Olten-Aarau) für alle Bahnhöfe im Niederamt und mit optimalen Anschlüssen zum Fernverkehr in Olten und Aarau.	Bahnlinie Olten-Aarau und Bahnhöfe im Niederamt	Kanton	kurzfristig
M6 Optimierung und Weiterentwicklung des Busangebots	Gemeinden im Niederamt	Kanton	mittelfristig bis längerfristig

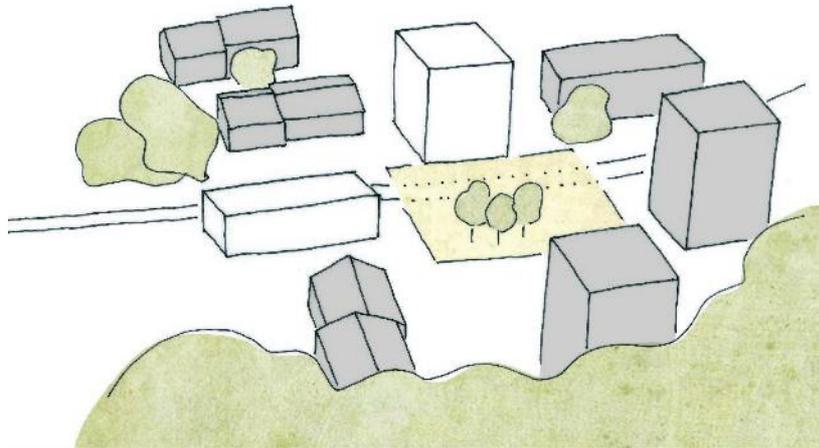
⁸ Kurzfristig = möglichst innert Jahresfrist umsetzen / angehen
mittelfristig = innert 2-4 Jahren umsetzen
längerfristig = 5 - 10 Jahren umsetzen oder Daueraufgabe

4.1. Massnahmen Raum

R1 Regionales Konzept für die Strassenraum- und Dorfkernaufwertung als übergeordnete Grundlage

Beschreibung	<p>Die verschiedenen Dorfkern bilden die DNA des Niederamtes. Als wichtige Identifikationselemente für die Bevölkerung sollen diese historisch gewachsenen Strukturen gestärkt werden. Dies umfasst nicht nur die bauliche Substanz. Die Erscheinung des Ortsbilds wird insbesondere auch durch den Strassenraum, die Abfolge von Plätzen, Grünräumen und quartierverbindenden Fuss- und Velowegnetzen geprägt. Die Aufenthaltsqualität dieser Aussenräume soll gefördert und in Wert gesetzt werden. Entscheidend dafür ist die Abstimmung zwischen der Dorfkernentwicklung und der Gestaltung des Strassenraums sowie der Verkehrssteuerung.</p> <p>Ein regionales Konzept soll auf regionsspezifische Besonderheiten im Niederamt eingehen und eine breite Palette an betrieblichen und gestalterischen Aufwertungsmassnahmen aufzeigen. Dieses bildet die Grundlage für kommunale Betriebs- und Gestaltungskonzepte. Zwar liegen Dorfkernaufwertungen in der Planungshoheit der Gemeinden, durch die Ausarbeitung eines regionalen Konzeptes wird aber eine gemeinsame Stossrichtung im Sinne eines Commitments für das Niederamt entwickelt. Gleichzeitig können im Konzept auch identitätsstiftende, d.h. gemeindeübergreifend eingesetzte Elemente entwickelt werden (Signalisationen oder baulich), welche den regionalen Wiedererkennungswert fördern und damit die Identität der Bevölkerung mit dem Niederamt. Ausserdem wird dadurch der Erfahrungs- und Informationsaustausch auf Stufe Region verstetigt und intensiviert.</p>
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erarbeitung regionales Konzept/Strategie ▪ Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den Gemeinden ▪ Umsetzung kommunaler Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) -> siehe Massnahme M3
Räumlicher Fokus	Gemeinden im Niederamt (Gemeinden im Niederamt, insb. urbane Achse zw. Stadtpolen und ländliche Ortschaften)
Federführung	GPN in enger Abstimmung mit dem Kanton
Zeithorizont	kurzfristig

Visualisierung und Referenzprojekte



Aufwertung Dorfkern und Stärkung Zentrumsfunktion (Quelle: Kanton Solothurn 2020)



Strassenraum- und Dorfkernaufwertung (Quelle: Aargauer Zeitung 2021)

R2 Regionale Arbeitszonenbewirtschaftung und Zuweisung von Nutzungsschwerpunkten mit Fokus auf Nutzungen mit hoher Wertschöpfung («Business Parks»).

Beschreibung	<p>Die GPN führt gemeinsam mit dem Kanton eine Inventarisierung der Arbeitszonen im Niederamt durch. Die effektiv vorhandenen Arbeitszonen werden hinsichtlich ihrem Überbauungsgrad und nach Eigentümerschaft (inkl. Bebauungsabsichten) evaluiert. Ausserdem erfolgt eine Berechnung der Nutzungsreserven gemäss den aktuellen Zonenreglementen. Basierend auf dieser Grundlage können zulässige Nutzungen und Nutzungsschwerpunkte festgelegt werden. Danach werden die Grundsätze für die Arbeitszonenbewirtschaftung festgelegt (Zielkonflikte, Verkehrskontingente, Ausgleichssysteme, etc.). Ziel der Arbeitszonenbewirtschaftung sind letztlich geschärfte Nutzungsprofile mit möglichst hoher Wertschöpfung und möglichst geringem Schwerverkehrsaufkommen.</p> <p>Die grossflächigen, unbebauten Arbeitszonen in Däniken, Dulliken und Niedergösgen («Inseli») sowie angrenzende Teilgebiete von Gretzenbach weisen grosses Entwicklungspotenzial insbesondere als «Business Park»⁹ auf: «Business Parks» erfordern eine Fläche von mindestens 10 ha wovon mindestens 70% frei bebaubar sein sollten. Das Nutzungsprofil¹⁰ orientiert sich an den bestehenden Industrie- und Gewerbebezonen und fügt sich in bestehende Strukturen ein. Durch die Nähe zu Olten und Aarau, sowie der aufgewerteten Bahnerschliessung (vgl. M5 Integraler 30'-Takt der S-Bahn im Niederamt) ist die Standortqualität im Niederamt hervorragend.</p> <p>Im Rahmen der Arbeitszonenentwicklung sollen auch die landschaftlichen Standortvorteile des Aareraums stärker in Wert gesetzt werden (z.B. Bally-Park, siehe auch Uferpark Attisholz/SO). Arealintern entstehen vielseitig nutzbare öffentliche Räume, dabei wird auch auf eine qualitativ hochwertige Durchgrünung geachtet.</p> <p>Darauf aufbauend wird ein gemeinsames Standortmarketing für das Niederamt aufgebaut. Beispielsweise unter dem Slogan «Arbeiten im Grünen» kann dieses an das Standortmarketing Olten-Solothurn anschliessen. Innovative «Business Parks» mit flexiblen Gebäudeinfrastrukturen, modernen Arbeitsplätzen und hochwertiger Freiraumplanung bieten ideale Bedingungen für die Ansiedlung wertschöpfungsintensiver Branchen.</p> <p>Längerfristig sind klare Nutzungsprofile auch im Hinblick auf einen potenziellen CST-Hub¹¹ im Niederamt nötig.</p>
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inventarisierung Arbeitszonen und Zuweisung von Nutzungsprofilen ▪ Konzept / Organisation reg. Arbeitszonenbewirtschaftung ▪ Aufbau Standortmarketing
Räumlicher Fokus	Gemeinden im Niederamt
Federführung	GPN in enger Abstimmung mit dem Kanton und Wirtschaftsvertretern
Zeithorizont	kurzfristig bis mittelfristig

⁹ Auch bekannt als «Industriepark»

¹⁰ Beim «Nutzungsprofil» handelt es sich nicht um eine einzige spezifische Nutzung im Sinne einer bestimmten Wirtschaftsbranche. Der Begriff ist weiter zu verstehen und umfasst eine optimale Kombination von verschiedenen standortgerechten Branchen.

¹¹ Falls sich die Pläne für einen CST-Hub im Niederamt konkretisieren, ist eine grundsätzliche Interessensabwägung mit den positiven und negativen Auswirkungen für das Niederamt vorzunehmen. Kurzfristig drängt sich aber kein CST-Konzept auf, weil sich das Niederamt geografisch nicht gut für die Feinverteilung der Güter eignet.

Visualisierung und Referenzprojekte



Analyse der Arbeitszonen (Quelle: plan:team 2022)



Unbebaute Arbeitszonen Däniken und Niederbösgen («Inseln») (Quelle: Oltner Tagblatt 2022)



Moderne Business Park Architektur und hochwertige Grünräume (Quelle: RIBA Journal 2020; Foursquare 2022)

R3 Regionalzentrum für Dienstleistungen und urbanes Wohnen in Schönenwerd und Niedergösgen vortreiben

Beschreibung Zum Einkaufen von Waren des täglichen Bedarfs und in kultureller Hinsicht sind Schönenwerd und Niedergösgen die Hauptorte im Niederamt. Mit der Realisierung der ÖV-Drehscheibe Schönenwerd und dem deutlich verbesserten Bahnanschluss steigt das Entwicklungspotenzial von Schönenwerd und Niedergösgen zusätzlich. Schönenwerd und Niedergösgen sollen als Regionalzentrum in den Richtplan aufgenommen werden.

Für eine qualitätsvolle Entwicklung in diese Richtung ist eine Anpassung der Nutzungen erforderlich. Das Entwicklungsgebiet Arbeiten (ehem. Bally-Areal) mit Fokus auf Produktion und Dienstleistungen, wird in Richtung Dienstleistungen entwickelt, auf den ESP wird hingegen verzichtet. Die Arealentwicklung wird eng von den Gemeinden begleitet, der Fokus liegt auf einer gemischten Nutzung (Einkaufen / Freizeit, Wohnen), höheren Bebauungsdichten und der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum (Umgebungsgestaltung, Siedlungsdurchgrünung, Hitzeminderung, Pocketparks). Ausserdem erfolgt eine bessere Anbindung des Bally-Parks an das Dorf und den Bahnhof.

Umsetzungsschritte

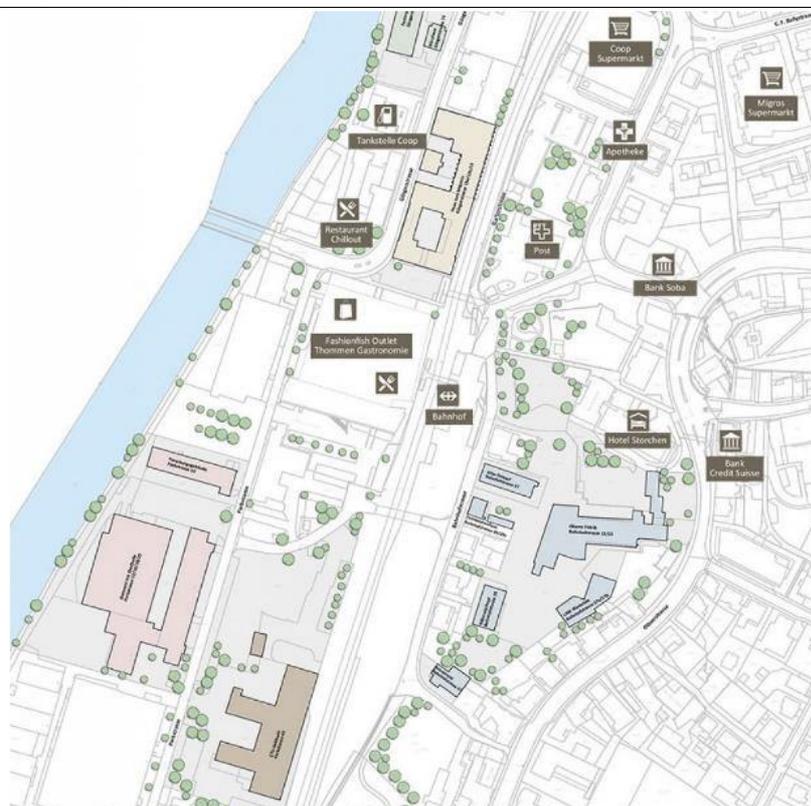
- Aufnahme des Regionalzentrums Schönenwerd-Niedergösgen in den Richtplan (Kapitel B-3.5 Handlungsräume)
- Arealentwicklung und Nutzungsanpassungen unter hohen gestalterischen Anforderungen

Räumlicher Fokus Schönenwerd, Niedergösgen

Federführung Schönenwerd, Niedergösgen

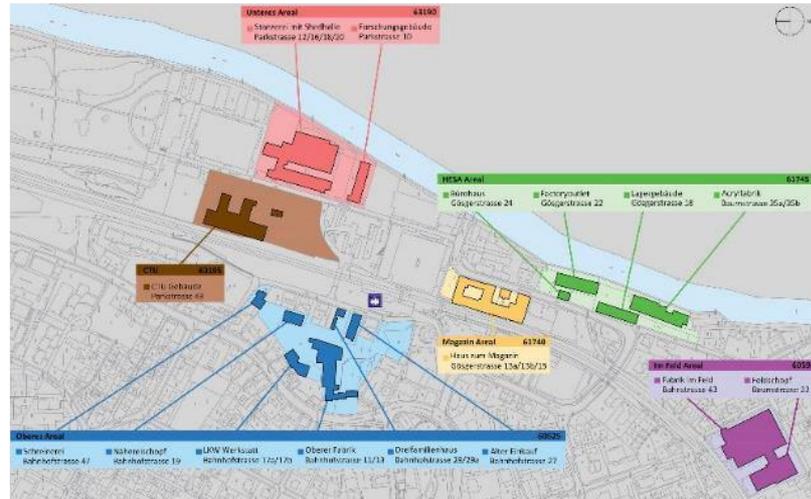
Zeithorizont längerfristig

Visualisierung und Referenzprojekte



Situationsplan Bally-Cluster Schönenwerd (Quelle: Bally-Cluster 2022)

Visualisierung und Referenzprojekte



Verfügbare Flächen im Bally-Cluster Schönenwerd (Quelle: Bally-Cluster 2022)



Städtisches Einkaufszentrum Sihlcity ZH und grosstädtisches Urbanfeeling auf ehemaliger Industriebrache im Attisholz Areal (Quelle: Quartierverein-Wiedikon 2022; solothurn-city.ch 2022)

R4 Dichtere, klimaangepasste Bauweise und moderne Wohnformen in zentrumsnahen Quartieren und im Bahnhofsumfeld im Rahmen der Ortsplanungen forcieren.

Beschreibung	<p>Die Dörfer im erweiterten Stadtraum sowie die Dorfkerne entlang der südlichen Verkehrsachse zeichnen sich durch ihre urbanen Wohnangebote an gut erschlossenen Lagen aus. Insbesondere in den zentrumsnahen Quartieren und im Bahnhofsumfeld wird eine qualitätsvolle bauliche Verdichtung unter Berücksichtigung der derzeitigen Quartiersstruktur und unter hohen gestalterischen Anforderungen an den Aussenraum angestrebt. Die teils grossen Parzellen sollen gemäss geltendem Baureglement ausgeschöpft werden. Weiteres Nutzungspotenzial kann durch Optimierung der Zonen- und Baureglements erschlossen werden. Die Bruttogeschossfläche resp. die Ausnützungsziffer sind aus städtebaulicher Sicht zu erhöhen, die Gebäudetypologie ist auf aktuelle und zukünftige Wohnbedürfnisse auszurichten (Mehrgenerationenwohnen, flexible Grundrisse, Räume hinzumieten etc.). Ein besonderes Augenmerk liegt auch auf einer klimaangepassten Bauweise und Siedlungsentwicklung. Zur Reduktion des Hitzeinseleffektes werden Arealentwicklungen so geplant, dass die Kaltluftzirkulation, d.h. die Durchlüftung des Siedlungsgebietes sichergestellt ist. Begrünte Fassaden und Dächer reduzieren zusätzlich die Wärmeabgabe ins Gebäudeinnere. Siedlungsinterne Grün- und Wasserflächen haben eine ausgleichende klimatische Wirkung und dienen zudem als Versickerungs- und Retentionsflächen für die Siedlungsentwässerung.</p> <p>Für die Erschliessung sind sichere Fuss- und Veloverkehrsanbindung zu Schulen, Kindergärten, Kitas etc. zu gewährleisten. Ausserdem werden die Siedlungsränder mit dem Landschaftsraum verzahnt. Dadurch werden attraktive und zusammenhängende Verbindungen (u.a. für den Fuss- und Veloverkehr) zwischen Siedlungs- und Landschaftsraum geschaffen.</p>
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erarbeitung von städtebaulichen Konzepten für die Verdichtungsschwerpunkte ▪ Überprüfung und ggf. Anpassung der Zonen- und Baureglements ▪ Erfahrungsaustausch mit anderen Gemeinden
Räumlicher Fokus	Gemeinden im erweiterten Stadtraum und Dorfkerne entlang der südlichen Verkehrsachsen
Federführung	Jeweilige Gemeinde
Zeithorizont	mittelfristig (Planung) längerfristig (Bauliche Umsetzung)

**Visualisierung und
Referenzprojekte**

Entwicklungen rund um die ÖV-Drehscheibe Schönenwerd (Quelle: reihlen-architekten 2021)



Zentrum Stetten AG und Wohnüberbauung Citypark Sursee LU als Beispiele sorgfältiger Siedlungsverdichtung (Quelle: EspaceSuisse 2021)

R5 Regionales Naherholungskonzept Aare in Koordination mit dem AareLand ausarbeiten

Beschreibung	<p>Der Aareraum ist ein wichtiges Naherholungsgebiet für die Bevölkerung im Niederamt sowie für die beiden Städte Olten und Aarau. In Koordination mit dem Verein Aareland wird ein regionales Naherholungskonzept Aare ausgearbeitet. In diesem Kontext sind bestehende, aber auch neue LV-Verbindungen, insbesondere für den Veloverkehr, über die Aare aufzuwerten resp. zu prüfen. Neben der Erschliessung adressiert das regionale Naherholungskonzept auch diverse Nutzungskonflikte zwischen Naherholungs- und Naturwerten¹². Insgesamt wird der Aareraum dadurch als verbindendes Element für das Niederamt nachhaltig in Wert gesetzt. Dazu tragen auch bestehende Initiativen und Vereine bei. Diese werden gefördert, institutionalisiert und gegebenenfalls mit weiteren identitätsstiftenden Aufgaben betraut («Öisi Aare Niederamt», AareLandWeg, Grillstellen, Hofläden...). Zur Sensibilisierung und Vermittlung bei Konflikten zwischen Natur und unterschiedlichen Nutzergruppen und Erholungssuchenden ist grundsätzlich auch die Einführung eines Rangerdienstes denkbar.</p> <p>Im Rahmen einer Austauschplattform, organisiert von der GPN, werden lokale Naherholungs- und Freizeitaktivitäten koordiniert und vorangetrieben. Im Zuge dessen prüft die GPN, auch allfällige Massnahmen zur Förderung eines sanften regionalen Tourismus (Velotouren, Wanderungen, Kanu o.ä.). Überregionaler Tourismus soll aber im Niederamt dezidiert nicht gefördert werden.</p> <p>Synergien ergeben sich auch zwischen dem Aareraum und den anliegenden Arbeitszonen. Deren Standorte direkt an der Aare bieten ein ausgesprochen attraktives Arbeitsumfeld, insbesondere für hochqualifizierte Berufe. Als Referenzbeispiele zur in Wertsetzung dieses Potenzials dienen der Bally-Park in Schönenwerd oder der Uferpark Attisholz in Luterbach.</p>
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausarbeitung regionales Naherholungskonzept ▪ Aufnahme der resultierenden Massnahmen in das Agglomerationsprogramm Aareland der 5. Generation (A- oder B-Horizont). ▪ Einrichtung einer Austauschplattform zur Koordination lokaler Naherholungs- und Freizeitaktivitäten
Räumlicher Fokus	Gemeinden im Niederamt / Aareland-Perimeter
Federführung	Kanton (im Rahmen Agglomerationsprogramm AareLand)
Zeithorizont	kurzfristig

¹² Zurzeit werden entsprechende Lösungsansätze für den Abschnitt im Raum «Grien» ausgearbeitet, wo die Nutzungsdichte und entsprechend die Nutzungskonflikte besonders hoch sind.

Visualisierung und Referenzprojekte



Nutzungskonflikte zwischen Natur- und Naherholung
(Quelle: Solothurner Zeitung 2020; AareSUP 2022)



Nebeneinander von Natur und Naherholung Agglomeration SO
(Quelle: Solothurner Zeitung 2022)



Bally-Park in Schönenwerd und Uferpark Attisholz (Quelle: Schweizer Heimatschutz 2016; Schweiz Tourismus 2022)

4.2. Massnahmen Mobilität

M1 Korridorstudie Zentrumszufahrt Olten: Gesamtverkehrliche Planung zur Bewältigung sich überlagernder Ansprüche

Beschreibung	<p>Auf den zwei Zentrumszufahrten in Richtung Olten bzw. Aarau überlagern sich die betrieblichen Anforderungen der verschiedenen Verkehrsmittel (MIV, ÖV, LV). In diesen zwei Fokuskorridoren der südlichen West-Ost Achse führt dies regelmässig zu Kapazitätsüberlastungen zu den Spitzenzeiten. Der Handlungsdruck ist gross, der verkehrsplanerische Spielraum aufgrund begrenzter Raumverfügbarkeit aber begrenzt und mit sektoralen Zielkonflikten verbunden. Konkrete Planungsansätze liegen sowohl im Bereich von Steuerungsmassnahmen (z.B. Bus-Priorisierungen in Richtung ÖV-Drehscheiben, Dosierung des MIV, o.ä.) als auch in baulichen Massnahmen (Velovorrangrouten, kleinräumige Bypässe / Knotensanierungen zur Entflechtung von MIV, Velo und / oder Buslinien, Neuordnung von Bus-Haltstellen, etc.). In Kombination mit gezielten Verkehrslenkungen soll eine Verbesserung des Verkehrsflusses insgesamt erzielt werden. Beeinträchtigungen des MIV werden dabei minimiert.</p> <p>Im Rahmen des GVK Region Aarau wurde der Fokuskorridor in Richtung Aarau bereits einer gesamtverkehrlichen Betrachtung unterzogen und diverse Elemente geprüft. Grössere Infrastrukturprojekte an der Schnittstelle zum Niederamt, insbesondere ein neuer West-Bypass von Aarau, werden nicht verfolgt. Hingegen werden Kapazitätsengpässe durch das Verkehrsmanagement Region Aarau entschärft. Der MIV wird auf die Hauptachsen gelenkt, um den Schleichverkehr durch die Wohngebiete zu unterbinden.</p> <p>Auch auf der Zentrumszufahrt in Richtung Olten soll nun eine Korridorstudie das gesamtverkehrliche Massnahmenspektrum ausloten und deren Wirkungen auf Verkehrsbelastung, Verkehrsfluss sowie städtebauliche Verträglichkeit bzw. Aufwertung untersuchen. Darauf aufbauend wird ein gesamtverkehrliches Betriebs- und Gestaltungskonzepten ausgearbeitet. Auch kleinräumige infrastrukturelle Netzelemente (z.B. Bypass) werden im Rahmen weitergehender Studien geprüft.</p>
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Korridorstudie kann im Rahmen eines zweistufigen Planungsverfahrens durchgeführt werden: <ul style="list-style-type: none"> ▪ In einem ersten Schritt werden auf Stufe Vorstudie die Herausforderungen, Ziele, mögliche Lösungsansätze und deren Wirkungspotenziale untersucht. Ausserdem sollen auch die Wirkungszusammenhänge bzgl. gesamter Ost-West-Hauptstrassenachse aufgezeigt werden. ▪ Die Bestvarianten dieser 1. Stufe werden in Form eines gesamtverkehrlichen Betriebs- und Gestaltungskonzeptes weiter konkretisiert. ▪ Aufnahme des resultierenden BGK in das Agglomerationsprogramm Aareland der 5. Generation (A- oder B-Horizont).
Räumlicher Fokus	Fokuskorridor Olten
Federführung	Kanton in enger Abstimmung mit den Gemeinden
Zeithorizont	kurzfristig (1. Stufe Vorstudie), mittelfristig (2. Stufe Umsetzung BGK)

Visualisierung und Referenzprojekte



Umgestaltung Reinach AG (Quelle: Ortsdurchfahrten - Kanton Aargau (ag.ch))



Umgestaltung Zürcherstrasse Windisch (Quelle: Kanton Aargau)

M2 Grundlagen zum Güterverkehr erheben und Steuerungsmassnahmen inkl. Pilotversuche umsetzen

Beschreibung	<p>Die Belastung durch den MIV und Strassengüterverkehr ist auf verschiedenen Ortsdurchfahrten im Niederamt und auf den Fokuskorridoren der Zentrumszufahrten ein Dauerthema. Insbesondere auf den Ortsdurchfahrten der ländlichen Gemeinden sind die Strassenquerschnitte nicht auf ein erhöhtes Güterverkehrsaufkommen ausgelegt. Die Folgen für die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität liegen auf der Hand. Infolge des Ausweichverkehrs in Richtung Autobahn hat sich die Problematik v.a. in den Dörfern auf der Südseite des Engelbergs (Walterswil und Kölliken) zugespitzt.</p> <p>Valide Datengrundlagen sind eine grundlegende Voraussetzung für Problemlösungsansätze. In einem ersten Schritt wird deshalb die Güterverkehrsproblematik im Rahmen von quantitativen (Monitoring und Erhebung Güterverkehr) und qualitativen (Befragung Wegzwecke) Grundlagenerhebungen systematisch beleuchtet. Das Vorgehen ist explorativ und wird gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden und Wirtschaftsvertretern abgestimmt. Auf Basis dieser Grundlagen sollen in einem zweiten Schritt spezifische Schwachstellen und gezielter Handlungsbedarf abgeleitet und umgesetzt werden.</p> <p>Konkrete Lösungsansätze und Massnahmen sind vielseitig und reichen von gestalterischen Massnahmen (Strassenraumgestaltung), Verkehrsmanagementmassnahmen (Lenkung/Steuerung bis zu Sperrungen), Konzepten unter Einbezug der Verursacher bis hin zu raumplanerischen Massnahmen (Beeinflussung der weiteren Ansiedlung von güterverkehrsintensivem Gewerbe). Aufgrund des drängenden Handlungsbedarfs sollen auch unmittelbar umsetzbare Massnahmen im Testbetrieb evaluiert werden. Ein Beispiel dafür wäre ein Pilotversuch für ein temporäres Fahrverbot für den Güterverkehr auf einzelnen stark belasteten Korridoren. Durch innovative Lösungsansätze (evtl. auch im Rahmen einer Forschungskoooperation) soll auf teure infrastrukturelle Massnahmen verzichtet.</p>
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schaffung von Grundlagen: Monitoring, Erhebung, Befragung ▪ Bestimmung von Schwachstellen und Handlungsbedarf ▪ Testbetrieb der Massnahmen (inkl. Pilotversuche) ▪ Überführung in dauerhafte Lösungen
Räumlicher Fokus	Nord-Süd-Achsen (Walterswil, Kölliken) in Richtung A1 und Fokuskorridore
Federführung	Kanton in enger Abstimmung mit den Gemeinden (und Vertretern der Wirtschaft)
Zeithorizont	kurzfristig (Erhebungen, Pilotversuche); mittelfristig (Dauerlösungen)

Visualisierung und Referenzprojekte



Aktuell beengte Strassenverhältnisse in Walterswil (Metron 2022)



Verkehrsbefragungen, temporäre Sperrungen für den Güterverkehr, optimierte Verkehrslenkung und Beeinflussung der weiteren Ansiedlung von güterverkehrsintensivem Gewerbe als mögliche Lösungsansätze

(Quelle: Allgäuer Zeitung 2022; Aargauerzeitung 2018; Solothurnerzeitung 2022, Infrass 2022)

M3 Gestaltung und Aufwertung der Ortsdurchfahrten zur siedlungsverträglicheren Verkehrsabwicklung

Beschreibung	<p>Die Verkehrsbelastung auf den Ortsdurchfahrten im Niederamt ist hoch. Die Strassenräume sind mehrheitlich verkehrsorientiert und haben eine tiefe Aufenthaltsqualität, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Die Gestaltung und Aufwertung der Ortsdurchfahrten erfolgt über kommunale Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK). In einzelnen Gemeinden (z.B. Walterswil oder Schönenwerd) sind die Planungen zur Aufwertung der Ortsdurchfahrt bereits weit fortgeschritten. Zur Reduktion von Zielkonflikten werden verschiedenste verkehrliche Ansprüche an den Strassenraum sowie städtebauliche Entwicklungspotenziale berücksichtigt. Die Grundlage der kommunalen BGK bildet künftig das regionale Konzept zur Strassenraumaufwertung (vgl. R1 Regionales Konzept für die Strassenraum- und Dorfkernaufwertung als übergeordnete Grundlage).</p> <p>Das erklärte Ziel ist es die gesamtverkehrliche Funktionsfähigkeit aufrechtzuerhalten und gleichzeitig die negativen Auswirkungen des Strassenverkehrs zu reduzieren. Gleichzeitig kann aber auch das Verkehrsverhalten im Sinne der Koexistenz, die städtebauliche Qualität, die Verkehrssicherheit und die Umweltauswirkungen positiv beeinflusst werden. Daneben sind auch Verlagerungswirkungen von (v.a. kurzen) MIV-Wegen auf den Fuss- und Veloverkehr anzustreben. Konkrete Beispiele für bauliche/gestalterische Massnahmen sind die Redimensionierung des Strassenraums (inkl. optische Reduktionen der Strassenbreite) zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs, Reduzierung der Trennwirkung, verbessertes Queren oder gezielte Platzgestaltungen und Bepflanzungen mit Bäumen als Schattenspendler, Massnahmen zur Hitzeminderung etc.. Betriebliche Massnahmen sind beispielsweise die Dosierung des MIV oder Geschwindigkeitsreduzierungen.</p>
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projektierung und Ausarbeitung kommunaler BGK (Koordination mit Massnahme R1) ▪ Schrittweise Realisierung und Umsetzung der Strassenraumaufwertungen
Räumlicher Fokus	<p>Walterswil, Schönenwerd-Niedergösgen Weitere Gemeinden</p>
Federführung	<p>Gemeinde und Kanton</p>
Zeithorizont	<p>Walterswil, Schönenwerd-Niedergösgen (kurzfristig) Weitere Gemeinden (mittelfristig)</p>

Visualisierung und Referenzprojekte



BGK Binningerstrasse Allschwil BL (Quelle: mrs 2020)



Neugestaltung Ortsdurchfahrt Muhen (Quelle: www.metron.ch)



Neugestaltung Ortsdurchfahrt Fislisbach (Quelle: Kanton Aargau)

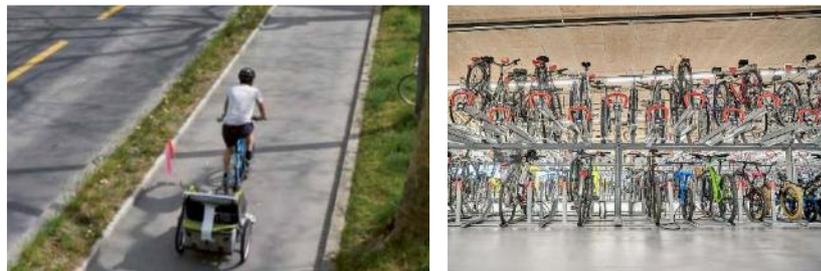
M4 Velovorrangroute Olten-Aarau: Schaffung einer leistungsfähigen Veloinfrastruktur in die beiden Zentren als Alternative zum MIV

Beschreibung	<p>Aufgrund der Topografie des Niederamtes (insbesondere in West-Ost Richtung verhältnismässig flaches Gelände) und zu beobachtenden Veränderungen im Verkehrsverhalten (v.a. E-Bike-Boom) besteht ein beträchtliches Verlagerungspotential zum Veloverkehr. Um diese Verlagerungseffekte zu erzielen, braucht es eine gute Infrastruktur und konsequente Bevorzugung des Veloverkehrs. Eine Grundvoraussetzung dafür sind attraktive und sichere Velorouten. Im (neuen) kantonalen Velonetzplan wird der Planungsraum für Velovorrang- und Velohaupttrouten für den Alltag anhand des vorhandenen Velopotenzials festgelegt. Demnach verläuft im Korridor Olten-Aarau die Velovorrangroute südlich der Aare. Die bauliche Machbarkeit und detaillierte Linienführung der Velovorrangroute (Alltag) innerhalb des Korridors wird mittels einer Korridorstudie ermittelt.</p> <p>Die Gemeinden sind angehalten die kommunalen Ergänzungsrouten auf den kantonalen Velonetzplan abzustimmen. Erforderlich sind insbesondere Zubringerrou-ten (Nord-Südverbindungen) über die Aare zur geplanten kantonalen Velovorrangroute Olten-Aarau.</p> <p>An den Schnittstellen zum ÖV werden hochwertige und überdachte Veloabstellplätze errichtet.</p>
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausarbeitung Korridorstudie Velovorrangroute Olten-Aarau (detaillierte Linienführung, bauliche und betriebliche Machbarkeit, Einbettung ins regionale Velonetz (inkl. Zubringerrou-ten von der nördlichen Aareseite her) ▪ Planung und Projektierung von überdachten Veloabstellplätzen
Räumlicher Fokus	West-Ost-Korridor südlich der Aare
Federführung	Kanton
Zeithorizont	kurzfristig (Korridorstudie), mittelfristig (Vorprojekt), langfristig (Umsetzung)

Visualisierung und Referenzprojekte



Visualisierung Alltagsroute (Quelle: VWD Kanton ZH 2020)



Attraktive und sichere Velovorrangrouten (Quelle: Handbuch Veloverkehr in Kreuzungen 2021)

M5 Integraler 30'-Takt der S-Bahn (Olten-Aarau) für alle Bahnhöfe im Niederamt und mit optimalen Anschlüssen zum Fernverkehr in Olten und Aarau.

Beschreibung	<p>Der ÖV-Anteil am Modal Split ist im Niederamt mit 8% vergleichsweise gering (CH=14%). Zur Steigerung dieses Anteils ist ein Angebotsausbau im Bahnangebot und eine gute Vernetzung mit dem Busnetz notwendig. Die bevorstehende Einführung des integralen 30'-Takts der S-Bahn für alle Bahnhöfe im Niederamt, d.h. die Wiedereinführung des 30'-Takts am Bahnhof Dulliken, ist ein wichtiger Meilenstein dafür. Gleichzeitig werden auch die Anschlüsse an den Fernverkehr in Olten und Aarau optimiert.</p> <p>Die Aufwertung der bahnseitigen Erschliessung bietet eine Chance zur Aufwertung und Entwicklung der Bahnhöfe und deren Umfeld. Ungenutzte Flächen im Bahnhofsumfeld werden von den Gemeinden gezielt in Wert gesetzt. Städtebauliche Massnahmen in diesem Kontext sind mit der allgemeinen Siedlungsentwicklung abzustimmen (vgl. Massnahme R4: Dichtere Bauweise und moderne Wohnformen in zentrumsnahen Quartieren und im Bahnhofsumfeld im Rahmen der Ortsplanungen forcieren.)</p>
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einführung des 30'-Taktes der S-Bahn (Olten-Aarau) für alle Bahnhöfe ▪ Koordination mit Massnahme R4 (Bahnhofsentwicklung) sowie M6 (Busnetz)
Räumlicher Fokus	Bahnlinie Olten-Aarau und Bahnhöfe im Niederamt
Federführung	Kanton
Zeithorizont	kurzfristig

Visualisierung und Referenzprojekte



ÖV-Drehscheibe Schönenwerd vor der Umgestaltung (Quelle:Infras 2022)



ÖV-Drehscheibe Schönenwerd nach der Umgestaltung (Quelle: reihlen-architekten 2021)

M6 Optimierung und Weiterentwicklung des Busangebots

Beschreibung	<p>Im Niederamt bestehen v.a. radiale Busverbindungen in Richtung der Bahnknoten Olten und Aarau. Zudem ist das neue Buskonzept 2022 konsequent auf die Verknüpfung von Bus und Bahn am Bahnhof Schönenwerd abgestimmt (halbstündliche Zuganschlüsse der Buslinien 501, 519 und ab Dezember 2023 auch der Linie 3). Das Buskonzept 2022 sieht Massnahmen zur ÖV-Bevorzugung vor. Dies trägt in Summe massgeblich zur Entwicklung der ÖV-Drehscheibe Schönenwerd bei. Weitere wichtige Umsteigeknoten (Bus-Bus) im Niederamt bilden Erlinsbach SO (in Richtung Kt. AG bzw. Bahnhof Aarau) sowie Lostorf als Stützpunktgemeinde im Landschaftsraum.</p> <p>Das bestehende Busangebot wird in den nächsten Jahren kontinuierlich weiterentwickelt: Auf der nördlichen West-Ost-Achse sowie in Richtung Zofingen werden direkte Verbindungen geprüft. Die Buslinien in Richtung der Bahnknoten Olten und Aarau sowie zur ÖV-Drehscheibe Schönenwerd sollen weiter optimiert werden (u.a. auch optimierte Anbindung Bus-Zug). Dazu braucht es aber eine Überprüfung, rund 2-3 Jahre nach Einführung des 30'-Taktes der S-Bahn.</p> <p>Aufgrund der verkehrlichen Belastungen auf der Strasse sind die Buslinien auf den Zentrumszufahrten verspätungsanfällig. Handlungsbedarf besteht v.a. in Bezug auf die Zuverlässigkeit der Buslinien (Stichwort: Buspriorisierungen). Dieser soll aus einer gesamtverkehrlichen Perspektive angegangen werden (vgl. Massnahme M1: Korridorstudien Zentrumszufahrten: Gesamtverkehrliche Planung zur Bewältigung verschiedener sich überlagernder Ansprüche).</p>
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einführung integraler 30'-Takt (SBB) ▪ Analyse und Evaluation des Buskonzeptes 2022 und Ergreifen von entsprechenden Anpassungsmassnahmen ▪ Verbesserung Zuverlässigkeit (erfolgt v.a. im Rahmen von Massnahme M1 sowie M3)
Räumlicher Fokus	Gemeinden im Niederamt
Federführung	Kanton
Zeithorizont	mittel- bis längerfristig

Visualisierung und Referenzprojekte



Verbesserte Verknüpfung Bahn-Bus an der ÖV-Drehscheibe Schönenwerd (Quelle: reihlen-architekten 2022)



Massnahmen Haltestellen und Wendeanlagen

Massnahmen ÖV-Bevorzugung

Infrastrukturmassnahmen gemäss Buskonzept 2022 (Quelle: Kanton Solothurn 2020)

5. Umsetzung und Zusammenarbeit

Vorbemerkung: Zurzeit laufen Gespräche sowohl auf Stufe OGG als auch GPN, wie die bestehenden Zusammenarbeitsstrukturen verbessert werden können¹⁴. Neben der Organisation i.e.S. gehört dazu auch die Frage der thematischen Breite und des dazu notwendigen Fachwissens. Vor diesem Hintergrund wird an dieser Stelle keine Organisationsform festgelegt. Vielmehr werden allgemeine Grundsätze der zukünftigen Zusammenarbeit sowie eine kurzfristige Umsetzungsagenda definiert.

Grundsätze der Zusammenarbeit

Mit dem Prozess «Raum + Mobilität Niederamt» ist ein wichtiger Schritt getan zur verstärkten regionalen Zusammenarbeit. Die Entwicklungsziele, das Zukunftsbild und der Aktionsplan sind Orientierungsrahmen für die weitere Zusammenarbeit und Planungen. Der Bericht hat aber keine behördenverbindliche Funktion mit Blick auf die anstehenden Ortsplanungsrevisionen. Mit der schrittweisen Umsetzung des Aktionsplans soll der Prozess fortgesetzt bzw. verstetigt werden. Die Umsetzung von «Raum+Mobilität Niederamt» und die dazu notwendige Zusammenarbeit orientiert sich an folgenden Grundsätzen:

- Die Gesamtkoordination erfolgt durch die Gemeindepräsidentenkonferenz Niederamt (GPN). Sie organisiert die Koordinationssitzungen und leitet die Projekte, wo nicht der Kanton oder andere Akteure die Federführung innehaben.
- Der Sitzungsrhythmus sollte auf Stufe GPN mindestens 2mal jährlich sein. Innerhalb der Projektumsetzung erfolgt eine dem Thema angepasste Sitzungsorganisation. Die Startsitzen zur Umsetzung findet nach den Sommerferien 2023 statt.
- Für die Bearbeitung einzelner Themen / Massnahmen kann die Federführung anderen Gremien delegiert werden (Kanton, einzelne Gemeinden, private Akteurgruppen). Die notwendige Fachexpertise ist durch die kantonalen / kommunalen Fachämter oder externe Unterstützung sicherzustellen.
- Die Kantone und die zwei Städte Olten und Aarau werden regelmässig informiert und je nach Thema aktiv einbezogen.
- Je nach Projekt werden auch Gemeinden des Betrachtungsperimeters miteinbezogen (z.B. Kölliken für die Verkehrsprojekte der Engelberg-Routen).
- Wirtschaftsverbände oder einzelne Unternehmen sind insbesondere bei den Massnahmen zur Arbeitszonenbewirtschaftung aktiv einzubeziehen, können aber auch in anderen Projekten angefragt werden.

¹⁴ Der OGG hat an der Retraite im März 2023 einen Geschäftsleitungsausschuss zusammen mit den GPK-Präsidenten gebildet, der den Aufbau der Repla OGG steuern soll. Aufgabe ist die Struktur zu definieren und fachliche Unterstützung zu akquirieren.

- Die Bevölkerung ist projektbezogen einzubinden, abhängig von der Betroffenheit. Weitere öffentliche Foren zu übergeordneten Themen wie Zukunftsbild oder Entwicklungszielen sind vorderhand keine vorgesehen.
- Spätestens im Herbst werden für das kommende Jahr die Umsetzungsagenda festgelegt bzw. aktualisiert, Projektschwerpunkte und Verantwortlichkeiten definiert. Zudem soll ein mittelfristiger Ausblick über weitere Schwerpunkte gemacht werden.
- Für die Umsetzung des Aktionsplans wird ein Monitoring aufgebaut und zuhause des jeweils ersten GPN-Koordinationstreffens eines Jahres ein Rapport erstellt.
- Zu prüfen ist eine ständige, internetbasierte Kommunikationsplattform der GPN, wo über die laufenden Projekte und andere Aspekte zu «Raum+Mobilität Niederamt» informiert wird.

Umsetzungsagenda und prioritäre Projekte (2023 / 2024)

Die Umsetzungsagenda des vorliegenden Aktionsplans «Raum+Mobilität Niederamt» gilt es jährlich festzulegen. Dazu gehören die prioritär in einem spezifischen Jahr zu lancierenden Projekte, Verantwortlichkeiten, Zeitplan und Finanzierung. Für die ersten zwei Jahre nach Verabschiedung des vorliegenden Berichts werden vor dem Hintergrund des aktuellen Handlungsdrucks sowie den Diskussionen in der Projektkommission und öffentlichen Foren folgende Projekte, deren kurzfristig notwendigen Umsetzungsschritte sowie Verantwortlichkeiten zur Lancierung vorgeschlagen:

- **R2 Regionale Arbeitszonenbewirtschaftung:** Aufbau Projektorganisation, Inventarisierung, Zuweisung von Nutzungsprofilen und Erarbeitung einer Bewirtschaftungsstrategie
-> Lead GPN (in Koordination mit ARP und in Zusammenarbeit mit der Wirtschaft)
- **R5 Regionales Naherholungskonzept:** Konzepterstellung und Ableitung von konkreten Projekten
-> Lead Kanton (ARP) Schwerpunktthema/Bearbeitung im Rahmen AP Aareland 5. Generation
- **R6 Organisation regionale Zusammenarbeit:** Evaluation der Strukturen bestehender Gremien der Zusammenarbeit (OGG, GPN, GPG und GPU) und Reorganisation der Strukturen
-> Lead OGG und GP Konferenzen im Niederamt Gäu und Untergäu (Prozesslead auf Stufe OGG)
- **M1 Korridorstudie Zentrumszufahrt Olten:** Pflichtenheft erarbeiten, Submission lancieren und Studie starten
-> Lead Kanton (AVT) und Begleitgruppe mit den am meisten betroffenen Gemeinden (Vernehmlassung im Rahmen der GPN)

- **M2 Güterverkehr:** Monitoring- und Befragungskonzept erstellen, Monitoring durchführen und Pilotversuche definieren (Steuerung, Information, ggf. Sperrung einzelner Korridore)
-> Lead Kanton (AVT) und Begleitgruppe mit den am meisten betroffenen Gemeinden und Vertretern der Wirtschaft
- **R1/M3 Gestaltung / Aufwertung von Ortsdurchfahrten:** Erfahrungsaustausch zu bereits umgesetzten / geplanten BGK zwischen Gemeinden und Kanton sowie Lancierung einer Konzeptstudie (R1: regional übergreifende Elemente und Schwachstellenanalyse/Priorisierung der weiteren Ortsdurchfahrten).
-> Lead GPN (Projektstudien auf Kantonsstrassen im Lead Kanton/AVT)
- **M4 Velovorrangroute Olten-Aarau:** Schaffung einer leistungsfähigen Veloinfrastruktur in die beiden Zentren als Alternative zum MIV und Ergänzung zur bestehenden Velofreizeitroute entlang der Aare. Korridorstudie als erster Schritt zur Untersuchung der baulichen Machbarkeit und detaillierten Linienführung
-> Lead Kanton (AVT)
- **M5 Integraler 30'-Takt der S-Bahn (Olten-Aarau)** für alle Bahnhöfe im Niederamt: Einführung auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2023
-> Lead Kanton (AVT)

Finanzierung

Es ist anzustreben, dass sowohl die Gemeinden als auch der Kanton für die anfallenden Kosten zur Umsetzung des Aktionsplans «Raum + Mobilität Niederamt» eine entsprechende Position in ihren Budgets aufnehmen. Die genaue Ausgestaltung der Finanzierung (z.B. jährlicher Sockelbeitrag pro Kopf der Bevölkerung¹⁵) soll Gegenstand der ersten GPN-Koordinationsitzung sein.

¹⁵ Ähnlich wie im Prozess «All-Gäu» oder bei der repla Solothurn (u.a. verantwortlich für das Agglomerationsprogramm Solothurn).

Anhang: Projektbeteiligte

Tabelle 1: Projektbeteiligte

Akteursgruppe	Akteure
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projektkommission 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kantonsvertretungen Kt. SO 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regierungsrätin Sandra Kolly ▪ Sacha Peter, Amt für Raumplanung ▪ Stefan Zemp, Amt für Raumplanung ▪ Stephan Schader, Amt für Raumplanung ▪ Stefan Gantenbein, Amt für Verkehr und Tiefbau ▪ Kjell Kolden, Amt für Verkehr und Tiefbau ▪ Pascal Stebler, Amt für Verkehr und Tiefbau ▪ Jonathan Fischer, Amt für Verkehr und Tiefbau ▪ Gabriel Zenklusen, Amt für Umwelt ▪ Christian Hadorn, Amt für Umwelt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bearbeitungsperimeter 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Matthias Suter, Gemeindepräsident Däniken ▪ Walter Rhiner, Gemeindepräsident Dulliken ▪ Stephan Bolliger, Gemeindepräsident Eppenbergl-Wöschnau ▪ Madeleine Neumann, Gemeindepräsidentin Erlinsbach SO ▪ Walter Schärer, Gemeindepräsident Gretzenbach ▪ Thomas Müller, Gemeindepräsident Lostorf ▪ Roberto Aletti, Gemeindepräsident Niedergösgen ▪ Peter Frei, Gemeindepräsident Obergösgen ▪ Charlotte Shah-Wuillemin, Gemeindepräsidentin Schönenwerd ▪ Christian Bachofner, Gemeindepräsident Starrkirchwil ▪ Georges Gehriger, Gemeindepräsident Stüsslingen ▪ Martin Bühler, Gemeindepräsident Trimbach ▪ Marie-Louise Wilhelm, Gemeindepräsidentin Walterswil ▪ Daniel Gubler, Gemeindepräsident Winznau

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Betrachtungsperimeter 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hanspeter Hilfiker, Stadtpräsident Aarau ▪ Marco Caparese, Co-Leiter Stadtentwicklung Aarau ▪ Thomas Marbet, Stadtpräsident Olten ▪ Mario Schegner, Gemeindepräsident Kölliken ▪ Hanspeter Schläfli, Gemeindepräsident Oftringen ▪ Paul Hecht, Gemeindepräsident Wisen SO ▪ Monika Schenker, Gemeindepräsidentin Erlinsbach AG ▪ Rolf Schmid, Geschäftsführer Wirtschaftsförderung Region Olten ▪ Mathias Niedermaier, Kt. AG, Abteilung Verkehr ▪ Tim Jenka, Kt. AG, Abteilung Raumentwicklung ▪ Daniel Probst, Solothurner Handelskammer ▪ Daria Hof-Schwarzentruber, Gemeindepräsidentin Wangen bei Olten und AG der GPN
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vertretung OGG 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Daniel Bitterli, Geschäftsführer OGG
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projektleitung 	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stefan Zemp, Amt für Raumplanung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projektoffice 	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ INFRAS <ul style="list-style-type: none"> ▪ Roman Frick ▪ Matthias Tischler
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fachbüros 	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ plan:team <ul style="list-style-type: none"> ▪ Barbara Wittmer ▪ Roger Michelin ▪ Hans Arnet ▪ Metron <ul style="list-style-type: none"> ▪ Samuel Urech ▪ Ruedi Häfliger ▪ Conrad Naef