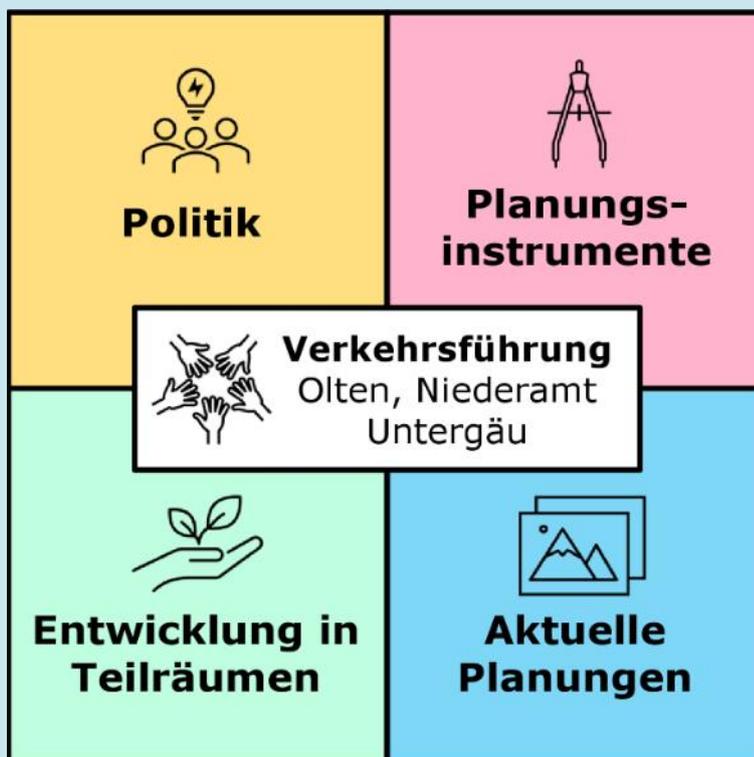


Verkehrsführung Olten/Niederamt/Untergäu



Auslegeordnung und Szenarien

Verkehrsführung O-N-U v01-00-00.docm / Version 01-00-00 [4] / 29.11.2023 / gan

DokName / Version	Versions- datum	Kommentar	Status	Geprüft
Verkehrsführung O-N-U v00-00-02.docm / 00-00-02	20.11.2023	1. Entwurf	Zur Prüfung (ext)	
Verkehrsführung O-N-U v00-00-03.docm / 00-00-03	24.11.2023		In Bearbeitung	
Verkehrsführung O-N-U v00-00-04.docm / 00-01-00	27.11.2023	Konsolidierter Entwurf	Zur externen Prüfung	
Verkehrsführung O-N-U v00-02-00.docm / 00-02-00	28.11.2023	Bereinigter Entwurf	Zur internen Prüfung	
Verkehrsführung O-N-U v00-02-00.docm / 01-00-00	28.11.2023	Bereinigter Entwurf	Zur externen Prüfung	
Verkehrsführung O-N-U v01-00-00.docm / 01-00-00	29.11.2023		Freigegeben	

Impressum

Auftragsnummer: 875075.
 Datei: Verkehrsführung O-N-U v01-00-00.docm
 Version/Datum: 01-00-00 [4] / 29.11.2023
 Speicherdatum: 29.11.2023
 Autor(en): Gantenbein Stefan
 Qualitätssicherung: SQS-zertifiziertes Qualitätssystem nach ISO 9001:2015 (Reg.Nr. 34856)
 © Copyright: Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG
 Hinweis geistiges Eigentum: Dieses Dokument ist geistiges Eigentum der Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG und ist urheberrechtlich geschützt. Die Nutzungsrechte des Bauherrn sind vertraglich geregelt.
 Die Rechte Dritter, welche rechtmässig in den Besitz des Dokumentes kommen, sind ebenfalls durch deren Verträge mit dem Bauherrn geregelt.
 Eine über diese Verträge hinausgehende Verwendung wie kopieren, vervielfältigen, weitergeben etc. ist nur mit Zustimmung der Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG erlaubt.

INHALTSVERZEICHNIS

1	ZUSAMMENFASSUNG	7
2	EINLEITUNG	9
2.1	Ausgangslage	9
2.2	Anliegen (Vorstosstext)	9
2.3	Auftrag und Aufgabenverständnis	9
2.4	Methodik und Aufbau des Berichtes	10
3	VERKEHRSPOLITIK UND PLANUNGSPHILOSOPHIEN	12
3.1	In Kürze	12
3.2	Verkehrspolitische Herausforderungen und Ziele	12
3.3	Legislaturplan 2021-2025	13
3.4	Abstimmung von Siedlung und Verkehr	14
3.5	Planungsphilosophien	15
3.6	Nachfrageorientierte Planung	15
3.7	Angebotsorientierte Planung	16
3.8	Partizipation und Dialog	16
4	PLANUNGSINSTRUMENTE	18
4.1	Konformität und Kohärenz	18
4.2	Nationale Planungsinstrumente und Programme	18
4.2.1	Sachplan Verkehr	18
4.2.2	Agglomerationsprogramme	19
4.2.3	Programm zur Beseitigung von Engpässen auf dem Nationalstrassennetz	19
4.2.4	Strategisches Entwicklungsprogramm STEP 2035	19
4.3	Kantonaler Richtplan	20
4.4	Velonetzplan Kanton Solothurn	20
5	AUSLEGEORDNUNG AKTUELLER PLANUNGEN	22
5.1	Agglomerationsprogramm AareLand	22
5.1.1	In Kürze	22
5.1.2	Zukunftsbild 2040	22
5.1.3	Entwicklungsziele je Raumtyp	23
5.2	Räumliche Entwicklungsstrategie «All-Gäu»	25
5.2.1	Ausgangslage	25
5.2.2	Testplanung und Synthese	25
5.2.3	Regionales Raumkonzept als Zukunftsbild 2040	26
5.2.4	Ergebnisse und weiteres Vorgehen	27
5.3	Verkehrsanknüpfung Agglomeration Olten (ERO+)	27
5.3.1	Ausgangslage und Zielsetzung	27
5.3.2	Vorgehen und Methodik	27
5.3.3	Szenario 1: «Heute+»	28

5.3.4	Weiteres Vorgehen	29
5.4	Raum und Mobilität Niederamt	30
5.4.1	Ausgangslage	30
5.4.2	Partizipativer Prozess	30
5.4.3	Zukunftsbild 2040 «Raum und Mobilität»	30
5.4.4	Ergebnisse	31
5.5	Mobilitätsplan Olten	32
5.5.1	Zielsetzungen	32
5.5.2	Ausgangslage	32
5.5.3	Strategische Leitsätze	33
6	ENTWICKLUNG IM GESAMTRAUM OLTEN-NIEDERAMT-UNTERGÄU	34
6.1	Wirkungen umgesetzter Massnahmen	34
6.2	Investitionen in den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur	34
6.3	Szenarien zur Verbesserung der Verkehrssituation	35
6.3.1	AP AareLand: Massnahmen der 1. Generation	35
6.3.2	AP AareLand: Massnahmen der 2. Generation	35
6.3.3	AP AareLand: Massnahmen der 3. Generation	35
6.3.4	AP AareLand: Massnahmen der 4. Generation	35
6.4	Erarbeitung der 5. Generation (laufende Planung)	36
6.4.1	TS Fuss- und Veloverkehr (FVV)	36
6.4.2	TS Öffentlicher Verkehr (ÖV) und kombinierte Mobilität	36
6.4.3	TS Strasse und Verkehrsmanagement	36
6.4.4	TS Güterverkehr und Logistik	36
7	ENTWICKLUNG IM RAUM NIEDERAMT	37
7.1	Szenarien zur Entflechtung und Erschliessung	37
7.1.1	Öffentlicher Verkehr	37
7.1.2	Motorisierter Individualverkehr	38
7.1.3	Veloverkehr	39
7.2	Vorgesehene Massnahmen in der Übersicht	40
8	ENTWICKLUNG IM RAUM OLTEN	41
8.1	Szenarien zur Entflechtung und Erschliessung	41
8.1.1	Öffentlicher Verkehr	41
8.1.2	Motorisierter Individualverkehr	41
8.1.3	Veloverkehr	42
8.1.4	Verkehrsmanagement	43
8.2	Vorgesehene Massnahmen in der Übersicht	43
9	ENTWICKLUNG IM RAUM UNTERGÄU	44
9.1	Szenarien zur Entflechtung und Erschliessung	44
9.2	Übergeordnete Lösungsansätze beider Szenarien	44
9.2.1	Mobilitätsverhalten	44
9.2.2	Öffentlicher Verkehr	45

9.3	Lösungsansätze zum Szenario «Heute+»	45
9.3.1	Motorisierter Individualverkehr	45
9.3.2	Fuss- und Veloverkehr	46
9.4	Lösungsansätze zum Szenario «Heute+ mit ERO+»	46
9.4.1	Motorisierter Individualverkehr	46
9.4.2	Fuss- und Veloverkehr	47
10	FAZIT	48
11	LITERATURVERZEICHNIS	50

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Themen und Inhalte	10
Abbildung 2:	Planungskonformität und Kohärenz als roten Faden	18
Abbildung 3:	Übersichtskarte geplanter Velovorrang- und Velohaupttrouten (Kt. Solothurn, 2023)	21
Abbildung 4:	Auszug aus dem Velonetzplan Kanton Solothurn, u.a. mit den einzelnen Planungskorridoren Velovorrang- und Velohaupttrouten (Kt. Solothurn, Stand 9. März 2023)	21
Abbildung 5:	Zukunftsbild AareLand 2040, AP AareLand 4.Generation (infras, 2021)	22
Abbildung 6:	Entwicklungsziele Verkehr für den Agglomerationskernraum (infras, 2021)	23
Abbildung 7:	Entwicklungsziele Verkehr für die Agglomerationskorridore (infras, 2021)	24
Abbildung 8:	Entwicklungsziele Verkehr für den ländlichen Agglomerationsraum (infras, 2021)	25
Abbildung 9:	Regionales Raumkonzept All-Gäu 2040 (infras, 2022)	26
Abbildung 10:	Übersicht Szenario «Heute+» (EBP, Van de Wetering, 2023)	28
Abbildung 11:	Übersicht Szenario «Heute+ mit ERO+» (EBP, Van de Wetering, 2023)	29
Abbildung 12:	Zukunftsbild Niederamt 2040 (infras, 2023)	31
Abbildung 13:	Teilkonzept ÖV aus der Studie «Raum+Mobilität Niederamt» (infras, 2023)	37
Abbildung 14:	Teilkonzept Strasse aus der Studie «Raum+Mobilität Niederamt» (infras, 2023)	38
Abbildung 15:	Teilkonzept Velo aus der Studie «Raum+Mobilität Niederamt» (infras, 2023)	39
Abbildung 16:	Ausschnitt Niederamt aus dem kantonalen Velonetzplan (Kt. Solothurn, Stand 9. März 2023)	40
Abbildung 17:	Strassentypologie der Hauptverkehrsachsen Olten (Kontextplan, 2017)	42
Abbildung 18:	Übersicht Szenario «Heute+» mit VM-Massnahmen (EBP, Van de Wetering, 2023)	46
Abbildung 19:	Verkehrsbelastungen im Szenario «Heute+ mit ERO+» mit flankierenden Massnahmen; T30 auf Ortsdurchfahrten (EBP, Van de Wetering, 2023)	47

1 ZUSAMMENFASSUNG

Der Raum Olten, Niederamt und Untergäu hat mit einer stetigen Zunahme des Verkehrs zu kämpfen, während die Verkehrsinfrastruktur - gemäss des politischen Vorstosses - nicht ausreichend ausgebaut werde. So mindere gemäss Vorstosstext der überlastete Postplatz in Olten und die unvollendete Entlastungsstrasse ERO die Erschliessungsgüte und beeinträchtigt die Lebensqualität in den umliegenden Gemeinden erheblich. Der Zustand sei sowohl für Autofahrer als auch für Fussgänger und Radfahrer inakzeptabel. Es bestünde ein Mangel an separaten Wegen für Fussgänger und Radfahrer sowie an einer ganzheitlichen Planung zur Förderung des Veloverkehrs. Kritisiert wird auch die SBB, welche die Region vernachlässige, wie das Beispiel der fehlenden Zughalte in Dulliken zeigt. Es fehle eine umfassende Übersicht und klare Handlungsszenarien, hält der Vorstosstext abschliessend fest.

Um eine umfassende Gesamtsicht geben zu können, nimmt sich der vorliegende Bericht der verkehrspolitischen Zusammenhänge, den zur Verfügung stehenden Planungsinstrumenten sowie den aktuellen Planungen an, um in einer Synthese die Entwicklungen und Szenarien in den Teilräumen aufzuzeigen.

Zu Beginn werden die verkehrspolitischen Herausforderungen erörtert, die Bedeutung der Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie die Planungsphilosophien der nachfrage- oder angebotsorientierten Vorgehensweise.

In einem zweiten Schritt werden die übergeordneten Planungsinstrumente beleuchtet. Es zeigt sich, dass die kontinuierliche Koordination und Abstimmung der übergeordneten Planungsinstrumente auf nationaler, kantonaler, regionaler und kommunaler Ebene eine fortlaufende Aufgabe ist, die aktiv umgesetzt und sichergestellt werden muss. Ein klar erkennbarer roter Faden der Planung bezüglich Konformität und Kohärenz ist gegeben.

Neben dem Agglomerationsprogramm AareLand, zu welchem die drei Teilgebiete zählen, existieren diverse regionale Planungsstudien wie beispielsweise die Testplanung "All-Gäu", die Verkehrsanbindung Region Olten, der Mobilitätsplan Olten, die Studie Raum und Mobilität Niederamt und weitere. Diese beinhalten unter anderem Zukunftsbilder, Szenarien und Lösungsansätze sowie eine umfassende Partizipation im Planungsprozess.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass die Ergebnisse sämtlicher Planungsstudien fundiert und breit abgestützt sind. Diese sind sowohl methodisch als auch prozessual gut aufeinander abgestimmt. Dennoch bestehen räumlich und inhaltlich noch offene Fragen, insbesondere hinsichtlich des Übergangs von der Agglomeration zur Stadt Olten.

Die Gemeinden in der Agglomeration streben nach attraktiven Strassenverbindungen zur Autobahn und fordern daher Kapazitätserweiterungen auf Strassenachsen, die derzeit durch städtisches Gebiet führen. Dies steht unter anderem im Widerspruch zur städtischen Verkehrspolitik, die Gesamtverkehrsmengen auf städtischen Zufahrtsachsen begrenzen möchte, um die Belastbarkeit der Strassen im Gesamtkontext von Siedlung und anderen Verkehrsträgern nachhaltig zu sichern. Es kann nicht endgültig beantwortet werden, ob neue Strassenverbindungen die Lösung für die Entflechtung von Stadt- und Regionalverkehr darstellen. Einige betrachten die gezielte Verkehrsentflechtung und die Erschliessung neuer Gebiete als zentral, um Engpässe zu reduzieren und eine ausgewogene regionale Entwicklung zu fördern. Andere weisen darauf hin, dass die Frage nach Strassenausbauten im Gesamtkontext von Siedlung, Verkehr und Umwelt/Landschaft beurteilt werden muss.

Das Gesamtverkehrskonzept Olten-Gäu, geplant ab Anfang 2024, hat zum Ziel, die Gestaltung von Mobilität und Verkehr im Raum Olten / Untergäu in Zukunft zu zeigen. Hierbei

werden sowohl positive als auch potenziell negative Auswirkungen berücksichtigt, einschliesslich räumlicher Konsequenzen, Ressourcenverbrauch und Nachhaltigkeitsaspekten. Die Planungsarbeiten und der partizipative Prozess sollen dazu beitragen, eine ausgewogene und umfassende Lösung zu entwickeln.

Zielkonflikte bestehen ebenso beim Übergang vom Niederamt zum städtischen Gebiet von Olten. Die Dosierung des motorisierten Individualverkehrs auf der Aarauerstrasse dient der Gewährleistung des Verkehrsflusses in der Stadt und der Priorisierung der Busse auf dem Weg ins Stadtzentrum. Die Redundanz des Strassennetzes und fehlende flankierende Massnahmen ermöglichen jedoch dem Ausweichverkehr die Fahrt durch Wohngebiete. Die Gemeinden im Niederamt fordern leistungsfähige Hauptverkehrsachsen durch Olten, um schnell zur Autobahn A1 oder ins Gäu zu gelangen. Die Stadt strebt an, die verkehrliche Belastbarkeit und Aufenthaltsqualität nachhaltig zu sichern und zu verbessern, indem die Verkehrsmenge begrenzt wird.

Wie können wir den städtischen Verkehr vom regionalen Verkehr entflechten, die Zuverlässigkeit der Busverbindungen verbessern und dauerhaft die Attraktivität für Fussgänger und Fahrradfahrer steigern? Diese offenen Fragen sollen durch die Korridorstudie zur Zentrumsdurchfahrt Olten beantwortet werden. Die Arbeiten beginnen im Frühling 2024 und sind mit dem Gesamtverkehrskonzept Olten-Gäu abzustimmen.

Mit dem Velonetzplan Kanton Solothurn liegt eine übergeordnete, kantonale Grundlage vor. Im Gebiet Olten / Niederamt / Untergäu stehen vor allem die geplanten Velovorrangrouten zwischen Olten - Aarau und Olten - Hägendorf im Fokus.

Beim öffentlichen Verkehr wird ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 der integrale 30'-Takt der S-Bahn (Olten-Aarau) für alle Bahnhöfe im Niederamt operativ umgesetzt.

Aufgrund der durchgeführten Analyse und Einschätzung sind die geforderte Perspektive und gewünschten Vorgehensszenarien durchaus vorhanden. Somit muss den Schlussfolgerungen des politischen Vorstosses im Wesentlichen widersprochen werden. Die vorliegende Arbeit stellt heraus, dass bei allen gründlich durchgeführten Planungsarbeiten stets eine umfassende Perspektive im Mittelpunkt steht und sich an den übergeordneten Planungsinstrumenten ausrichtet. Sowohl in Bezug auf die strategische als auch die konzeptionelle Ausrichtung entsprechen sämtliche Planungsstudien den Vorgaben auf kantonaler Ebene, einschliesslich politischer Leitlinien.

Es ist zu betonen, dass unterschiedliche verkehrspolitische Standpunkte, beispielsweise zwischen Agglomeration und Stadt, nicht allein durch Planungsstudien gelöst werden können. Anstelle dessen müssen diese Fragen auf einer umfassenderen verkehrspolitischen Ebene diskutiert werden, welche Aspekte wie Nachfrage- oder Angebotsorientierung, Infrastrukturausbau, räumlich abgestimmte Parkraumpolitik, Nachhaltigkeit und Finanzierbarkeit berücksichtigt. Es ist wichtig, dass diese Aspekte in Betracht gezogen werden sollen, um eine ganzheitliche Lösung für die Verkehrssituation zu finden. Diese Themen erfordern einen breiteren Dialog zur Erarbeitung einer ausgewogenen Lösung.

2 EINLEITUNG

2.1 Ausgangslage

Der Kantonsrat von Solothurn hat den Auftrag «Unbefriedigende Planung: Auslegeordnung und Szenarien Verkehrsführung Olten/Niederamt/Untergäu» als erheblich erklärt.

Mit Kantonsratsbeschluss A 0166/2022 vom 27. Juni 2023 wird der Regierungsrat ersucht, dem Kantonsrat bis Ende 2023 eine Auslegeordnung mit möglichen Szenarien zur Verbesserung der Verkehrssituation in Olten, dem Untergäu und dem Niederamt, sowie Szenarien zur Entflechtung und Erschliessung von Olten, des Niederamtes und des Untergäus mit öffentlichem Verkehr (ÖV) und Individualverkehr, motorisiertem Verkehr und Langsamverkehr vorzulegen.

2.2 Anliegen (Vorstosstext)

Die Regionen Olten, Untergäu und Niederamt verzeichnen eine stete Zunahme der Bevölkerung und damit verbunden ein hohes Wachstum an Verkehr. Der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen hat mit dieser Entwicklung nicht Schritt gehalten. Das Niederamt, sowohl von Däniken wie auch von Trimbach her, und auch das obere Oberbaselbiet via Hauenstein, werden nach wie vor mitten durch die Stadt Olten erschlossen. Der Oltner Postplatz ist völlig überlastet. Die gebaute Entlastungsstrasse zwischen Kappel und Sälikreisel Olten ist nicht fertig gebaut mit entsprechend negativen Auswirkungen auf Bevölkerung und Gewerbe in Egerkingen, Härkingen, Gunzgen, Kappel, Hägendorf, Wangen und Olten. Olten wird durch Verkehrsachsen von Nord/Süd wie auch West/Ost zerschnitten. Sowohl für Autofahrende wie auch für Fussgänger und Fussgängerinnen und Radfahrer und Radfahrerinnen ist der Zustand unzumutbar. Der Verkehr sucht seinen Weg durch die Wohnquartiere (Beispiel: Säliquartier Olten) und Nebenstrassen (Beispiel: Däniken - Walterswil). Durch Verkehrsmassnahmen wird die Situation auf den Achsen noch verschlimmert (Beispiele: Arbeiten am Belchentunnel, jahrelange Sanierungsarbeiten Postplatz/Sälikreisel); durch den Ausbau des Oltner Säliparks wird die Schnittstelle Sälikreisel zusätzlich belastet werden. Der Platz für getrennte Verkehrswege für Fussgänger und Fussgängerinnen und sichere Langsamverkehrsachsen fehlen ebenso wie eine übergeordnete Planung zur Attraktivierung des Veloverkehrs, mit dem Anreiz umzusteigen und das Strassennetz so zu entlasten. Von den SBB wird die Region stiefmütterlich behandelt (Beispiel: Zugshalte in Dulliken). Ein möglicher Ausbau der schienengebundenen Infrastruktur des Regionalverkehrs Olten und innovative Angebote (Beispiel: «Schienenbusse» mit mehr Haltestellen auf den bestehenden Fahrwegen Schönenwerd/Oensingen/Trimbach/Schönenwerd) sind nicht absehbar. Mit gewissen Gemeinden führt der Kanton in der Sache Gespräche, aber eine Gesamtsicht und mögliche Vorgehensszenarien fehlen.

2.3 Auftrag und Aufgabenverständnis

Die Firma Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG wurde vom Amt für Verkehr und Tiefbau beauftragt, die geforderte Auslegeordnung und Szenarien anhand eines Syntheserberichtes mit Bezug zu bereits vorliegenden Planungen darzulegen.

Die Inhalte des Vorstosstextes überraschen hinsichtlich den Problemstellen und Herausforderungen nicht, jene der fehlenden Gesamtsicht jedoch schon.

Die verkehrspolitischen Fragestellungen wie auch die Herausforderung in der Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Raum Olten-Niederamt-Untergäu sind nicht

neu. Auf diversen Planungsebenen und -horizonten wird laufend das Gesamtverkehrssystem optimiert und zukunftsgerichtet weiterentwickelt. Planungsseitig stehen u.a. das Agglomerationsprogramm AareLand, die Testplanung All-Gäu, die Konzeptstudie Raum und Mobilität Niederamt, die Entwicklung des kantonalen Velonetzplanes sowie viele weitere Planungen im Vordergrund. Seitens Umsetzung ist vor allem die Realisierung der Verkehrsentslastung Olten, der Ausbau der Nationalstrasse auf 6 Fahrspuren zwischen Härkingen und Wiggertal, die Inbetriebnahme des Eppenbergtunnels sowie zahlreiche Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm AareLand (1. – 4. Generation) zu erwähnen.

Der Raum Olten-Gäu ist regional wie auch national attraktiv gelegen und verfügt über eine hervorragende Verkehrsgunst sowohl bahn- wie auch strassenseitig. Dies begünstigt die Ansiedlung diverser Betriebe, insbesondere der Strassen affinen Logistik, rückblickend wie auch in Zukunft. So dürfte die Entwicklung auch den beiden nächsten Jahrzehnten überdurchschnittlich hoch sein.

Mit den wachsenden Nutzungsansprüchen nimmt auch die verkehrliche Intensität mitsamt allen negativen Auswirkungen zu. Die Erwartungen an ein gut funktionierendes nachhaltiges Gesamtverkehrssystem sind gross; zumal Ansprüche der Funktionalität (Erschliessung, Kapazitäten) wie auch der Qualität (Umwelt, Klima, Verkehrssicherheit, siedlungsverträglichere Verkehrsabläufe) zu erfüllen sind.

Die hohe Bedeutung einer guten verkehrlichen Erschliessung für die Regionen Olten, Niederamt und Untergäu in räumlicher, wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Hinsicht wird anerkannt.

2.4 Methodik und Aufbau des Berichtes

Methodisch gliedert sich die vorliegende Verkehrsstudie in die Themenbereiche Politik, Planungsinstrumente, aktuelle Planungen sowie in die Entwicklung in den Teilräumen.

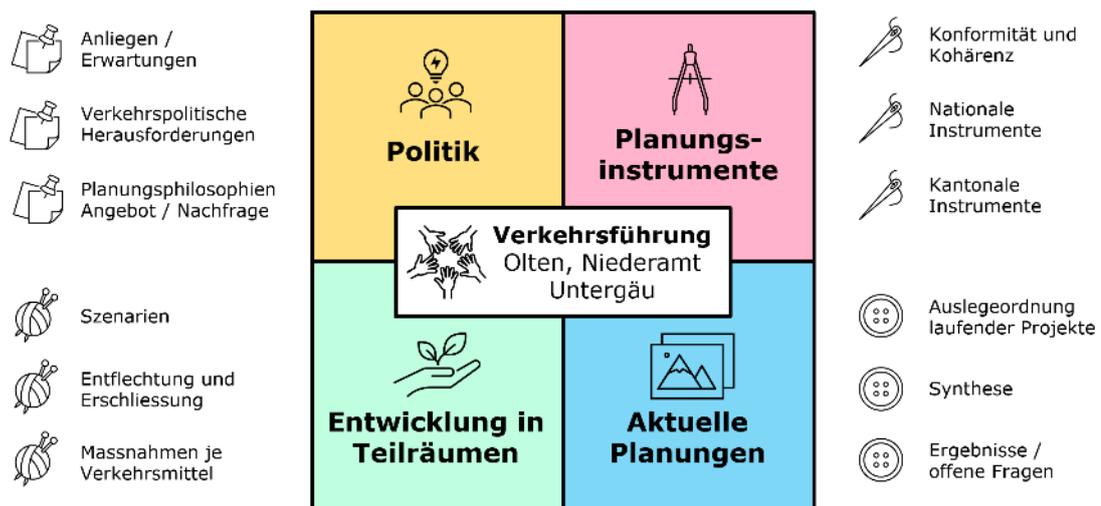


Abbildung 1: Themen und Inhalte

In Bezug auf die **politische Ebene** ist es entscheidend, die Anliegen und Standpunkt sowie die daraus abzuleitenden Erwartungen zu identifizieren. In Kapitel 3 werden die verkehrspolitischen Herausforderungen sowie die Planungsphilosophien der nachfrage- oder angebotsorientierten Vorgehensweise erörtert.

Planungsinstrumente spielen eine entscheidende Rolle bei der Gestaltung von Entwicklungsvorhaben und der Lenkung von Ressourcen. Um sicherzustellen, dass diese Instrumente effektiv und aufeinander abgestimmt eingesetzt werden, ist es notwendig, ihre Konformität und Kohärenz sowohl auf nationaler, kantonaler als auch auf kommunaler Ebene zu gewährleisten. In Kapitel 4 wird aufgezeigt, wie der «rote Faden» und somit die Koordination und Abstimmung der Planungsinstrumente sichergestellt wird.

In Kapitel 5 zeigt eine umfassende Auslegeordnung der **aktuellen Planungen** im Sinne einer Gesamtschau die Vielfalt wie auch einen kurzen Einblick in die einzelnen Planungen auf. Im Anschluss erfolgt die Synthese der gesammelten Informationen aus den laufenden Projekten. Gemeinsame Trends, Herausforderungen und Erfolgsfaktoren werden identifiziert, um eine übergreifende Analyse zu erstellen. Diese synthetisierte Darstellung ermöglicht eine kohärente Aufbereitung der wichtigsten Aspekte der laufenden Projekte.

Um die **Entwicklung in Teilräumen** zu verstehen, ist es wichtig, gezielt auf die spezifischen Merkmale und Herausforderungen dieser Räume einzugehen. Anhand von Szenarien werden die Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssituation (Kapitel 6 Gesamttraum) wie auch zur Entflechtung und Erschliessung (Kapitel 7 -9) in den Teilräumen aufgezeigt.

3 VERKEHRSPOLITIK UND PLANUNGSPHILOSOPHIEN

3.1 In Kürze

Angesichts der zunehmenden Herausforderungen unserer Zeit ist die Verkehrspolitik komplexer und anspruchsvoller geworden. Im Folgenden werden die zentralen verkehrspolitischen Herausforderungen und Ziele allgemein skizziert. Ein Blick in den Legislaturplan 2021-2025 offenbart, dass die Regierung diese Ziele erkannt hat. Die herausragende Bedeutung von "Mobilität und Verkehr" im Gesamtkontext wird durch die definierten politischen Schwerpunkte sowie die klaren strategischen und operativen Ziele auf beeindruckende Weise verdeutlicht.

Die sinnvolle Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist von entscheidender Bedeutung für eine nachhaltige Entwicklung und daher ein wichtiger Pfeiler der Verkehrspolitik. Was im Kern die Abstimmung von Siedlung und Verkehr bedeutet, wird nachfolgend kurz erläutert.

Die Auslegung der Planungsphilosophie gibt immer wieder Anlass zu regen verkehrspolitischen Diskussionen. Nachfolgend wird die Interpretation der nachfrage- oder angebotsorientierten Planung beleuchtet. In Kürze werden die essenziellen Aspekte und Zusammenhänge erläutert, um einen fundierten Blick zu ermöglichen.

3.2 Verkehrspolitische Herausforderungen und Ziele

Städte, Agglomerationen und Metropolregionen fungieren als Triebkräfte für wirtschaftliche, gesellschaftliche und kulturelle Entwicklungen. Ihre Leistungen erstrecken sich über ihre eigenen Grenzen hinaus und kommen sowohl ihrem Umland als auch den ländlichen Gebieten zugute. Daher manifestieren sich viele räumliche Herausforderungen besonders deutlich im urbanen Raum.

- Das anhaltende Wachstum der Siedlungsfläche und die fortschreitende Mobilität erschweren die Koordination von Siedlung und Verkehr;
- Die Ressourcenknappheit und der Klimawandel erfordern nachhaltige Lösungen, zum Beispiel im Städtebau oder in der Freiraum- und Landschaftsentwicklung;
- Der demografische Wandel und die Entwicklungen auf dem Wohnungsmarkt stellen den gesellschaftlichen Zusammenhalt auf die Probe.

Zwischen urbanen und ländlichen Regionen bestehen komplexe Verflechtungen und wechselseitige Abhängigkeiten. Stadt und Land sind nicht mehr als konträre Gegensätze zu betrachten, sondern vielmehr als sich ergänzende und eng miteinander verbundene Elemente. Die Stossrichtungen sollen sich den gemeinsamen Herausforderungen von Stadt und Land annehmen sowie eine kohärente Raumentwicklung ermöglichen.

Langfristige Zielen sind unter anderem:

- **Hohe Lebensqualität** gewährleisten
- **Hohe Standortattraktivität** sicherstellen
- **Qualitätsvolle Siedlungsentwicklung** ermöglichen
- **Wirksame Zusammenarbeit** praktizieren

3.3 Legislaturplan 2021-2025

Die oben genannten Herausforderungen und Zielsetzungen finden sich ebenso im Legislaturplan 2021-2025, dem obersten Planungs- und Steuerungsinstrument der Regierung.

Als die beiden grössten Herausforderungen werden folgende genannt:

- **Auswirkungen des Klimawandels bewältigen**
- **Digitale Transformation voranbringen**

Die politischen Schwerpunkte sind:

- 1. Standortattraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Kantons Solothurn stärken**
- 2. Lebensgrundlagen nachhaltig schützen und nutzen**
- 3. Individualität achten und nutzen sowie den gesellschaftlichen Zusammenhalt wahren.**

In Bezug zur Mobilität und Verkehr stehen folgende strategischen Ziele und Handlungsziele:

B.1 Standortattraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Kantons Solothurn stärken

B.1.1 Konkurrenzfähiger Wirtschaftsstandort

«Die steigende Nachfrage nach Mobilität erfordert eine intelligente Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur, welche die sich bietenden Opportunitäten der digitalen Transformation konsequent nutzt und auf die in der kantonalen Richtplanung formulierten Zielsetzungen zur Siedlungsentwicklung abgestimmt ist.»

B.1.3 Bedarfs- und zukunftsgerichtete Verkehrsinfrastruktur erhalten bzw. aufbauen

B.1.3.1 Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr optimieren

«Veränderung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs durch einen moderaten Ausbau des Angebots sowie mit einer verstärkten Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf das ÖV-Angebot. Das Ziel soll insbesondere mit der Umsetzung der Massnahmen der vom Bund mitfinanzierten Agglomerationsprogramme erreicht werden.»

B.1.3.2 Steigerung des Fuss- und Veloverkehrs am Modalsplit

«Der Kanton Solothurn verfügt über gute topografische Voraussetzungen, um den Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu steigern. Dies insbesondere unter Einbezug der zunehmend an Beliebtheit gewinnenden E-Bikes. Insbesondere im Rahmen der Agglomerationsprogramme soll die Strasseninfrastruktur an die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs angepasst werden.»

B.1.3.3 Gesamtheitliche und grossräumige Verkehrslösungen konzipieren und realisieren

«Die Verkehrsplanung soll vermehrt regional und übergeordnet koordiniert erfolgen (vor allem im Gäu, im Niederamt und im Wasseramt) und die Gewährleistung der Mobilität insgesamt zum Ziel haben. Personen- und Güterverkehr sind dabei gleichermaßen von Bedeutung.»

B.2.3 Raumentwicklung: Nutzung der sich bietenden Spielräume im Rahmen einer umfassenden Interessenabwägung

B.2.3.1 Siedlungsentwicklung nach innen lenken sowie Siedlungsqualität wahren und fördern

«Die Siedlungsentwicklung soll gestützt auf das revidierte Raumplanungsgesetz und den neuen kantonalen Richtplan an geeigneten Standorten - den Qualitäten des Orts Rechnung tragend - nach innen erfolgen und weiteren Kulturlandverlust vermeiden.»

B.2.3.4 Logistiktutzungen am richtigen Ort ermöglichen.

«Das Ziel des Kantons besteht darin, dass Logistiktutzungen an besonders geeigneten Standorten liegen, und die Flächen optimal (flächensparend) genutzt werden. Ein optimaler Standort zeichnet sich dadurch aus, dass er im urbanen oder agglomerationsgeprägten Raum liegt und möglichst direkt - ohne Ortsdurchfahren oder Wohngebiete zu belasten - an die Autobahn angeschlossen ist. Auch die Möglichkeit der Erschliessung mit Industriegeleisen ist zu berücksichtigen. Ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, d.h. die Planung von neuen Erschliessungen, steht hingegen nicht im Vordergrund.»

3.4 Abstimmung von Siedlung und Verkehr

Ein wichtiger Eckpfeiler zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele stellt die Abstimmung der Siedlung und Verkehr dar. Diese bezieht sich auf die gezielte Koordination und Harmonisierung von Siedlungsentwicklungen und Verkehrsinfrastrukturen. Das Ziel besteht darin, eine effiziente, nachhaltige und lebenswerte Umgebung zu schaffen, in der die Siedlungsstrukturen gut mit den Verkehrssystemen abgestimmt sind.

Integrierte Planung: Die Abstimmung erfordert eine integrierte städtebauliche und verkehrstechnische Planung. Dies bedeutet, dass die Entwicklung von Siedlungen und Verkehrsinfrastrukturen gemeinsam betrachtet und koordiniert wird, um Synergien zu schaffen und negative Auswirkungen zu minimieren.

Verkehrsberuhigung in Wohngebieten: Eine sorgfältige Abstimmung beinhaltet oft Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in Wohngebieten. Dies kann die Begrenzung von Geschwindigkeiten, die Schaffung von Fussgängerzonen oder die Förderung von Fahrradwegen umfassen, um die Lebensqualität in Wohngebieten zu verbessern.

Nahverkehrskonzepte: Die Integration von Nahverkehrskonzepten ist ein wichtiger Aspekt. Die Anbindung von Wohngebieten an öffentliche Verkehrsmittel wie Busse oder Bahnen fördert die Mobilität der Bewohner und reduziert den Bedarf an individuellem Autoverkehr. Zukünftige Mobilitätsbedürfnisse sollen dort entstehen, wo diese mit nachhaltigen Verkehrslösungen begegnet werden können.

Multimodale Lösungen: Die Abstimmung zielt oft darauf ab, multimodale Lösungen zu fördern, bei denen verschiedene Verkehrsmittel nahtlos miteinander verknüpft sind. Dies ermöglicht es den Menschen, flexibel zwischen verschiedenen Transportmöglichkeiten zu wählen.

Nachhaltige Mobilität: Die Planung sollte nachhaltige Mobilitätslösungen priorisieren, wie beispielsweise den Ausbau von Radwegen, Fussgängerfreundlichkeit und den Einsatz umweltfreundlicher Verkehrsmittel.

Raum für Grünflächen: Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr beinhaltet auch die Schaffung von Raum für Grünflächen und öffentliche Plätze, um das städtische Umfeld lebenswerter zu gestalten und die Lebensqualität zu steigern.

Eine erfolgreiche Abstimmung von Siedlung und Verkehr trägt dazu bei, Verkehrsprobleme zu minimieren, die Umweltbelastung zu reduzieren und eine gut funktionierende, nachhaltige Stadtentwicklung zu fördern. Diese Abstimmung erfordert oft die Zusammenarbeit verschiedener Akteure, einschliesslich Stadtplaner, Verkehrsplaner, Bürgerinnen und Bürger sowie aus Wirtschaft und Politik.

3.5 Planungsphilosophien

Die steigende Nachfrage nach Mobilität aufgrund von Bevölkerungswachstum und erhöhter Mobilität pro Person stellt eine langjährige Herausforderung dar. Früher reagierte die Planung auf diese Nachfrage durch den Ausbau des Verkehrssystems (nachfrageorientierte Planung). Dies führte jedoch zu ungebremstem Wachstum des motorisierten Verkehrs, begleitet von zunehmenden Nutzungskonflikten und volkswirtschaftlichen Herausforderungen.

Inzwischen besteht in Fachkreisen Einigkeit über die kausalen Zusammenhänge zwischen dem Ausbau des Verkehrssystems und der steigenden Nachfrage. Um die Herausforderungen unserer Zeit (u.a. begrenzter Raum, knappe Ressourcen, Klimawandel, Digitalisierung etc.) ganzheitlich und nachhaltig anzugehen, ist die Notwendigkeit einer angebotsorientierten Planung unbestritten.

Allerdings, was genau bedeutet eine nachfrageorientierte und eine angebotsorientierte Planung konkret? Die nächsten Abschnitte geben kurz einen Überblick über die Zusammenhänge.

3.6 Nachfrageorientierte Planung

Die nachfrageorientierte Planung bezieht sich auf einen Ansatz, bei dem Planungsprozesse und Entscheidungen auf der Grundlage der Nachfrage ausgerichtet werden.

Die nachfrageorientierte Verkehrsplanung ermöglicht es, Verkehrssysteme direkt an die Bedürfnisse der Nutzer anzupassen. Durch die Berücksichtigung von Mobilitätsbedürfnissen, Reisegewohnheiten und Präferenzen der Menschen können Planer sicherstellen, dass die Verkehrslösungen besser auf die tatsächliche Nachfrage zugeschnitten sind.

Kommt es im Strassennetz zu Engpässen (Problemstellung), so werden vermehrt Infrastrukturausbauten gefordert. Der systematische Ansatz stützt sich dabei häufig auf den Problemlösungszyklus mit der Identifizierung, Analyse und Lösung des Verkehrsproblems ab. Im Gegensatz zur angebotsorientierten Planung mit der zukunftsgerichteten Auslegung steht bei der nachfrageorientierten Planung die Problemlösung in der Gegenwart sowie der näheren Zukunft im Fokus. Zwar können Verkehrsstaus kurz- bis mittelfristig an den fokussierten Problemstellen reduziert werden, doch oftmals werden Engpässe im Strassennetz bloss an den nächsten neuralgischen Knoten verlagert. Warum das so ist, hängt von der weiterwachsenden Verkehrsnachfrage auf der Strasse ab. Anreize zur Verlagerung auf andere Verkehrsmittel und somit einer flächeneffizienteren nachhaltigen Nutzung verlieren ihre Wirkung. Kurzum, Verkehrsprobleme werden punktuell und nicht nachhaltig gelöst.

3.7 Angebotsorientierte Planung

Die angebotsorientierte Verkehrsplanung legt das Infrastrukturangebot unter Berücksichtigung der vorhandenen Anlagen sowie der Belastbarkeitsgrenzen von Verkehr, Umfeld und Umwelt fest.

Der Kanton Solothurn orientiert sich seit Jahren am angebotsorientierten Ansatz. Konkret an der im kantonalen Richtplan aufgeführten 3V- Strategie (Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten), welche unter anderem zum Ziel hat, durch Verlagerung von Mobilitätswünschen ein ausgewogenes und effizientes Gesamtverkehrssystem zu schaffen sowie die negativen Auswirkungen des Verkehrs nachhaltig zu minimieren. Kapazitätsausbauten sollen grundsätzlich nur punktuell und unter Nachweis, dass diese einen positiven Nutzen für ein integrales und nachhaltiges Gesamtverkehrssystem leisten, in Betracht gezogen werden. Im Zuge der Digitalisierung wurden in den vergangenen Jahren neue Möglichkeiten zur Vernetzung von Mobilitätsangeboten eröffnet. So steht unsere Mobilität als Ganzes im Fokus, welche sich längst nicht mehr auf das eine Verkehrsmittel oder Verkehrsträger beschränkt. So ergänzt die Vernetzung als viertes «V» die aktuell Verkehrsstrategie des Kantons Solothurn.

Im Prozess ergeben sich gegenüber der nachfrageorientierten Planung ebenso Unterschiede: Anstelle einer Problemlösung steht zunächst das angestrebte Zielbild (bei Agglomerationsprogrammen das Zukunftsbild) und die zu erreichenden verkehrlichen Wirkungen im Vordergrund. Häufig werden gleich mehrere Massnahmen zur Entfaltung der gewünschten Wirkung erforderlich. Durch Spiegelung des Ist-Zustandes am Zielbild lässt sich der Handlungsbedarf ermitteln, welcher Grundlage für die Herleitung geeigneter Massnahmen ist.

Die angebotsorientierte Planung setzt ein umfassendes Planungsverständnis und erhöhte Anforderungen an die Beteiligten voraus, namentlich der Behörden und Fachleute, indem der Wille und die Einsicht notwendig sind, aus dem Projekt einen optimalen Gesamtnutzen herauszuholen, die übergeordneten Zusammenhänge einzubeziehen, sich mit unterschiedlichen Interessengruppen auseinander zu setzen und sich auf den offenen Ausgang eines Prozesses einzulassen. Dabei findet eine bewusste Auseinandersetzung mit Zielkonflikten statt, bei deren Optimierung die jeweils Betroffenen in einem partizipativen Dialog einbezogen werden.

Die konsequente Umsetzung einer angebotsorientierten Verkehrsplanung erfordert Geduld und Durchhaltevermögen, um die Übergangsphase zu überbrücken, bis sich die umgesetzten Massnahmen entfalten und die Auswirkungen sichtbar werden.

3.8 Partizipation und Dialog

Sowohl das Amt für Verkehr und Tiefbau als auch das Amt für Raumplanung bezieht in partizipativen Planungsprozessen verschiedene Interessengruppen oder Gemeinschaften mit ein. Im Kontext von städtischer oder regionaler Planung bedeutet dies, dass Bürger/innen, lokale Organisationen, Unternehmen und andere Stakeholder aktiv in den Prozess der Entscheidungsfindung und Gestaltung von Plänen einbezogen werden. So ist beispielsweise die Partizipation wie auch der Dialog mit der Bevölkerung eine zwingende Voraussetzung bei der Erarbeitung von Agglomerationsprogrammen.

Mit Hilfe dieses Ansatzes soll gewährleistet werden, dass verschiedene Perspektiven und Bedürfnisse in die Planung integriert werden. Durch die Einbindung der Gemeinschaft in den Planungsprozess können die resultierenden Vorhaben besser auf die tatsächlichen

Bedürfnisse und Wünsche der Menschen abgestimmt sein. Dies soll zu einer grösseren Akzeptanz führen und gleichzeitig die Legitimität und Wirksamkeit der getroffenen Entscheidungen verbessern.

Die Partizipation wurde unter anderem auch in den folgenden regionalen Planungen aktiv gelebt:

- Agglomerationsprogramme
- Testplanung «All-Gäu»
- Verkehrsanbindung Agglomeration Olten
- Raum und Mobilität Niederamt

4 PLANUNGSINSTRUMENTE

4.1 Konformität und Kohärenz

Planungsinstrumente spielen eine entscheidende Rolle bei der Gestaltung von Entwicklungsvorhaben und der Lenkung von Ressourcen. Um sicherzustellen, dass diese Instrumente effektiv und aufeinander abgestimmt eingesetzt werden, ist es notwendig, ihre Konformität und Kohärenz sowohl auf nationaler, kantonaler, regionaler als auch auf kommunaler Ebene zu gewährleisten.

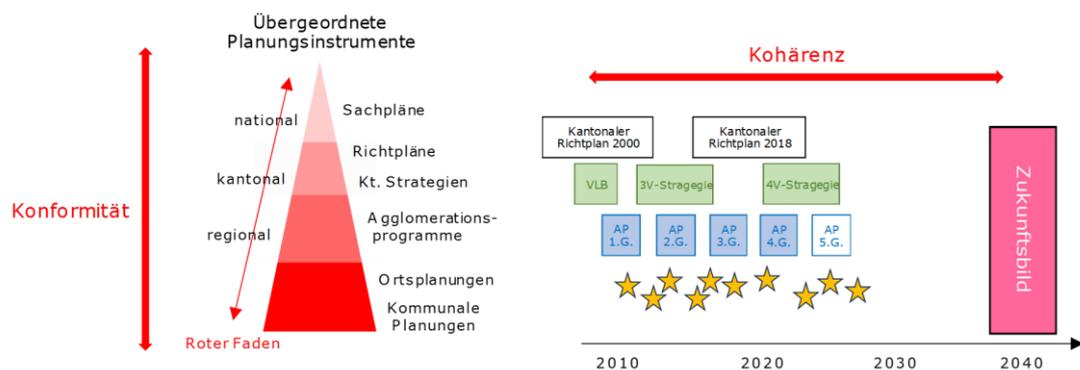


Abbildung 2: Planungskonformität und Kohärenz als roten Faden

Übergeordnete Planungsinstrumente wie die Sachpläne des Bundes, der kantonale Richtplan, die 4-V Strategie des Kantons, Agglomerationsprogramme und Ortsplanungen bieten eine Vielzahl von Ansätzen, die aufeinander abgestimmt und in Einklang gebracht werden müssen. Die Gewährleistung der Konformität hat daher eine hohe Priorität und stellt eine fortlaufende Aufgabe dar.

Gleichzeitig ist die Kohärenz der Planungsinstrumente von grosser Bedeutung. Die verschiedenen Instrumente sollten miteinander auch in der zeitlichen Abfolge harmonisieren, um einen effizienten und abgestimmten Entwicklungsprozess zu gewährleisten. Dies beinhaltet die Abstimmung von sektoralen und übergeordneten Planungsinstrumenten, um Inkonsistenzen zu vermeiden und eine ganzheitliche Herangehensweise sicherzustellen.

Auf kantonaler Ebene ist es wichtig, dass die Planungsinstrumente den nationalen Rahmenbedingungen entsprechen und gleichzeitig die spezifischen Bedürfnisse und Gegebenheiten der Teilräume berücksichtigen. Die Harmonisierung zwischen nationalen, kantonalen und kommunalen Planungsinstrumenten gewährleistet eine effektive Umsetzung von Entwicklungsstrategien und schafft einen kohärenten Ansatz auf verschiedenen Verwaltungsebenen.

4.2 Nationale Planungsinstrumente und Programme

4.2.1 Sachplan Verkehr

Der Sachplan Verkehr besteht aus dem Teil Programm, der den Rahmen für die langfristige Entwicklung des Gesamtverkehrssystems in der Schweiz vorgibt, sowie aus den Infrastrukturen (Schiene, Strasse, Luftfahrt und Schifffahrt), die die Umsetzung garantieren.

Der Sachplan Verkehr bildet einen behördenverbindlichen Rahmen. Er konkretisiert die Ziele des Raumkonzeptes Schweiz und ist eine Grundlage für die Koordination zwischen den

Verkehrsinfrastrukturen von nationaler Bedeutung und der gewünschten räumlichen Entwicklung.

Die Infrastrukturateile umfassen die sachplanrelevanten Infrastrukturprojekte. Die Planungen für Schiene und Nationalstrasse werden im Rahmen der strategischen Entwicklungsprojekte (STEP) weitergeführt.

4.2.2 Agglomerationsprogramme

Das Verkehrssystem und die Siedlungsentwicklung sind eng miteinander verknüpft: Zum einen bewirken neue Verkehrsangebote zusätzliches Siedlungswachstum. Zum anderen entsteht durch die Siedlungsentwicklung ein höheres Verkehrsaufkommen, was zu einer Mehrbelastung der Verkehrsinfrastrukturen führt. Mit dem Programm Agglomerationsverkehr fördert der Bund eine kohärente Verkehrs- und Siedlungsplanung in den Agglomerationen. Damit wird die Siedlungsentwicklung nach innen über kommunale, kantonale und nationale Grenzen hinweg gefördert, und das Verkehrsangebot dort ausgebaut, wo tatsächlich Bedarf besteht.

In Relevanz zum Kanton Solothurn respektive Betrachtungsraum:

- ⇒ Agglomerationsprogramm AareLand
- ⇒ Weitere Agglomerationsprogramme sind: AP Solothurn, AP Basel, AP Grenchen

4.2.3 Programm zur Beseitigung von Engpässen auf dem Nationalstrassennetz

Ein funktionierendes Nationalstrassennetz ist eine der Grundvoraussetzungen für das Funktionieren der schweizerischen Wirtschaft – besonders innerhalb der grossen Agglomerationen.

In den letzten 20 Jahren hat sich der Verkehr auf den Nationalstrassen mehr als verdoppelt. Die Nationalstrassen stossen auf vielen Abschnitten an ihre Kapazitätsgrenzen. Um die Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes zu erhalten, müssen die gravierendsten Engpässe beseitigt werden. Der Bundesrat hat den Auftrag, dem Parlament ein Programm zur Beseitigung dieser Engpässe zu unterbreiten, dieses alle vier Jahre fortzuschreiben und die dafür nötigen finanziellen Mittel zu beantragen.

In Relevanz zum Kanton Solothurn respektive Betrachtungsraum:

- ⇒ 1. Programmbotschaft (2009) u.a. 6-Spurausbau Härkingen-Wiggertal
- ⇒ 2. Programmbotschaft (2014) u.a. 6-Spurausbau Luterbach-Härkingen

4.2.4 Strategisches Entwicklungsprogramm STEP 2035

Das schweizerische Bahnsystem wird im Sinne der rollenden Planung schrittweise ausgebaut. Für den Ausbauschnitt 2035 (AS 2035) hat das Parlament im Jahr 2019 Investitionen von 12,89 Milliarden Franken bewilligt. So kann das Angebot sowohl im Fern- wie auch im S-Bahn-Verkehr weiter verdichtet und an die stark steigende Nachfrage angepasst werden.

In Relevanz zum Kanton Solothurn respektive Betrachtungsraum:

Für die Region von grosser Bedeutung sind die Drehscheiben des öffentlichen Verkehrs. Neben dem Bahnhof Olten bilden auch die Bahnhöfe Oensingen, Egerkingen und Schönenwerd wichtige Umsteigepunkte zwischen Bahn und Bus aber auch zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr. Die Bedeutung dieser Drehscheiben wird in Zukunft noch

zunehmen - beispielsweise sieht der Bahn-Ausbauschritt 2035 einen halbstündlichen Fernverkehrshalt in Egerkingen und Oensingen vor. Im Weiteren ist eine zusätzliche Haltestelle Oensingen Dorf zur verbesserten Erschliessung im Regionalverkehr im Ausbausschritt 2035 vorgesehen.

Beim Kanton Solothurn liegen verschiedene Buskonzepte vor, welche auf die nationale Bahnplanung abgestimmt sind. Die Buskonzepte Olten Gösigen Gäu (umgesetzt Ende 2018) und Niederamt (teilweise umgesetzt Ende 2021, vollständige Umsetzung Ende 2023 vorgesehen) hatten insbesondere eine bessere Abstimmung zwischen Bahn und Bus an diesen Umsteigepunkten zum Ziel. Die Buskonzepte für den Zustand 2035 werden in den kommenden Jahren erarbeitet.

4.3 Kantonaler Richtplan

Die übergeordnete Verkehrsplanung des Kantons folgt dem Planungsgrundsatz gemäss Kapitel V-1 des kantonalen Richtplans. Der Kanton setzt die Ziele für den Gesamtverkehr um, indem er die verschiedenen Instrumente koordiniert (wie Agglomerationsprogramme, regionale Entwicklungskonzepte, Mobilitätsstrategien, übergeordnete Betriebskonzepte, Mehrjahresprogramm Strasse und Leistungsauftrag öffentlicher Verkehr). Die erwähnten Ziele beziehen sich auf eine verträgliche Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse sowie auf eine gute Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr. Im urbanen und agglomerationsgeprägten Raum liegt der Fokus auf einer Verlagerung des Verkehrs hin zum Fuss- und Veloverkehr resp. zum öffentlichen Verkehr. Die Verkehrsplanung ist grundsätzlich angebotsorientiert - der Verkehr soll daher in aller Regel mit der bestehenden Infrastruktur abgewickelt werden. Grössere Infrastrukturausbauten sind nur in Ausnahmefällen vorgesehen. Die im Auftrag verlangte Gesamtsicht ist über den Planungsgrundsatz des Richtplans gewährleistet und bildet die Grundlage für verschiedene Planungen im Raum Niederamt / Olten / Untergäu, welche die Ziele des Richtplans konkretisieren.

4.4 Velonetzplan Kanton Solothurn

Im Bereich des Veloverkehrs besteht mit dem «Velonetzplan Kanton Solothurn» eine übergeordnete, kantonale Grundlage. Basierend auf einer Potentialanalyse für den Veloverkehr wurden Routen kantonalen Bedeuten definiert. Der Plan durchläuft derzeit ein Richtplanverfahren und wird es dem Kanton voraussichtlich ab 2024 ermöglichen, gemäss § 4^{bis} Strassengesetz (BGS 725.11) gezielt dort Investitionen tätigen zu können, wo die grösste Wirkung für den Veloverkehr erreicht wird.

Im Gebiet Olten / Niederamt / Untergäu sind Velovorrangroute zwischen Olten – Aarau, Olten – Hägendorf sowie Olten – Zofingen geplant. Des Weiteren sind Velohaupttrouten (ebenfalls Routen kantonalen Bedeuten) zwischen Olten und Niedergösigen auf der nördlichen Aareseite wie auch von Hägendorf nach Oensingen in diesem Plan enthalten.

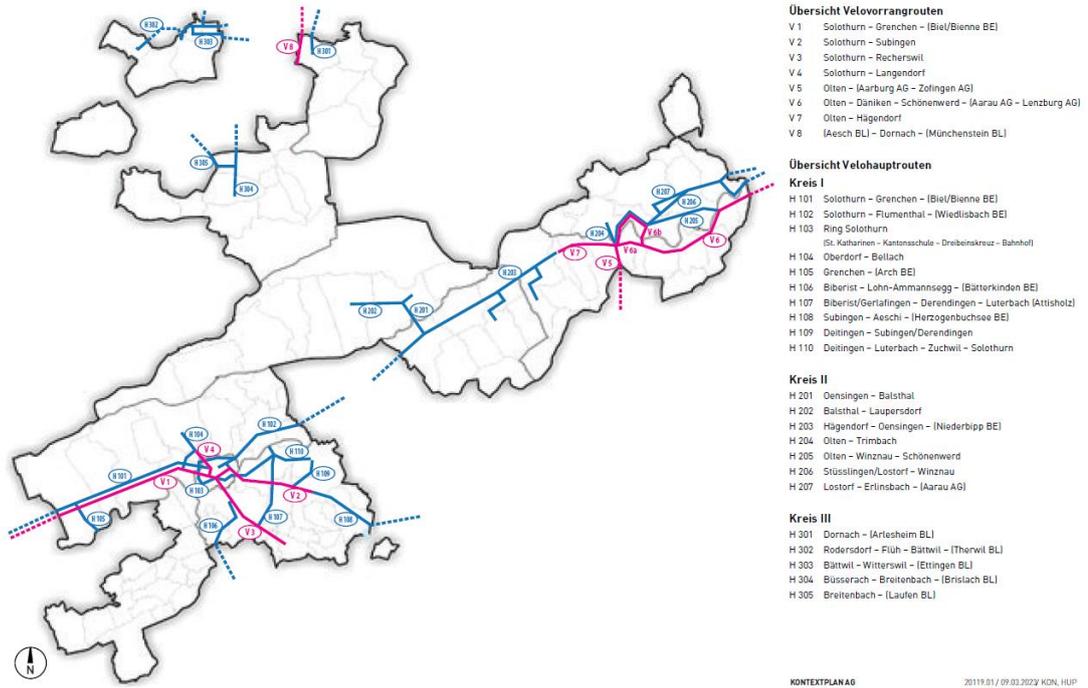


Abbildung 3: Übersichtskarte geplanter Velovorrang- und Velohaupttrouten (Kt. Solothurn, 2023)

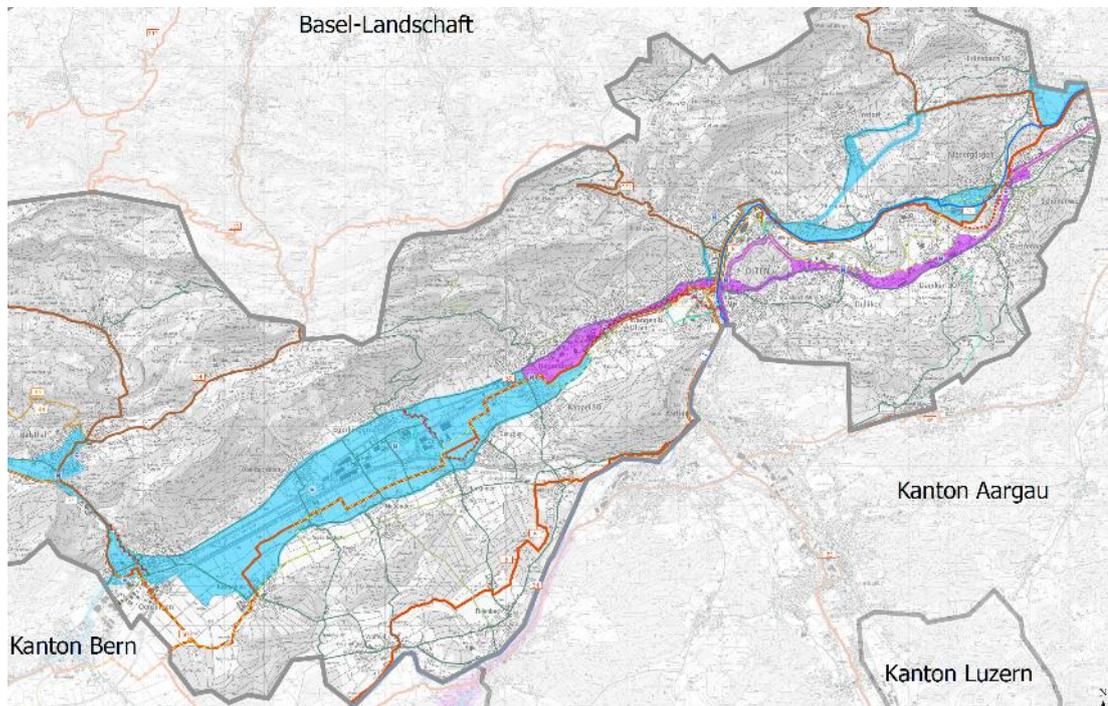


Abbildung 4: Auszug aus dem Velonetzplan Kanton Solothurn, u.a. mit den einzelnen Planungskorridoren Velovorrang- und Velohaupttrouten (Kt. Solothurn, Stand 9. März 2023)

5 AUSLEGEORDNUNG AKTUELLER PLANUNGEN

5.1 Agglomerationsprogramm AareLand

5.1.1 In Kürze

Das Gebiet zwischen der Kantonsgrenze im Osten bei Eppenbergl-Wöschnau und Oensingen im Westen liegt im Perimeter des Agglomerationsprogramms AareLand. Das Hauptziel der Agglomerationsprogramme ist die Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Die in diesen Programmen festgelegten Massnahmen tragen entscheidend dazu bei, die verkehrlichen Herausforderungen in den Agglomerationen zu bewältigen. Im Niederamt ist hier beispielsweise die intermodale Drehscheibe Schönenwerd zu nennen, welche das Umsteigen zwischen öffentlichem Verkehr, Fuss- und Veloverkehr und Individualverkehr stark vereinfacht. In diversen Gemeinden ist eine Aufwertung der Ortsdurchfahrt geplant, um das Verkehrsaufkommen verträglich abwickeln zu können. Weitere Massnahmen erhöhen die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs. So sind beispielsweise Velovorrangrouten - das sind Velorouten mit hohem Ausbaustandard als attraktive Route beispielsweise für Pendelnde - zwischen Olten und Aarau aber auch zwischen Olten und Zofingen geplant.

5.1.2 Zukunftsbild 2040

Das Zukunftsbild AareLand 2040 skizziert die gewünschte Siedlungs- und Landschaftsstruktur sowie das angestrebte Verkehrssystem für die Zukunft der Agglomeration AareLand. Zur Darstellung des Zukunftsbildes 2040 wurden räumliche Elemente definiert bzw. die entsprechenden Inhalte räumlich konkretisiert. Die Verkehrselemente präsentieren die wichtigsten Systemkomponenten des Verkehrs und platzieren die zentralen Bausteine des zukünftigen Verkehrsangebots.

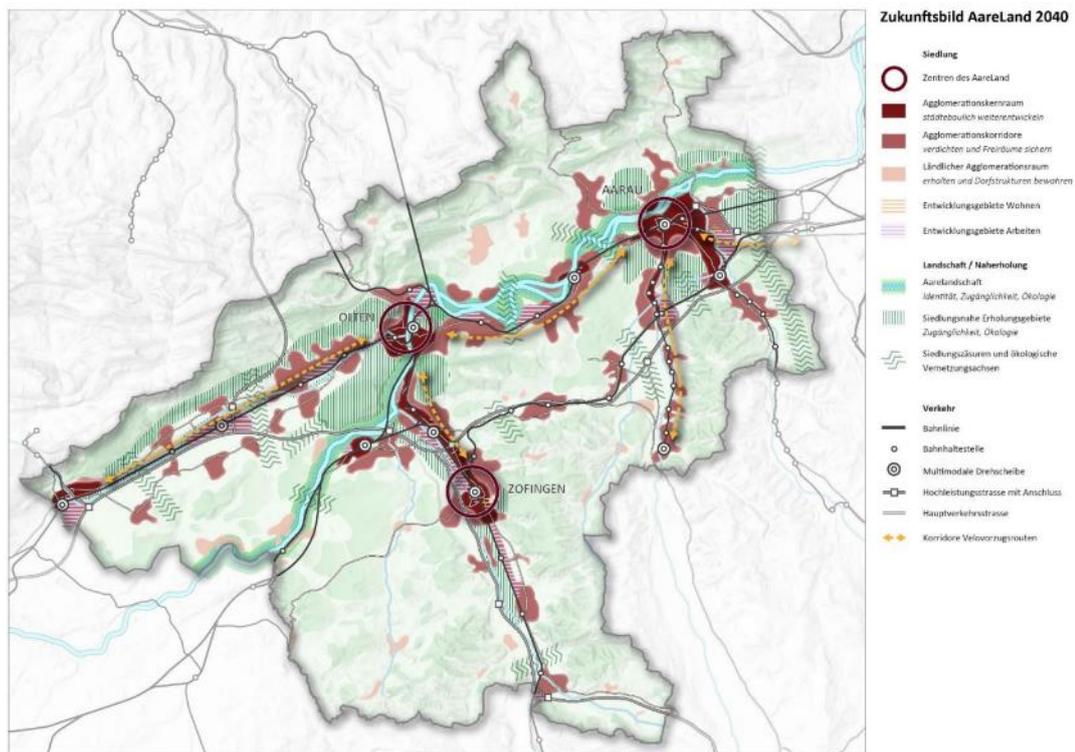


Abbildung 5: Zukunftsbild AareLand 2040, AP AareLand 4.Generation (infras, 2021)

5.1.3 Entwicklungsziele je Raumtyp

Für die drei im Zukunftsbild definierten Raumtypen (Agglomerationskernraum, Agglomerationskorridore, ländlicher Agglomerationsraum) wurden differenzierte Entwicklungsziele festgelegt. Hinsichtlich Mobilität und Verkehr sind nachfolgend die Ausrichtungen und Schwerpunkte aufgeführt. Zu beachten gilt, dass im urbanen Agglomerationskernraum andere Verkehrsmittel und Möglichkeiten zur Ausgestaltung des Verkehrsangebotes im Fokus stehen als beispielsweise im ländlichen Agglomerationsraum.

Agglomerationskernraum

Charakteristische Merkmale: Der Agglomerationskernraum umfasst einen überdurchschnittlich dichten Siedlungskörper mit einem sehr hohen Nutzungsmix. Es zeichnet sich durch attraktiv gestaltete und vielfältig nutzbare öffentliche Freiräume aus. Die Grob- und Feinerschliessung wird durch den Fernverkehr bzw. die S-Bahn in Verbindung mit einem darauf abgestimmten, dichten Busnetz gewährleistet.

Es stehen folgende Ziele in den Bereichen Mobilität und Verkehr im Vordergrund:

Thema	Ziele	
Anteile der Verkehrsmittel	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Anteile des ÖV, des Velo- und des Fussverkehrs Reduktion des MIV-Anteils 	
Öffentlicher Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> Hohe Angebotsdichte (15'-Takt oder dichter v.a. in den Zentren) Zuverlässiger strassengebundener ÖV Benutzerfreundliche multimodale Drehscheiben, welche neue Mobilitätsformen (E-Mobilität, Sharing und Pooling) einbinden Gute Vernetzung zwischen den Kernräumen 	
Motorisierter Individualverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrslenkung und -dosierung Verkehrsberuhigung in den Kernzonen Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze 	
Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Dichtes Netz, direkte und sichere Verbindungen für Velo-Alltagsverkehr Gut zugängliche und ausreichende Veloabstellplätze an multimodalen Drehscheiben und Publikumsanlagen 	
Fussverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Dichtes und sicheres Netz Direkte Zugänge zu den multimodalen Drehscheiben / ÖV-Haltestellen und den Publikumsanlagen 	

Abbildung 6: Entwicklungsziele Verkehr für den Agglomerationskernraum (infras, 2021)

Agglomerationskorridore

Charakteristische Merkmale: Der Agglomerationskorridor sieht durch klare Grünzäsuren abgegrenzte Siedlungsgebiete entlang der S-Bahn-Linien bzw. starker Buslinien vor, die eine mittlere Dichte aufweisen. Diese Gebiete sind geprägt von Wohnnutzung, wobei ein Schwerpunkt auf Industrie, Logistik und Gewerbe im Wirtschaftsbereich liegt. Diese Bereiche sind als Entwicklungsschwerpunkte definiert.

Es stehen folgende Ziele in den Bereichen Mobilität und Verkehr im Vordergrund:

Thema	Ziele	
Anteile der Verkehrsmittel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Deutliche Erhöhung des ÖV-Anteils ▪ Erhöhung des Velo- und Fussverkehrsanteils ▪ Nennenswerte Reduktion des MIV-Anteils 	
Öffentlicher Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mittlere Angebotsdichte (30'-Takt oder dichter) ▪ Zuverlässiger strassengebundener ÖV ▪ Gute Vernetzung innerhalb der Korridore und mit dem Kernraum ▪ Benutzerfreundliche multimodale Drehscheiben, welche neue Mobilitätsformen (E-Mobilität, Sharing und Pooling) einbinden ▪ Bushaltestellen mit angemessener Ausstattung 	
Motorisierter Individualverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kanalisierung auf das übergeordnete Netz ▪ Aufgewertete Ortsdurchfahrten 	
Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Direkte, möglichst querungsfreie und sichere Verbindungen ▪ Gut zugängliche und ausreichende Veloabstellplätze an Bahnhalttestellen 	
Fussverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dichtes und sicheres Netz 	

Abbildung 7: Entwicklungsziele Verkehr für die Agglomerationskorridore (infras, 2021)

Ländlicher Agglomerationsraum

Charakteristische Merkmale: Der ländliche Agglomerationsraum sieht kompakte Dorfstrukturen von geringerer bis mittlerer Dichte vor, die harmonisch in die offene Landschaft eingebettet sind. Das Busangebot ist nachfrageorientiert und integriert, mit Anbindung an die S-Bahn in den Agglomerationskorridoren und im zentralen Agglomerationsraum. Die Hauptnutzung in diesen Strukturen liegt vorrangig im Wohnbereich.

Es stehen folgende Ziele in den Bereichen Mobilität und Verkehr im Vordergrund:

Thema	Ziele	
Anteile der Verkehrsmittel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Halten des ÖV- und des Fussverkehrsanteils ▪ Erhöhung des Veloverkehrsanteils ▪ Reduktion des MIV-Anteils 	
Öffentlicher Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Halten des bestehenden Angebots (mind. 60'-Takt) ▪ Anbindung an Kernraum sicherstellen 	
Motorisierter Individualverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Halten der bestehenden Infrastruktur ▪ Aufgewertete Dorfplätze 	
Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Halten der bestehenden Infrastruktur ▪ Sicherheit auf Verbindungsachsen zu Korridoren verbessern ▪ Verbindungen finden ihre Fortsetzung in der Landschaft (Vernetzung der Siedlungsgebiete und Freizeitverkehr) 	
Fussverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zweckmässiges und sicheres Netz 	

Abbildung 8: Entwicklungsziele Verkehr für den ländlichen Agglomerationsraum (infras, 2021)

5.2 Räumliche Entwicklungsstrategie «All-Gäu»

5.2.1 Ausgangslage

Der Wachstumsraum Gäu/Untergäu erstreckt sich über 15 Gemeinden von Oensingen bis Wangen bei Olten und zählt zu den dynamischsten Regionen im Kanton Solothurn. In den letzten Jahren verzeichnete er ein vergleichsweise hohes Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstum. Die Region zeichnet sich durch vielfältige Nutzungsansprüche aus, darunter Autobahnabschnitte A1 und A2, Industrie- und Gewerbebetriebe, diverse Logistik- und Einkaufszentren sowie landwirtschaftliche Flächen und Grundwasserträger.

Um zukünftige Nutzungsinteressen sowohl gemeinde- als auch themenübergreifend besser koordinieren zu können, wurde das Projekt "All-Gäu" ins Leben gerufen. Das Ziel besteht darin, dass der Kanton und die Gemeinden im Dialog eine langfristige räumliche Entwicklungsstrategie ausarbeiten und die dafür erforderlichen Massnahmen auf allen Ebenen definieren.

5.2.2 Testplanung und Synthese

In einem ersten Schritt wurde eine Testplanung in den Jahren 2020-2021 unter dem Titel «All-Gäu» durchgeführt. Zentrale Bestandteile waren Leitbilder und Entwicklungsziele, die als «Kompass» für die weitere Planung dienten.

Im Rahmen der Testplanung haben unter anderem alle Facharbeitsgruppen eine kritische Haltung gegenüber dem Projekt ERO+ eingenommen. Grund dafür war vor allem der geringe Nutzen bei gleichzeitig hohem Konstruktionsaufwand. Insbesondere wurde bemängelt, dass die verkehrlichen Probleme damit nur teilweise gelöst werden können und wenig Einfluss auf das Mobilitätsverhalten genommen wird. Zudem wurde eingewandt, dass die ERO+ einer Fortschreibung der bisherigen Entwicklung entspricht, ohne neue Impulse für die Region zu setzen. Der Prozess, an dem sowohl der Kanton Solothurn als auch die Gemeinden der Region Gäu/Untergäu beteiligt waren, hat gezeigt, dass eine gute Lösung eine sorgfältige Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Umwelt erfordert.

Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse wurde 2021-2022 eine Synthese erarbeitet. Diese bezweckte eine Abstimmung und Weiterentwicklung der Ergebnisse der Testplanung sowie eine gemeinsame Verständigung auf die weiterzuerfolgenden Massnahmen.

5.2.3 Regionales Raumkonzept als Zukunftsbild 2040

Das All-Gäu soll sich als dynamische, vielseitig vernetzte und lebenswerte Region positionieren. Dieser Leitgedanke wurde in der Synthese durch verschiedene Leitsätze und Entwicklungsziele konkretisiert und in einer Raumkonzeptkarte grenz- und themenübergreifend dargestellt.

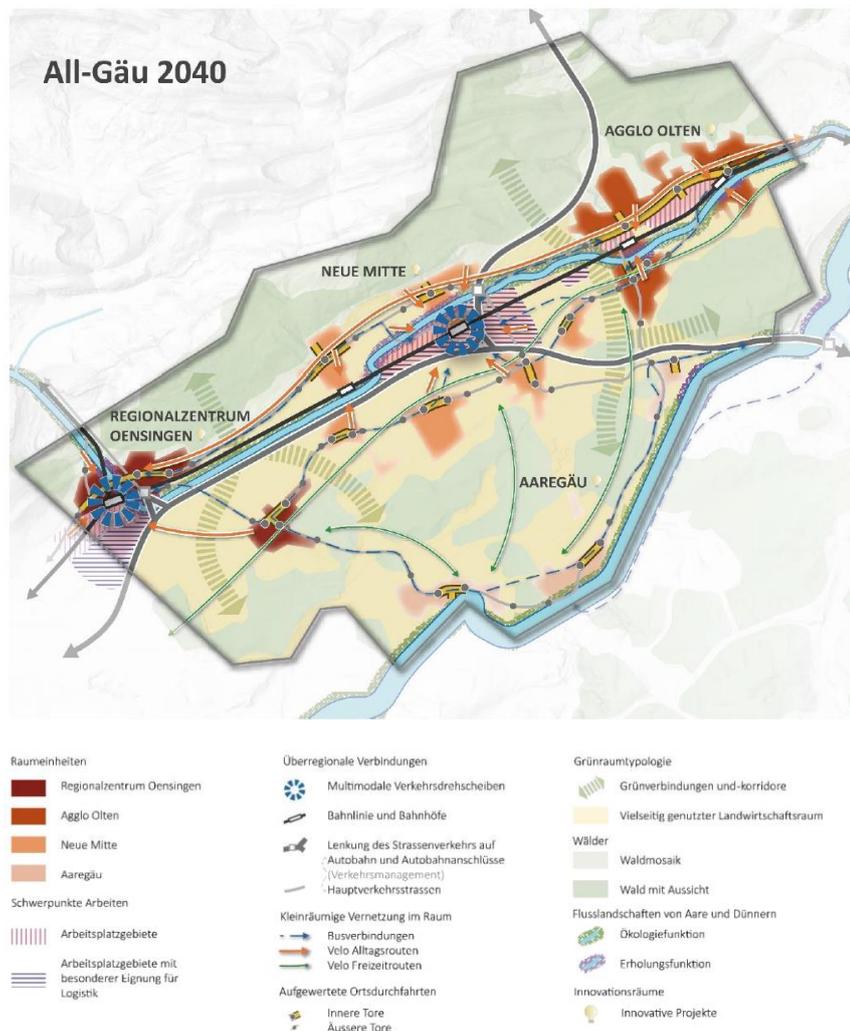


Abbildung 9: Regionales Raumkonzept All-Gäu 2040 (infras, 2022)

5.2.4 Ergebnisse und weiteres Vorgehen

Nach Abschluss der Synthesephase im Prozess "All-Gäu" ist geplant, die Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden im All-Gäu sowie zwischen den Gemeinden und dem Kanton zu intensivieren und weiter zu fördern. Dies soll durch konkrete Massnahmen erfolgen, wie beispielsweise die Entwicklung gemeinsamer regionaler Projekte, den verstärkten Austausch bewährter Praktiken, die Förderung von wirtschaftlichem Wachstum in der Region und die gezielte Verbesserung der regionalen Infrastruktur. Die intensivere Zusammenarbeit soll darauf abzielen, die Stärken der Region zu bündeln, Herausforderungen gemeinsam anzugehen und die Lebensqualität für die Bewohnerinnen und Bewohner nachhaltig zu verbessern.

Offene Fragen gab es noch hinsichtlich des von den Gemeinden geforderten Verkehrsinfrastrukturprojekts ERO+. Als Reaktion darauf wurde der Auftrag erteilt, eine gründliche fachliche Analyse zu erstellen, die als Grundlage für den politischen Entscheidungsfindungsprozess dienen soll. Die Studie mit dem Titel "Verkehrsanbindung Agglomeration Olten" wurde durchgeführt, um die Fragestellung zu klären und den Sachverhalt eingehend zu untersuchen.

5.3 Verkehrsanbindung Agglomeration Olten (ERO+)

5.3.1 Ausgangslage und Zielsetzung

Im Raum Hägendorf-Rickenbach-Kappel in der Agglomeration Olten stehen derzeit diverse verkehrliche Herausforderungen im Fokus. Auf der einen Seite sind die Kantonsstrassen im Vergleich zu anderen Abschnitten des Strassennetzes stark frequentiert, mit lokalen Spitzen von über 17'000 Fahrzeugen pro Tag (Hägendorf West) sowie Stausituationen während Spitzenstunden im Siedlungsgebiet von Hägendorf/Rickenbach. Auf der anderen Seite sind die Arbeitsplatzgebiete von Hägendorf (Ost) und Rickenbach, die einen beträchtlichen Güterverkehr generieren, suboptimal an den wichtigen Autobahnanschluss Egerkingen angebunden, da der Verkehr über die Ortsdurchfahrten geleitet wird.

Ziel der Studie war die Erstellung einer fundierten fachlichen Analyse als Grundlage für den politischen Entscheidungsfindungsprozess.

5.3.2 Vorgehen und Methodik

Mittels einer Analyse der räumlichen Verkehrssituation und unter Berücksichtigung der Leitsätze der Testplanung "All-Gäu" wurden zwei Szenarien für die Entwicklung im Raum zwischen Egerkingen und Olten bis zum Jahr 2040 entwickelt. Diese skizzierten mögliche Entwicklungen in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft. Die beiden Szenarien unterscheiden sich in ihrer grundlegenden Verkehrsführung.

Die erarbeiteten Szenarien wurden anhand der Leitsätze aus der regionalen Testplanung einer fachlichen Gesamtbeurteilung unterzogen. Hierzu wurden die Leitsätze operationalisiert und Kriterien entwickelt, die eine qualitative Bewertung ermöglichen. Dieser Schritt ermöglichte eine klare Darstellung der Vor- und Nachteile der Szenarien. Insgesamt zeigen die beiden Szenarien erhebliche Unterschiede in den Themenbereichen Nutzungsdichten und städtebauliche Qualität rund um die Bahnhöfe Hägendorf und Wangen b.O., Erreichbarkeit für Gewerbe/Industrie/Logistik, Betrieb und Gestaltung von Ortsdurchfahrten sowie in landschaftlichen Aspekten (Flusslandschaft All-Gäu und Vernetzung von Landschaftsräumen).

5.3.3 Szenario 1: «Heute+»

Im Szenario "Heute+" wird die Industriestrasse in Wangen b.O., Rickenbach und Hägendorf als Hauptverkehrsader genutzt, wodurch die heutigen Ortsdurchfahrten (H5) zwischen Hägendorf Ost und Wangen b.O. West vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Die Befürworter des Szenarios «Heute+» möchten den Verkehr angebotsorientiert und möglichst verträglich auf der vorhandenen Infrastruktur abwickeln, die vorhandenen landschaftlichen Qualitäten im Raum erhalten, keine zusätzlichen Barrieren für die ökologische Vernetzung schaffen und die siedlungsplanerische Einbindung und Aufwertung des Bahnhofs Hägendorf vorantreiben. Gleichzeitig wird in Kauf genommen, dass die Erreichbarkeiten im Raum für Gewerbe/Industrie/Logistik teilweise abnehmen, nur begrenzte Entwicklungsmöglichkeiten für Logistiktutzungen bestehen und nicht alle Abschnitte der Ortsdurchfahrten in gleichem Masse entlastet und umgestaltet werden können.

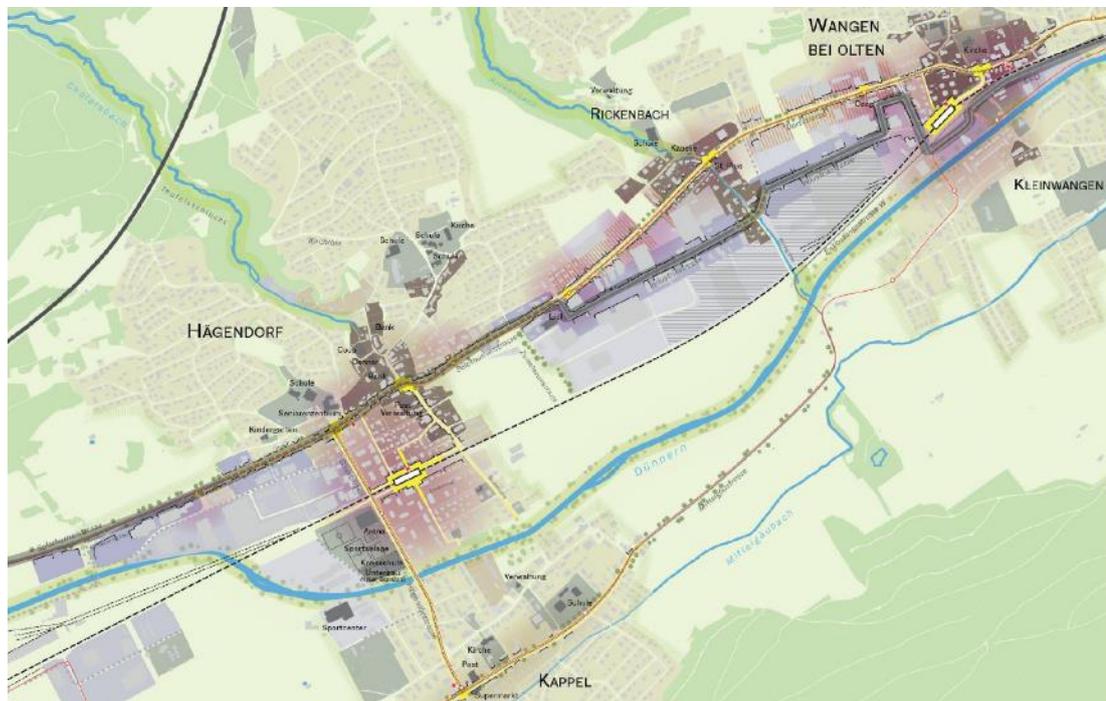


Abbildung 10: Übersicht Szenario «Heute+» (EBP, Van de Wetering, 2023)

➤ Szenario 2: «Heute+ mit ERO+»

Im Szenario "Heute+ mit ERO+" bildet die neue ERO+ das Hauptverkehrsrückgrat, was zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrten (H5) von Hägendorf, Rickenbach und Wangen b.O. vom Durchgangsverkehr führt. Der Zwischenanschluss der ERO+ und griffige flankierende Massnahmen – insbesondere eine konsequente Temporeduktion auf 30 km/h entlang der heutigen H5 – sind dabei zentrale Voraussetzungen für die Entlastung.

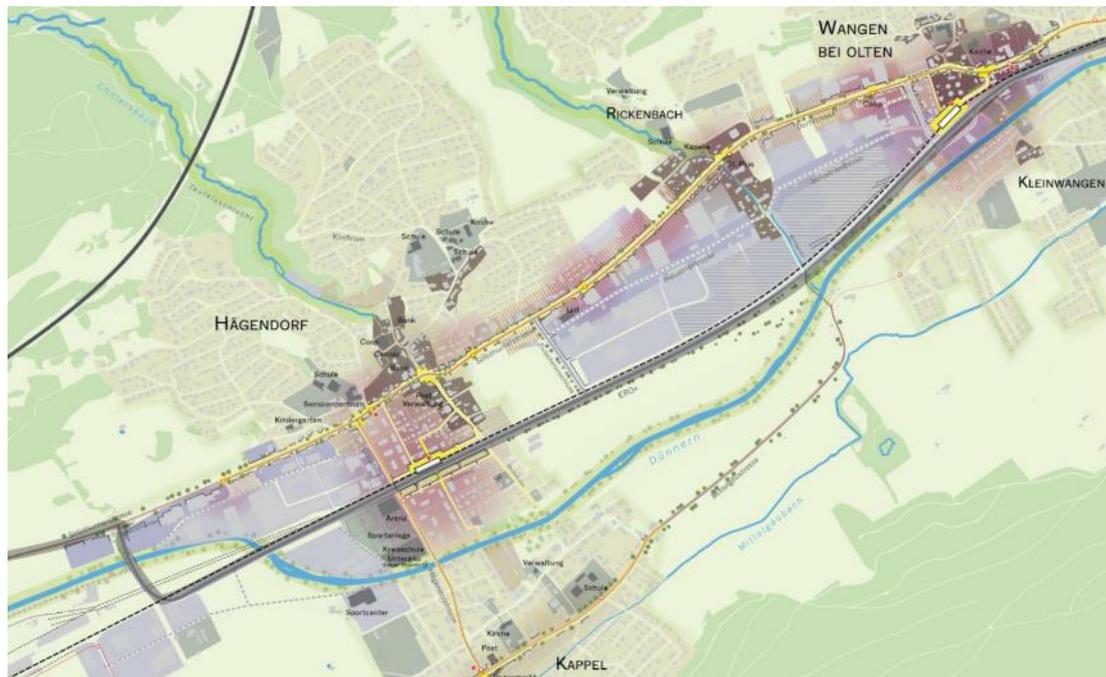


Abbildung 11: Übersicht Szenario «Heute+ mit ERO+» (EBP, Van de Wetering, 2023)

Die Befürworter des Szenarios «Heute+ mit ERO+» wollen die Erreichbarkeit des Raumes auf dem Strassennetz verbessern, die Standortgunst für Gewerbe/Industrie/Logistik erhöhen und die gesamte Ortsdurchfahrt von Hägendorf vom Durchgangsverkehr entlasten. Gleichzeitig wird in Kauf genommen, dass die landschaftlichen Qualitäten durch zusätzliche Verkehrsinfrastrukturen deutlich gemindert werden, die ökologische Vernetzung abnimmt, der Bahnhof Hägendorf vom südlich angrenzenden Quartier abgeschnitten wird, die städtebauliche Aufwertung des Bahnhofareals nur eingeschränkt möglich ist und das Gebiet Hägendorf Süd eine grundlegende Umstrukturierung erfährt.

5.3.4 Weiteres Vorgehen

Von Ende Januar bis Ende April 2023 hat eine Vernehmlassung bei Gemeinden und weiteren interessierten Kreisen stattgefunden. Wie aus der Medienmitteilung des Kantons Solothurn vom 15. September 2023 zu entnehmen ist, hat die Vernehmlassung gezeigt, dass die bisher vorliegenden Erkenntnisse keinen Variantenentscheid für diesen Raum erlauben.

Die vorliegenden Ergebnisse legen nahe, dass die Fragen im Zusammenhang mit der Mobilität auf einem grösseren Gebiet genauer untersucht werden sollten. Als Reaktion darauf hat das Bau- und Justizdepartement entschieden, ein umfassendes **Gesamtverkehrskonzept** für den Raum zwischen Olten und Oensingen zu entwickeln. Dieses Konzept wird sämtliche Verkehrsmittel, angefangen beim Fahrrad bis hin zur Bahn, einbeziehen. Das Hauptziel besteht darin, zukunftsfähige Lösungen für die Mobilitätsanforderungen in diesem Raum zu erarbeiten.

Im Kontext dieser Thematik werden zusätzliche Varianten zur Entlastung des Verkehrs in der Region Hägendorf/Rickenbach untersucht. Die Vernehmlassung hat deutlich gemacht, dass die bisherigen Erkenntnisse keine klare Entscheidungsgrundlage für Varianten in diesem Gebiet bieten. Aus diesem Grund ist geplant, die vorhandenen Varianten eingehender zu prüfen und zusätzliche Lösungsvorschläge zu erarbeiten. Diese werden dann in einer

umfassenden Bewertung betrachtet, um eine ganzheitliche Entscheidung für die Verkehrsentslastung in der Region zu ermöglichen.

Das Gesamtverkehrskonzept wird ab Anfang 2024 erarbeitet – die Ergebnisse werden rund ein Jahr später vorliegen.

5.4 Raum und Mobilität Niederamt

5.4.1 Ausgangslage

Seit dem Raumentwicklungskonzept Niederamt 2013 haben sich verschiedene Rahmenbedingungen und damit die raum- und verkehrsplanerischen Herausforderungen verändert. Insbesondere ist der Strassenverkehr eine zunehmende Belastung. Obwohl das Niederamt von zwei Autobahnen (A1 und A2) tangiert wird, besteht keine direkte Anbindung an das Nationalstrassennetz. 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. 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 Gemeindepräsidentenkonferenz Niederamt (GPN) gemeinsam mit dem Kanton 2022 das Projekt «Raum+Mobilität Niederamt».

5.4.2 Partizipativer Prozess

Die Planung hatte zum Ziel in einem partizipativen Prozess umfassende Strategien, ein Zukunftsbild und Lösungsansätze für die drängendsten raumplanerischen und verkehrlichen Herausforderungen zu entwickeln. Diese Herausforderungen betreffen die gesamte Region, was eine enge Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden, die Einbindung der direkt angrenzenden Städte Olten/Aarau, den Austausch mit den Kantonen sowie die Abstimmung mit dem Agglomerationsprogramm AareLand notwendig machte.

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.

Kern des Projekts war die Projektkommission mit allen GemeindepräsidentInnen, den Städten Olten und Aarau, kantonalen Amtsleitern (ARP, AVT, AfU), der OGG-Vertretung und dem Vorsitz von Regierungsrätin Kolly.

Zu den Projektbeteiligten zählten u.a. die Wirtschaftsförderung Region Olten, Solothurner Handelskammer, Stadtentwicklung Aarau und weitere.

5.4.3 Zukunftsbild 2040 «Raum und Mobilität»

In «Raum + Mobilität Niederamt» wurden 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 wurden einzelne Elemente in Teilkonzepten differenziert verortet und beschrieben.

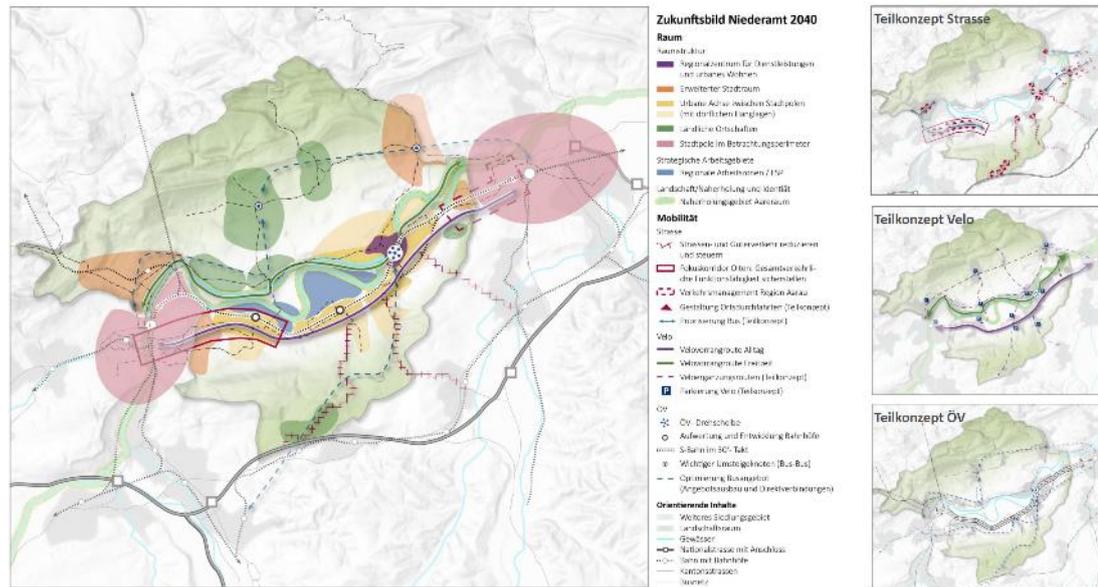


Abbildung 12: Zukunftsbild Niederamt 2040 (infras, 2023)

5.4.4 Ergebnisse

Zur Erreichung des Zukunftsbilds wurden je sechs prioritäre Massnahmen in den Bereichen Raum und Mobilität festgelegt.

Massnahmen «Raum»:

- R1 Regionales Konzept für die **Strassenraum- und Dorfkernaufwertung** als übergeordnete Grundlage
- R2 **Regionale Arbeitszonenbewirtschaftung** und Zuweisung von Nutzungsschwerpunkten mit Fokus auf Nutzungen mit hoher Wertschöpfung («Business Parks»),
- R3 **Regionalzentrum** für Dienstleistungen und urbanes Wohnen in Schönenwerd und Niedergösgen vorantreiben.
- R4 **Dichtere, klimaangepasste Bauweise und moderne Wohnformen** in zentrumsnahen Quartieren und im Bahnhofsumfeld im Rahmen der Ortsplanungen forcieren.
- R5 Regionales **Naherholungskonzept Aare** in Koordination mit dem AareLand ausarbeiten.
- R6 Aufbau einer Organisation zur gestärkten **regionalen Zusammenarbeit**

Massnahmen «Mobilität»:

- M1 **Korridorstudie Zentrumszufahrt Olten**: Gesamtverkehrliche Planung zur Bewältigung sich überlagernder Ansprüche
- M2 Grundlagen zum **Güterverkehr** erheben und Steuerungsmassnahmen inkl. Pilotversuche umsetzen.
- M3 Gestaltung und Aufwertung der **Ortsdurchfahrten** zur siedlungsverträglicheren Verkehrsabwicklung

- M4 **Velovorrangroute Olten-Aarau**: Schaffung einer leistungsfähigen Veloinfrastruktur in die beiden Zentren als Alternative zum MIV
- M5 Integraler **30'-Takt der S-Bahn** (Olten-Aarau) für alle Bahnhöfe im Niederamt und mit optimalen Anschlüssen zum Fernverkehr in Olten und Aarau.
- M6: Optimierung und Weiterentwicklung des **Busangebots**

Im Weiteren wurde ein Aktionsplan erarbeitet und auf eine grobe Zeitachse gelegt (kurz-, mittel- und längerfristige Umsetzung). Nähere Angaben zu den kurzfristigen Massnahmen finden sich im Kapitel 7 Entwicklung im Raum Niederamt sowie im Fachbericht «Raum und Mobilität Niederamt» [1].

5.5 Mobilitätsplan Olten

Der Mobilitätsplan Olten stellt ein Instrument zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr und somit für eine stadtverträgliche Verkehrsentwicklung in Olten dar.

Der Mobilitätsplan wurde zwischen 2014 - 2017 unter Federführung der Stadt Olten zusammen mit dem Kanton Solothurn erarbeitet. Seitens Kanton waren das Amt für Verkehr und Tiefbau sowie das Amt für Raumplanung in den Planungsprozess eingebunden. Die Regionsgemeinden, sowohl aus dem Gäu als auch vom Niederamt, waren hingegen nicht in die Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes involviert.

Politisch hatte der Mobilitätsplan Olten von Beginn weg einen schweren Stand. So ist dieser in Teilen der Politik, der Wirtschaft wie auch der Bevölkerung umstritten. Obschon die vorgesehenen Massnahmen nur die Stadt Olten selbst betreffen, ist als Schwachpunkt die fehlende räumliche Abstimmung mit den Regionsgemeinden zu nennen. Insbesondere Themen wie mit den regionalen Erschliessungsachsen, welche durch die Stadt Olten führen, umgegangen werden soll, wären ebenso regional zu diskutieren wie die regionale Parkraumpolitik.

5.5.1 Zielsetzungen

Mit der Umsetzung des Mobilitätsplans soll die Verkehrsentwicklung aktiv gesteuert werden, um auch in Zukunft eine attraktive Stadtentwicklung sowie eine komfortable und flexible Mobilität für die Oltnen Bevölkerung, Pendler, Kunden und Besucher zu gewährleisten. Die Attraktivität der Stadt Olten als regionales Zentrum wird gestärkt.

Möglich wird dies durch eine vorausschauende Abstimmung der verschiedenen Ansprüche an den Strassenraum, die sich aus Siedlungs- und Verkehrsnutzungen ergeben. Dies ist Grundlage und Voraussetzung für eine hohe Lebensqualität in der Stadt Olten.

5.5.2 Ausgangslage

Olten, zentral zwischen Bern, Basel und Zürich gelegen, ist ein bedeutender Verkehrsknotenpunkt in der Schweiz und gehört zur Agglomeration Aareland. Die Stadt zeichnet sich als aufstrebende Region aus, dank ihrer ausgezeichneten Lage, kurzen Wegen innerhalb der Stadt und qualitativ hochwertigen Angeboten in den Bereichen Bildung, Wirtschaft, Freizeit, Kultur und Gesundheit. Mit ihrer Nähe zu Naherholungsgebieten zählt Olten zu den wachsenden Städten der Schweiz.

Seit der Eröffnung der Entlastungsstrasse in Olten im April 2013 hat der motorisierte Individualverkehr (MIV) weiter zugenommen. Die Überlastungen im Strassennetz bestehen fort und verstärken sich zunehmend.

Die geplanten Stadtentwicklungen prognostizieren ein bedeutendes Wachstum von Bevölkerung und Arbeitsplätzen in Olten. Das daraus resultierende Mobilitätswachstum stellt die Stadt und den Kanton Solothurn in seiner Zuständigkeit für das Netz der Hauptachsen vor eine grosse Herausforderung.

5.5.3 Strategische Leitsätze

Der Verkehr in der Stadt Olten ist nachhaltig stadtverträglich zu organisieren. Damit soll die angestrebte Stadtentwicklung ermöglicht und unterstützt werden.

Stadtverträglicher Verkehr bedeutet, dass die steigenden Mobilitätsbedürfnisse erfüllt werden und gleichzeitig der Verkehr so gestaltet wird, dass eine hohe Lebensqualität und hochwertiger Wohnraum ermöglicht werden. Die Menschen können sich im öffentlichen Raum sicher und komfortabel fühlen und sich flexibel und frei bewegen. Der für die Wirtschaft notwendige Verkehr muss gewährleistet werden. Olten ist sich der Bedeutung als Regionalzentrum bewusst und berücksichtigt die Interessen der Region angemessen.

Das Verkehrssystem ist optimal zu bewirtschaften.

Dies beinhaltet den optimalen Einsatz von Verkehrsmitteln. Bei steigenden Mobilitätsbedürfnissen und gleichbleibender Verkehrsfläche gewinnt die Flächeneffizienz im Verkehr (Flächenbedarf pro mobile Person bzw. für Güter) zunehmend an Bedeutung. Zudem sollte sich die Weiterentwicklung des Verkehrssystems an wirtschaftlichen Gesichtspunkten orientieren (Investitions- und Betriebskosten).

Der motorisierte Verkehr ist grundsätzlich auf dem bestehenden Strassennetz zu organisieren.

Zumindest für den Planungshorizont bis 2030 ist grundsätzlich vom bestehenden Strassennetz auszugehen. Zweckmässige betriebliche Optimierungen und lokale Modifikationen sind möglich.

Die Verkehrsorganisation in der Stadt Olten orientiert sich an den bestehenden übergeordneten Planungsgrundsätzen und ist zukunftsweisend.

Die übergeordneten Planungen wie Richtplan geben die Grundätze der Angebotsorientierung sowie der 3V-Strategie vor. Zudem strebt Olten als Energiestadt eine umweltverträgliche Mobilität sowie die Zielsetzungen der Energiestadt an. Die zukunftsweisenden Trends in der Mobilität wie Multimodalität, CarSharing, BikeSharing usw. werden aktiv gefördert.

Die Herausforderungen werden durch Stadt und Kanton partnerschaftlich und in Koordination mit der Region und dem Kanton Aargau bewältigt.

Damit wird das verbindliche, koordinierte Zusammenwirken über alle Verkehrsmittel, über das gesamte Strassennetz und im Rahmen der Verfahren sowie über die Stadt- und Kantongrenze hinaus gewährleistet.

Die Erreichbarkeit zwischen den Stadtteilen ist zu verbessern.

Bestehende Zäsuren sind, namentlich für den Fuss- und Veloverkehr, zu mindern, indem bestehende Verbindungen attraktiviert und neue Verbindungen geschaffen werden.

6 ENTWICKLUNG IM GESAMTRAUM OLTEN-NIEDERAMT-UNTERGÄU

6.1 Wirkungen umgesetzter Massnahmen

Die Verbesserung und Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems im Raum Olten-Niederamt-Untergäu ist integrierender Bestandteil des Agglomerationsprogrammes AareLand. Mit der Umsetzung von Massnahmen seit der 1. Generation (ab 2011) findet die Verbesserung laufend statt. Die umgesetzten Massnahmen entfalten deren Wirkung aus der Gesamtoptik der Mobilität.

Im Rahmen der Agglomerationsprogrammen werden die Wirkungen der Abstimmung von Siedlung und Verkehr von Generation zu Generation überprüft.

MIV-Anteil: Der MIV-Anteil bezüglich Verkehrsleistungen hat im AareLand zwischen 2010 und 2015 von rund 64% auf knapp 60% abgenommen. Ziel ist es, diese Tendenz weiterzuführen. Eine Reduktion auf rund 55% MIV-Anteil bis 2040 scheint realistisch, bedingt jedoch, dass der überwiegende Anteil des zukünftigen Mehrverkehrs (Verkehrsleistungen) über ÖV und Veloverkehr abgewickelt wird.

Unfälle: Die Anzahl Verunfallte pro 1'000 Personen konnte ebenfalls gesenkt werden und der Wert liegt im Vergleich zu anderen Agglomerationen bereits unterdurchschnittlich. Es wird angestrebt, diesen Wert bis im Jahr 2040 im AareLand weiter zu reduzieren.

Einwohner nach ÖV-Güteklassen: Das AareLand weist heute mit knapp 20% gegenüber ähnlich grossen Agglomerationen einen deutlich unterdurchschnittlichen Anteil an Einwohnern an gut bis sehr gut erschlossenen Lagen (ÖV-Güteklassen A und B) auf. Zudem ist dieser Anteil zwischen 2010 und 2015 leicht gesunken. Es besteht die Zielsetzung, diese Anteile sowie derjenige in der ÖV-Gütekategorie C deutlich zu erhöhen.

Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen: Auch bei den Beschäftigten weist das AareLand einen unterdurchschnittlichen Anteil an Beschäftigten an gut bis sehr gut erschlossenen Lagen gegenüber ähnlich grossen Agglomerationen auf. Ziel ist es, diese Anteile, soweit in Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Ausrichtung des AareLand realistisch, bis 2040 zu erhöhen und diejenige der Beschäftigten an schlecht erschlossenen Lagen zu verringern.

Dichte der überbauten WMZ: Die Anzahl Einwohner und Beschäftigte (VZÄ) pro Hektare überbauter WMZ liegt im AareLand unter dem Durchschnittswert ähnlich grosser Agglomerationen. Zwar hat die Dichte in den letzten Jahren etwas zugenommen. Gleichwohl wird angestrebt, bis 2040 das bereits bebaute Gebiet deutlich besser auszunutzen.

6.2 Investitionen in den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur

Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes werden auf Solothurner Seite für Massnahmen der 1. - 4. Generation mehr als 100 Mio. Franken in die Optimierung und Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturanlagen investiert

Vor diesem Hintergrund kann der Standpunkt, dass der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nicht mit dem Anstieg der Bevölkerung und dem daraus resultierenden starken Verkehrswachstum Schritt hält, nur bedingt geteilt werden.

Allerdings muss auch bemerkt werden, dass neue oder erweiterte Angebote im Gesamtverkehrssystem häufig eine gewisse Zeit benötigen, um nachfrageseitig ihre volle Wirkung zu entfalten.

6.3 Szenarien zur Verbesserung der Verkehrssituation

6.3.1 AP AareLand: Massnahmen der 1. Generation

Ausgewählte Massnahmen (nicht abschliessend):

- Verbesserung Sicherheit für LV an Verkehrsknoten (SO)
- Fuss- und Veloverbindung Olten SüdWest (Hammerallee)
- Kappel, Umgestaltung der Ortsdurchfahrt
- Obergösigen, Sanierung Ortsdurchfahrt (2 Knoten)
- Schönenwerd, Aufwertung Ortsdurchfahrt
- Olten, ESP Areal Industriewerk SBB: Anpassungen/Ausbau Gösgerstrasse

6.3.2 AP AareLand: Massnahmen der 2. Generation

Ausgewählte Massnahmen (nicht abschliessend):

- Olten: Neuer Bahnhofplatz Olten
- Schönenwerd: Multimodale öV-Drehscheibe
- Egerkingen: Multimodale öV-Drehscheibe
- Umsetzung Radwegnetz und Optimierung / Ausbau Routen Veloland Schweiz
- Umsetzung kantonales Bike&Ride-Konzept
- Gäu: Umsetzung Verkehrsmanagement
- Erlinsbach: Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt
- Eppenberg-Wöschnau: Betriebs- und Gestaltungskonzept
- Niedergösigen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt
- Dulliken: Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt
- Olten: Unterführung Bahnhof Hammer-Zentrum

Vom Bund abgelehnte Massnahmen:

- Umfahrung Hägendorf/Rickenbach (ERO+): Kosten-/Nutzenverhältnis ungenügend

6.3.3 AP AareLand: Massnahmen der 3. Generation

Ausgewählte Massnahmen (nicht abschliessend):

- Schönenwerd: Busbevorzugung und Stauraumbewirtschaftung
- Veloverkehrsverbindung Olten-Aarburg
- Egerkingen: Fuss- und Veloverbindung zur öV-Drehscheibe Egerkingen
- Niederamt: Veloschnellroute Olten-Aarau (als B-Projekt zurückgestellt)

Vom Bund abgelehnte Massnahmen:

- Umfahrung Hägendorf/Rickenbach (ERO+): Kosten-/Nutzenverhältnis ungenügend

6.3.4 AP AareLand: Massnahmen der 4. Generation

Ausgewählte Massnahmen (nicht abschliessend):

- Egerkingen: Optimierung ÖV-Erschliessung Gäu-Park
- Wangen b.Olten: Verkehrsraumgestaltung Entwicklungsgebiet Danzmatt / Bahnhof¹
- Neuendorf: Neue / Aufwertung Bushaltestellen
- Dulliken, Aufwertung Zugang Bahnhof Dulliken
- Gretzenbach, Strassenraumgestaltung Zentrum
- Walterswil, Ortsdurchfahrt

¹ Finanzierung bei kommunaler Volksabstimmung abgelehnt.

6.4 Erarbeitung der 5. Generation (laufende Planung)

Zurzeit befindet sich das Agglomerationsprogramm AareLand in der Entwicklung seiner 5. Generation. Bis zum 31. Mai 2025 müssen die Programminhalte und Massnahmen beim Bund zur Prüfung eingereicht werden. Der Planungsprozess gestaltet sich wiederum in Form der Partizipation unter Einbezug der Regionsgemeinden sowie der Bevölkerung.

Aktuell werden die Teilstrategien (TS) aus der 4. Generation überprüft und wo erforderlich, präzisiert.

6.4.1 TS Fuss- und Veloverkehr (FVV)

Die Korridore für Velovorrangrouten gilt es zu konkretisieren. Ebenso ist ein Augenmerk auf die interkantonale Abstimmung der Velorouten zu legen. Hinsichtlich der Realisierung von Velovorzugsrouten sind machbare Etappierungsschritte vorzusehen und realistische Umsetzungshorizonte zu nennen.

- TFVV1 «Kantonales Radroutennetz weiterentwickeln und interkantonale abstimmen»
- TFVV2 «Velovorzugsrouten etappiert umsetzen»
- TFVV3 «Verkehrsberuhigte Zonen etablieren»
- TFVV4 «Fusswegnetz optimieren»
- TFVV5 «Zugänglichkeit von Freizeit- und Erholungsräumen sichern»
- TFVV6 «Messstellennetz ausbauen»

6.4.2 TS Öffentlicher Verkehr (ÖV) und kombinierte Mobilität

- TÖV1 «Verbindung zwischen den Zentren und S-Bahn stärken»
- TÖV2 «Busangebot abgestimmt auf den jeweiligen Raumtyp ausbauen»
- TÖV3 «Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit beim Bus sicherstellen»
- TÖV4 «Multimodale Drehscheiben stärken»
- TÖV 5 «Umweltfreundliche Busflotte ausbauen»

6.4.3 TS Strasse und Verkehrsmanagement

- TStr1 «Hauptverkehrsnetz und Schnittstellen HLS-HVS verbessern»
- TStr2 «Ortsdurchfahrten und weitere Strassenräume gestalten»
- Vorstudie Ortsdurchfahrten vor BGK (Kt. Aargau)
- TStr3 «Teilregionale Verkehrsmanagementsysteme umsetzen»
- TStr4 «Parkierung bewirtschaften»

6.4.4 TS Güterverkehr und Logistik

- TGV1 «Logistikstandorte kantonsübergreifend abstimmen»
- TGV2 «Logistik-Hub-Strategie entwickeln»
- TGV3 «Siedlungsverträgliche Abstimmung des Güterverkehrs»

7 ENTWICKLUNG IM RAUM NIEDERAMT

7.1 Szenarien zur Entflechtung und Erschliessung

7.1.1 Öffentlicher Verkehr

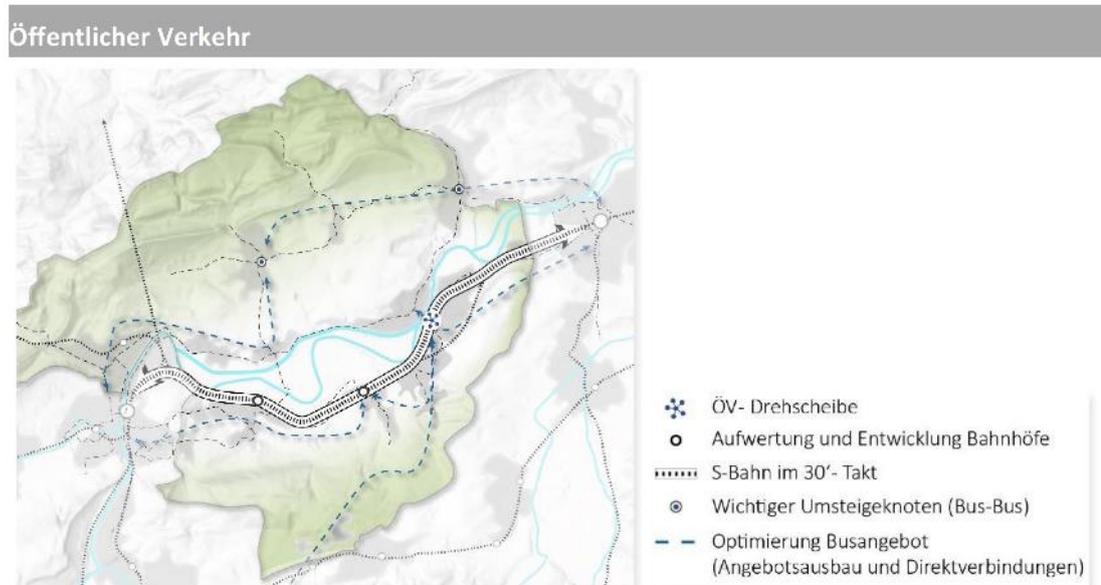


Abbildung 13: Teilkonzept ÖV aus der Studie «Raum+Mobilität Niederamt» (infras, 2023)

- 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).

7.1.2 Motorisierter Individualverkehr

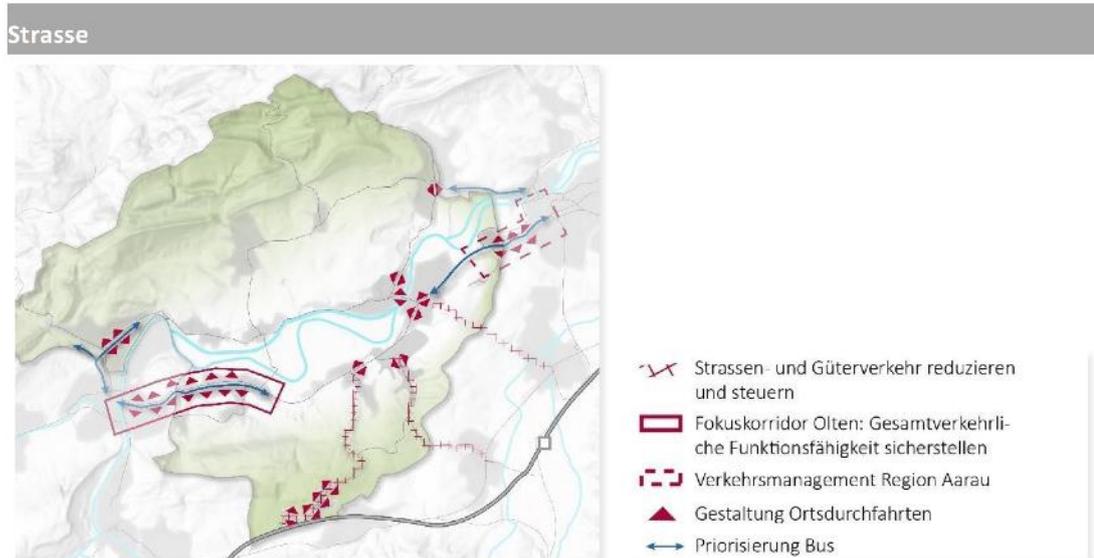


Abbildung 14: Teilkonzept Strasse aus der Studie «Raum+Mobilität Niederamt» (infras, 2023)

- 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 güterverkehrintensivem 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 Verkehrslenkung können Beeinträchtigungen des MIV minimiert und auch dessen Betriebsabwicklung verbessert werden.

7.1.3 Veloverkehr

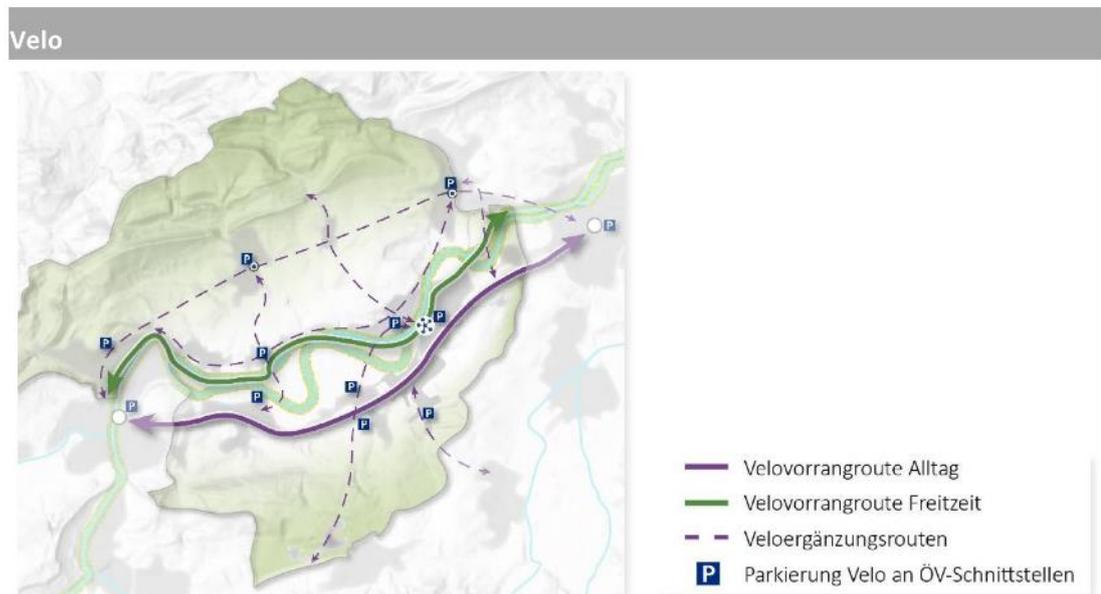


Abbildung 15: Teilkonzept Velo aus der Studie «Raum+Mobilität Niederamt» (infras, 2023)

- 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.

8 ENTWICKLUNG IM RAUM OLTEN

8.1 Szenarien zur Entflechtung und Erschliessung

8.1.1 Öffentlicher Verkehr

Im Mobilitätsplan Olten sind folgende Entwicklungsaufgaben definiert worden:

- Mit der geplanten Stadtentwicklung erfordert die stadtverträgliche Mobilitätsbewältigung bis zu einer Verdoppelung der Fahrgastkapazitäten auf dem Busnetz.
- Hohe Attraktivität durch Sicherstellen des fahrplangerechten ÖV-Betriebs mit möglichst kurzen Reisezeiten und einer hohen Zuverlässigkeit, auch in den Spitzenstunden
- Erhöhung des Anteils des ÖV am Gesamtverkehr: Grossteil des Verkehrswachstums soll auf den ÖV verlagert werden.
- Stärkung des Bahnangebotes (kurzfristig: 30-Minuten-Takt / langfristig: 15-Minuten-Takt zwischen Olten und Aarau) sowie Ausbau und Verdichtung des Busangebotes
- Optimale, attraktive Anschluss- und Umsteigeverhältnisse an den Knotenpunkten, insbesondere am Bahnhof Olten.

Lösungswege:

- Enge Zusammenarbeit und Koordination zwischen Stadt, Kanton und Region
- Angebotsausbau des ÖV auf Strasse und Schiene
- Verbesserte Koordination zwischen Bahn- und Busverkehr

8.1.2 Motorisierter Individualverkehr

Im Mobilitätsplan Olten sind folgende Entwicklungsaufgaben definiert worden:

- Die Verträglichkeit der Strassenabschnitte wird eingehalten.
- Die Funktionalität des Strassennetzes wird für den wirtschaftlich notwendigen motorisierten Individualverkehr sichergestellt.
- Der prozentuale Anteil des motorisierten Verkehrs am Gesamtverkehr verringert sich.
- Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden im öffentlichen Raum wird gewährleistet.
- Stauzeiten werden reduziert, die Abwicklung des städtischen Verkehrs wird verflüssigt und verstetigt.
- Der Durchgangsverkehr wird reduziert.

Lösungswege:

- Strassentypologie nach Grundsätzen Abstimmung Siedlung und Verkehr definieren.
- Verträgliche Belastungsgrenzen für Strassenabschnitte festlegen.
- Steuerungsprozesse mit striktem Monitoring & Controlling einführen.
- Partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen Stadt und Kanton zur bestmöglichen Steuerung und Organisation im Gesamtstrassennetz.

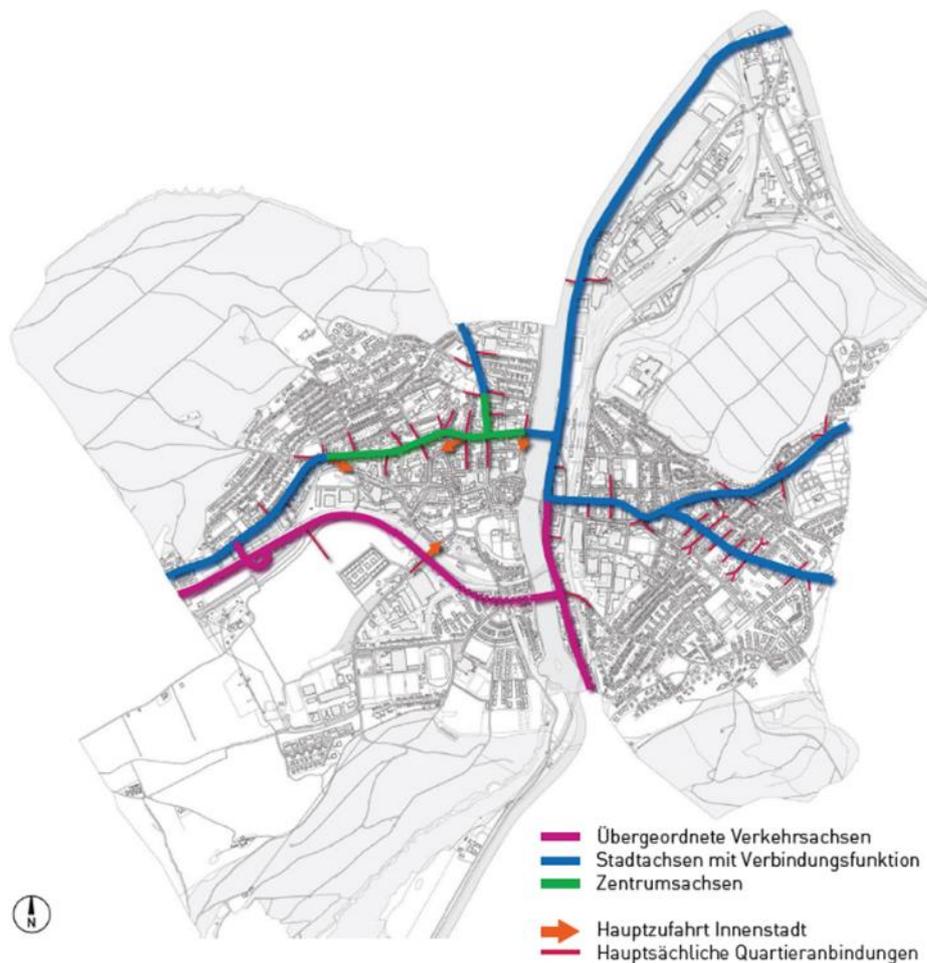


Abbildung 17: Strassentypologie der Hauptverkehrsachsen Olten (Kontextplan, 2017)

Die Lösungsansätze sind aus der Perspektive der Stadt Olten fachlich nachvollziehbar. Sie stehen jedoch diametral zu den Erwartungen aus der Region, welche attraktive Verbindungsachsen wünscht, um die regionale Erschließungsqualität zu stärken.

Um diesen Zielkonflikt zu lösen, soll eine Korridorstudie Zentrumsdurchfahrt Olten (siehe Abschnitt Entwicklung Raum Niederamt) erarbeitet werden. Der Start der Arbeiten ist für Frühling 2024 geplant.

8.1.3 Veloverkehr

Im Mobilitätsplan Olten sind folgende Entwicklungsaufgaben definiert worden:

- Durchgängige, direkte Routen für den Veloverkehr ermöglichen ein schnelles Ankommen.
- Verkehrssicherheit ist überall gewährleistet.
- Velofahrende fühlen sich sicher
- Es stehen ausreichend hochwertige Abstellplätze zur Verfügung.

Lösungswege:

- Ein durchgängiges Netz aus direkten Haupt- und Ergänzungsrouten verbindet alle relevanten Ziel- und Quellorte.
- Den Velofahrenden werden ausreichend hochwertige und gut zugängliche Velostellplätze angeboten.

8.1.4 Verkehrsmanagement

Im Mobilitätsplan Olten sind folgende Entwicklungsaufgaben definiert worden:

- Angebotsorientierung: Verkehrsaufkommen entsprechend Netzleistungsfähigkeit steuern
- Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Entlastungsstrasse
- Direkte Anbindung der Region an das Nationalstrassennetz
- Verbesserung der Sicherheit und des Komforts des Velo- und Fussverkehrs durch Umgestaltungs- und Verlagerungsmassnahmen
- Verbesserung des Verkehrsflusses und des Busverkehrs durch Verkehrsmanagement-Massnahmen

Lösungswege:

- Dosierung der in die Stadt einfahrenden Verkehrsmenge.
- Stauraummanagement: Mithilfe der Dosierungsanlagen wird der Verkehr bei Bedarf an der Peripherie zurückgehalten, so dass der Stau nicht in der Stadt auftritt.
- Der Rückstau aus Richtung Aarburg wird so beeinflusst, dass der Kreisel Säli nicht überstaut wird.
- Verflüssigung des Verkehrs: Die Dosierungsmöglichkeit am Stadtrand erlaubt es, auf dem Stadtnetz einen flüssigen Verkehrszustand aufrecht zu erhalten.
- Bevorzugung Bus: Mit separaten Busspuren wird der Busverkehr bei den Zufahrtsdosierungen an den Staukolonnen vorbeigeführt.
- Dämpfung der Verkehrsspitzen: Mit Hilfe der Dosierungsanlagen können die täglichen Schwankungen wie auch die kurzfristigen Verkehrsspitzen reduziert werden.
- Verkehrslenkung: Verstärkung der Entlastungswirkung der Entlastungsstrasse, gezielte Beeinflussung des Verkehrs.
- Lenkung Transit auf H5b (Viadukt Wangen bis Knoten USEGO).

Ein Zielkonflikt in der Bewirtschaftung von städtischem und regionalen Verkehr zeigt sich auch bei der Auslegung der Verkehrsmanagement Strategien. Hierzu soll die Korridorstudie Zentrumsdurchfahrt Olten, welche ab 2024 vorgesehen ist, Aufschluss zu den offenen Fragen geben.

8.2 Vorgesehene Massnahmen in der Übersicht

Im kurz- bis mittelfristigen Zeithorizont sind folgende Massnahmen vorgesehen:

- **Realisierung Neuer Bahnhofplatz Olten (NBO)**
- **Korridorstudie Zentrumszufahrt Olten:** Pflichtenheft erarbeiten, Submission lancieren und Studie starten
- **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.
- **Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV stärken:** Um den öffentlichen Verkehr attraktiv und konkurrenzfähig zum motorisierten Individualverkehr zu gestalten sind die Anschlüsse am Bahnhof Olten sicherzustellen. Um die Verlustzeiten der Busse zu reduzieren sind Erweiterungen von Busspuren sowie Busbevorzugungskonzepte zu prüfen.
- **Verkehrsmanagement periodisch überprüfen und optimieren:** Das im Rahmen der Entlastung Region Olten (ERO) aufgebaute Verkehrsmanagement in der Region Olten wird fortlaufenden überprüft und optimiert.

9 ENTWICKLUNG IM RAUM UNTERGÄU

9.1 Szenarien zur Entflechtung und Erschliessung

Wie im Kapitel 5.3 Verkehrsanbindung Agglomeration Olten bereits ausführlich dargelegt, stehen die beiden folgenden Szenarien im Vordergrund, die sich wesentlich in der Verkehrsführung unterscheiden:

- **Szenario «Heute+»**

Im Szenario "Heute+" wird die **Industriestrasse** in den Gemeinden Wangen b.O., Rickenbach und Hägendorf zum Hauptverkehrsweg. Dadurch wird der Durchgangsverkehr zwischen Hägendorf Ost und Wangen b.O. West von den aktuellen Ortsdurchfahrten (H5) entlastet.

- **Szenario «Heute+ mit ERO+»**

Im Szenario "Heute+ mit ERO+" fungiert die neue **ERO+** als Hauptverkehrsweg und führt zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrten (H5) in den Gemeinden Hägendorf, Rickenbach und Wangen b.O. vom Durchgangsverkehr.

In jedem Szenario wurden Ansätze zur Lösung der Verkehrsprobleme für die verschiedenen Verkehrsträger vorgestellt. Diese werden im Folgenden kurz erläutert und bieten einen ersten Überblick über die grundsätzlichen Möglichkeiten. Die Wirksamkeit dieser Lösungsansätze, welche durch zwei weitere Varianten (ERO+ mit Tunnel Hägendorf, ERO+ mit Tunnel Born) ergänzt werden, sind durch das Gesamtverkehrskonzept Olten-Gäu zu beurteilen. Der Kanton Solothurn gibt das Gesamtverkehrskonzept voraussichtlich Anfang 2024 in Auftrag.

9.2 Übergeordnete Lösungsansätze beider Szenarien

9.2.1 Mobilitätsverhalten

Die Gemeinden im Raum ergreifen gezielte Massnahmen, um das Mobilitätsverhalten der Einwohner und Beschäftigten zu beeinflussen. Dazu gehören:

- **Abstimmung von Verkehr und Siedlung:** Die Entwicklung von Siedlungen erfolgt an Standorten, die gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen sind oder eine gute Anbindung an Fuss- und Radwege aufweisen.
- **Integration verkehrsnachfragelenkender Massnahmen in die Ortsplanung:** Dies beinhaltet die Reduzierung der Parkplatzanforderungen in Abhängigkeit von der ÖV- und Veloerschliessung, die Einführung von Maximalwerten für die Parkplatzanforderungen, die Verpflichtung zur Bereitstellung von Veloabstellplätzen und die Einführung von Bewirtschaftungsregelungen für öffentlich zugängliche Parkplätze.
- **Anforderung adäquater Mobilitätskonzepte bei Neubauten und Unternehmensansiedlungen:** Bei der Realisierung von grösseren Neubauten und der Ansiedlung von Unternehmen wird die Einreichung angemessener Mobilitätskonzepte gefordert, um eine nachhaltige Verkehrsplanung zu gewährleisten.
- **Übernahme einer Vorbildfunktion durch die Gemeindeverwaltung:** Die Gemeindeverwaltung fungiert als Vorbild in Bezug auf nachhaltige Mobilität. Dies kann die Umsetzung von Mobilitätsmanagementmassnahmen und die Förderung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln für die Mitarbeiter umfassen.

9.2.2 Öffentlicher Verkehr

- Die **Buslinien verbleiben auf der Oltner-/Solothurnerstrasse (H5)** und werden nicht auf die Industriestrasse verlegt. Es wird ein 15-Minuten-Takt durch die Überlagerung von zwei Buslinien beibehalten.
- Die **Buslinien bleiben auf der Mittelgäustrasse und Gäu-/Hägendorferstrasse** mit einem 30-Minuten-Takt für jede Buslinie.
- **Anbindung der Achsen Oltner-/Solothurnerstrasse (H5) und Mittelgäustrasse an den Bahnhof Olten** mit zwei Buslinien im 15-Minuten-Takt (H5) bzw. einer Buslinie im 30-Minuten-Takt (Mittelgäustrasse).
- **Anbindung der Achsen Oltner-/Solothurnerstrasse (H5) und Mittelgäustrasse an die neue ÖV-Drehscheibe Egerkingen** mit je einer direkten Buslinie im 30-Minuten-Takt.
- **Priorisierung der Buslinien** an Lichtsignalanlagen-Knoten wie derzeit.
- **Umsetzung von Fahrbahnhaltestellen** auf den Ortsdurchfahrten von Wangen b.O., Rickenbach, Hägendorf und Kappel als zusätzliche Priorisierungsmassnahme für den ÖV.
- Hinzufügen einer **zusätzlichen Bushaltestelle** zwischen "Hägendorf, Nellen" und "Rickenbach, Dorf" zur besseren Erschliessung des Industrie-/Gewerbegebiets, das sich zu einem Mischnutzungsgebiet transformiert.
- **Rückbau der Busspur** auf der Solothurnerstrasse zwischen Rickenbach und Wangen b.O. in Fahrtrichtung Olten.

9.3 Lösungsansätze zum Szenario «Heute+»

9.3.1 Motorisierter Individualverkehr

- **Ausbau Autobahnanschluss Egerkingen:** Neue Spange zwischen Kantonsstrasse H5 und Anschlussknoten im Westen.
- **Industriestrasse als neue Hauptachse nutzen:** In Hägendorf (Ost), Rickenbach und Wangen b.O. wird die Industriestrasse zur Hauptachse. Erschliessungen benachbarter Parzellen werden teilweise angepasst.
- **Knoten Anpassungen in der Zufahrt zur Industriestrasse:** Neue Lichtsignalanlage (LSA) am Knoten Mühlestrasse/Viadukt (reduziertes Grünzeitangebot nach Norden) und Industrie-/Mühlestrasse (Vorfahrtknoten) in Wangen b.O. sowie Anpassung des Knotens Industrie-/Oltnerstrasse in Hägendorf (LSA, reduziertes Grünzeitangebot nach Rickenbach, Dosierung nach Hägendorf in Spitzenzeiten).
- **Neue LSA-Knoten bei Dorfeingang:** Hägendorf West, Kappel Ost und West erhalten neue Lichtsignalanlagen zur Dosierung in Spitzenzeiten.
- **Umgestaltung/Aufwertung von Ortsdurchfahrten:** Wangen b.O., Rickenbach, Hägendorf und Kappel erfahren eine Umgestaltung und Aufwertung.
- **Verkehrsberuhigung im Siedlungsgebiet inkl. Hauptachsen:** Durchführung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen im gesamten Siedlungsgebiet, einschliesslich der Hauptachsen (T30).

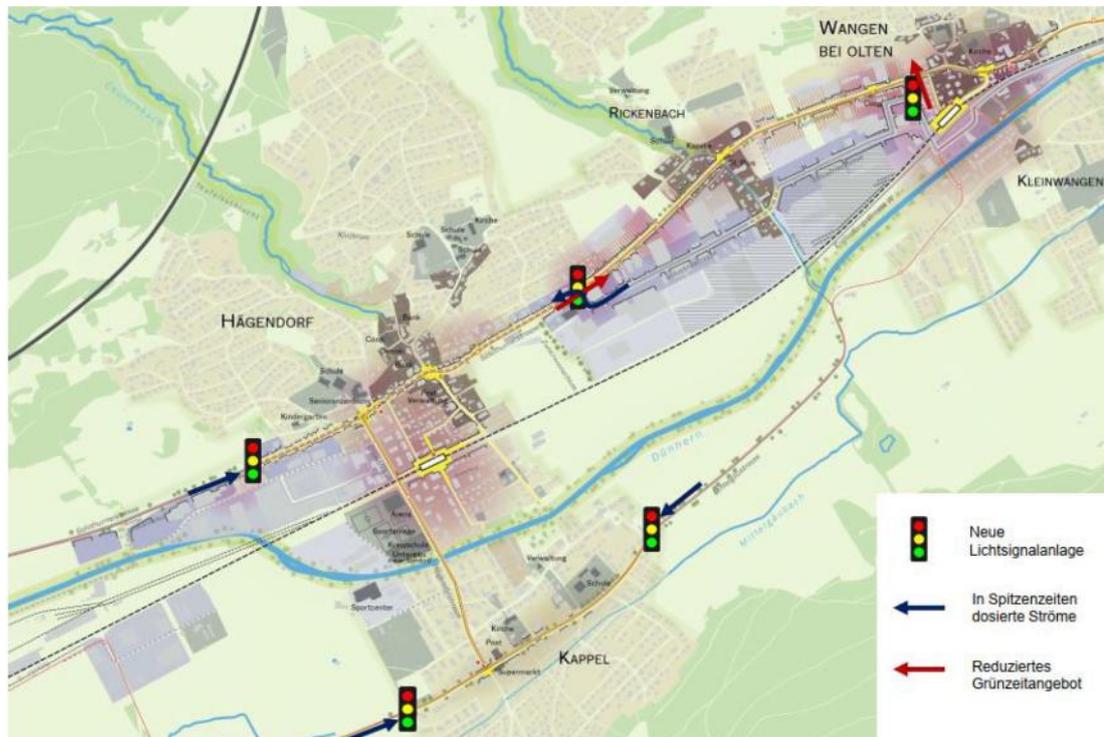


Abbildung 18: Übersicht Szenario «Heute+» mit VM-Massnahmen (EBP, Van de Wetering, 2023)

9.3.2 Fuss- und Veloverkehr

Auf der H5 hat die unterschiedliche Verkehrsbelastung Auswirkungen auf die Veloverkehrsführung. Im westlichen Abschnitt «Rickenbach Zentrum, H5» erlaubt die künftige geringe Verkehrsbelastung eine Führung des Velos im Mischverkehr bei Niedriggeschwindigkeit T30.

- **Veloroute H5, Westlicher Abschnitt (Rickenbach):** Mischverkehr bei geringer Verkehrsbelastung.
- **Veloroute H5, Hägendorf - Rickenbach (Industrie Ost):** Velostreifen aufgrund leicht höherer Belastung.
- **Veloroute H5, Hägendorf Zentrum:** Abgetrennte Radwege wegen hoher Verkehrsbelastung und Schwerverkehr.
- **Veloroute südlich entlang der Bahn:** Bestehende Ost-West-Veloverbindung am Gleis (entlang des Dünnerweges) wird in das Velonetz integriert, ausgebaut und attraktiviert.

9.4 Lösungsansätze zum Szenario «Heute+ mit ERO+»

9.4.1 Motorisierter Individualverkehr

- **Ausbau Autobahnanschluss Egerkingen:** Neue Spange zwischen Kantonsstrasse H5 und Anschlussknoten im Westen.
- **Umfahrungsstrasse Hägendorf – Rickenbach (ERO+):** Realisierung in Verlängerung der bestehenden ERO zwischen Rickenbach (Mühlegasse) und Hägendorf (Industriestrasse West) mit Zwischenanschluss zum Industrie-/Gewerbegebiet Hägendorf Ost und zwei Knoten im westlichen Bereich für die Erschliessung von Industrie-/Gewerbebezonen.

- **Rückbau des Kreisels SABAG in Hägendorf:** Ersatz durch neuen westlichen Knoten H5/Zwischenanschluss.
- **Unterbruch der Bachstrasse in Hägendorf Süd:** Anpassung der Erschliessung im Südquartier (rückwärtig).
- **Umgestaltung/Aufwertung Ortsdurchfahrten:** Wangen b.O., Rickenbach, Hägendorf und Kappel werden umgestaltet und aufgewertet.
- **Verkehrsberuhigung im Siedlungsgebiet inkl. Hauptachsen (T30):** Einführung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen im gesamten Siedlungsgebiet, einschliesslich der Hauptachsen.

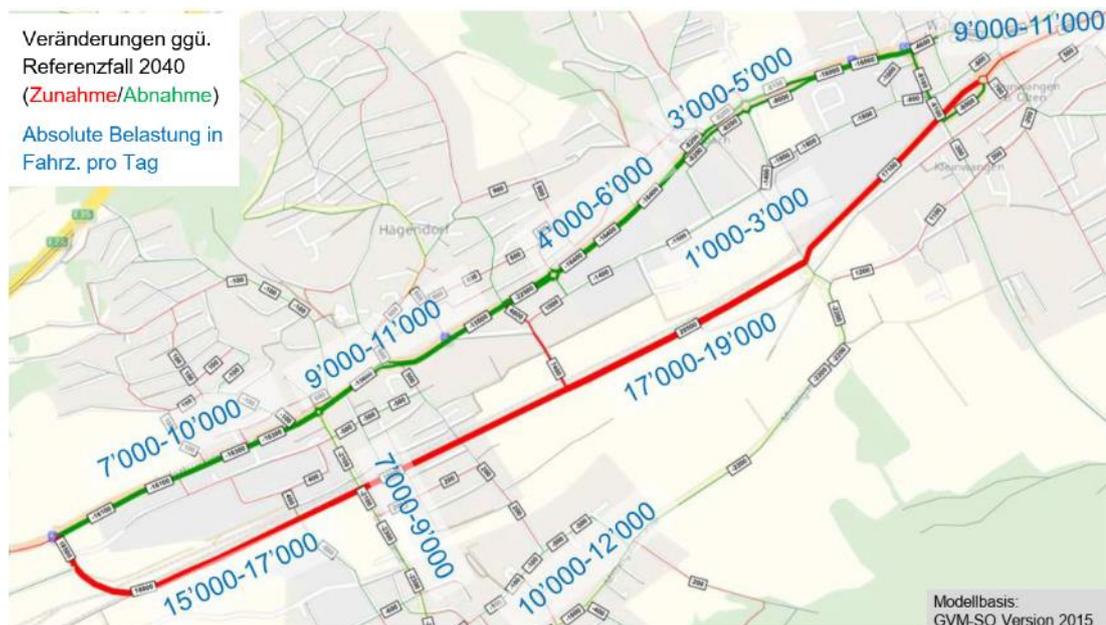


Abbildung 19: Verkehrsbelastungen im Szenario «Heute+ mit ERO+» mit flankierenden Massnahmen; T30 auf Ortsdurchfahrten (EBP, Van de Wetering, 2023)

9.4.2 Fuss- und Veloverkehr

Durch die ERO+ nimmt die Verkehrsbelastung auf der H5 durch die Ortschaften ab was sich positiv auf die Veloverkehrsführung auswirkt. Im westlichen Abschnitt «Rickenbach Zentrum, H5» erlaubt die künftige geringe Verkehrsbelastung eine Führung des Velos im Mischverkehr bei Niedriggeschwindigkeit T30.

- **Veloroute H5, Westlicher Abschnitt (Rickenbach):** Mischverkehr bei geringer Verkehrsbelastung.
- **Veloroute H5, Hägendorf - Rickenbach (Industrie Ost):** Velostreifen aufgrund leicht höherer Belastung.
- **Veloroute H5, Hägendorf Zentrum:** Abgetrennte Radwege wegen hoher Verkehrsbelastung und Schwerverkehr.
- **Veloroute südlich entlang der Bahn:** Der Bau der ERO+ verhindert den Ausbau entlang der Gleisanlage. Alternativ erfolgt die Verbindung über die Freizeitroute an der Dünnern oder die Mittelgäustrasse via Kappel. Auf der Mittelgäustrasse wird der Veloverkehr zwischen Kappel und Wangen b.O. ausserorts auf einem gemeinsamen Zweirichtungsrad- und Fussweg geführt.

10 FAZIT

Die fortlaufende Abstimmung und Koordination der übergeordneten Planungsinstrumente auf nationaler, kantonaler, regionaler und kommunaler Ebene ist eine kontinuierliche Aufgabe, die, wie aus den Erläuterungen in diesem Bericht hervorgeht, aktiv umgesetzt und gewährleistet wird. Der rote Faden der Planung ist sowohl in Bezug auf Konformität als auch auf Kohärenz klar erkennbar.

Die Planungsstudien stützen sich prozessual auf Partizipation durch die Einbindung zahlreicher Stakeholder. Dadurch wird sichergestellt, dass verschiedene Standpunkte im Planungsprozess berücksichtigt und diskutiert werden. Die Szenariengestaltung, die Reflexion am Zukunftsbild sowie die Abwägung von Interessen werden sorgfältig durchgeführt. Insgesamt sind die Ergebnisse fundiert und breit abgestützt. Die Planungsstudien sind sowohl methodisch als auch prozessual gut aufeinander abgestimmt. Allerdings bestehen räumlich und inhaltlich noch offene Fragen, insbesondere im Übergang von den Agglomerationskorridoren zum Agglomerationskernraum oder anders ausgedrückt, im Übergang von der Agglomeration zur Stadt.

Die Agglomerationsgemeinden streben nach attraktiven Strassenverbindungen zur Autobahn und fordern daher Kapazitätserweiterungen auf Strassenachsen, die derzeit durch städtisches Gebiet führen. Dies steht unter anderem im Widerspruch zur städtischen Verkehrspolitik, die Gesamtverkehrsmengen auf städtischen Einfallstrassen begrenzen möchte, um die Belastbarkeit der Strassen im Gesamtkontext von Siedlung und anderen Verkehrsträgern nachhaltig zu sichern. Die Frage, ob neue Strassenverbindungen die Lösung für die Entflechtung von Stadt- und Regionalverkehr darstellen, kann nicht endgültig beantwortet werden. Einige sehen die gezielte Verkehrsentsflechtung und die Erschliessung neuer Gebiete als zentral an, um Engpässe zu reduzieren und eine ausgewogene regionale Entwicklung zu fördern. Andererseits wird darauf hingewiesen, dass die Frage nach Strassenausbauten im Gesamtkontext von Siedlung, Verkehr und Umwelt/Landschaft beurteilt werden muss.

Das Gesamtverkehrskonzept Olten-Gäu, das ab Anfang 2024 geplant ist, soll zeigen, wie die Mobilität und der Verkehr im Raum Olten / Untergäu zukünftig gestaltet werden können. Dabei müssen sowohl die positiven als auch die potenziell negativen Auswirkungen berücksichtigt werden, einschliesslich räumlicher Konsequenzen, Ressourcenverbrauch und Nachhaltigkeitsaspekte. Die Planungsarbeiten und der partizipative Prozess sollen dazu beitragen, eine ausgewogene und umfassende Lösung zu entwickeln.

Zielkonflikte bestehen ebenso beim Übergang vom Niederamt zum städtischen Gebiet von Olten. Um den Verkehrsfluss innerhalb der Stadt zu gewährleisten und die Busse auf der Zufahrt in Richtung Stadtzentrum zu priorisieren, wird der motorisierte Individualverkehr heute auf der städtischen Zufahrtsachse (Aarauerstrasse) dosiert. Die Redundanz des Strassennetzes und das Fehlen flankierender Massnahmen bieten dem Ausweichverkehr leichte Möglichkeiten, durch das Wohngebiet zu fahren.

Die Gemeinden im Niederamt fordern attraktive und leistungsfähige Hauptverkehrsachsen durch Olten, um schnell und direkt zur Autobahn A1 oder über die ERO ins Gäu gelangen zu können. Ein weiteres Argument besagt, dass die Problematik mit dem Ausweichverkehr entschärft werden könnte, wenn der Verkehr auf den Hauptachsen verbliebe. Die Stadt Olten hat das Ziel, die verkehrliche Belastbarkeit und Aufenthaltsqualität im städtischen Raum nachhaltig zu sichern und zu verbessern, dazu soll die Verkehrsmenge insgesamt begrenzt werden.

Wie können wir den städtischen Verkehr vom regionalen Verkehr entflechten, die Zuverlässigkeit der Busverbindungen verbessern und dauerhaft die Attraktivität für Fussgänger und Fahrradfahrer steigern? Diese offenen Fragen sollen durch die Korridorstudie zur Zentrumsdurchfahrt Olten beantwortet werden. Die Arbeiten beginnen im Frühling 2024.

Mit dem Velonetzplan Kanton Solothurn liegt eine übergeordnete, kantonale Grundlage vor. Im Gebiet Olten / Niederamt / Untergäu stehen vor allem die geplanten Velovorrangrouten zwischen Olten - Aarau und Olten - Hägendorf im Fokus.

Beim öffentlichen Verkehr wird ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 der integrale 30'-Takt der S-Bahn (Olten-Aarau) für alle Bahnhöfe im Niederamt operativ umgesetzt.

Aufgrund der durchgeführten Analyse und Einschätzung sind die geforderte Perspektive und gewünschten Vorgehensszenarien durchaus vorhanden. Somit muss den Schlussfolgerungen des politischen Vorstosses im Wesentlichen widersprochen werden. Die vorliegende Zusammenstellung verdeutlicht, dass die verschiedenen fundierten Planungsarbeiten stets eine ganzheitliche Perspektive im Fokus haben und sich an den übergeordneten Planungsinstrumenten orientieren. Inhaltlich entsprechen alle Planungsstudien sowohl strategisch als auch konzeptionell den Vorgaben auf kantonaler Ebene, einschliesslich politischer Leitlinien.

Es wird betont, dass unterschiedliche verkehrspolitische Standpunkte, beispielsweise zwischen Agglomeration und Stadt, nicht allein durch Planungsstudien gelöst werden können. Stattdessen müssen diese Fragen auf einer umfassenderen Ebene diskutiert werden, die Aspekte wie Nachfrage- oder Angebotsorientierung, Infrastrukturausbau, räumlich abgestimmte Parkraumpolitik, Nachhaltigkeit und Finanzierbarkeit berücksichtigt. Diese Themen erfordern einen Dialog auf einer breiteren Plattform, um eine ausgewogene Lösung zu finden.

11 LITERATURVERZEICHNIS

- [1] Bundesamt für Raumentwicklung ARE. *Programm Agglomerationsverkehr (diverse Dokumentationen)*, Bern.
- [2] Bundesamt für Strassen ASTRA. *Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes (diverse Dokumentationen)*, Bern.
- [3] Bundesamt für Verkehr BAV (2018). *Bahnausbauschnitt 2035*, Bern.
- [4] Kanton Solothurn, Regierungsrat (2021). *Legislaturplan 2021-2025*, Solothurn.
- [5] Kanton Solothurn, Regierungsrat (2017). *Kantonaler Richtplan Solothurn*, Solothurn.
- [6] Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau (2023). *Kantonaler Velonetzplan*, Solothurn.
- [7] Kanton Aargau / Kanton Solothurn (2021). *Agglomerationsprogramm AareLand 4. Generation*, Solothurn.
- [8] INFRAS (2022). *All-Gäu, Entwicklungsperspektive 2040*, Synthesebericht, Bern.
- [9] EBP Schweiz AG / Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH (2023). *Verkehrsanbindung Agglomeration Olten*, Zürich.
- [10] INFRAS, plan:team, Metron (2023). *Raum und Mobilität Niederamt: Analyse, Zukunftsbild und Aktionsplan*, Synthesebericht, Bern.
- [11] Kontextplan AG, 3B AG, GrobPlanung GmbH (2017). *Mobilitätsplan Olten*, Solothurn.
- [12] INFRAS, SKK Landschaftsarchitekten (2023). *Agglomerationsprogramm AareLand der 5. Generation: Teilstrategien*, Foliensatz, Bern.