

<b>Aufwertung Achse Staffelegg-Küttigen-Aarau</b>		<b>1</b>		
<b>Stellung im Aggloprogramm</b>	<b>Leitprojekt</b>			
<b>Handlungsfelder</b>	<b>Strasseninfrastrukturen (inkl. Knotensanierungen) Strassenraumgestaltung</b>			
<b>Kosten</b>	<b>Investition: 2.1 Mio. Fr.</b>	<b>Priorität: A</b>		
<b>Beschrieb</b>	<p>Leitprojekt 1 sieht vor, die Voraussetzungen, die der Bau der neuen Staffeleggstrasse für Verkehrsverlagerungen geschaffen hat, mit flankierenden Massnahmen umzusetzen. Damit sollen der urbane Siedlungsraum aufgewertet und die Sicherheit erhöht werden.</p> <p><b>Dosierungen mit Busbevorzugung, Knotensanierungen, Siedlungsaufwertung</b></p> <p>Infolge der neuen Staffeleggstrasse kann die Altstadt von Aarau für den MIV gesperrt und neu gestaltet werden. Die Knoten der heutigen Durchfahrten in Küttigen und Aarau können saniert werden. Auf den Achsen wird Platz für neue Busspuren frei.</p> <p><b>Strassenbau</b></p> <p>Der Bau der neuen Staffeleggstrasse mit Anschluss an die T5 Aarau-Rohr und der Ausbau der Bibersteinerstrasse (Aarau/Küttigen) bildet die Grundlage für die Entlastung der Ortszentren von Aarau und Küttigen.</p>			
<b>Kontext</b>	<p><b>Ausgangslage</b></p> <p>Die Hauptprojekte der Aufwertung sind bereits im Jahr 2005 in Angriff genommen worden: Die Verkehrsleistung nimmt in den Ortszentren nach Realisierung der neuen Staffeleggstrasse markant ab. Nicht nur der Durchgangsverkehr, sondern auch ein beträchtlicher Teil des Ziel-/Quellverkehrs kann von der Ortsdurchfahrt Küttigen auf die NK 107 verlagert werden. Veränderungen: Küttigen Ortsdurchfahrt: -71%; Kettenbrücke Aarau: -43%, Staffelegg +13%, Bibersteinerstrasse Ost: +1'000 Fz./DTV.</p> <p><b>bereits getroffene Massnahmen (38 Mio. Fr.)</b></p> <p>1.01 Flankierende Massnahmen zur Staffeleggstrasse CHF 6 Mio.</p> <p>1.02 Aarau K 110 (T5)/K244, Knoten Suhrebrücke, Sanierung bis 2009, CHF 8 Mio.</p> <p>1.03 Neue Staffeleggstrasse NK 107 (Rest ab 2008) CHF 24 Mio.</p> <p><b>Abhängigkeiten und Synergien</b></p> <p>Leitprojekt 2: Aufwertung Zentrum Aarau</p>			
<b>Einzelmassnahmen</b>		<b>Investitionskosten [Mio.]</b>	<b>Realisierungszeitraum</b>	<b>Priorität Massnahme</b>
<b>Strasseninfrastrukturen (inkl. Knotensanierungen)</b>				
1.11 Aarau K 107/K243 Knoten Weinberg		1.1	2011-14	A
<b>Strassenraumgestaltung</b>				
1.12 Küttigen K107, Rückbau zu Dorfstrasse		1	2011-14	A
<b>Bemerkungen</b>	keine			

<b>Aufwertung Zentrum Aarau</b>		<b>2</b>
<b>Stellung im Aggloprogramm</b>	<b>Leitprojekt</b>	
<b>Handlungsfelder</b>	<b>Verkehrsmanagement (inkl. Busspuren)</b> <b>Langsamverkehr und ÖV-Erschliessung</b> <b>Strasseninfrastrukturen (inkl. Knotensanierungen)</b> <b>Parkraum- &amp; Mobilitätsmanagement Aarau</b> <b>Siedlungsentwicklung &amp; -aufwertung</b> <b>Strassenraumgestaltung</b>	
<b>Kosten</b>	<b>Investition: 87.6 Mio. Fr.</b>	<b>Priorität: A</b>

<b>Beschrieb</b>	<p>Leitprojekt 2 sieht als Aufwertungsmaßnahmen für das Zentrum von Aarau unter anderen vor, die nicht mehr oder nur ungenügend genutzten alten Industrieareale im Bereich Bahnhof und Torfeld als Entwicklungsschwerpunkte zu fördern. Durch Siedlungs- und Verkehrsmaßnahmen soll die Attraktivität von Aarau sowohl im Zentrum wie in den übrigen Quartieren gesteigert werden.</p> <p><b>ESP-Gebiete</b> Festlegung des zentrumsnahen ESP-Gebietes (Torfeld, Bahnhof). Der sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Standort Bahnhof/Torfeld soll als wichtiges Entwicklungsgebiet des Kantons Aargau gefördert werden. Das Teilgebiet näher zur T5 bietet gute Standortvoraussetzungen für güterintensive Arbeitsnutzungen.</p> <p><b>Verkehr</b> Dosierungen am Stadtrand, ein Parkleitsystem und ein Gesamtkonzept zur Parkierung tragen dazu bei, den Verkehr von und nach Aarau zu verflüssigen.</p> <p><b>Siedlungsaufwertung</b> Durch Umgestaltungen und Unterbindung des Schleichverkehrs werden die Gebiete an der Bahnhofstrasse und im Gönhard-/Zelgliquartier qualitativ aufgewertet.</p>
------------------	--

<b>Kontext</b>	<p><b>Ausgangslage</b> Als Folge der neuen Staffeleggstrasse konnte bereits eine erste Aufwertungsmaßnahme, die Sperrung der Aarauer Altstadt, umgesetzt werden.</p> <p><b>Bereits getroffene Massnahmen (-)</b> 2.01 Sperrung (2006) und Neugestaltung (noch offen) Altstadt Aarau, CHF 5 Mio. 2.02 Aarau Umgestaltung K 109 Bahnhofstrasse (Aargauerplatz bis Bahnhof), CHF 2 Mio. 2.03 Parkleitsystem Aarau, CHF 1 Mio. 2.04 Flächendeckendes regional abgestimmtes Gesamtkonzept Parkierung in Aarau, CHF 0.2 Mio. 2.05 ESP Aarau: Konzept zur abgestimmten Entwicklung, Koordination mit kommunalen Planungsträgern und privaten Investoren</p> <p><b>Abhängigkeiten und Synergien</b> Leitprojekt 1 Aufwertung Achse Staffelegg-Küttigen-Aarau und Leitprojekt 3 Aufwertung Wynental-Suhr-Aarau</p>
----------------	---

Einzelmaßnahmen	Investitionskosten [Mio.]	Realisierungszeitraum	Priorität Massnahme
<b>Verkehrsmanagement (inkl. Busspuren)</b>			
2.11 Verkehrsmanagement Region Aarau mit Dosierungen und Busspuren (Zentrum)	10	2011-14	A
<b>Langsamverkehr und ÖV-Erschliessung</b>			
2.12 WSB-Station Torfeld Süd	4	2011-14	A
2.13 Bushof Bahnhof Aarau	8	2011-14	A
2.14 Querung SBB-Gleise für Velofahrer und Fussgänger zwischen Torfeld Nord und Torfeld Süd Aarau	2.5	2011-14	A
2.15 Querung über Aare für Velofahrer und Fussgänger zwischen Telli und Scheibenschachen Aarau	3	2011-14	A
2.31 Bahnhof Aarau Velo-/Fussgängerunterführung Ost	10	2015-18	B
<b>Strasseninfrastrukturen (inkl. Knotensanierungen)</b>			
2.16 Verbindungsspanne Buchs-Nord / Industriestrasse	15	2011-14	A
2.17 Aarau Umgestaltung K 109 Bahnhofstrasse (Bahnhof bis Kreuzplatz)	2	2011-14	A
2.32 Hintere Bahnhofstrasse + Knoten Gais	30	2015-18	B
2.41 Nordtangente (Entlastung Innenstadt Aarau Nord)	40	ab 2019	C
<b>Parkraum- und Mobilitätsmanagement Aarau</b>			
2.20 Aufbau einer Mobilitätszentrale Aarau	0.5	2011-14	A
<b>Siedlungsentwicklung &amp; -aufwertung</b>			
2.23 ESP Aarau: Dienstleistungen, PE, Wohnen, güterintensiv an der T5	0	2011-14	A

<b>Strassenraumgestaltung</b>				
2.25 Unterbindung Schleichverkehr Gönhardquartier/Zelgli/Scheibenschachen Aarau		2.6	2011-14	A
<b>Bemerkungen</b>	keine			

Aufwertung Achse Wynental-Suhr-Aarau		3				
Stellung im Aggloprogramm	Leitprojekt					
Handlungsfelder	<b>Verkehrsmanagement (inkl. Busspuren)</b> <b>Langsamverkehr und ÖV-Erschliessung</b> <b>Strasseninfrastrukturen (inkl. Knotensanierungen)</b> <b>Siedlungsentwicklung &amp; -aufwertung</b>					
Kosten	Investition: 105.1 Mio. Fr.				<b>Priorität: A</b>	
<b>Beschrieb</b>	Leitprojekt 3 sieht vor, die WSB-Leistungsfähigkeit mit Trasse- und Bahnhofsausbauten weiter zu erhöhen und durch Verlagerung des MIV auf die Ostumfahrung Suhr die Achse Aarau-Suhr vom Individualverkehr zu entlasten. Dadurch wird Platz für Aufwertungsmassnahmen der Ortsdurchfahrten frei. Im Entwicklungsschwerpunkt im Wynenfeld sollen diverse Nutzungen nahe an den Siedlungsschwerpunkten angesiedelt und dadurch die Strategie der kurzen Wege unterstützt werden.					
<b>Kontext</b>	<p><b>Ausgangslage</b> Die WSB hat im Bereich der Haltestellen den Komfort bereits erhöht, in dem Umbaumasnahmen und die Realisierung einer Haltestelle im Siedlungsbereich vorgenommen wurden.</p> <p><b>Dringliche Massnahmen</b> 3.01 Eigentrassierung Aarau-Suhr (inkl. neuer Haltestelle Buchs und Entflechten mit SBB in Suhr) CHF 79 Mio.</p> <p><b>Bereits getroffene Massnahmen</b> 3.02 Bahnhofsusbau Suhr CHF 27 Mio.</p> <p><b>Abhängigkeiten und Synergien</b> Leitprojekt 2: Aufwertung Zentrum Aarau</p>					
<b>Einzelmassnahmen</b>		<b>Investitionskosten [Mio.]</b>	<b>Realisierungszeitraum</b>	<b>Prioritätsmassnahme</b>		
<b>Verkehrsmanagement (inkl. Busspuren)</b>						
3.11 Verkehrsmanagement Region Aarau mit Dosierungen und Busspuren (Südost)		3	2011-14	A		
<b>Langsamverkehr und ÖV-Erschliessung</b>						
3.12 Fuss- und Radwegunterführung K210 Lenzburgerstrasse/Suhrenbrücke in Buchs		0.6	2011-14	A		
3.13 Umbau WSB-Bahnhofanlagen in Aarau		6	2011-14	A		
3.14 Doppelspur Bleien - Teufenthal		9	2011-14	A		
3.15 Doppelspur Steinfeld - Suhr		7	2011-14	A		
3.16 Ausbau Bahnhof Oberentfelden		2.5	2011-14	A		
3.31 Doppelspur Gränichen - Bleien		11	2015-18	B		
3.32 Eigentrassierung Oberentfelden Zentrum		12	2015-18	B		
<b>Strasseninfrastrukturen (inkl. Knotensanierungen)</b>						
3.17 Ostumfahrung Suhr mit vollständiger Überdeckung (NK 241) mit Überprüfung Anschluss K242		50	2011-14	A		
3.18 Gränichen K242 IO; Sanierung Anschluss Nordstrasse		4	2011-14	A		
<b>Siedlungsentwicklung und -aufwertung</b>						
3.19 ESP Wynenfeld (Buchs): Güterintensive Arbeitsnutzungen an der T5		0	2011-14	A		
3.20 Buchs Aufwertung Ortszentrum (Verkehrsberuhigung)		0	2011-14	A		
3.21 Suhr Aufwertung Ortszentrum (Verkehrsberuhigung)		0	2011-14	A		
3.33 Oberentfelden Aufwertung Ortszentrum		0	2015-18	B		
<b>Bemerkungen</b>	keine					

<b>Entlastung Region Olten plus (ERO plus)</b>		<b>4</b>
<b>Stellung im Aggloprogramm</b>	<b>Leitprojekt</b>	
<b>Handlungsfelder</b>	<b>Verkehrsmanagement (inkl. Busspuren) Langsamverkehr und ÖV-Erschliessung Strasseninfrastrukturen (inkl. Knotensanierungen) Parkraum- &amp; Mobilitätsmanagement Olten Siedlungsentwicklung &amp; –aufwertung</b>	
<b>Kosten</b>	<b>Investition: 73.1 Mio. Fr.</b>	<b>Priorität: A</b>

<b>Beschrieb</b>	<p>Leitprojekt 4 sieht vor, die Koordination Siedlung-Verkehr im Raum Olten zu verbessern. Dazu wird strassenseitig eine neue Entlastungsstrasse Olten-Wangen gebaut. Es sollen diverse Siedlungsgebiete vom Verkehr entlastet und neue Busspuren realisiert werden. In Olten sollen zwei Entwicklungsschwerpunkte geschaffen und optimal erschlossen werden.</p> <p><b>Verkehr</b> Bau einer Entlastungsstrasse zwischen Wangen und Olten, neue Verkehrsführung in der Oltnr Innenstadt und Strassenumgestaltungen auf bisheriger Verbindung zwischen Olten und Wangen. Dosierungen und Busbevorzugungen auf der Achse Winznau-Olten-Wangen. Verbesserung für den Langsamverkehr an Knoten und an den Bahnhöfen in Olten. Neuordnung von Bahnhaltstellen an Siedlungsschwerpunkten. Realisierung eines Parkraum- und Mobilitätsmanagements in Olten.</p> <p><b>Siedlung</b> Realisieren zweier Entwicklungsschwerpunkte in Olten. Realisieren und Anpassen von Bauten zur Erschliessung der ESP. Aufwerten der Ortszentren in Hägendorf und Egerkingen. Mit dem Bau der Entlastungsstrasse und den diversen Verkehrsmassnahmen kann die Attraktivität der bestehenden Siedlungen gesteigert werden und neue, verkehrsgünstig gelegene Gebiete für die Wohn- und Arbeitsnutzung entwickelt werden.</p>
------------------	--

<b>Kontext</b>	<p><b>Ausgangslage</b> Die Hauptmassnahmen des Leitprojekts 4 sind beschlossen und stehen kurz vor der Umsetzung. Dazu zählen insbesondere die Entlastung Region Olten ERO mit dem Bau der Entlastungsstrasse H5b. Nur unter der Voraussetzung der vollumfänglichen Finanzierung des Dringlichkeitsprojekts ERO und der Mitfinanzierung des Leitprojekts Entlastung Region Olten plus im Rahmen des Agglomerationsprogramms kann für die stark belastete Region Olten eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erreicht werden.</p> <p><b>Dringliche Massnahmen (CHF 265 Mio.)</b> 4.01 Lärmschutzmassnahmen im Rahmen der UVP Entlastungsstrasse H5b, CHF 6.1 Mio. 4.02 Realisierung ökologischer Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen zur Entlastungsstrasse H5b, CHF 2.8 Mio. 4.03 Entlastungsstrasse Olten-Wangen H5b (inkl. neuer Aaresteg für Langsamverkehr), CHF 224 Mio. 4.04 Strassenumgestaltung mit Buspriorisierung sowie Sicherung und Attraktivitätssteigerung Langsamverkehr Ortsdurchfahrten Olten, Wangen, Rickenbach, Hägendorf, Trimbach, Starrkirch-Wil, Winznau, CHF 31.7 Mio.</p> <p><b>Bereits getroffene Massnahmen</b> 4.05 Neue Verkehrsführung Innenstadt Olten (Verkehrskonzept), CHF 0.8 Mio. 4.06 Sicherung des Trassees für allfällige spätere Weiterführung der Entlastungsstrasse bis Hägendorf (Durchführung einer Zweckmässigkeitsprüfung), CHF 0.2 Mio. 4.07 Parkleitsysteme Olten, CHF 0.5 Mio.</p> <p><b>Abhängigkeiten und Synergien</b> keine</p>
----------------	--

Einzelmassnahmen	Investitionskosten [Mio.]	Realisierungszeitraum	Priorität Massnahme
<b>Langsamverkehr und ÖV-Erschliessung</b>			
4.13 Fuss- und Veloverbindung Olten-SüdWest (Hammeralle) Zugang Bahnhof Olten-Hammer	4	2011-14	A
4.14 Verbesserung Sicherheit für LV an Verkehrsknoten (SO)	8	2011-14	A
4.15 Fussgänger- /Velounterführung Aarburgerstrasse/Säliquartier	2	2011-14	A
4.16 ESP Olten SüdWest: Buserschliessung Wil-Olten-Olten SüdWest/Bornfeld-Wangen	1	2011-14	A
4.17 Verlängerung der Regionalzüge von Olten HB bis Olten Hammer (siehe auch ESP Gebiete Olten SüdWest und Industriewerk)	35	2011-14	A
4.18 Verbesserte Buserschliessung Areal Industriewerk SBB	0	2011-14	A
4.31 Optimierung der Lage Haltestelle Egerkingen	7	2015-18	B
<b>Strasseninfrastrukturen (inkl. Knotensanierungen)</b>			
4.19 Lärmschutzmassnahmen gemäss Strassenlärm-Sanierungsprojekt	9	2011-14	A

4.20	ESP Olten SüdWest: Arealinterne Erschliessung	0.1	2011-14	A
4.21	Ausbau Rötzmattunterführung	1	2011-14	A
4.22	ESP Areal Industriewerk SBB: Anpassungen / Ausbau Gösgerstrasse, inkl. Verkehrssteuerungen / Lichtsignalanlagen / Erschliessung	2	2011-14	A
4.27	Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Kappel	3.5	2011-14	A
<b>Parkraum- &amp; Mobilitätsmanagement Olten</b>				
4.23	Aufbau einer Mobilitätszentrale im Zentrum Olten	0.5	2011-14	A
<b>Siedlungsentwicklung &amp; -aufwertung</b>				
4.24	Entwicklung von Arbeitsplatzschwerpunkt Egerkingen/Härkingen (PE, AI, evtl. GT)	0	2011-14	A
4.25	Aufwertung Ortszentrum Egerkingen	0	2011-14	A
4.26	Hägendorf: Aufwertung des Bahnhofgebiets als ÖV-Knoten und als Ortszentrum	0	2011-14	A
4.41	Entwicklung von Arbeitsplatzschwerpunkt Hägendorf (AI, PE klein, PR)	0.1	2011-14	A
<b>Bemerkungen</b>	keine			

<b>Übergeordnete Erschliessung Niederamt</b>		<b>5</b>		
<b>Stellung im Aggloprogramm</b>	<b>Leitprojekt</b>			
<b>Handlungsfelder</b>				
<b>Kosten</b>	<b>Investition: keine Angaben</b>	<b>Priorität: C</b>		
<b>Beschrieb</b>	Die Übergeordnete Erschliessung Niederamt wird bewusst als separates Leitprojekt geführt. Es handelt sich um eine verbesserte Strassenverbindung aus dem Raum Niederamt an das übergeordnete Strassennetz. Derzeit liegen für eine aussagekräftige Bewertung noch keine Unterlagen vor. Es bestehen auch noch keine Grundlagen für kostengünstigere Varianten statt der bisher angedachten Tunnellösung. Dieses Vorhaben liegt zeitlich ausserhalb des Planungshorizonts des vorliegenden Programms (2011–18).			
<b>Kontext</b>				
<b>Einzelmassnahmen</b>		<b>Investitionskosten [Mio.]</b>	<b>Realisierungszeitraum</b>	<b>Priorität Massnahme</b>
5.41 Anbindung Niederamt an übergeordnetes Strassennetz		k.A.	ab 2019	C
<b>Bemerkungen</b>	Für das Leitprojekt 5 Übergeordnete Erschliessung Niederamt (C-Liste) wurde keine Bewertung erstellt.			

<b>Aufwertung ÖV-Korridor Olten-Aarau</b>		<b>6</b>		
<b>Stellung im Aggloprogramm</b>	<b>Leitprojekt</b>			
<b>Handlungsfelder</b>	<b>Verkehrsmanagement (inkl. Busspuren) Langsamverkehr und ÖV-Erschliessung</b>			
<b>Kosten</b>	<b>Investition: 0 Mio. Fr.</b>			
<b>Beschrieb</b>	<p>Leitprojekt 6 sieht vor, die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs zwischen Olten und Aarau zu erhöhen und ihn zu beschleunigen.</p> <p><b>Bus</b> Eine Verdichtung des Bahnangebots ist wegen der bestehenden Engpässen ohne Infrastrukturausbauten nicht mehr möglich. Verdichtungsleistungen sollen daher auf der Strasse umgesetzt werden.</p> <p><b>Dosierungen mit Busbevorzugung</b> Durch Dosierungen und Busbevorzungen zwischen Olten und Aarau kann der Betrieb der Buslinien schneller und zuverlässiger als bisher erfolgen. Die Ortskerne werden durch die Dosierungen geringfügig vom Verkehr entlastet.</p>			
<b>Kontext</b>	<p><b>Ausgangslage</b> Mit der Umsetzung der 2. Stufe des Betriebskonzepts OGG wird der Busbetrieb optimiert und unter anderem die Erschliessung der ESP Olten umgesetzt.</p> <p><b>Bereits getroffene Massnahmen (6 Mio. Fr.)</b> 6.01 Verkehrsmanagement Region Aarau mit Dosierungen und Busspuren (West), CHF 4 Mio. 6.02 Umsetzung Betriebskonzept OGG 2. Stufe, CHF 1.5 Mio.</p> <p><b>Abhängigkeiten und Synergien</b> Leitprojekt 2: Aufwertung Zentrum Aarau; Leitprojekt 4 Entlastung Region Olten plus</p>			
<b>Einzelmassnahmen</b>		<b>Investitionskosten [Mio.]</b>	<b>Realisierungszeitraum</b>	<b>Priorität Massnahme</b>
<b>Langsamverkehr und ÖV-Erschliessung</b>				
6.11	Ergänzendes Busangebot bei Trassenengpässen Olten-Aarau auf der Schiene	0	2011-14	A
<b>Bemerkungen</b>	keine			



<b>REK Niederamt</b>		<b>7</b>		
<b>Stellung im Aggloprogramm</b>	<b>Leitprojekt</b>			
<b>Handlungsfelder</b>	<b>Langsamverkehr und ÖV-Erschliessung Strasseninfrastrukturen (inkl. Knotensanierungen) Siedlungsentwicklung &amp; -aufwertung Strassenraumgestaltung</b>			
<b>Kosten</b>	<b>Investition: 30.5 Mio. Fr.</b>	<b>Priorität: A</b>		
<b>Beschrieb</b>	Leitprojekt 7 sieht vor, den Dorfkern Schönenwerds durch eine Umfahrung vom Durchgangsverkehr zu entlasten und das Zentrum damit aufzuwerten. Der Bahnhof Schönenwerd soll zum ÖV-Knoten und Kleinzentrum werden. In einer späteren Phase ist unter anderem Schönenwerd Ost als neuer Bahnhofstandort vorgesehen. Für das Niederamt soll ein Verkehrs- und Entwicklungskonzept sowie ein Nutzungskonzept für den Flussraum Aare erarbeitet werden.			
<b>Kontext</b>	<p><b>Ausgangslage</b> Das Zentrum Schönenwerd wird heute durch ein grosses Verkehrsaufkommen geprägt. Ein grosser Teil dieses Verkehrsaufkommens wird durch den Durchgangsverkehr verursacht. Die Umfahrung auf der bestehenden Bahnhofstrasse kann das Zentrum entlasten und ermöglicht die Umsetzung von flankierenden Massnahmen.</p> <p><b>Bereits getroffene Massnahmen (-)</b> 7.01 Regionales Entwicklungskonzept Niederamt</p> <p><b>Abhängigkeiten und Synergien</b> keine.</p>			
<b>Einzelmassnahmen</b>		<b>Investitionskosten [Mio.]</b>	<b>Realisierungszeitraum</b>	<b>Priorität Massnahme</b>
<b>Langsamverkehr und ÖV-Erschliessung</b>				
7.11 Optimierung des öffentlichen Verkehrs und Priorisierung des Fussgänger- und Veloverkehrs im Ortszentrum Schönenwerd		0	2011-14	A
7.12 Schönenwerd inkl. Bally-Areal: Aufwertung des Bahnhofsgeländes als ÖV-Knoten, Entwicklung eines Kleinzentrums zwischen Aarau und Olten. Koordination mit Kernumfahrung Schönenwerd.		0	2011-14	A
<b>Strasseninfrastrukturen (inkl. Knotensanierungen)</b>				
7.13 Dorfkernentlastung Schönenwerd		25	2011-14	A
7.42 Eppenberg, Verkehrssanierung (Optimierung Verkehrsanbindung, -regime)		2	ab 2019	C
<b>Siedlungsentwicklung &amp; -aufwertung</b>				
7.14 Reduktion der Verkehrs-, Lärm- und Luftschadstoffbelastung für Anwohner Schönenwerd		0	2011-14	A
7.15 Niedergösgen: Wohn- und Arbeitsplatzgebiete in der Nähe des Bahnhofs Schönenwerd fördern		0	2011-14	A
7.41 Aufwertung Ortszentrum Erlinsbach		0	ab 2019	C
<b>Strassenraumgestaltung</b>				
7.16 Obergösgen: Sanierung Ortszentrum (inkl. 2 Knoten)		2.5	2011-14	A
7.17 Temporeduktion, Umgestaltung und Aufwertung Zentrum Schönenwerd (Oltnerstrasse)		0	2011-14	A
7.31 Dulliken: Verkehrssanierung (Optimierung Verkehrsanbindung an die H5)		3	2015-18	B
<b>Bemerkungen</b>	keine			

<b>Aufwertung Wiggertalachse Zofingen-Oftringen-Aarburg</b>		<b>8</b>
<b>Stellung im Aggloprogramm</b>	<b>Leitprojekt</b>	
<b>Handlungsfelder</b>	<b>Verkehrsmanagement (inkl. Busspuren)</b> <b>Langsamverkehr und ÖV-Erschliessung</b> <b>Strasseninfrastrukturen (inkl. Knotensanierungen)</b> <b>Siedlungsentwicklung &amp; -aufwertung</b> <b>Strassenraumgestaltung</b>	
<b>Kosten</b>	<b>Investition: 73.0 Mio. Fr.</b>	<b>Priorität: A/B</b>

<b>Beschrieb</b>	Leitprojekt 8 sieht vor, durch den Bau der neuen Wiggertalstrasse die Voraussetzung zur Weiterentwicklung der Wiggertalachse zu schaffen. Die neue Strasse soll die Entwicklungsschwerpunkte erschliessen und die Ortszentren vom Verkehr entlasten. Eine Reihe von Aufwertungs- und Entwicklungsmassnahmen flankieren diese Massnahmen.
------------------	--

<b>Kontext</b>	<p><b>Ausgangslage</b></p> <p>Für die neue Wiggertalstrasse existieren mehrere Ausbauvarianten. Eine Basisvariante sieht die Realisierung der Strasse zwischen Zofingen und Oftringen Bernstrasse vor. Eine Zusatzvariante sieht vor, die Strasse zwischen Bernstrasse-Rishalde bis zum anderen Aareufer inkl. Aareübergang zu verlängern. Die 1. Stufe des Ausbaus steht fest, die 2. Stufe bedarf noch detaillierter Abklärungen und wurde als C-Massnahme definiert.</p> <p><b>Bereits getroffene Massnahmen (118 Mio. Fr.)</b></p> <p>8.01 Ortskernumfahrung Aarburg, CHF 110 Mio.</p> <p>8.02 Wiggertalstrasse Zofingen (Industrie) – Oftringen (KVA), CHF 8 Mio.</p> <p><b>Abhängigkeiten und Synergien</b></p> <p>Leitprojekt 9 Aufwertung Zentrum Zofingen und verschiedene Leitkonzepte, insbesondere Leitkonzept Entwicklungsschwerpunkte und verkehrsintensive Einrichtungen.</p>
----------------	--

<b>Einzelmassnahmen</b>	<b>Investitionskosten [Mio.]</b>	<b>Realisierungszeitraum</b>	<b>Priorität Massnahme</b>
<b>Verkehrsmanagement (inkl. Busspuren)</b>			
8.11 Verkehrsmanagement Region Wiggertal inkl. Busspuren (Koordination mit Kt. SO und Autobahn)	15	2011-14	A
<b>Langsamverkehr und ÖV-Erschliessung</b>			
8.12 Verlegung der Haltestelle Küngoldingen	2	2011-14	A
8.13 Verbesserung ÖV-Erschliessung der ESP Oftringen/Aarburg	0	2011-14	A
8.14 Fuss- und Radwegnetz für eine umweltschonende Erschliessung des Agglomerationsparks	0	2011-14	A
8.31 Oftringen: neue Haltestelle SBB Oftringen Zentrum	12	2015-18	B
8.32 Neue Haltestelle „Aarburg Höchi“	4	2015-18	B
<b>Strasseninfrastrukturen (inkl. Knotensanierungen)</b>			
8.19 Wiggertalstrasse Oftringen (KVA - K235 Bernstrasse)	17	2011-14	A
8.20 Knotensanierungen K104 Zofingen bis Zentrum Oftringen	15	2011-14	A
8.21 Erschliessungsmassnahmen für folgende ESP: - Zofingen Industriegebiet – Oftringen Wirtshüsli/Challernhag - Oftringen Alte Strasse	0	2011-14	A
8.33 Sanierung Bahnübergang Aarburgerstrasse K104/Nationalbahn Zofingen	8	2015-18	B
8.41 Wiggertalstrasse K235 Bernstrasse - Rishalde	20	ab 2019	C
8.42 Neuer Aareübergang Aarburg/Rothrist	20	ab 2019	C
<b>Siedlungsentwicklung &amp; -aufwertung</b>			
8.15 Regionale Nutzflächenanalyse, Nutzungskonzepte für Entwicklungskorridor: Abstimmung des Nutzungspotenzials mit den Kapazitäten der geplanten Verkehrsmassnahmen	0	2011-14	A
8.16 Aufwertung Flussraum Wigger – Aare	0	2011-14	A
8.17 Entwicklung ESP Oftringen/Aarburg (Alte Str.) (AI, Fachmärkte, PR; evtl. GT, PE, Freizeit)	0	2011-14	A
8.18 Konzept zur städtebaulichen Gestaltung und Aufwertung entlang der K 104	0	2011-14	A
<b>Strassenraumgestaltung</b>			
8.22 Aufwertung Ortskerne Aarburg (nach der Realisierung der Umfahrung) und Oftringen	0	2011-14	A

<b>Bemerkungen</b>	Die gesamte Wiggertalstrasse ist etappiert in den Massnahmen 8.01 (Vorleistung), 8.19 (A), 8.41 und 8.42 (C).
--------------------	---

<b>Aufwertung Zentrum Zofingen</b>		<b>9</b>	
<b>Stellung im Aggloprogramm</b>	<b>Leitprojekt</b>		
<b>Handlungsfelder</b>	<b>Strasseninfrastrukturen (inkl. Knotensanierungen) Parkraum- &amp; Mobilitätsmanagement Zofingen und Region Siedlungsentwicklung &amp; -aufwertung</b>		
<b>Kosten</b>	<b>Investition: 1.1 Mio. Fr.</b>		
<b>Priorität: A</b>			
<b>Beschrieb</b>	Leitprojekt 9 sieht vor, das Zentrum Zofingen durch flankierende verkehrliche und siedlungsplanerische Massnahmen aufzuwerten und die Lebensqualität zu verbessern		
<b>Kontext</b>	<p><b>Ausgangslage</b> Das Zentrum Zofingen ist stark vom Durchgangsverkehr geprägt. Als unterstützende Massnahmen zur neuen Wiggertalstrasse (Leitprojekt 7) sind die Vorhaben des Leitprojekts 8 umzusetzen.</p> <p><b>Bereits getroffene Massnahmen (9 Mio. Fr.)</b> 9.01 Unterführung Strengelbacherstrasse K233 Zofingen</p> <p><b>Abhängigkeiten und Synergien</b> Leitprojekt 8 Aufwertung Wiggertalchse Zofingen-Oftringen-Aarburg und verschiedene Leitkonzepte, insbesondere Leitkonzept Entwicklungsschwerpunkte und verkehrsintensive Einrichtungen.</p>		
<b>Einzelmassnahmen</b>	<b>Investitionskosten [Mio.]</b>	<b>Realisierungszeitraum</b>	<b>Priorität Massnahme</b>
<b>Parkraum &amp; Mobilitätsmanagement Zofingen</b>			
9.31 Parkleitsysteme Zofingen	1	2015-18	B
9.11 Flächendeckendes regional abgestimmtes Gesamtkonzept Parkierung für Zofingen und die Region	0.1	2011-14	A
9.12 Aufbau einer Mobilitätszentrale im Zentrum Zofingen	0.03	2011-14	A
<b>Siedlungsentwicklung &amp; -aufwertung</b>			
9.13 Aufwertung Ortszentrum Zofingen	0	2011-14	A
9.14 Entwicklung ESP Zofingen/Strengelbach Industrie (AI, PR, PE klein)	0	2011-14	A
<b>Bemerkungen</b>	Keine		

<b>Infrastruktur Park+Ride</b>		<h1>10</h1>		
<b>Stellung im Aggloprogramm</b>	<b>Leitprojekt</b>			
<b>Handlungsfelder</b>				
<b>Kosten</b>	<b>Investition: 2.0 Mio. Fr.</b>	<b>Priorität: A</b>		
<b>Beschrieb</b>	Nicht alle Siedlungsgebiete lassen sich attraktiv mit dem öffentlichen Verkehr erschliessen. Damit die Einwohner/-innen dieser Räume dennoch den grossen Teil ihrer Wege mit dem ÖV zurücklegen können, werden nahe an der Quelle Park+Ride-Standorte angeboten. Es sollen auch B+R-Anlagen erstellt werden.			
<b>Kontext</b>	Der Kanton Aargau erarbeitete im Frühjahr 2007 ein Park+Ride-Konzept. Für die Haltestellen am eigenen Streckennetz realisieren die SBB bis 2008/09 Park+Rail-Plätze. Das kantonale Konzept sieht an den Haltestellen aller Transportunternehmen B+R-Plätze vor. <b>Bereits getroffene Massnahmen</b> keine. <b>Abhängigkeiten und Synergien</b> keine.			
<b>Einzelmassnahmen</b>		<b>Investitionskosten [Mio.]</b>	<b>Realisierungszeitraum</b>	<b>Priorität Massnahme</b>
10.11 Park+Ride (P+R) – Angebot für Gesamttagglomeration erstellen und umsetzen, in Koordination mit Park+Rail-Konzept der SBB		2	2011-14	A
<b>Bemerkungen</b>	keine			

<b>Infrastruktur Radrouten</b>		<h1>11</h1>		
<b>Stellung im Aggloprogramm</b>	<b>Leitprojekt</b>			
<b>Handlungsfelder</b>				
<b>Kosten</b>	<b>Investition: 11.5 Mio. Fr.</b>	<b>Priorität: A</b>		
<b>Beschrieb</b>	Die kantonalen Radroutennetze bestehen aus den Radrouten von kantonalen und regionaler Bedeutung. Die Netze dienen insbesondere der regionalen Mobilität, d.h. den alltäglichen Verkehrsbedürfnissen der Radfahrenden im Zusammenhang mit Schule, Arbeit, Einkauf und Freizeit.			
<b>Kontext</b>	Eine Mehrheit der Abschnitte der geplanten kantonalen Radroutennetze sind bis Ende 2006 realisiert worden. Im AareLand sollen die restlichen Strecken mit dem Leitprojekt 11 umgesetzt werden. <b>Bereits getroffene Massnahmen</b> Per Ende 2006 ca. 750km der 954km Radrouten im Kanton Aargau umgesetzt. <b>Abhängigkeiten und Synergien</b> keine.			
<b>Einzelmassnahmen</b>		<b>Investitionskosten [Mio.]</b>	<b>Realisierungszeitraum</b>	<b>Priorität Massnahme</b>
11.11 Ergänzung und Umsetzung kantonales Radroutennetz SO inkl. Signalisation		8	2011-14	A
11.12 Ergänzung und Umsetzung kantonales Radroutennetz AG inkl. Signalisation (Radwege Suhr-Gränichen, Rohr-Ruppertswil (mit Sanierung), Oftringen, Strengelbach-Britttau)		3.5	2011-14	A
<b>Bemerkungen</b>	keine			

<b>Wildtierkorridore</b>		<h1>12</h1>
<b>Stellung im Aggloprogramm</b>	<b>Leitprojekt</b>	
<b>Handlungsfelder</b>		
<b>Kosten</b>	<b>Investition: 1.8 Mio. Fr.</b>	<b>Priorität: A</b>

<b>Beschrieb</b>	Das Leitprojekt 12 sieht in mehreren Räumen mit mangelnder Querungsmöglichkeit für Wildtiere das Schaffen entsprechender Korridore vor.		
<b>Kontext</b>	<b>Bereits getroffene Massnahmen</b> Es sind bereits verschiedene Wildtierkorridore an Kantonsstrassen im Kanton Aargau realisiert worden. <b>Abhängigkeiten und Synergien</b> Leitkonzept Verkehrssicherheit		
<b>Einzelmassnahmen</b>	<b>Investitionskosten [Mio.]</b>	<b>Realisierungszeitraum</b>	<b>Priorität Massnahme</b>
12.11 Wildtierkorridore an Kantonsstrassen in Rohr und Suhr (Suret)	1	2011-14	A
12.31 Wildtierkorridore an Kantonsstrassen in Gränichen und Oftringen	0.8	2015-18	B
<b>Bemerkungen</b>	keine		

<b>Pärke &amp; Freiräume</b>		<h1>13</h1>		
<b>Stellung im Aggloprogramm</b>	<b>Leitprojekt</b>			
<b>Handlungsfelder</b>				
<b>Kosten</b>	<b>Investition: 5.0 Mio. Fr.</b>	<b>Priorität: A</b>		
<b>Beschrieb</b>	<p>Entlang der Wigger und der Aare von Zofingen über Olten nach Aarau sind auf engstem Raum verschiedenste Nutzungen anzutreffen. Die Nutzungsintensitäten sind sehr unterschiedlich: von unberührten, naturnahen Ufern bis zu intensivst genutzten Bauzonen. Die Überprüfung und Weiterentwicklung dieser Nutzungsabfolge soll Gegenstand eines künftigen, vom Bund unterstützten Modellvorhabens sein. Insbesondere sind die Potenziale hinsichtlich Freizeit, Natur, Naherholung, Wohnen und weiterer Raumansprüche speziell zu untersuchen. Von solchen Überlegungen profitieren alle Gemeinden, die unmittelbar ans Wasser stossen. Konkret stellt sich die Frage des bisherigen Bezugs und zum künftigen Umgang mit den Potenzialen rund ums Wasser (am Wasser, im Wasser).</p> <p>Durch die Vernetzung und Koordination der bereits bestehenden, vielfältigen Elemente sollen die Wasseradern der Region als verbindende und identitätsstiftende Elemente aufgewertet und erschlossen werden. Mit einem verlockenden Angebot im eigenen Naherholungsgebiet sollen die Bürgerinnen und Bürger wieder Lust darauf bekommen, ihre Freizeit in der nächsten Umgebung zu verbringen.</p> <p>Mit der Schaffung von so genannten Agglomerationsparks soll der Wigger und der Aare entlang Raum geschaffen werden für die naturnahe Erholung und Freizeitgestaltung der ansässigen Bevölkerung. Die Ausgangslage für Agglomerationsparks im Perimeter des Agglomerationsprogramms AareLand, Netzstadt <i>AarauOltenZofingen</i> ist günstig. Die Region verfügt bereits heute über ein grosses Potenzial an attraktiven Städten, historisch wertvollen Bauten, Kulturobjekten, Auen, Wegen, sportlichen Infrastrukturen usw.</p> <p>Der Schachenpark und der Wiggertalpark sollen ein attraktives, vielfach nutzbares und zusammenhängendes System aus Freiflächen, Gewässern, landwirtschaftlich genutzten Flächen und Wegen als «grüne Infrastruktur» - gewissermassen als Pendant zur Verkehrsinfrastruktur - schaffen, dauerhaft sichern und den Bewohnerinnen und Bewohnern als wichtiger Naherholungs- und Freizeitraum erlebbar und zugänglich machen. Ein attraktives Naherholungsangebot soll auch zur Förderung von umweltfreundlicherem Freizeitverkehr beitragen. Durchgehende, sichere und attraktive Fuss- und Radwegverbindungen, Verknüpfung der Naherholungsgebiete, Bademöglichkeiten und Auenschutz sind weitere Stichwörter aus dem vielfältigen Programm.</p> <p>Die Investitionen dienen der landschafts- und naturverträglichen Erschliessung der Erholungsräume für Fussgänger und Velofahrende aus den nahen Siedlungsgebieten (z.B. Rad- und Fusswege, Brücken und Stege, Bushaltestelle, Bootsanlegestelle, Infrastruktur-Rückbauten).</p> <p>Die Gemeinden und die Bevölkerung sollen stark in den Gestaltungs- und Entwicklungsprozess einbezogen werden. Die Herausforderung wird sein, sowohl die gemeinsamen, überörtlichen agglomerationspezifischen Anliegen herauszuarbeiten als auch die lokalen Begebenheiten zu berücksichtigen und in Wert zu setzen.</p>			
<b>Kontext</b>	<p><b>Bereits getroffene Massnahmen</b> keine.</p> <p><b>Abhängigkeiten und Synergien</b> Leitprojekt 7 REK Niederamt und Leitprojekt 8 Aufwertung Wiggertalachse sowie Leitkonzept Langsamverkehr.</p>			
<b>Einzelmassnahmen</b>		<b>Investitionskosten [Mio.]</b>	<b>Realisierungszeitraum</b>	<b>Priorität Massnahme</b>
13.11 Schachenpark (Nutzungskonzept Flussraum Aare)		3	2011-14	A
13.12 Aufwertung Flussraum Wigger – Aare (AareLand)		2	2011-14	A
<b>Bemerkungen</b>	keine			