



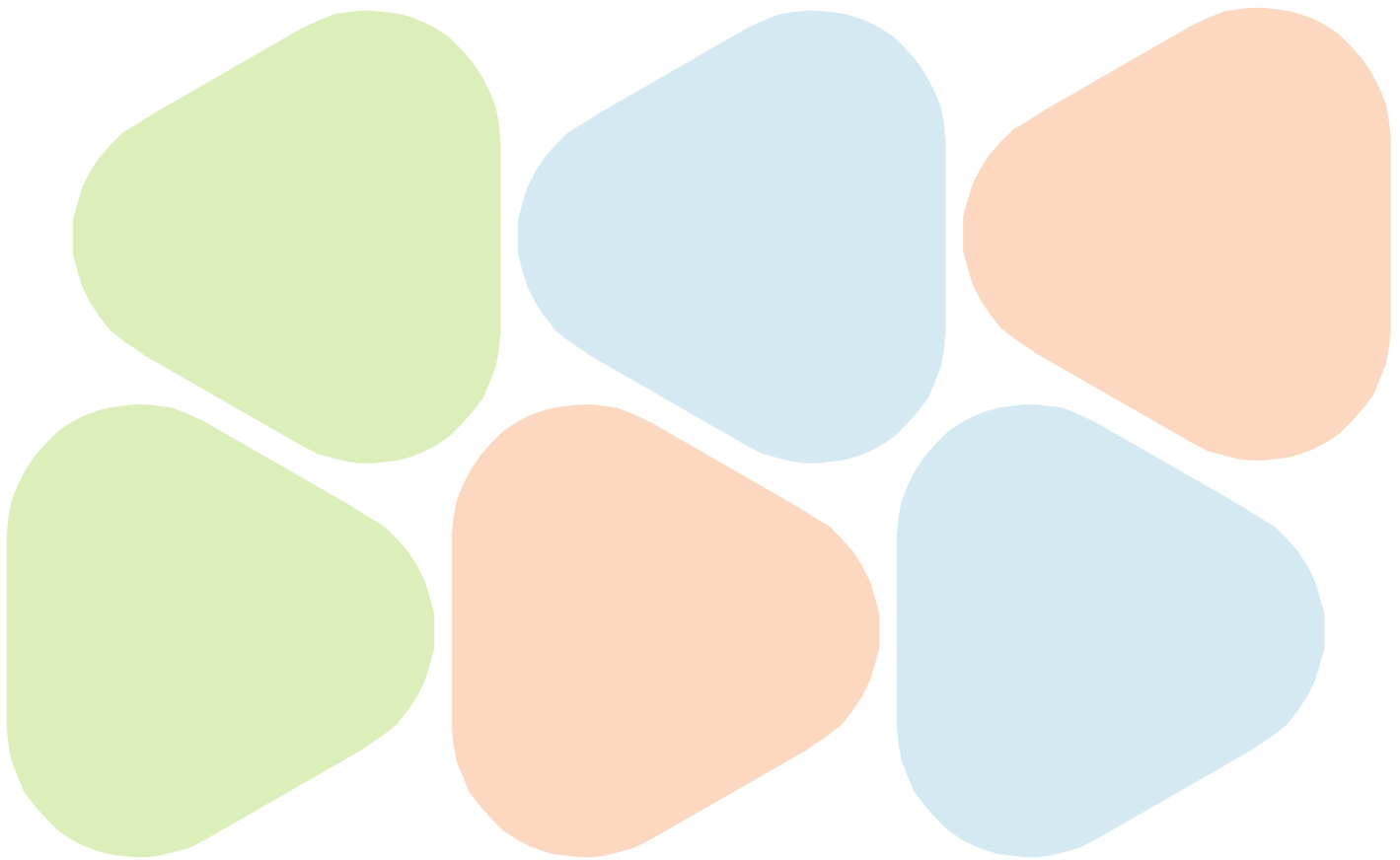
AareLand

Agglomerationsprogramm
2. Generation

**Zukunftsbild
2030**

3

Vom Regierungsrat Aargau Peter C. Beyeler
(Vorsteher Departement Bau, Verkehr
und Umwelt BVU) und
vom Regierungsrat Solothurn Walter Straumann
(Vorsteher Bau- und Justizdepartement BJD)
am 18. Oktober 2011 zur Kenntnis genommen.



AareLand

Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation

Politische Steuerung

Regierungsrat Peter C. Beyeler (Vorsteher Departement Bau, Verkehr und Umwelt BVU Aargau)

Regierungsrat Walter Straumann (Vorsteher Bau- und Justizdepartement BJD SO)

Fachliche Steuerung

Paul Pfister, Abteilung für Raumentwicklung AG

Bernard Staub, Amt für Raumplanung Solothurn

Begleitgruppe Fachliche Steuerung

Stefan Gantenbein, Amt für Verkehr und Tiefbau SO

Andreas Peterhans, Abteilung Tiefbau AG

Peter G. Schütz, Abteilung Verkehr AG

Projektleitung

Rainer Frösch, AareLand

Stefan Gantenbein, Amt für Verkehr und Tiefbau SO

Lukas Lauper, Abteilung für Raumentwicklung AG

Amalia Schneider, Amt für Raumplanung SO (ab August 2011)

Manuela Studer, Amt für Raumplanung SO (bis April 2011)

Externe Projektleitung Planteam S AG

Roger Michelon

Barbara Wittmer

06. Februar 2012



Planteam

Planteam S AG

Untere Steingrubenstrasse 19

4501 Solothurn

Tel. 032 622 42 44

Fax 032 623 79 43

www.planteam.ch

Einleitung.....	4
Leitsatz.....	7
Stossrichtungen	7
Bild I - Das AareLand im Herzen der Schweiz.....	8
1. Das AareLand als eine attraktive Wohn-, Arbeits- und Erholungsregion im Herzen der Schweiz positionieren.....	10
2. Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten	11
Bild II - Wohnen und arbeiten in den Teilräumen des AareLands.....	12
3. Die Siedlungsentwicklung im AareLand lenken	14
4. Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen.....	15
5. Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen	16
6. Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten ..	17
7. Den Kernergänzungsraum als Wohnschwerpunkt des AareLands priorisieren.....	18
8. Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern	19
9. Umnutzung reiner Arbeitsgebiete an zentralen Lagen innerhalb des Kernraums fördern	20
10. Regionalzentrum Oensingen weiter stärken	21
11. Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen/Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln	22
12. Wohndörfer im Landschaftsraum behutsam entwickeln	23
Bild III - Vielfältige Landschaft im AareLand	24
13. Siedlungsnaher Landschaftsraum im urbanen Entwicklungsraum erhalten	26
14. Den Landschaftsraum im AareLand primär für die Land- und Forstwirtschaft sichern	27
15. Das Freiraumnetz in Teilen des urbanen Entwicklungsraums weiter ausbauen	28
16. Prägende Flussräume erhalten und weiter entwickeln	29
17. Mit Siedlungszäsuren das AareLand gliedern und Vernetzungen schaffen	30
Detailansicht Bild II.....	32
Synthesekarte - Bild II und Bild III	34

Einleitung

Motivation

Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) setzt bei der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme 2. Generation voraus, dass zu Beginn des Planungsprozesses „grundsätzliche Zukunftsüberlegungen angestellt und die Leitplanken für die Agglomerationsentwicklung festgelegt werden“. Dieses räumliche Konzept („Zukunftsbild“) stellt die Grundlage für die Agglomerationsprogramme 2. Generation dar und zeigt die angestrebte Siedlungs- und Verkehrsnetzstruktur auf. Zukunftsbilder mit Zeithorizont 2030 sollen gemäss ARE „ambitiös und proaktiv, zugleich aber auch realistisch und realisierbar sein“. In textlicher und grafischer Form beantwortet das Zukunftsbild folgende Fragen:

- Aus welchen Elementen wird die Siedlungsentwicklung bestehen? Wo wird diese konzentriert?
- Welches sind die bedeutenden Natur- und Landschaftsräume? Wie sind sie vernetzt?
- Welches sind die wichtigsten Elemente des Verkehrssystems zur Unterstützung der angestrebten Siedlungs- und Landschaftsentwicklung?

Aufbau

Das vorliegende Dokument besteht aus dem Zukunftsbild AareLand, der Teilstrategie Siedlung und Landschaft sowie der Teilstrategie Mobilität.

Zukunftsbild 2030

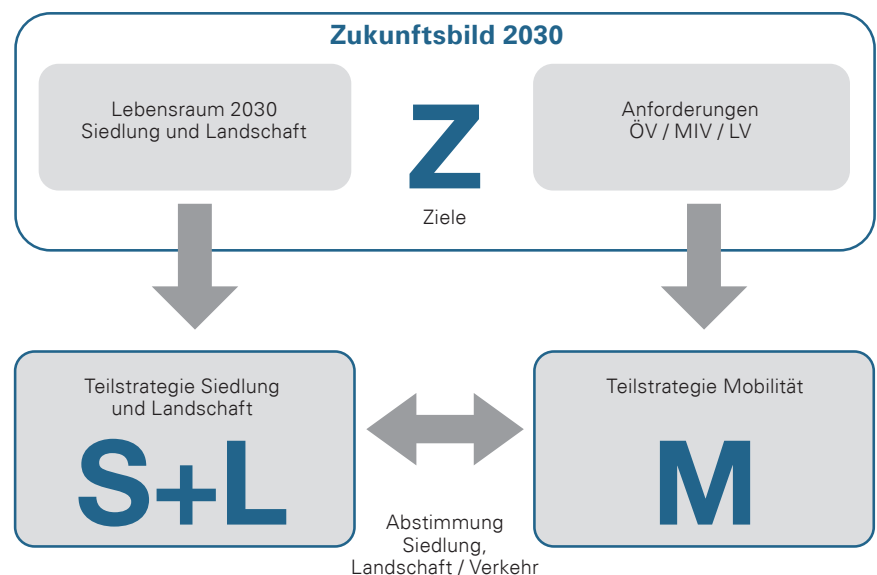
- Das Zukunftsbild besteht aus 7 Stossrichtungen, 3 Bildern und 17 Zielen:
- In den 7 Stossrichtungen sind die elementaren Zielsetzungen und Aufgaben zum Zukunftsbild zusammengefasst.
- Die 3 Bilder beschreiben mittels einer erläuterten Legende sowie den verkehrlichen Anforderungen (ÖV, MIV, Velo- und Fussverkehr) den angestrebten Entwicklungszustand im Jahr 2030: Das Bild I: Das AareLand im Herzen der Schweiz setzt das AareLand in den nationalen Kontext und lokalisiert es zwischen dem Metropolitanraum Zürich, der Metropolitanregion Basel, der Hauptstadregion Bern sowie der Region Luzern/Zentralschweiz. Das Bild II: Wohnen und Arbeiten in den Teilräumen des AareLands als auch das Bild III: Die Landschaft im AareLand zeigen den kantonalen und regionalen Kontext. Diese Bilder gliedern das AareLand in verschiedene Gebietskategorien und teilen ihnen die entsprechenden Nutzungen und Entwicklungsprioritäten zu.
- Die 17 Ziele führen den angestrebten Entwicklungszustand im Jahr 2030 weiter aus.

Teilstrategie Siedlung/Landschaft

- Die Teilstrategie Siedlung zeigt die aus dem Zukunftsbild abgeleiteten spezifischen Strategien und die generellen Massnahmen in den Bereichen Siedlungs- und Landschaftsentwicklung auf. Diese sind notwendig zur Umsetzung der angestrebten Ziele für das Jahr 2030.

Teilstrategie Mobilität

- Die Teilstrategie Mobilität zeigt auf, welche aus dem Zukunftsbild abgeleiteten Anforderungen für die Ziele 2030 an die Gesamtmobilität mit allen Verkehrsträgern gestellt werden. Die spezifischen Strategien und generellen Massnahmen sind Grundlage für die Bezeichnung, Priorisierung und Etappierung der Verkehrsmassnahmen im Agglomerationsprogramm. Die A-, B- und C-Massnahmen des Agglomerationsprogramms müssen in ihrer Gesamtheit die Anforderungen der angestrebten Ziele für das Jahr 2030 erfüllen.



Betrachtungssperimeter: AareLand und Agglomeration

Die Agglomeration AareLand besteht aus den Agglomerationen Olten-Zofingen und Aarau gemäss Bundesamt für Statistik (BfS). Da diese beiden Agglomerationen eng miteinander verbunden sind, wird ein gemeinsames Agglomerationsprogramm erarbeitet. Dies ist der Bearbeitungsperimeter.

Diese beiden Agglomerationen haben nicht nur einen intensiven Austausch unter sich, sondern stehen auch mit den angrenzenden Gemeinden in engem Kontakt. Der Bearbeitungsperimeter ist daher zu eng gefasst als dass sämtliche Verflechtungen des AareLands darin erfasst werden könnten. Zudem reichen die Wirkung und der Nutzen der Massnahmen über den Bearbeitungsperimeter hinaus. Aus diesem Grund wird das Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation (Modul Siedlung/Landschaft und Mobilität) für das gesamte AareLand erarbeitet. Dies entspricht auch grösstenteils den Verflechtungen sowie der Wirkungsausstrahlung der Massnahmen.

Zukunftsbild AareLand 2030 ist die räumliche Strategie des AareLands

Aus diesem Grund wird das Zukunftsbild für den gesamten Raum AareLand erarbeitet und soll als dessen räumliche Strategie verwendet werden. Die finanziellen Beiträge des Bundes für die aus dem Agglomerationsprogramm abzuleitenden Massnahmen beschränken sich aber nur auf diejenigen Gemeinden, die gemäss Bundesamt für Statistik (BfS) Teil der Agglomerationen Aarau oder Olten-Zofingen sind. Aus diesem Grund werden diese beiden Perimeter im vorliegenden Zukunftsbild farblich unterschieden: Die Agglomerationsgemeinden gemäss BfS sind in den Karten weiss hinterlegt, die Gemeinden ausserhalb des Agglomerationsperimeters, jedoch innerhalb des AareLands sind in den Karten gelb hinterlegt.

Alle Gemeinden profitieren vom Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation

Obwohl ein Teil der Gemeinden des AareLands sich innerhalb des Agglomerationsperimeters gemäss BfS befindet und der andere ausserhalb, stehen diese Gemeinden in einem intensiven Austausch. Sie sind aufeinander angewiesen und profitieren voneinander: So bieten beispielsweise ländlichere Gemeinden Wohnraum für die Arbeitnehmenden innerhalb der Zentren Aarau, Olten und Zofingen an. Die Bewohner der ländlichen Gemeinden arbeiten in den Zentren und gehen dort aus. Wegen diesem intensiven Austausch ist diese regionale Sichtweise unabdingbar, auch wenn in den Gemeinden ausserhalb des Agglomerationsperimeters keine Verkehrsmassnahmen vom Bund mitfinanziert werden. Verkehrsprojekte, beispielsweise zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Zentren, kommen auch ihnen zugute, da so der Zugang und somit auch die Attraktivität des gesamten Wirtschaftsraums AareLand gestärkt wird.

Zusätzlich gibt es noch zwei Besonderheiten:

- Schöffland ist Agglomerationsgemeinde gemäss BfS, aber nicht Mitglied AareLand.
- Hunzenschwil ist Teil des AareLands, ist Doppelmitglied der Regionalplanungen Aarau und Lenzburg, gehört der Agglomeration Lenzburg an und wird somit im Agglomerationsprogramm Aargau OST behandelt. Aus diesem Grund werden im Zukunftsbild AareLand keine Aussagen zu Hunzenschwil gemacht.



-  Perimeter Organisation AareLand
-  Bearbeitungsperimeter Agglomerationsprogramm AareLand (Agglomerationsgemeinden gemäss bfs)
-  Betrachtungsperimeter Agglomerationsprogramm AareLand (keine Agglomerationsgemeinden gemäss bfs)

Grundlagen

Das Zukunftsbild AareLand baut auf den bestehenden Planungsinstrumenten Aargau und Solothurn, insbesondere den kantonalen Richtplänen Aargau und Solothurn sowie den Regionalentwicklungskonzepten Aarau, Niederamt, Olten-Gäu und Zofingenregion auf:

Aargau

- › Richtplan Kanton Aargau (Beschluss Grosser Rat vom 20. September 2011)
- › raumentwicklungAARGAU, Gesamtstrategie Raumentwicklung, Beschluss des Grossen Rats vom 5. September 2006
- › mobilitätAARGAU, Gesamtverkehrsstrategie, Beschluss des Grossen Rats vom 19. September 2006
- › Regionalentwicklungskonzept Aarau, Stand Winter 2010/2011
- › zofingenregion AargauLuzern: Entwicklungsmodul 1: Koordinierte Raumentwicklung, verabschiedet am 17. September 2010
- › Siedlungs- und Verkehrskonzept Unteres Wiggertal, Schlussbericht Stand 20. Dezember 2010
- › Mehrjahresprogramm ÖV, Beschluss Grossrat vom 28.8.2007
- › Schachenpark, Landschaft und Industriegeschichte, Zwischenbericht 09. 2007, gemeinsam mit dem Kanton Solothurn und dem AareLand publiziert

Solothurn

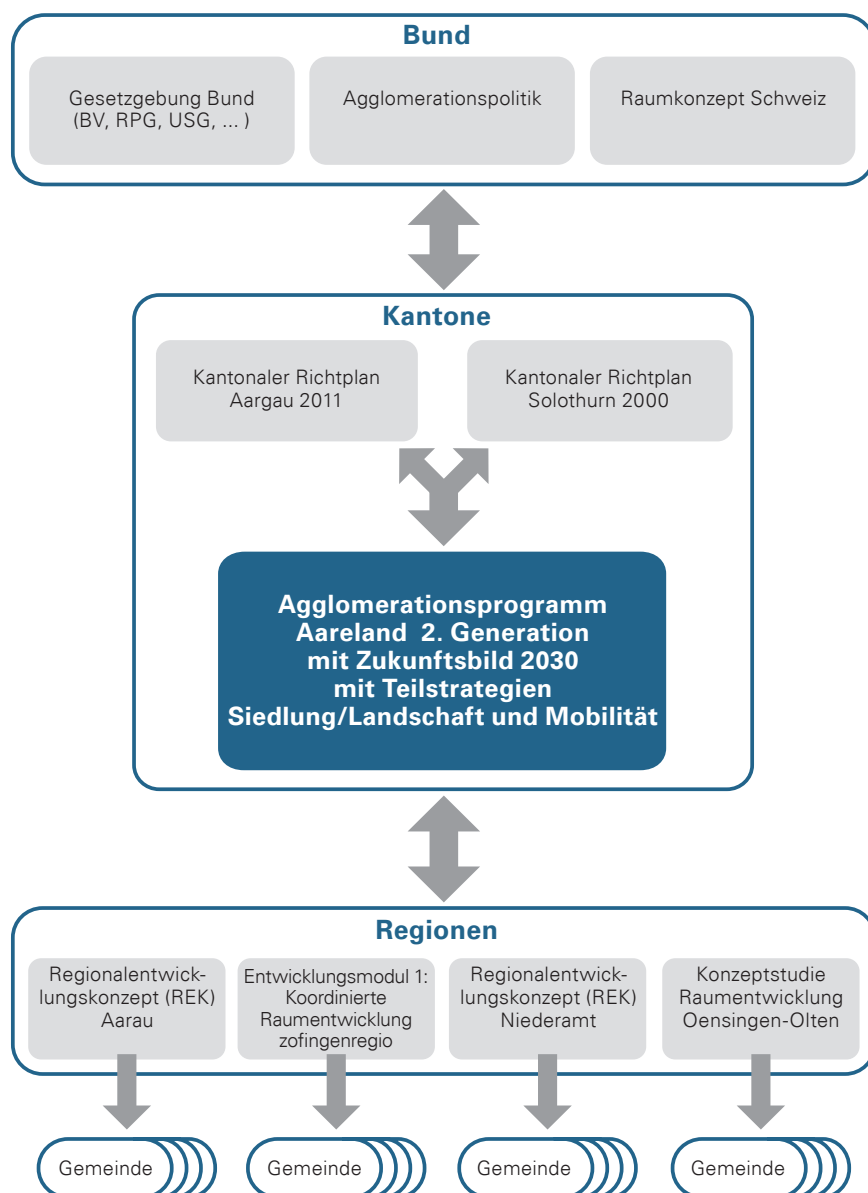
- › Kantonaler Richtplan 2000
- › Regionalentwicklungskonzept Niederamt, Stand Winter 2010/2011
- › Regionale Arbeitsplatzzone Gäu (RAZ Gäu), Stand Winter 2010/2011
- › Verkehrspolitische Leitbild (inkl. Grundlagenbericht), 26. Juli 2004
- › Regionalverein Olten Gösgen Gäu, Leitbild 2015, Juli 2010
- › Entwicklungskonzept Olten-Oensingen, 6. April 2011: Kenntnisnahme durch Steuerungsgruppe und Verabschiedung zuhanden Gesamtüberprüfung des Richtplans

Das Zukunftsbild 2030 nimmt die Aussagen aus diesen Planungsinstrumenten auf und präzisiert sie weiter. Den einzelnen Teilbereichen und -gebieten werden regional abgestimmte Aufgaben zugewiesen.

Die nachfolgende Skizze zeigt auf, wie die Planungsinstrumente der verschiedenen Planungsträger (Gemeinden, Regionen, Kantone und Bund) miteinander verbunden sind und wie sie voneinander abhängen.

Das Zukunftsbild AareLand 2030 entwickelt über die Kantonsgrenzen hinweg ein übergeordnetes räumliches Bild.

Die Kantone Aargau und Solothurn verwenden teilweise dieselben Begriffe für unterschiedliche Aspekte, teilweise benennen sie dieselben Themen unterschiedlich. Die im Zukunftsbild verwendeten Begriffe stimmen mit dem kantonalen Richtplan Aargau überein. Der Kanton Solothurn kann die Bezeichnung der Raumkategorien im Rahmen seiner Richtplanrevision anpassen resp. weiter spezifizieren, wobei er den Inhalt sinngemäss beibehalten wird.



Das AareLand ist ein Städtetz mit drei starken Zentren und starken Agglomerationsgemeinden:

- › Konsequente Stärkung des Wirtschaftsraums AareLand
- › Gemeinden haben ihren Standortvoraussetzungen entsprechende Entwicklungsmöglichkeiten
- › Nachhaltige Siedlungsentwicklung, jedoch den lokalen Gegebenheiten angepasst
- › Erschliessung durch ein funktionierendes Verkehrssystem, wobei betrieblich-organisatorische Massnahmen im Sinne der Optimierung der bestehenden Verkehrssysteme sowie die Kombination der verschiedenen Verkehrsträger Priorität haben.

Stossrichtungen

1

Die Entwicklung im Raum AareLand ist innerhalb des urbanen Entwicklungsraums mit den Zentren Aarau, Olten und Zofingen konzentriert. Die Erschliessung des urbanen Entwicklungsraums wird mit einem funktionierenden Gesamtverkehrssystem sicher gestellt.

2

Die Nutzungen innerhalb des AareLands sind auf die heutige und künftig realisierbare Verkehrsgunst abgestimmt. Nicht alle Nutzungen sind deshalb überall möglich und sinnvoll. Sie werden an denjenigen Standorten realisiert, die sich aus regionaler und verkehrlicher Sicht am besten dafür eignen. Wo nötig und aus raumplanerischer Sicht gerechtfertigt, sind Massnahmen zum Erhalt und zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur umzusetzen.

3

Der urbane Entwicklungsraum ist aus ökonomischer Sicht der leistungsfähigste Raum des AareLands. Hohe Dichten, die ein Optimum an Nutzungen erlauben, werden gefördert: Die Siedlungsentwicklung findet deshalb im urbanen Entwicklungsraum primär durch Mobilisierung von inneren Reserven, durch Umnutzungen und Umzonungen und – soweit möglich und sinnvoll – durch Nachverdichtungen statt. Massnahmen, die diese Entwicklung unterstützen, haben höchste Priorität.

4

Die Siedlungsentwicklung in den angrenzenden Wohndörfern verläuft behutsamer als im urbanen Entwicklungsraum, wobei auf eine Entwicklung im Einklang mit der Landschaft und der Landwirtschaft besonders Rücksicht genommen wird.

5

Die zukunftsgerichtete Landwirtschaft und die bestehenden Landschaftswerte sind wesentliche Elemente der Standortattraktivität des AareLands. In der jeweiligen Interessensabwägung sind sie den Aspekten der Siedlungsentwicklung gleichgestellt.

6

Mit flankierenden Massnahmen in den kantonalen Richtplänen werden der Landschaftsraum vom Siedlungsdruck entlastet und die erwünschte Konzentration im urbanen Entwicklungsraum gefördert.

7

Das AareLand arbeitet mit den Nachbarregionen und -agglomerationen intensiv zusammen.

Bild I - Das AareLand im Herzen der Schweiz



AareLand

- Attraktive Wohn- und Arbeitsregion im Herzen der Schweiz
- Standortgunst im Kreuzungsbereich der nationalen Hauptverkehrsachsen Schiene, Strasse und Veloverkehr
- Entwicklung basiert auf zwei Pfeilern:
 - 1) Wachstum auf der Grundlage der regionalen Potenziale
 - 2) Zusätzlich Förderung dichter Wohn-, Arbeits- und Dienstleistungsnutzung zur Entlastung der umliegenden Grosszentren



Urbaner Entwicklungsraum

- Wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Motor des AareLands
- Konzentration der Entwicklung in diesem Raum
- Förderung des urbanen Entwicklungsraums entsprechend der Erschliessungsgunst



Hauptverkehrsachsen Bahn

- Realisierung der nationalen Bahnprojekte
- Nutzung der frei werdenden Schienenkapazitäten für den Regionalverkehr



Hauptverkehrsachsen Nationalstrasse

- Optimierte Anschlüsse an das Nationalstrassennetz im oder möglichst nahe am urbanen Entwicklungsraum:
 - 1) Optimierung und Erhalt der Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems
 - 2) Minderung der negativen Auswirkungen durch unerwünschten Durchgangsverkehr in den Wohngebieten
- Park+Pool-Parkplätze an ausgewählten Autobahnanschlüssen



Zentren des AareLands

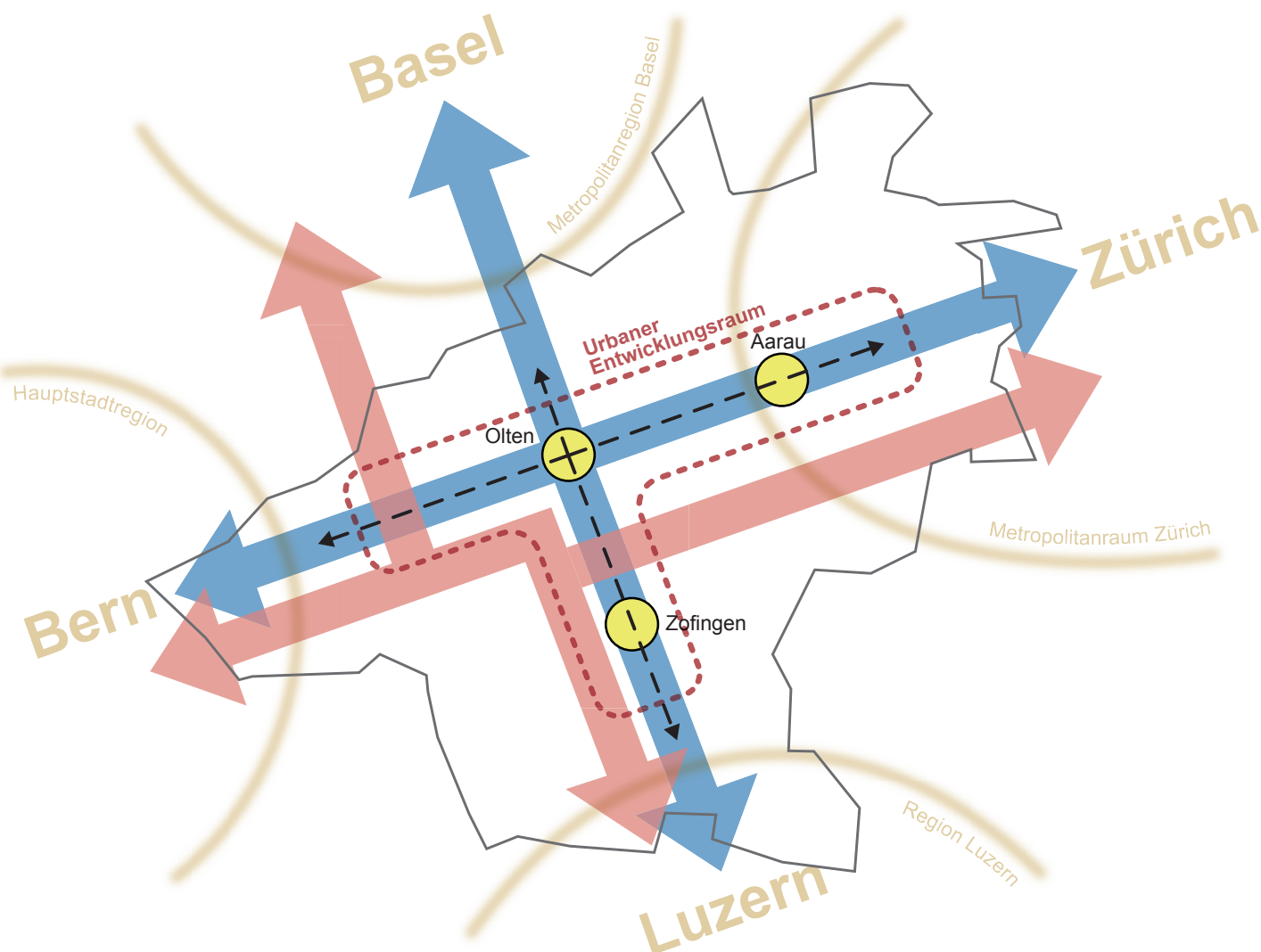
Aarau, Olten und Zofingen

- Bahnhöfe Olten, Aarau und Zofingen als ÖV-Drehscheiben
- Direkte und regelmässige Erreichbarkeit aller grösserer Schweizer Städte und des Auslands von den Zentren aus



S-Bahnnetz

- Leistungsfähiges S-Bahnnetz schliesst Gemeinden des urbanen Entwicklungsraums an die Zentren an



Anforderungen zur Umsetzung Bild I: Nationale Ebene

Öffentlicher Verkehr



Schienennetz Fernverkehr



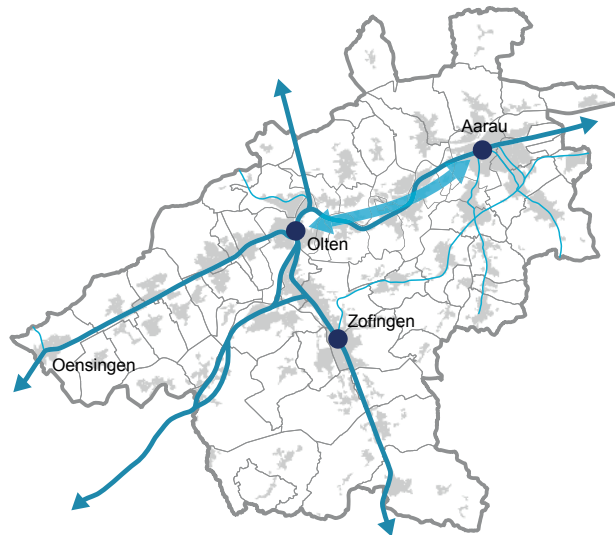
ÖV-Knoten national

- Regelmässige Anschlüsse an den Regional- und Fernverkehr (national und international)



Infrastrukturergänzung Fern- und Regionalverkehr

- Kapazitätssteigerung zwischen Aarau und Olten (Vierspurausbau Däniken-Aarau inkl. Eppenbergtunnel)
- Ausbau/Optimierung Bahnhof Olten
- Wendegleise im Raum Aarau West, in Olten und Zofingen



Motorisierter Individualverkehr



Leistungsfähiges Nationalstrassennetz

- Erhalt Leistungsfähigkeit für Durchgangsverkehr und grossräumigen regionalen Verkehr



Leistungsfähige Autobahnanschlüsse

- Ausbau Aarau West (und Aarau Ost, Bestandteil Agglomerationsprogramm Aargau Ost)
- Ausbau Anschlüsse Egerkingen, Oensingen, Oftringen, Rothrist



Optimierung und Erhalt der Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes

- Ausbau A1 auf 6 Streifen in den Abschnitten Härkingen-Wiggertal (ab 2012), Luterbach-Härkingen (ab 2020), Wiggertal-Birrfeld und weiter bis in den Raum Baden
- Option zusätzliche Anschlüsse im Zusammenhang mit 6-Streifen-Ausbau prüfen



Erreichbarkeit des Kernraums für den MIV erforderlich

- Geregelte Durchfahrt (Verkehrsmanagement) durch die Zentren von Aarau und Olten für den wirtschaftlich notwendigen Durchgangsverkehr Niederamt - Nationalstrassennetz
- Erhalt der Erreichbarkeit der Zentren vom Nationalstrassennetz aus

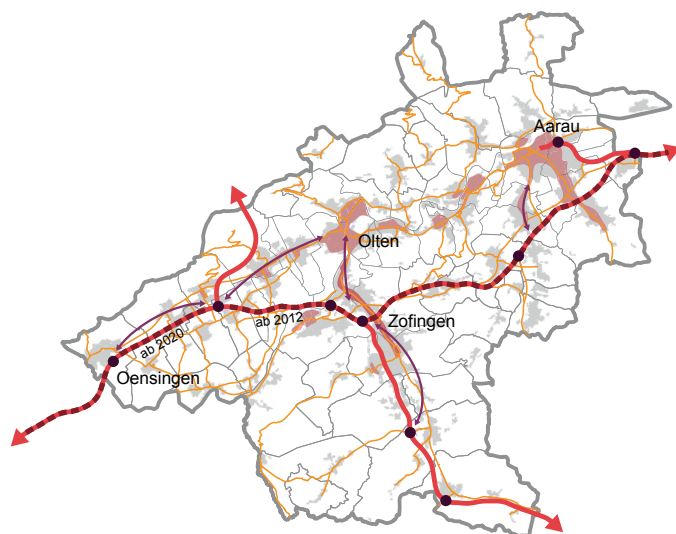


Zugänglichkeit zu den Nationalstrassenanschlüssen gewährleisten

- Verkehr siedlungsverträglich auf die Nationalstrassen leiten



Kantonsstrassennetz



Velo- und Fussverkehr



Radrouten Schweizmobil (national und regional)



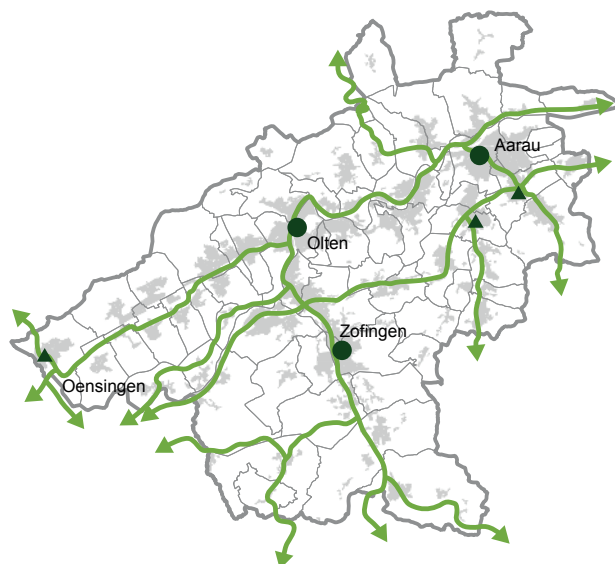
Zugänglichkeit Bahnanschlüsse national

- Hindernisfreier und direkter Zugang zu den Bahnhöfen
- Besucherlenkung (Wegweiser, Informationstafeln etc.)



Zugänglichkeit Bahnanschlüsse regional

- Hindernisfreier und direkter Zugang zu den Bahnhöfen
- Besucherlenkung (Wegweiser, Informationstafeln etc.)



1. Das AareLand als eine attraktive Wohn-, Arbeits- und Erholungsregion im Herzen der Schweiz positionieren

Ziel 2030

Z1.1 Das AareLand profiliert sich als attraktive Wohn-, Arbeits- und Erholungsregion im Herzen der Schweiz zwischen dem Metropolitanraum Zürich, der Metropolitanregion Basel, der Hauptstadtregion Bern sowie der Region Luzern/Zentralschweiz.

Z1.2 Das AareLand arbeitet mit den Nachbarregionen und -agglomerationen intensiv zusammen. Die Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung sind aufeinander abgestimmt. Es sind dies im

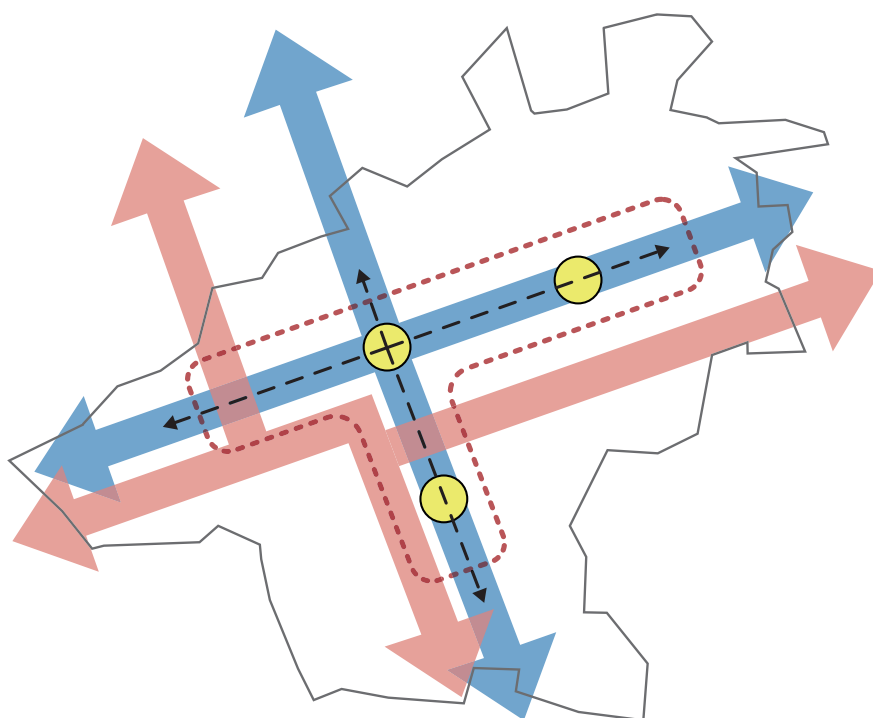
Kanton Aargau die Regionen Surental und Wynental sowie die Region/Agglomeration Lenzburg, im Kanton Solothurn die Regionen Solothurn und Thal, im Kanton Bern die Region Oberaargau (Langenthal) und im Kanton Luzern das Wiggertal und die Region Sursee.

Teilstrategie Siedlung und Landschaft

SL1.1 Das AareLand richtet seine Entwicklung einerseits auf das Wachstum der regionalen Potenziale aus und fördert zusätzlich an sehr gut bahnerschlossenen

Lagen, beispielsweise unmittelbar bei den Bahnhöfen Aarau, Olten und Zofingen, dichte Wohn-, Arbeits- und Dienstleistungsnutzungen zur Entlastung der umliegenden Grosszentren Basel, Bern, Luzern und Zürich.

SL1.2 Die Entwicklung des AareLands wird im urbanen Entwicklungsraum konzentriert. Dieser wird weiter differenziert und je nach Erschliessungsgunst entsprechend gefördert.



2. Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten

Ziel 2030

Z2.1 Das AareLand nutzt seine Standortgunst im Kreuzungsbereich der nationalen Hauptverkehrsachsen Schiene, Strasse und Langsamverkehr. Es profitiert von den guten Verkehrsanbindungen sowie von der Überschaubarkeit seiner Siedlungsräume.

Teilstrategie Mobilität

M2.1 Die Leistungssteigerung des Schienennetzes zwischen Aarau und Olten (insbesondere Vierspurausbau Däniken-Aarau mit Eppenbergtunnel, Ausbau/Optimierung Bahnhof Olten sowie Wendegleise im Raum Aarau West, in Olten und Zofingen als Wendemöglichkeiten für die S-Bahnen) ist sehr wichtig für den Erhalt des Funktionsfähigkeit des schienengebundenen ÖV im AareLand. Die Kantone und Gemeinden achten, dass die frei werdenden Schienen-Kapazitäten für den Regionalverkehr eingesetzt werden.

M2.2 Von den drei Zentren Aarau, Olten und Zofingen aus sind alle grösseren Schweizer Städte und das Ausland mit der Bahn rasch, direkt und mit hohem Takt (mindestens im 30 min-Takt) erreichbar.

M2.3 Die Bahnhöfe Aarau, Olten und Zofingen bauen ihre Bedeutung als ÖV-Drehscheiben mit grossräumiger kantonaler und regionaler Ausstrahlung weiter aus. Sie sind Anknüpfungspunkt für urbane und regional bedeutende Busverbindungen.

M2.4 Die Gemeinden im urbanen Entwicklungsraum sind mit einem leistungsfähigen S-Bahn-Netz an die Zentren Aarau, Olten und Zofingen angebunden und mit den benachbarten Regionalzentren/Kernstädten vernetzt. Die Gemeinden ausserhalb der urbanen Entwicklungsachse erreichen diese Zentren mit einem gut ausgebauten S-Bahn- und Busnetz sowie mit einem direkten und sicheren Velo- und Fusswegnetz.

M2.5 Das Nationalstrassennetz optimiert und erhöht seine Funktionsfähigkeit nicht nur für den Durchgangsverkehr, sondern weist auch genügend Kapazitäten für den grossräumigen regionalen Individualverkehr auf. Die Kantone setzen sich für eine leistungsfähige Autobahn mit dem Ausbau auf sechs Spuren zwischen Härkingen und Wiggertal (ab 2012), zwischen Luterbach und Härkingen (ab 2020) und zwischen Wiggertal-Birrfeld und weiter bis in den Raum Baden ein.

M2.6 Optimierte, leistungsfähige Anschlüsse an das Nationalstrassennetz im oder möglichst nahe am urbanen Entwicklungsraum tragen zur Leistungssteigerung des Gesamtverkehrssystems und zur Minderung der negativen Auswirkungen durch unerwünschten Durchgangsverkehr in den Wohngebieten bei.

M2.7 Die Wohndörfer auf den ländlichen Entwicklungsachsen/Die ländlichen Entwicklungsgemeinden (SO) und im Landschaftsraum sind durch ein gut unterhaltenes Kantonsstrassennetz mit

angebotsorientiertem Ausbaustandard an die Zentren und ans Nationalstrassennetz angeschlossen.

M2.8 Die nationalen und regionalen Velorouten von Schweizmobil ergeben zusammen mit den kantonalen, regionalen und kommunalen Radrouten ein engmaschiges und dichtes Velonetz. Die Velorouten sind gut unterhalten, Querungen zum MIV mit einem hohen Verkehrsaufkommen speziell gesichert und somit sicher und attraktiv befahrbar.

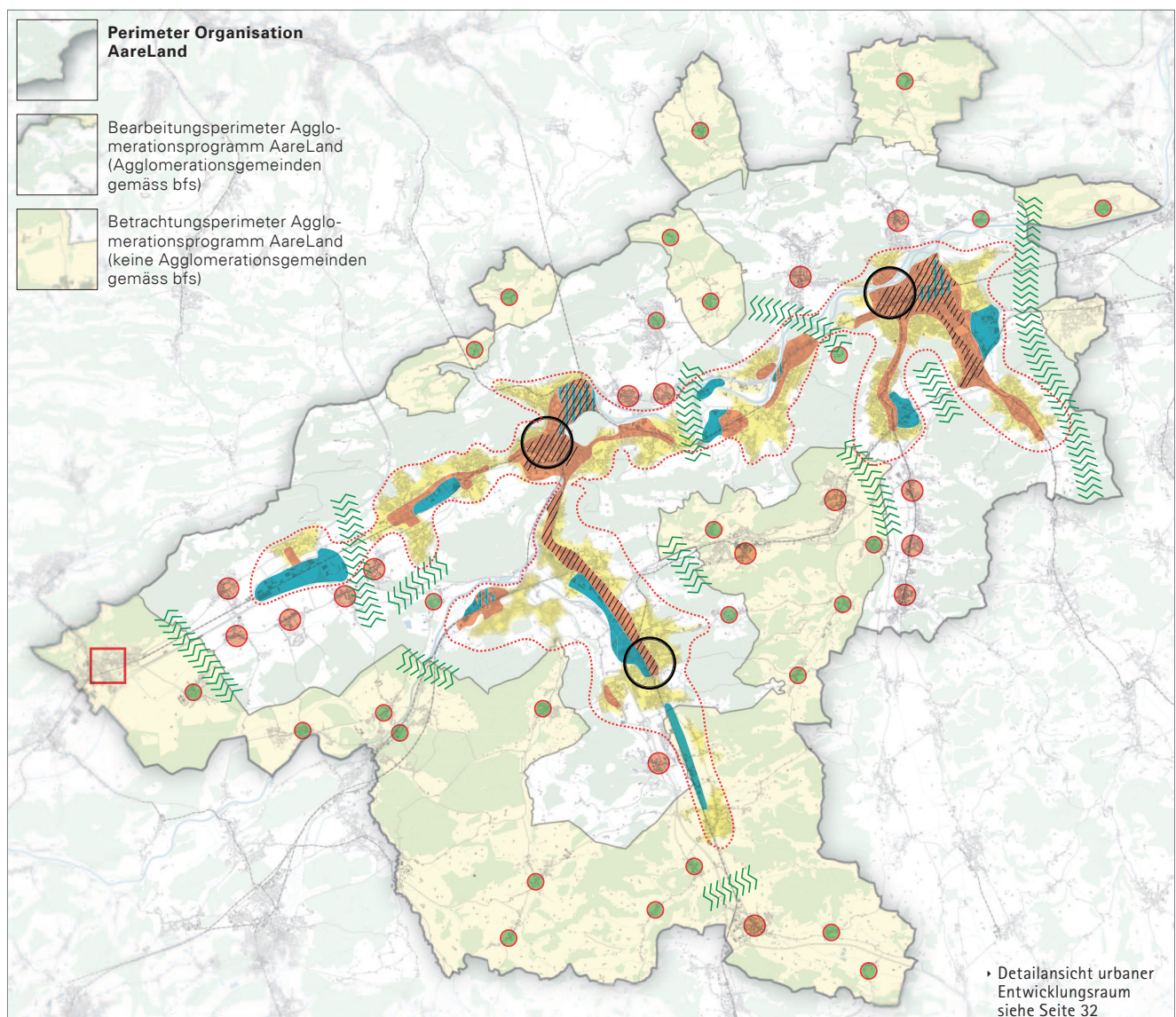
M2.9 Der Zugang mit dem Velo oder zu Fuss zu den Bahnhöfen Aarau, Olten und Zofingen ist sicher, direkt und hindernisfrei gewährleistet.

M2.10 Gestützt auf die kantonalen Park+Ride- und Bike+Ride-Konzepte werden an den dafür geeigneten ÖV-Haltestellen, insbesondere aber an Bahnhöfen und entlang der Einfallsachsen in die Zentren Aarau, Olten und Zofingen, genügend Parkplätze resp. gedeckte Veloabstellplätze und Ladestationen für E-Bikes zur Verfügung gestellt.

M2.11 An ausgewählten Autobahnan Anschlüssen im AareLand stehen genügend grosse Park+Pool-Parkplätze zur Verfügung.

M2.12 Im AareLand wird eine Mobilitätsberatung angeboten. Sie bietet für Private, Firmen und die öffentliche Hand Beratungen betreffend aller im AareLand relevanten Fragen der Mobilität an.

Bild II - Wohnen und arbeiten in den Teilräumen des AareLands



Anforderungen zur Umsetzung Bild II: kantonale und regionale Ebene

Öffentlicher Verkehr

● Attraktive Knoten für Fern- und Regionalverkehr

- › Kurze, attraktive und hindernisfreie Verbindungen: Bahn-Bahn, Bahn-Bus, Bahn-Velo- und Fussverkehr

▲ Regionale ÖV-Knoten

- › Kurze, attraktive und hindernisfreie Verbindungen: Bahn-Bahn: SBB-WSB und SBB-Oensingen-Balsthal-Bahn sowie asm-Linie (Aare Seeland Mobil), Bahn-Bus, Bahn-Velo- und Fussverkehr

■ Lokale ÖV-Knoten

- › Kurze, attraktive und hindernisfreie Verbindungen: Bahn-Bus, Bahn-Velo- und Fussverkehr des Teilgebiets, teilweise durch Überlagerung von Regionalverkehrslinien (Bus)

→ Leistungsfähiges S-Bahnnetz im urbanen Entwicklungsraum

- › 15 min-Takt

→ Leistungsfähiges S-Bahnnetz ausserhalb des urbanen Entwicklungsraums

- › 30 min-Takt: Strecke Lenzburg/Aarau – Zofingen und Strecke Olten-Murgenthal-Langenthal

→ Attraktiver Feinverteiler im urbanen Entwicklungsraum

- › WSB mind. im 15 min-Takt
- › Zentren und Kernraum Bus < 10 min-Takt
- › Kernergänzungsraum 10 bis 30 min-Takt, je nach Lage des Teilgebiets

→ Anschluss Wohndörfer im Landschaftsraum an ÖV-Knoten (schematische Darstellung)

- › Regionalbus mit der Bedeutung der Teilgebiete angepasstem Takt

● ○ Übrige/geplante S-Bahnhaltestellen

Motorisierter Individualverkehr

→ Sicheres Strassennetz im urbanen Entwicklungsraum

- › Verkehrsmanagement
- › Strassenraumgestaltung
- › Parkraummanagement

→ Optimierung Leistungsfähigkeit Kantonsstrassennetz

- › Fortführung Entlastung Region Olten (ERO)
- › Umfahrung Oensingen
- › Wiggertalstrasse
- › Umfahrung Suhr
- › Verbindungssperre Buchs Nord
- › Siedlungsverträgliche Anbindung des Niederamts auf bestehenden Strassen

Velo- und Fussverkehr

→ Dichtes Netz Bedarfsverkehr im urbanen Entwicklungsraum

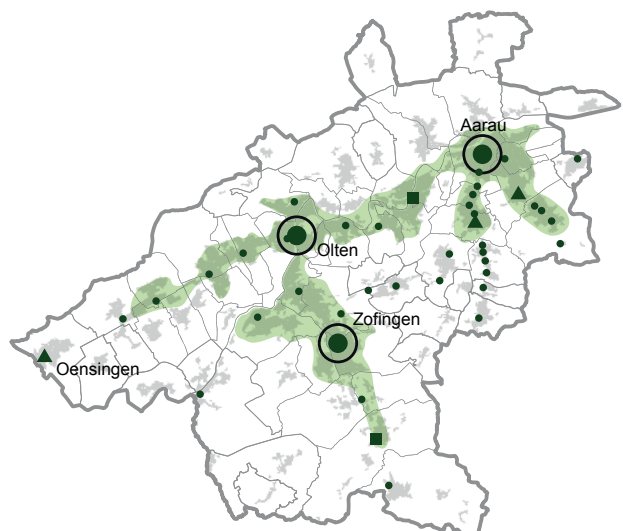
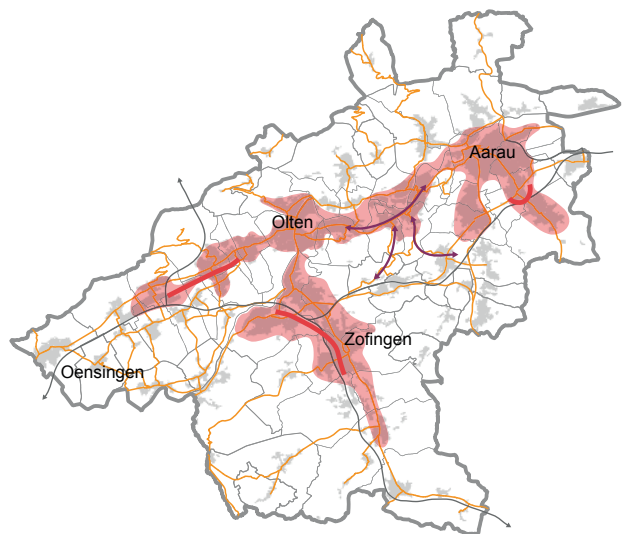
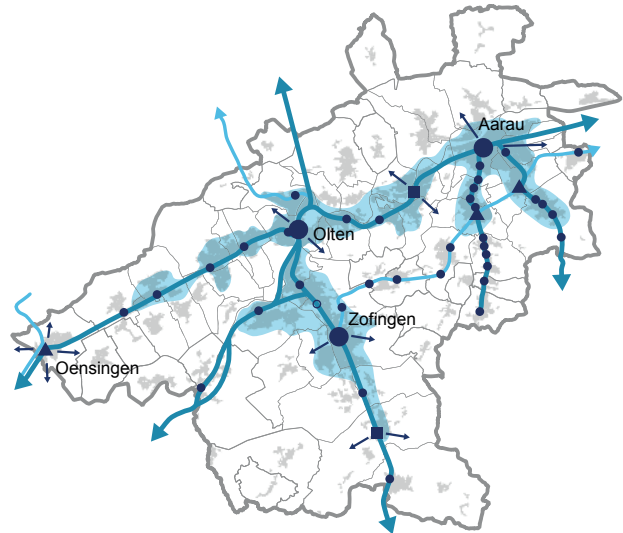
- › Sichere und attraktive Velo- und Fusswegverbindungen zu allen wichtigen Zielen (Zentren, Schulen, Versorgung, Freizeitanlagen, Verwaltung, Gesundheit etc.)
- › Genügend und gedeckte Veloabstellplätze an allen wichtigen Zielen und wichtigen Bushaltestellen

● ▲ ■ ÖV-Knoten national, regional und lokal

- › Hindernisfreier und direkter Zugang zu den Bahnhöfen und Bushaltestellen
- › Genügend, gedeckte und sichere Veloabstellplätze an allen Bahnhöfen und bei Bedarf auch an Bushaltestellen

● Übrige S-Bahnhaltestellen

- › Hindernisfreier und direkter Zugang zu den Bahnhöfen



3. Die Siedlungsentwicklung im AareLand lenken

Ziel 2030

Z3.1 Das AareLand richtet seine Entwicklung auf die kantonalen Zielsetzungen und die regionalen sozialen, demographischen, wirtschaftlichen und ökologischen Gegebenheiten aus. Die verschiedenen Räume stärken und ergänzen sich funktional gegenseitig.

Z3.2 Die angestrebte Entwicklung wird räumlich so strukturiert, dass sie mit den vorhandenen und künftig realisierbaren, angebotsorientierten Verkehrs- und Infrastruktureinrichtungen optimal bewältigt wird. Je nach Erschliessungsgunst und Anbindung für den Velo- und Fussverkehr entwickeln sich die Teilgebiete des AareLands unterschiedlich.

Teilstrategie Siedlung und Landschaft

SL3.1 Nicht alle Nutzungen sind überall möglich und sinnvoll. Entsprechend der heute vorhandenen und künftig realistisch möglichen Erschliessungsgunst der Teilräume entwickeln diese sich differenziert nach den Vorgaben des Zukunftsbilds.

SL3.2 Für die Siedlungsentwicklung des AareLands haben folgende Ansätze Priorität:

a. Mobilisierung der inneren Reserven durch Schliessen der Baulücken, Aktivieren nicht verfügbarer Baulandreserven, Umnutzung von Brachen und Erhöhen der Dichte auf ein lokal verträgliches Mass. Dabei wird Wert auf eine Entwicklung gelegt, die den örtlichen Gegebenheiten (Charakter des Quartiers und der Gemeinde, historische Bauweise etc.) entspricht und die Durchgrünung (Erhalt der Freiräume für die Nächsterholung etc.) wahrt.

b. Umzonung von Gebieten, die für den ursprünglichen Zweck (beispielsweise Landwirtschaftsbetriebe in Dorfkernen, zentrumsnahe Gewerbegebiete) nicht mehr benötigt werden.

c. Nur bei ausgewiesenem Bedarf: Neueinzonung von Siedlungslücken und Arrondierungen des Siedlungsgebiets auf der Grundlage qualitativ hoch stehender Siedlungskonzepte.

SL3.3 Grössere Einzonungen, die über den Eigenbedarf der Siedlungsräume hinausgehen, sind vornehmlich im urbanen

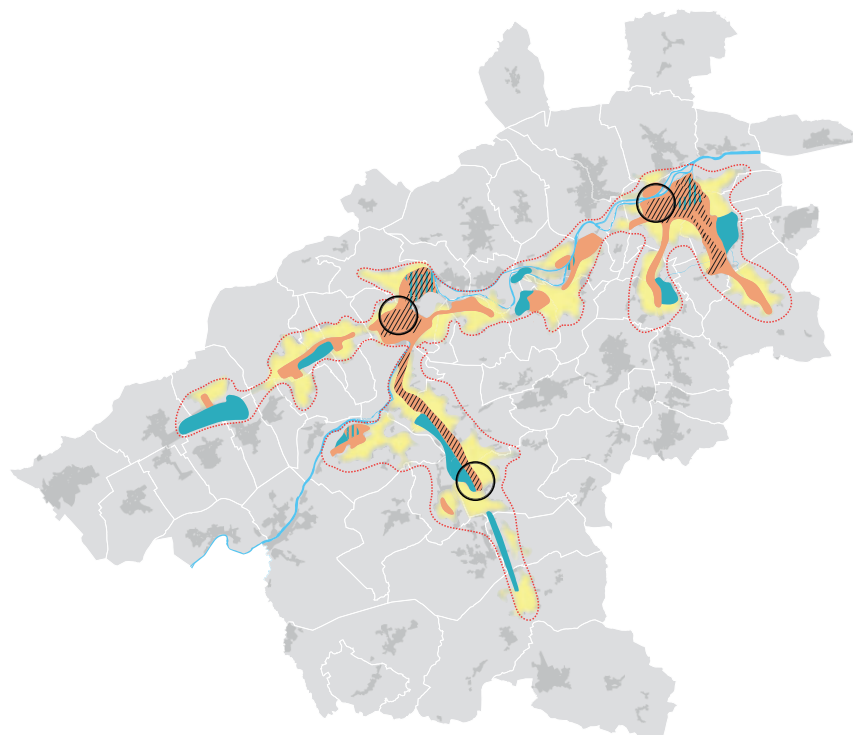
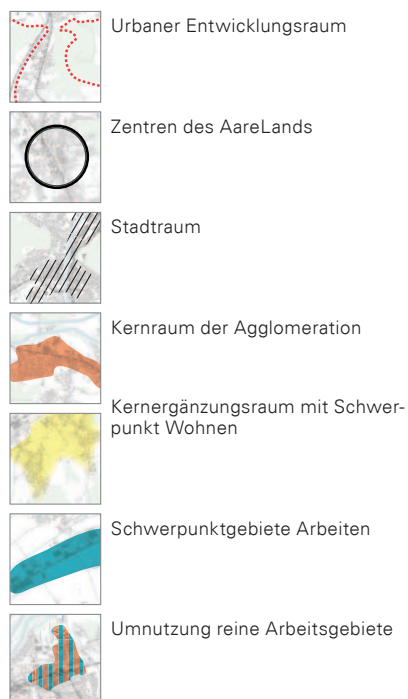
Entwicklungsraum und nur dann zulässig, wenn die Entwicklung der Raumstrukturen regional abgestimmt ist.

SL3.4 Die Kantone sichern eine Entwicklung entsprechend den angestrebten Entwicklungsvorstellungen im Rahmen der kantonalen Richtplanungen und der jeweiligen kantonalen Bewilligungspraxis.

SL3.5 Die Gemeinden mit einem Ortsbild von nationaler Bedeutung (ISOS) berücksichtigen dieses bei Planungen in dessen Perimeter.

Teilstrategie Mobilität

M3.1 Grössere Einzonungen verfügen über eine ÖV-Erschliessung, die auf die Nutzungsbedürfnisse abgestimmt ist und bei der jeweils Anschluss an die massgebenden Zielorte besteht. Die Gebiete sind auch mit dem MIV erreichbar.



4. Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen

Ziel 2030

Z4.1 Der urbane Entwicklungsraum zwischen Reiden, Zofingen und Olten sowie zwischen Egerkingen und Aarau (-Lenzburg) verfügt über die höchste Standortgunst im AareLand. Die Entwicklung des AareLands wird hier konzentriert. Der urbane Entwicklungsraum übernimmt die Funktion des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Motors.

Z4.2 Der urbane Entwicklungsraum wird in mehrere Gebietskategorien in Funktion ihrer Erschliessungs- und Standortgunst weiter differenziert, wobei die einzelnen Gebietskategorien spezifische Aufgaben einnehmen:

- Kernraum (teilweise mit den Stadtraum und Zentren überlagert)
- Kernergänzungsraum
- Schwerpunktgebiete Arbeiten
- Umnutzungsgebiete Arbeiten

Teilstrategie Siedlung und Landschaft

SL4.1 Der urbane Entwicklungsraum wird - unter Berücksichtigung der lokalen städtebaulichen Gegebenheiten - nach innen verdichtet (Mobilisierung der inneren Reserven und Brachen, Umnutzungen und Umzonungen, dichtere Bauweisen, Nachverdichtungen).

SL4.2 Erweiterungen bestehender Nutzungen und neu anzusiedelnde Nutzungen sind innerhalb des urbanen Entwicklungsraums an gut ÖV-erschlossener Lage mit dichter Bauweise umzusetzen.

SL4.3 Im urbanen Entwicklungsraum werden städtebaulich und architektonisch gute Lösungen mit Qualitätsverfahren gefördert.

SL4.4 Die Gemeinden und Kantone verhindern im Rahmen ihrer Nutzungs-, Regional- und Richtplanungen, dass die angestrebte Konzentration im urbanen Entwicklungsraum durch massgebende Entwicklungen ausserhalb unterlaufen wird.

Teilstrategie Mobilität

M4.1 Das leistungsfähige S-Bahnnetz im 15 min-Takt bildet das Rückgrat der Verkehrserschliessung im urbanen Entwicklungsraum. Es bindet den Kernraum an die Zentren Aarau, Olten und Zofingen und ans nationale Netz an. Neue S-Bahnhaltestellen an geeigneten Standorten stärken zusätzlich das S-Bahnnetz. Das leistungsfähige Busnetz stellt die Feinerschliessung innerhalb des urbanen Entwicklungsraums sicher.

M4.2 Die Zentren Aarau, Olten und Zofingen sind mittels Direktverbindungen mindestens im 30 min-Takt direkt und im 15 min-Takt mit einem Umsteigevorgang miteinander verbunden.

M4.3 Das Kantonsstrassennetz bindet den urbanen Entwicklungsraum siedlungsverträglich, d.h. in den Ortszentren kanalisiert, sicher und in gut gestalteten Strassenräumen an die folgenden Autobahnanschlüsse an:

- Das Niederamt südlich der Aare über die Verbindungen Olten/ERO, Däniken-Walterswil, Gretzenbach-Kölliken und im Raum Aarau an die H5 oder den optionalen A1-Anschluss Suhr.
- Sicherstellung von leistungsfähigen Strassenverbindungen an die A1 und die A2 für Olten und das Gäu. Olten und Teile des Niederamts via Umfahrung Aarburg an den Autobahnanschluss Rothrist mit A1 und A2
- Anbindung des Wiggertals mit Zofingen / Oftringen über die Wiggertalstrasse (Ausbau Abschnitte 1 bis 3 bis südlich der Aare inkl. Verlängerungsoption zwischen Zofingen und Wikon / Reiden) an die Autobahnanschlüsse Rothrist mit A1 und A2 sowie Reiden mit A2.
- Anbindung des Raums Aarau über die Aaretalstrasse (H5), Suhrentalstrasse, Umfahrung Suhr an die A1.

M4.4 Ein innerhalb des AareLands und mit den Nachbarräumen koordiniertes Verkehrsmanagement sichert und erhält die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems, kanalisiert den Verkehr und weist orts- und situationsbedingt den einzelnen Verkehrsträgern die notwendigen Prioritäten zu.

M4.5 Ein angebotsorientiertes und ortsverträglich ausgestaltetes Hauptverkehrsstrassennetz stellt die MIV-Erreichbarkeit sicher.

M4.6 Die Belastung für die angrenzenden Wohngebiete wird durch die Kanalisierung des Verkehrs unter Bereitstellung der notwendigen Leistungsfähigkeit – auf das Hauptverkehrsstrassennetz minimiert. Dieses wird mittels Betriebs- und Gestaltungskonzepten siedlungsverträglich gestaltet. Ein Ausbau des bestehenden Kantonsstrassennetzes erfolgt gezielt und in Abstimmung mit betrieblichen Massnahmen, wenn die Belastung der Wohnquartiere nicht verringert werden kann resp. eine Erhöhung der Kapazität zur Entlastung des urbanen Entwicklungsraums nötig ist. M4.7 Das engmaschige und sichere Velo- und Fusswegnetz verbindet alle wichtigen Ziele (ÖV-Knoten, Versorgung, Schulen, Gesundheit, Sport, Verwaltung, Kultur, Freizeit etc.) im urbanen Entwicklungsraum.

*) Die ÖV-Güteklassen sind ein Mass für die Qualität der Erschliessung des Raumes durch Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. In der Raumplanung findet dieser Indikator Verwendung bei der Beurteilung der Qualität der Erschliessung der Bauzonen mit dem öffentlichen Verkehr. Die Definition der Klassierung beruht weiterhin auf der alten SN640290. Die Kriterien für die Bestimmung der ÖV-Güteklassen sind die Haltestellenkategorien sowie der Zugang der Haltestellen (Fussdistanz). In einer GIS-Analyse wird entsprechend dieser Kriterien dem Raum um die Haltestellen die Güteklasse A bis D zugewiesen. Gebiete in kurzer Distanz von Bahnknoten und Bahnlinien mit dichtem Kursintervall gehören einer hohen Güteklasse (A) an, solche in mittlerer Entfernung zu einer Ortbushaltestelle mit spärlichem Takt einer tiefen Güteklasse (D).

5. Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen

Ziel 2030

Z5.1 Der Kernraum der Agglomeration besteht aus denjenigen Gebieten, die über eine attraktive ÖV-Erschliessung und gute Velo- und Fusswegverbindungen verfügen. Im Kernraum der Agglomeration sind deshalb die Voraussetzungen für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur vorhanden und gesichert. Es besteht ein insgesamt gemischt genutzter Raum, in dem sich die verschiedenen Nutzungen gegenseitig nicht beeinträchtigen. Der rasche Zugang zu Gebieten der Nah- und Nächsterholung sowie die unmittelbare Nähe zu Dienstleistungen und Versorgungseinrichtungen stellen eine hohe urbane Lebensqualität sicher.

Teilstrategie Siedlung und Landschaft

SL5.1 Die Gemeinden schaffen nutzungsplanerisch die Voraussetzungen für eine grosse Nutzungsvielfalt im Kernraum, insbesondere auch für die Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur mit auch regionaler Ausstrahlung. Angestrebt werden ortsverträgliche optimale Nutzungsdichten.

SL5.2 Mit der Gestaltung des öffentlichen Raums wird eine möglichst hohe Aufenthaltsqualität gefördert.

SL5.3 In Gebieten des Kernraums, die eine geringe Nutzungsintensität (z.B. Lagerplätze, Brachen) haben oder stark auf MIV-orientierte Nutzungen ausgerichtet sind, werden Massnahmen zur Nachverdichtung oder zur Umnutzung geprüft. Voraussetzung dazu sind konzeptionelle Planungen, die die Entwicklungsstrategien gebietsweise festlegen.

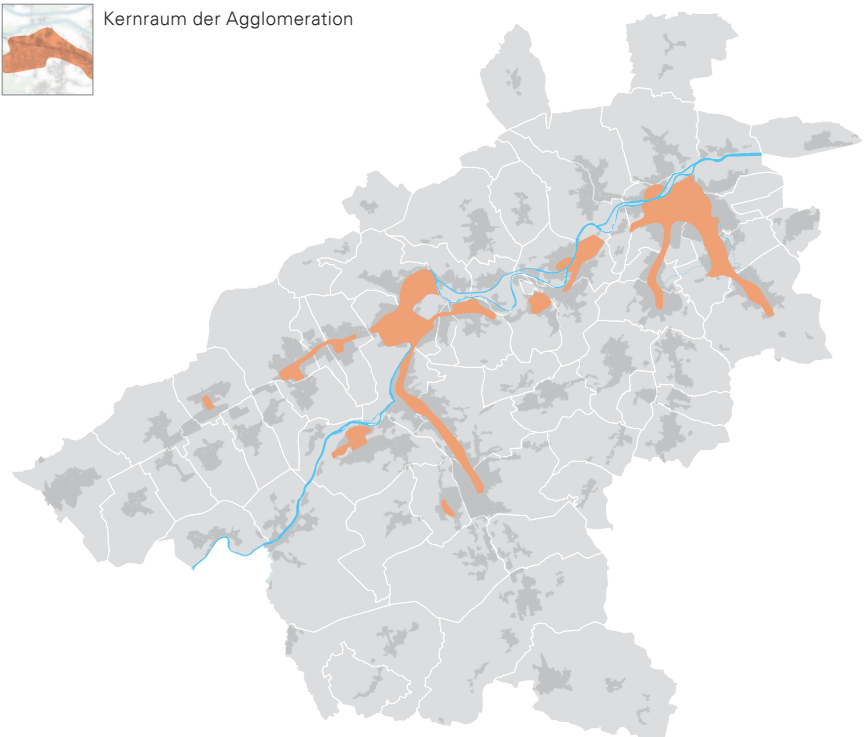
Teilstrategie Mobilität

M5.1 Der Kernraum im Bereich der Zentren Aarau, Olten und Zofingen verfügt über Busverbindungen oder Verbindungen der WSB mindestens im 15 min-Takt.

M5.2 Der Kernraum muss auch mit dem MIV erreichbar sein. Innerhalb des Kernraums besteht ein gemeindeübergreifendes, koordiniertes und flächendeckendes Parkraummanagement. Sammelparkierungen sind an geeigneten Standorten realisiert und je nach angestrebtem Nutzungszweck (gemeindeübergreifend) bewirtschaftet. Sie sind durch ein attraktives Fusswegnetz mit den Hauptzielen verbunden.



Kernraum der Agglomeration



6. Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten

Ziel 2030

Z6.1 Aarau, Olten und Zofingen sind die Zentren des AareLands. Sie verbinden traditionell verschiedenste Zentrumsnutzungen, insbesondere in den Bereichen öffentliche und private Dienstleistungen, Versorgung der Bevölkerung, Gastronomie, Kultur und Bildung wie auch Tourismus. Als Zentren des AareLands stiften sie Identität.

Z6.2 Die Stadträume als Teile des Kernraums sind die am besten ÖV-erschlossenen Gebiete des Kernraums. Nutzungen mit regionaler und überregionaler Ausstrahlung sind hier konzentriert. Insbesondere öffentliche und private publikumsintensive Nutzungen sind hier unter Berücksichtigung des jeweiligen Ortscharakters und einer der Nutzung angepassten Erschließung angesiedelt.

Teilstrategie Siedlung und Landschaft

SL6.1 Die gute Gestaltung (städtebaulich qualitativ hochwertige Arealentwicklungen, Gestaltung des öffentlichen Raums, energieeffizient und ressourcenschonend etc.) innerhalb des Stadtraums und der Zentren Aarau, Olten und Zofingen ist durch die enge Zusammenarbeit zwischen Gemeinden, Kantonen und (privaten) Eigentümern im Rahmen geeigneter Planungsverfahren sichergestellt.

SL6.2 Im Stadtraum werden städtebaulich und architektonisch gute Lösungen mit Qualitätsverfahren konsequent gefördert.

SL6.3 Nutzungen, die über eine hohe Qualität der ÖV-Erschließungsqualität verfügen müssen (insbesondere publikumsorientierte Nutzungen), sind im Stadtraum angesiedelt.

Teilstrategie Mobilität

M6.1 Die Zentren Aarau, Olten und Zofingen sind innerhalb und mit den angrenzenden Stadträumen der Nachfrage entsprechend durch Überlagerung von Buslinien mindestens im 10 min-Takt erschlossen.

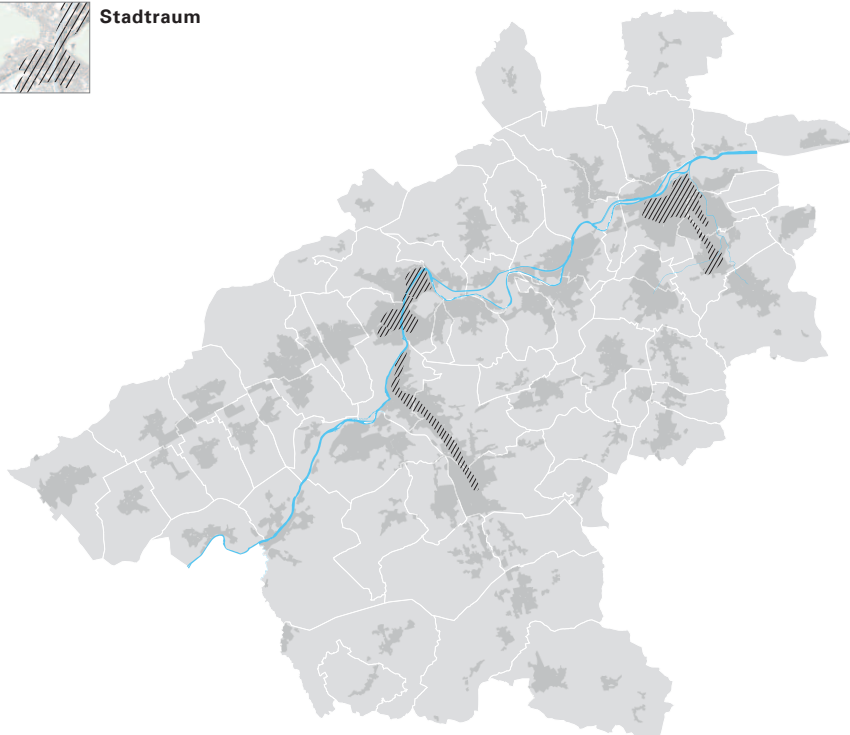
M6.2 Je nach Lage und Bedürfnis werden die verschiedenen Verkehrsträger im Stadtraum und in den Zentren Aarau, Olten und Zofingen unterschiedlich priorisiert.

M6.3 Sammelparkierungen an geeigneten Lagen werden unterirdisch oder in Parkhäusern angeboten. Oberirdische Parkplätze an zentralen Lagen werden so bewirtschaftet, dass sie der jeweiligen Zentrumsfunktion dienen. Abstellplätze für (Elektro-)Scooter (inkl. Ladestationen) werden vorgesehen.

M6.4 Die Stadträume sind velo- und fussgängerfreundlich ausgestaltet: Sie werden durch kurze, direkte und sichere Verbindungen erschlossen. Sichere Veloabstellplätze (inkl. Ladestationen für E-Bikes) stehen in genügender Anzahl an allen wichtigen Stellen zur Verfügung.



Stadtraum



7. Den Kernergänzungsraum als Wohnschwerpunkt des AareLands priorisieren

Ziel 2030

Z7.1 Der Kernergänzungsraum des AareLands ist Schwerpunkt der Wohnentwicklung für vielfältige Wohnbedürfnisse nahe der Arbeitsplätze und Infrastruktureinrichtungen. Er ist mehrheitlich durch hohe Dichten mit Schwergewicht beim qualitätsvollen Geschosswohnungsbau geprägt.

Teilstrategie Siedlung und Landschaft

SL7.1 Die Gemeinden im Kernergänzungsraum schaffen nutzungsplanerisch die Voraussetzungen für Quartierentwicklungen mit quartierverträglichen, hohen Dichten mit Schwergewicht beim qualitätsvollen Geschosswohnungsbau.

SL7.2 Bestehende Einfamilienhausquartiere werden hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Siedlungsstruktur überprüft und wenn möglich behutsam nachverdichtet. Ersatzneubauten in bestehenden Einfamilienhausquartieren werden begrüsst und je nach Gemeinde entsprechend gefördert.

SL7.3 Grössere, neue Siedlungsentwicklungen sind nur an Orten mit einem der Lage entsprechenden und finanzierbaren ÖV oder vorhandener, guter MIV-Erschliessung möglich.

Teilstrategie Mobilität

M7.1 Der Kernergänzungsraum ist durch den ÖV (S-Bahn, WSB, Busse) im Bereich der Zentren mindestens im 15 min-Takt, im übrigen Raum im 30 min-Takt sowie mit gut ausgebauten und attraktiven Velo- und Fusswegverbindungen an den nächsten S-Bahnhof resp. an die ÖV-Knoten in den Zentren Aarau, Olten und Zofingen angebunden.



Kernergänzungsraum mit Schwerpunkt Wohnen



8. Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern

Ziel 2030

Z8.1 Die kantonalen und regionalen Schwerpunktgebiete Arbeiten liegen an Standorten mit besonders hoher Erschliessungsgunst und nahen Siedlungsschwerpunkten. Ihre grossflächige Nutzung als reine Arbeitsgebiete ist grundsätzlich gesichert. Entsprechend der Erschliessungsvoraussetzung sind die Schwerpunktgebiete Arbeiten in ihrer angestrebten Nutzung differenziert.

Teilstrategie Siedlung und Landschaft

SL8.1 In den Schwerpunktgebieten Arbeiten sind grossflächige Umzonungen in andere Bauzonen ausgeschlossen.

SL8.2 Die angestrebten Nutzungen sind gestützt auf die kantonalen Vorgaben (ESP-Planungen) und die jeweilige Erschliessungsgunst ÖV und/oder MIV abgestimmt. Dies ist in den kommunalen Nutzungsplanungen gesichert.

SL8.3 Die Schwerpunktgebiete Arbeiten sind von den Gemeinden erschliessungsmässig und planerisch soweit vorbereitet, dass die Erweiterung bestehender Betriebe und die Ansiedlung neuer Betriebe mit hoher Planungs- und Realisierungssicherheit rasch erfolgen kann. Brachen sind neuen Nutzungen zuzuführen.

Teilstrategie Mobilität

M8.1 Der ÖV sichert während der Arbeitszeit die Grunderschliessung mindestens im 30 min-Takt. Während der Hauptpendlerzeiten werden nachfrageorientierte Taktverdichtungen angeboten.

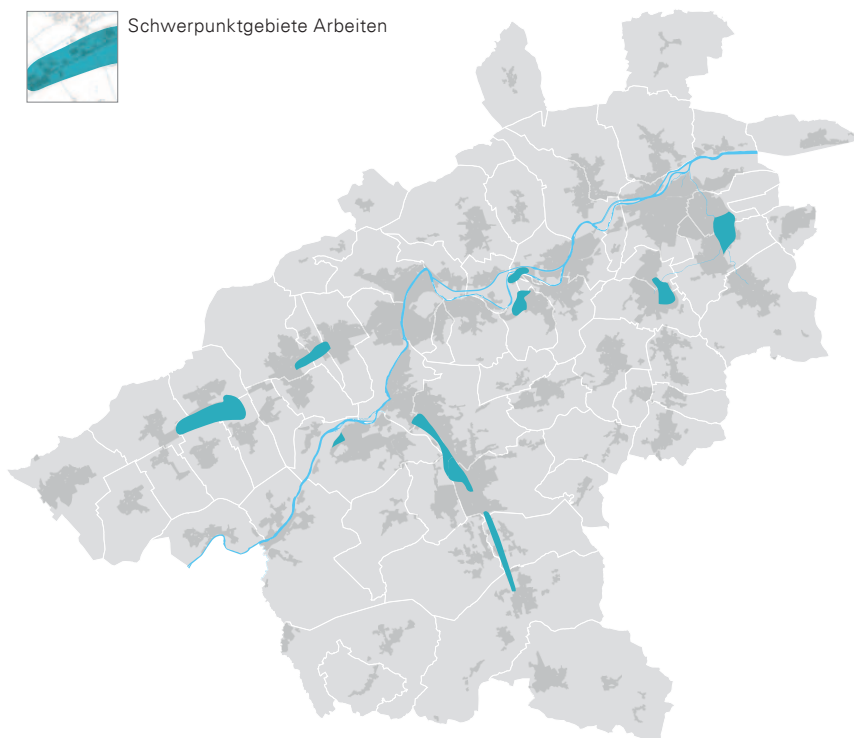
M8.2 Falls die Nutzung auf den MIV ausgerichtet ist, ist das Arbeitsgebiet über das Hauptverkehrsstrassennetz so an das Nationalstrassennetz angeschlossen, dass keine grösseren Wohngebiete beeinträchtigt werden.

M8.3 Die Ansiedlung von publikumsintensiven Nutzungen bedingt während der Öffnungszeiten eine angemessene ÖV-Erschliessung.

M8.4 Die Arbeitsgebiete sind mittels direkten und sicheren Fuss- und Radverkehrsverbindungen an die Zentren, die ÖV-Haltestellen und an die umliegenden Schwerpunktgebiete Wohnen angebunden.



Schwerpunktgebiete Arbeiten



9. Umnutzung reiner Arbeitsgebiete an zentralen Lagen innerhalb des Kernraums fördern

Ziel 2030

Z9.1 Ursprünglich reine Arbeitsgebiete in Bahnhofnähe der Zentren sind zur Stärkung des Kernraums zu dicht genutzten Mischgebieten (Arbeiten, Dienstleistungen und Wohnen) unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten weiter entwickelt worden. Die Umnutzung erfolgte unter Wahrung der Entwicklungsmöglichkeiten der verbleibenden Betriebe.

Teilstrategie Siedlung und Landschaft

SL9.1 Sofern die raumplanerische Eignung gegeben ist und auf Antrag der Grundeigentümerschaft können reine Arbeitsgebiete in Bahnhofnähe der Zentren in dicht genutzte Mischgebiete Arbeiten/Dienstleistungen/Wohnen umgenutzt werden. Dies erfolgt gestützt auf Gesamtkonzepte, die insbesondere die Aspekte der Erschliessung, der Nutzungsvielfalt, des Städtebaus sowie der Entwicklungsmöglichkeiten der verbleibenden Betriebe qualitativ aufeinander abstimmen.

Teilstrategie Mobilität

M9.1 Da die reinen Arbeitsgebiete nach ihrer Umnutzung entweder dem Kernraum oder dem Stadtraum zugeteilt werden, entsprechen die Anforderungen der verschiedenen Verkehrsträger der jeweiligen Kategorie (entweder Kernraum oder Stadtraum).



Umnutzung reine Arbeitsgebiete



10. Regionalzentrum Oensingen weiter stärken

Ziel 2030

Z10.1 Das Regionalzentrum Oensingen übernimmt für die umliegenden Ortschaften Zentrumsfunktionen, insbesondere bezüglich Versorgung, überörtliche Dienstleistungen und überörtliches Gewerbe, Arbeiten und Bildung. Die Entwicklung der Gemeinde ist unter Berücksichtigung ihres Einzugsgebiets auf die Erfüllung dieser Aufgaben ausgerichtet. Das Regionalzentrum Oensingen weist ein umfassendes und vielfältiges Nutzungsangebot auf.

Teilstrategie Siedlung und Landschaft

SL10.1 Das Regionalzentrum Oensingen sichert und erweitert bei regionalem Bedarf die rechtlichen und planerischen Voraussetzungen für Zentrumsnutzungen. Oensingen konzentriert diese Nutzungen an gut ÖV-erschlossenen Lagen.

SL10.2 Das Regionalzentrum Oensingen achtet auf eine geschlossene Siedlungsstruktur mit Innen- vor Aussenentwicklung. Der Schwerpunkt der Entwicklung liegt beim qualitätsvollen Geschosswohnungsbau. Zentrumsferne Siedlungsentwicklungen werden vermieden.

SL10.3 Die sich in Oensingen befindenden Arbeitsgebiete sind für die Region wichtige Impulsgeber. Die Arbeitsgebiete werden zusammen mit den angrenzenden Berner Arbeitsgebieten weiter entwickelt.

Teilstrategie Mobilität

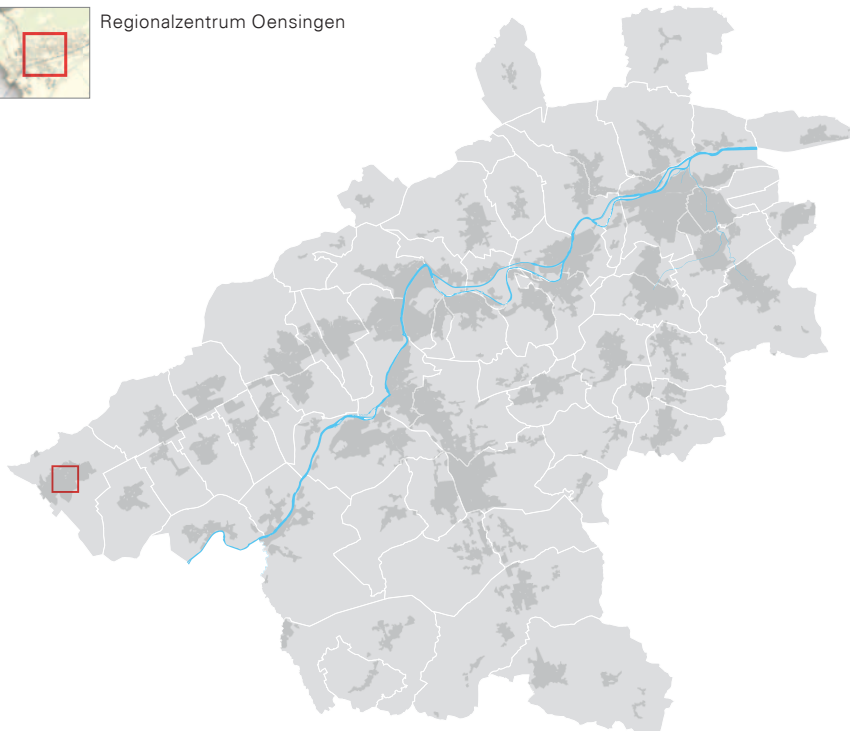
M10.1 Dank hohem Takt (30 min-Takt mit dem Interregio) und schnellen, möglichst direkten Bahnverbindungen über Olten und Solothurn ist das Regionalzentrum Oensingen attraktiv an alle grösseren Schweizer Städte angeschlossen (mindestens entsprechend heutiger Angebotskategorie Interregio).

M10.2 Der ÖV-Knoten Oensingen ist regionale Verkehrs Drehscheibe und wird als intermodale Drehscheibe weiter attraktiviert. Bus- und Bahnverbindungen (S-Bahn, Oensingen-Balsthal-Bahn und asm-Linie) schaffen für die umliegenden Gemeinden eine gute Zugänglichkeit zum Regionalzentrum mindestens im 30 min-Takt.

M10.3 Der Autobahnanschluss Oensingen bleibt leistungsfähig, auch mit dem Ausbau der A1 im Abschnitt Härkingen-Luterbach auf sechs Spuren.



Regionalzentrum Oensingen



11. Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen/Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln

Ziel 2030

Z11.1 Die Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen/Die ländlichen Entwicklungsgemeinden (SO) haben ihren ortstypischen Charakter als kompakte Wohndörfer in intakter Kulturlandschaft mit attraktiver, dörflicher Infrastruktur erhalten. Die Siedlungsentwicklung hat sich an einem möglichst geschlossenen Ortsbild orientiert. Die Arbeitsgebiete sind auch auf den Bedarf der angrenzenden Dörfer ausgelegt (überlokaler Bedarf, nur im Kanton Aargau).

Teilstrategie Siedlung und Landschaft

SL11.1 In den Wohndörfern auf ländlichen Entwicklungsachsen/In den ländlichen Entwicklungsgemeinden (SO) werden an zentralen Lagen dichtere Mischnutzungen (Wohnen, überörtliches Dienstleistungsangebot/Gewerbe) gefördert. Die Ausdehnung in den Landschaftsraum wird zugunsten einer geschlossenen Siedlungsstruktur verhindert. Die Innen- erfolgt vor der Aussenentwicklung.

SL11.2 Der Schwerpunkt der künftigen Wohnentwicklung liegt beim qualitätsvollen Geschosswohnungsbau. Grössere Entwicklungsgebiete werden auf der Grundlage von Entwicklungskonzepten erarbeitet. Die Übergänge vom Siedlungsgebiet in Landschafts- und Landwirtschaftsgebiete sind besonders sorgfältig gestaltet.

SL11.3 In den Wohndörfern auf ländlichen Entwicklungsachsen/In den ländlichen Entwicklungsgemeinden (SO) werden an zentralen Lagen dichtere Mischnutzungen (Wohnen, überörtliches Dienstleistungsangebot/Gewerbe) gefördert. Die Ausdehnung in den Landschaftsraum wird zugunsten einer geschlossenen Siedlungsstruktur verhindert. Die Innen- erfolgt vor der Aussenentwicklung. Neue, vom heutigen Siedlungsgebiet unabhängige Siedlungsansätze sind ausgeschlossen.

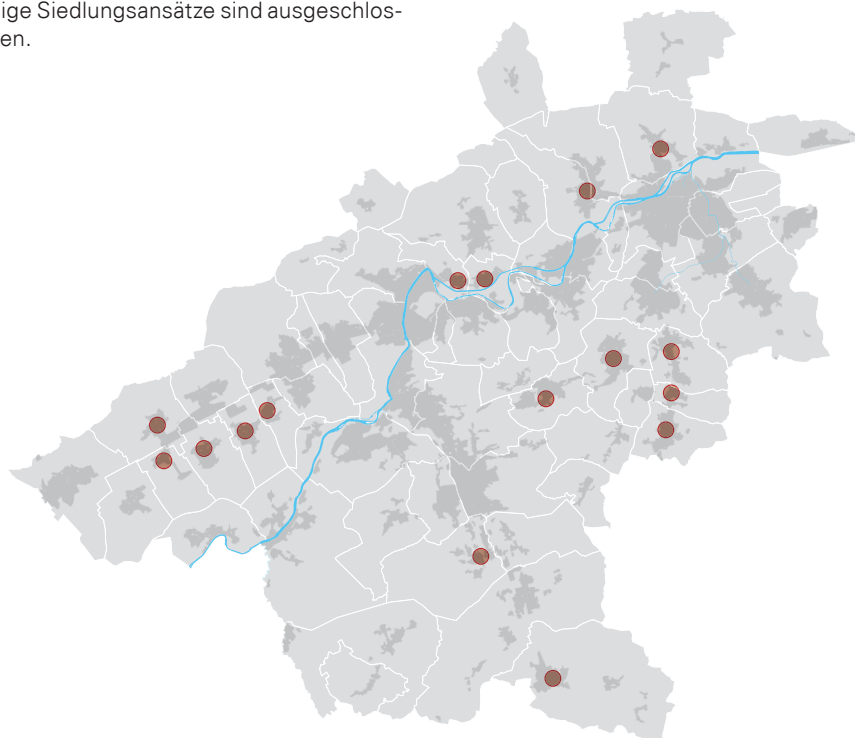
Teilstrategie Mobilität

M11.1 Die Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen/Die ländlichen Entwicklungsgemeinden (SO) verfügen über attraktive S-Bahn-Verbindungen zu den Zentren des AareLands (30 min-Takt auf der Strecke Lenzburg/Aarau – Zofingen, 15 min-Takt mit den übrigen S-Bahnlinien und der AAR bus+bahn). Für die Wohndörfer, die über keinen Bahnanschluss verfügen, besteht ein Busangebot im 30 min-Takt (mit Taktverdichtungen während den Pendlerzeiten), das auf das Angebot des nächsten ÖV-Knotens abgestimmt ist.

M11.2 Sichere und direkte Velowege binden die Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen/In den ländlichen Entwicklungsgemeinden (SO) an den jeweils nächst gelegenen Bahnhof und an die umliegenden Wohndörfer an.



Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen/ländliche Entwicklungsgemeinden (SO)



12. Wohndörfer im Landschaftsraum behutsam entwickeln

Ziel 2030

Z12.1 Die Entwicklung der Wohndörfer im Landschaftsraum ist behutsam innerhalb der bestehenden Siedlungsstrukturen erfolgt. Bauzonen stehen primär auch für das lokale Gewerbe und lokale Dienstleistungen zur Verfügung. Die dörfliche Infrastruktur ist erhalten und allenfalls in Zusammenarbeit mit den Nachbardörfern am geeignetsten Standort organisiert.

Teilstrategie Siedlung und Landschaft

SL12.1 Die Entwicklung der Wohndörfer im Landschaftsraum richtet sich weitgehend auf den Eigenbedarf aus. Das Siedlungsgebiet wird primär an zentral gelegenen Lagen und in Siedlungslücken arrondiert. Auf den qualitätsvollen Übergang vom Siedlungsgebiet in den Landschaftsraum wird dabei besonderes Gewicht gelegt.

SL12.2 Die Wohndörfer im Landschaftsraum organisieren - falls nötig - die dörfliche Infrastruktur gemeinsam mit ihren Nachbarn.

Teilstrategie Mobilität

M12.1 Die Wohndörfer im Landschaftsraum werden mit regelmässigen Busverbindungen mindestens im 30 min-Takt (Taktverdichtungen während der Pendlerzeiten) an die S-Bahn-Haltestellen oder die ÖV-Knoten des urbanen Entwicklungsraums angeschlossen.



Wohndörfer im Landschaftsraum

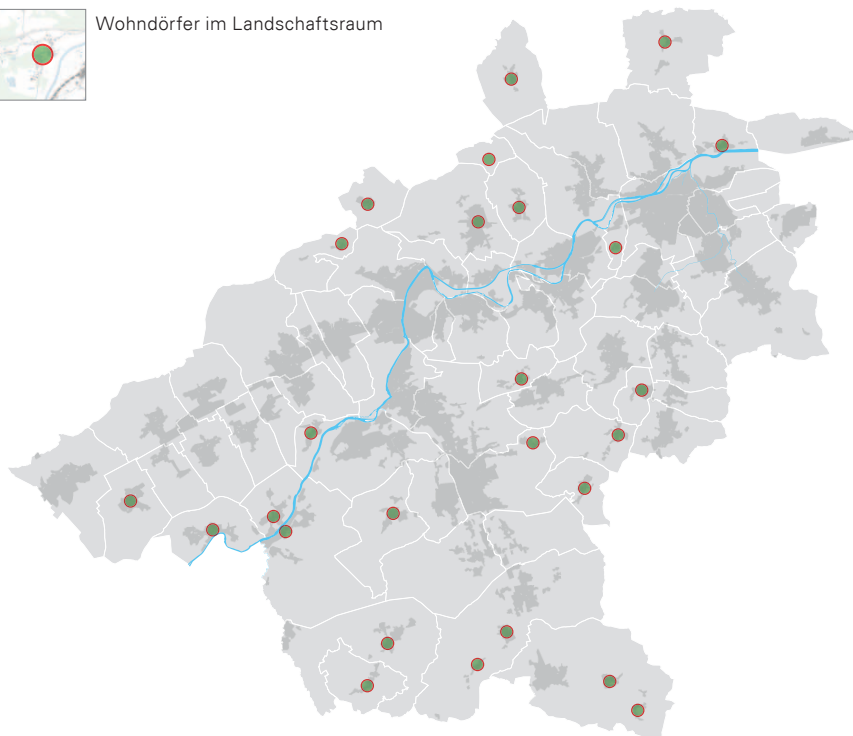


Bild III - Vielfältige Landschaft im AareLand



Siedlungsnaher Landschaft

- › Siedlungsnaher Landschaft im und am urbanen Entwicklungsraum ist einem hohen Siedlungsdruck ausgesetzt
- › Erhalt der Landwirtschaftsflächen (insb. Fruchtfolgeflächen)
- › Möglichst geschlossene und kompakte Siedlungsentwicklung ohne Verlust des Gesamtcharakters der heutigen Kulturlandschaft
- › Lenkung der Naherholung (möglichst wenig Konflikte mit Landwirtschaft und den Naturwerten entstehen)



Landschaftsraum

- › Landwirtschaft (insb. Fruchtfolgeflächen), Forstwirtschaft, Natur und Landschaft sowie Vernetzungsprojekte haben Priorität
- › Extensive Naherholung
- › Siedlungsentwicklung für den Eigenbedarf und im Einklang mit Landschaft und Landwirtschaft
- › Koordination durch Gemeinden und Regionen bei allfälligen Nutzungskonflikten im Rahmen von regionalen Landschaftsentwicklungskonzepten



Freiraumnetz in Teilen des urbanen Entwicklungsraums

- › Stadtraum beinhaltet dichtes Netz an Grün- und Freiräumen für die Naherholung
- › Gliederung des Siedlungsgebiets durch das Freiraumnetz
- › Wichtiger Aussenraum für Quartiere, Träger wichtiger Velo- und Fussgängerverbindungen
- › Freiraumkonzepte erarbeiten (Aarau, Olten, Zofingen mit ihren Nachbargemeinden)



Flussräume

- › Prägende Landschaftselemente Aare, Wigger, Dünern, Suhre, Uerke
- › Hohe Bedeutung für die Naherholung
- › Umsetzung des Hochwasserschutzes und der Renaturierungsprojekte
- › Extensive und intensive Freizeitangebote: Koordination der Nutzungsansprüche



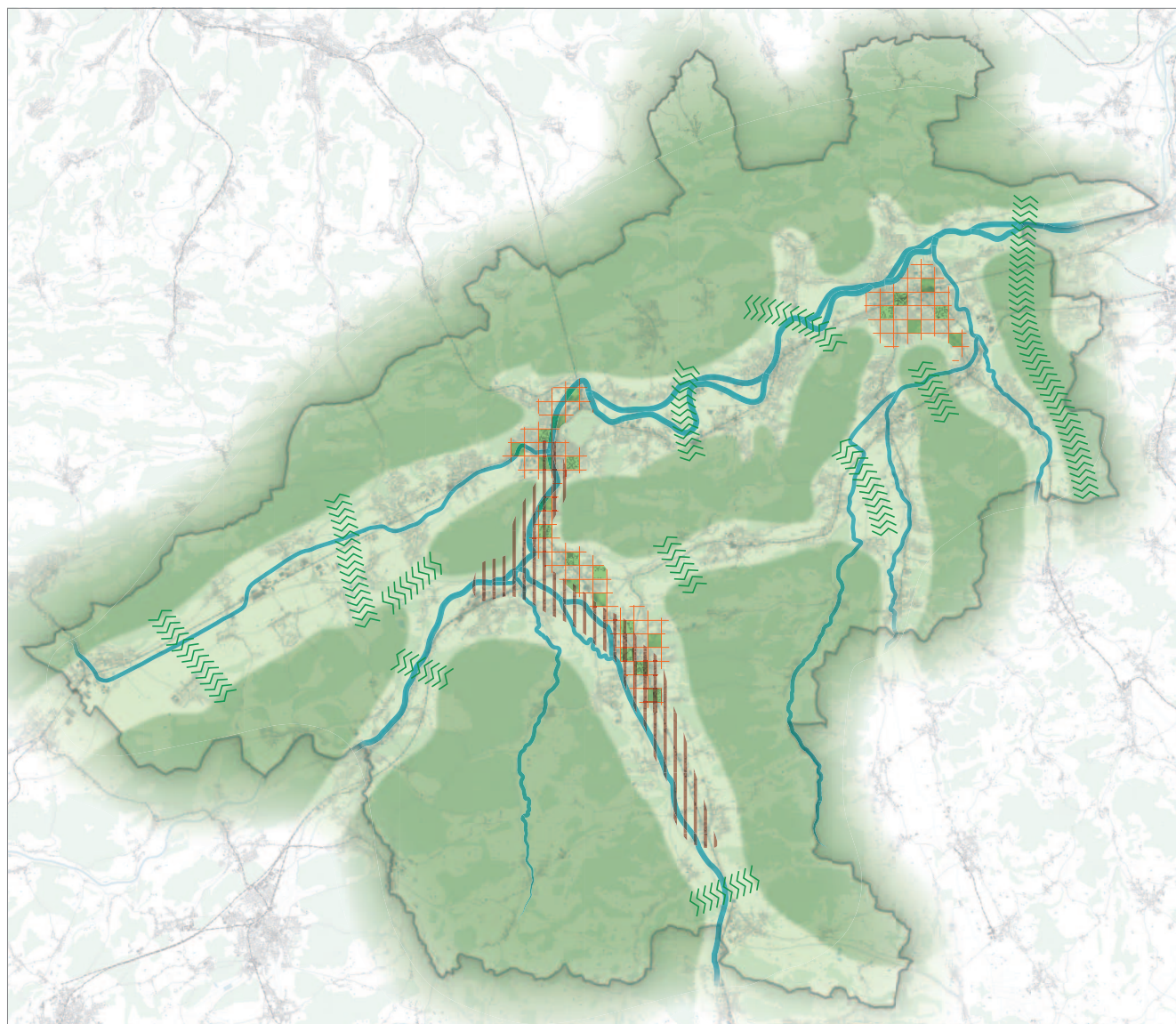
Siedlungszäsuren

- › Erhalt der gewachsenen Siedlungs- und Raumstrukturen durch Siedlungszäsuren
- › Keine Bebauungen und Neusiedlungen, neue landwirtschaftliche Bauten und Anlagen nur in Hofnähe



Agglomerationspark Wiggerpark

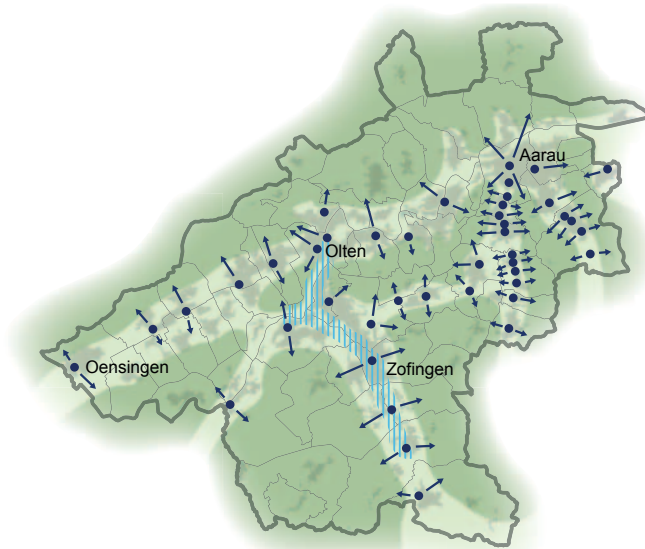
- › Prioritäre Umsetzung des Wiggerparks
- › Erweiterung und Fortführung Wiggerpark mit dem Kanton Luzern prüfen (schematisch, keine Perimeterfestlegung)



Anforderungen zur Umsetzung Bild III: kantonale und regionale Ebene

Öffentlicher Verkehr

- ← ● → **Zugänge zum Agglomerationspark Wiggerpark, der Aare und zum Landschaftsraum sichern (schematische Darstellung)**
- Gute Erreichbarkeit Agglomerationspärke Schachen- und Wiggerpark und Landschaftsräume ab allen Bahnhöfen und teilweise auch Bushaltestellen



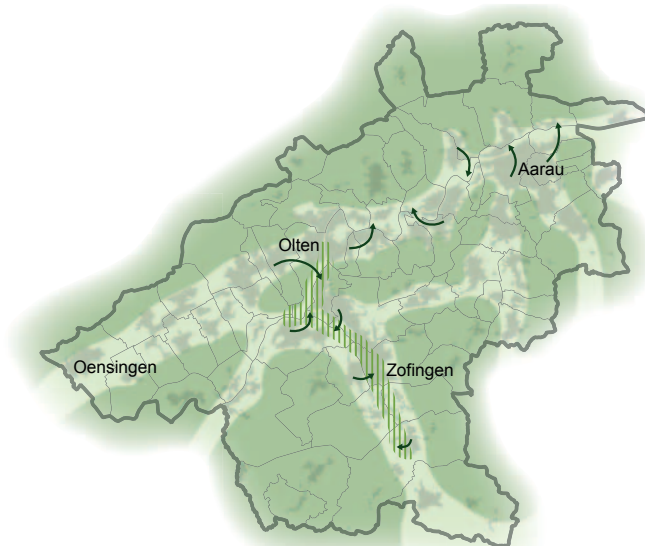
Motorisierter Individualverkehr

-  **Besucherlenkung Agglomerationspark Wiggerpark und Aare**
- Sammelparkierungen/Lenkung des Parkplatzangebots in den Agglomerationspärken
 - Fahrbeschränkungen



Velo- und Fussverkehr

-  **Besucherlenkung und -information im Agglomerationspark Wiggerpark und entlang der Aare**
- Wegweiser, Informationstafeln etc. ab allen Bahnhöfen und Bushaltestellen im Gebiet der Agglomerationspärke
 - Verbindung der Pärke untereinander
-  **Zugänglichkeit Agglomerationspark Wiggerpark und Aare von den Wohngebieten aus (schematische Darstellung)**



13. Siedlungsnaher Landschaftsraum im urbanen Entwicklungsraum erhalten

Ziel 2030

Z13.1 Die siedlungsnaher Landwirtschaft und der siedlungsnaher Landschaftsraum im und am urbanen Entwicklungsraum sind einem hohen Siedlungsdruck ausgesetzt. Deren Entwicklung ist so erfolgt, dass kein Verlust des Gesamtcharakters der heutigen Kulturlandschaft eingetreten ist (keine Zersiedelung in die Landwirtschaft, möglichst wenig Verlust von Landwirtschaftsflächen, insbesondere Fruchtfolgeflächen, Ausschluss von Nutzungen, die sich nicht in diese traditionelle Kulturlandschaft einfügen).

Teilstrategie Siedlung und Landschaft

SL13.1 Landwirtschaftliche Flächen (insbesondere Fruchtfolgeflächen) sowie Natur- und Landschaftswerte sind zu erhalten. Im urbanen Entwicklungsraum wird deshalb eine möglichst geschlossene und kompakte Entwicklung des Siedlungsgebiets angestrebt. Grossflächige Siedlungserweiterungen setzen voraus, dass die Massnahmen zur Entwicklung nach innen umgesetzt und ausgeschöpft sind und sie sich nicht negativ auf den Landschaftsraum und dessen Bewirtschaftung auswirken.

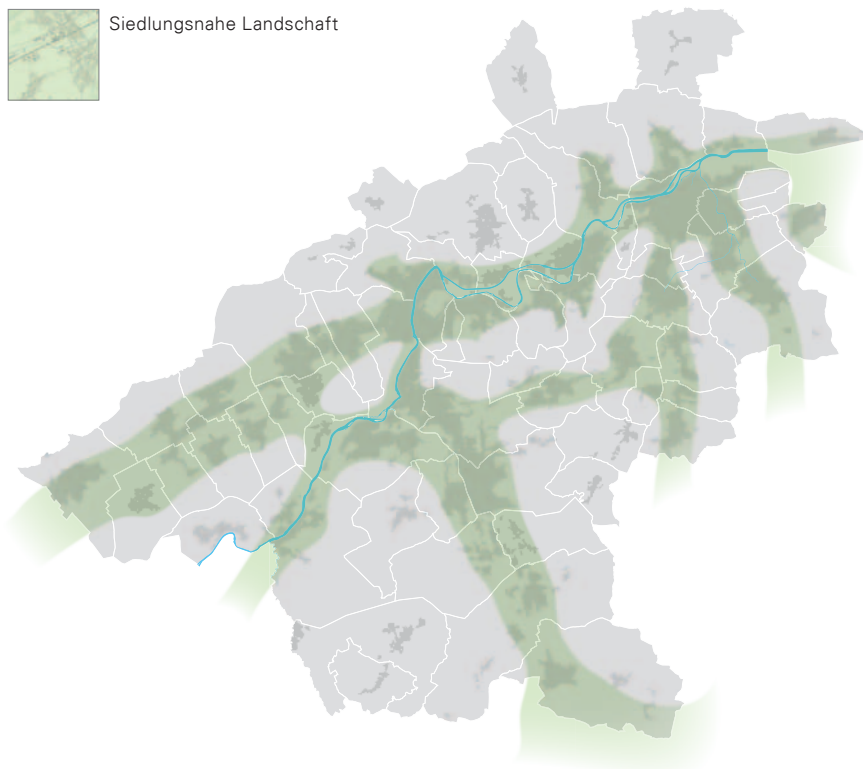
SL13.2 Der siedlungsnaher Landschaftsraum dient auch der Naherholung. Kantone und Gemeinden sorgen dafür, dass die Naherholung so gelenkt wird, dass möglichst wenige Konflikte mit der Landwirtschaft und den Naturwerten entstehen.

Teilstrategie Mobilität

M13.1 Der siedlungsnaher Landschaftsraum ist mit einem gut ausgebauten Velo- und Fusswegnetz von den Siedlungsgebieten aus erschlossen.



Siedlungsnaher Landschaft



14. Den Landschaftsraum im AareLand primär für die Land- und Forstwirtschaft sichern

Ziel 2030

Z14.1 Im Landschaftsraum haben die Landwirtschaft (insbesondere Fruchtfolgeflächen), die Forstwirtschaft, Natur- und Landschaftswerte sowie Vernetzungsprojekte Priorität. Zusätzlich dient der Landschaftsraum der beschaulichen Naherholung, die auf keine grossen Infrastrukturmassnahmen angewiesen ist.

Teilstrategie Siedlung und Landschaft

SL14.1 Die Siedlungsentwicklung der Wohndörfer im Landschaftsraum erfolgt behutsam primär für den Eigenbedarf im Einklang mit der Landschaft- und Naturwerte sowie der Landwirtschaft (insbesondere Fruchtfolgeflächen). Sie erfolgt konzentriert im Bereich der heutigen Wohndörfer. Auf die Gestaltung des Übergangs Siedlung-Landschaft wird besonderen Wert gelegt.

SL14.2 Die Gemeinden und die Regionen koordinieren bei Bedarf allfällige Nutzungskonflikte (Land- und Forstwirtschaft, Erholung, Freizeitaktivitäten, Erschliessung etc.) im Rahmen von regionalen Landschaftsentwicklungskonzepten.

Teilstrategie Mobilität

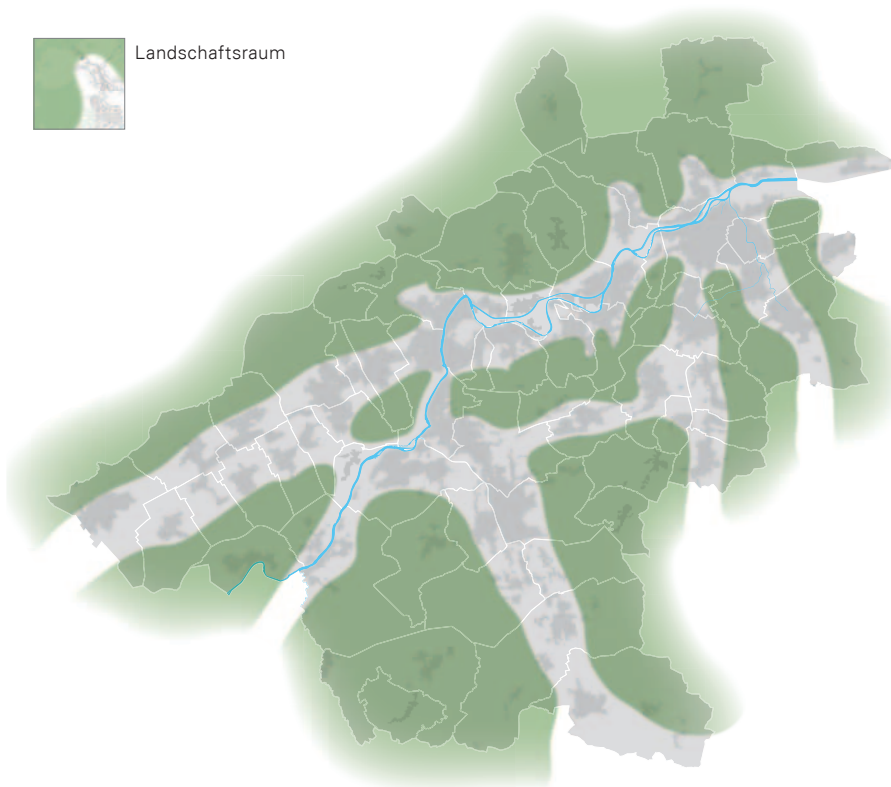
M14.1 Wichtige Ziele der Freizeitnutzung sind ab den nahen ÖV-Haltestellen mit ausgeschilderten Fussverbindungen erschlossen.

M14.2 In Gebieten mit grosser Ausstrahlung für Freizeitnutzungen wird die Verkehrserschliessung mit dem MIV gelenkt und nach Möglichkeit an geeigneten Standorten konzentriert.

M14.3 Der Landschaftsraum im AareLand ist dort, wo er der Naherholung dient von den Siedlungsgebieten aus mit einem gut ausgebauten Velo- und Fusswegnetz erschlossen.



Landschaftsraum



15. Das Freiraumnetz in Teilen des urbanen Entwicklungsraums weiter ausbauen

Ziel 2030

Z15.1 Der Stadtraum ist durch ein dichtes Netz an Grün- und Freiräumen für die Nächsterholung durchdrungen. Das Freiraumnetz gliedert das Siedlungsgebiet. Es ist wichtiger Aussenraum in den Quartieren und Träger wichtiger Velo- und Fussgängerverbindungen.

Teilstrategie Siedlung und Landschaft

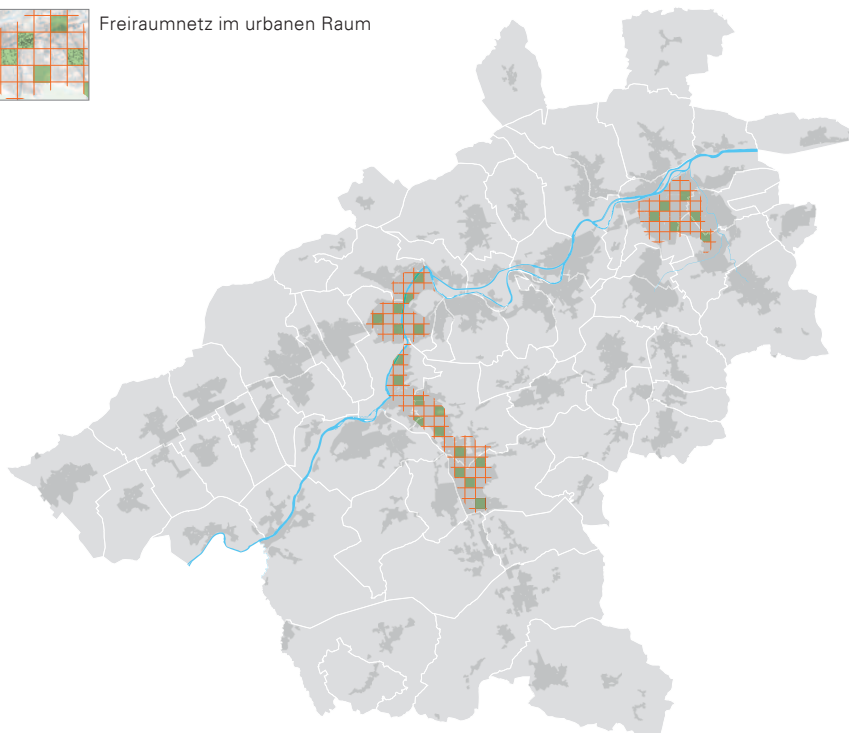
SL15.1 Die Städte Aarau, Olten und Zofingen erarbeiten mit ihren angrenzenden Gemeinden aufeinander abgestimmte Freiraumkonzepte, die ein dichtes Netz an Grün- und Freiräumen bezeichnen und sichern.

Teilstrategie Mobilität

M15.1 Die Grün- und Freiräume werden möglichst abseits stark befahrener Strassen durch direkte und sichere Verbindungen für den Velo- und Fussverkehr miteinander vernetzt.



Freiraumnetz im urbanen Raum



16. Prägende Flussräume erhalten und weiter entwickeln

Ziel 2030

Z16.1 Die Flussräume von Aare, Wigger, Dünnern, Pfaffnern, Suhre, Uerke und Wyna sind neben dem Jura die prägendsten Landschaftselemente des Aare-Lands. Sie haben - inner- und ausserhalb der Siedlungsgebiete - eine hohe Bedeutung für die Naherholung.

Z16.2 Der Wiggerpark und der Aare-raum werden für extensive Freizeitangebote genutzt, die auf die anderen Nutzungsansprüche abgestimmt sind.

Teilstrategie Siedlung und Landschaft

SL16.1 Die Flussräume, insbesondere diejenigen der Aare, der Wigger, der Dünnern, der Pfaffnern, der Suhre, der Uerke und der Wyna werden ausserhalb der Siedlungsgebiete möglichst naturnah und innerhalb der Siedlungsgebiete der lokalen städtebaulichen Tradition entsprechend gestaltet. Der Hochwasserschutz und Renaturierungsprojekte werden dabei berücksichtigt.

SL16.2 Der Wiggerpark wurde gestützt auf bestehende Konzept mit Priorität umgesetzt. Die Erweiterung und Fortführung des Wiggerparks wird gemeinsam mit dem Kanton Luzern geprüft.

Teilstrategie Mobilität

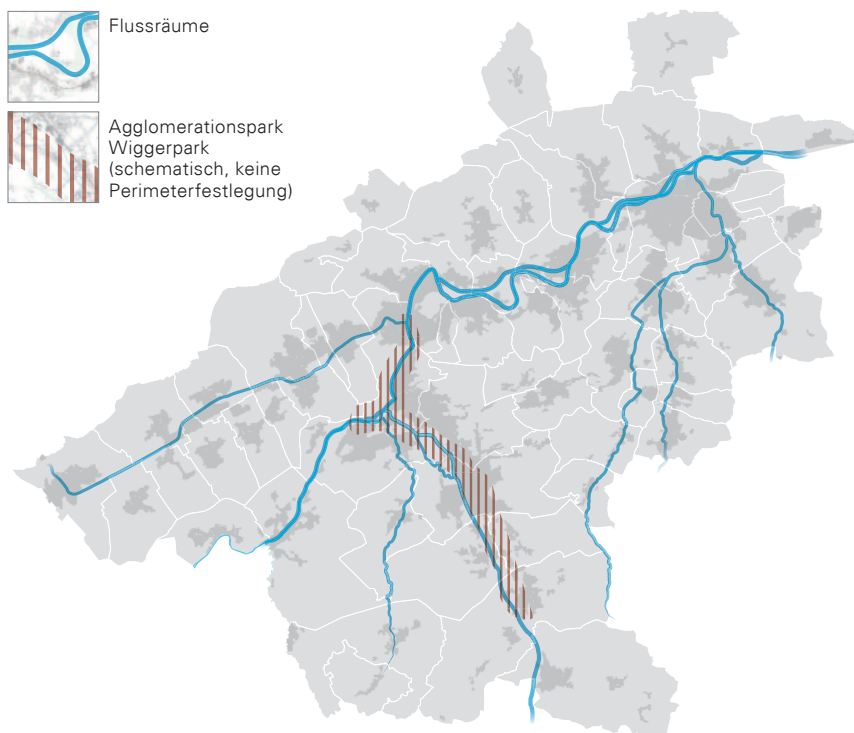
M16.1 In den Flussabschnitten mit grosser Ausstrahlung als Naherholungsraum wird die Verkehrserschliessung regional gelenkt und nach Möglichkeit an geeigneten Standorten konzentriert.

M16.2 Wo sinnvoll und möglich werden Buslinien, insbesondere im Bereich der Aare, so geführt, dass sie auch dem Freizeitverkehr dienen.

M16.3 Der Zugang zu den Flussräumen ist von den Wohngebieten aus mit dem Velo- und Fussverkehr sichergestellt (Naherholung).

M16.4 An allen Bahnhöfen und den wichtigsten Bushaltestellen im Perimeter des Agglomerationsparks Wiggerpark besteht eine umfassende Besucherlenkung und -information (Wegweiser, Informationstafeln etc.).

M16.5 Mittels Velo- und Fussgängerrou-ten sind der Wiggerpark und die Aare miteinander verbunden.



17. Mit Siedlungszäsuren das AareLand gliedern und Vernetzungen schaffen

Ziel 2030

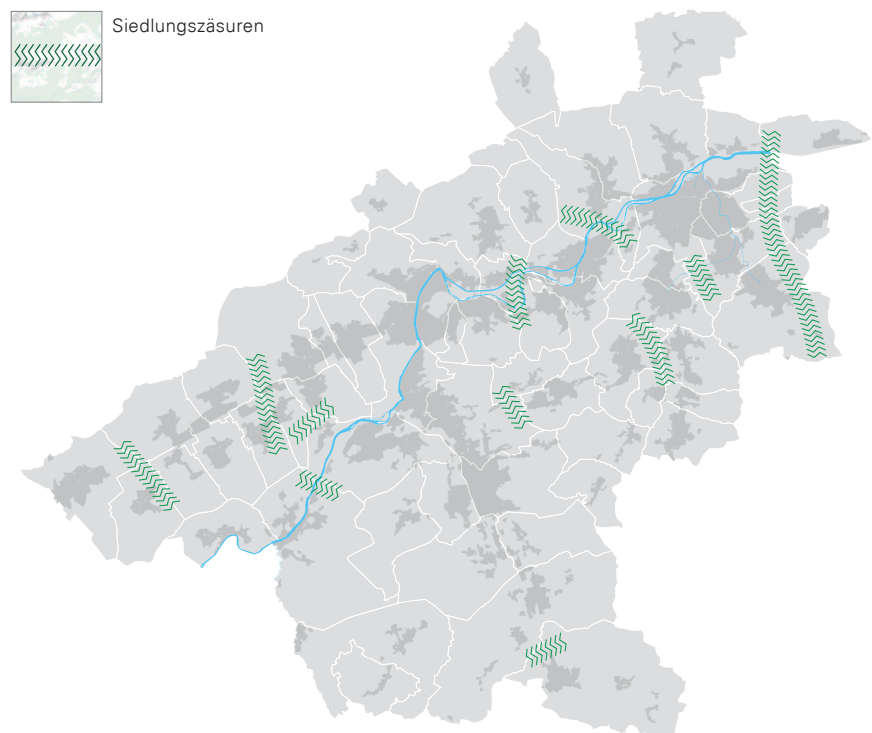
Z17.1 Die Siedlungszäsuren dienen dem Erhalt der gewachsenen Siedlungs- und Raumstrukturen sowie wertvollen Landschaftsräumen. Sie gliedern die Siedlungsräume, schränken die Ausdehnung der Siedlungsgebiete ein, verbinden Landschaftsräume sowie die Fluss- und Freizeiträume optisch und ökologisch.

Teilstrategie Siedlung und Landschaft

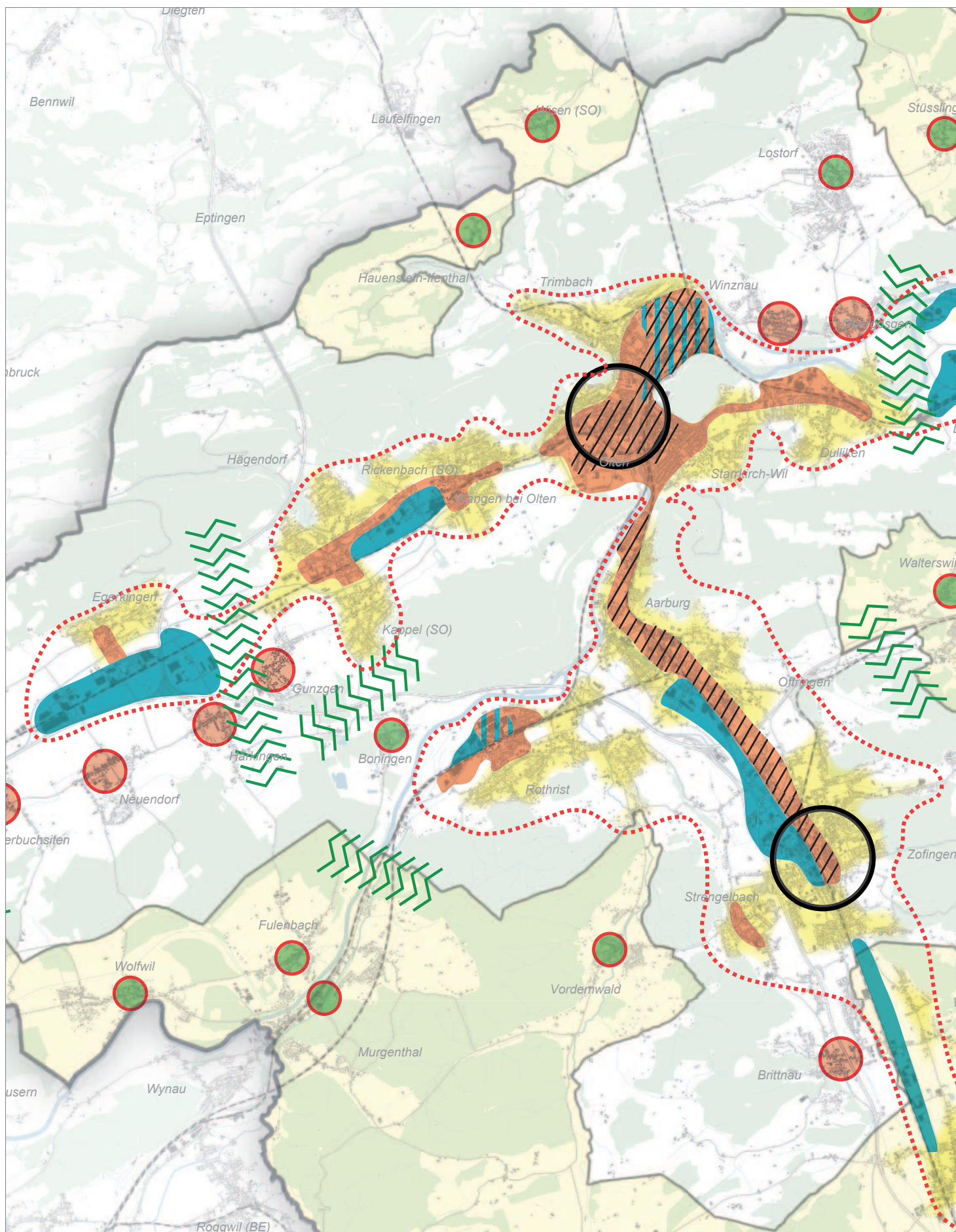
SL17.1 Die Siedlungszäsuren sind von Bebauungen frei zu halten. Grössere Siedlungsentwicklungen in deren Richtung sind ausgeschlossen. Neue landwirtschaftliche Bauten und Anlagen sind in Hofnähe konzentriert. Neusiedlungen sind ausgeschlossen.

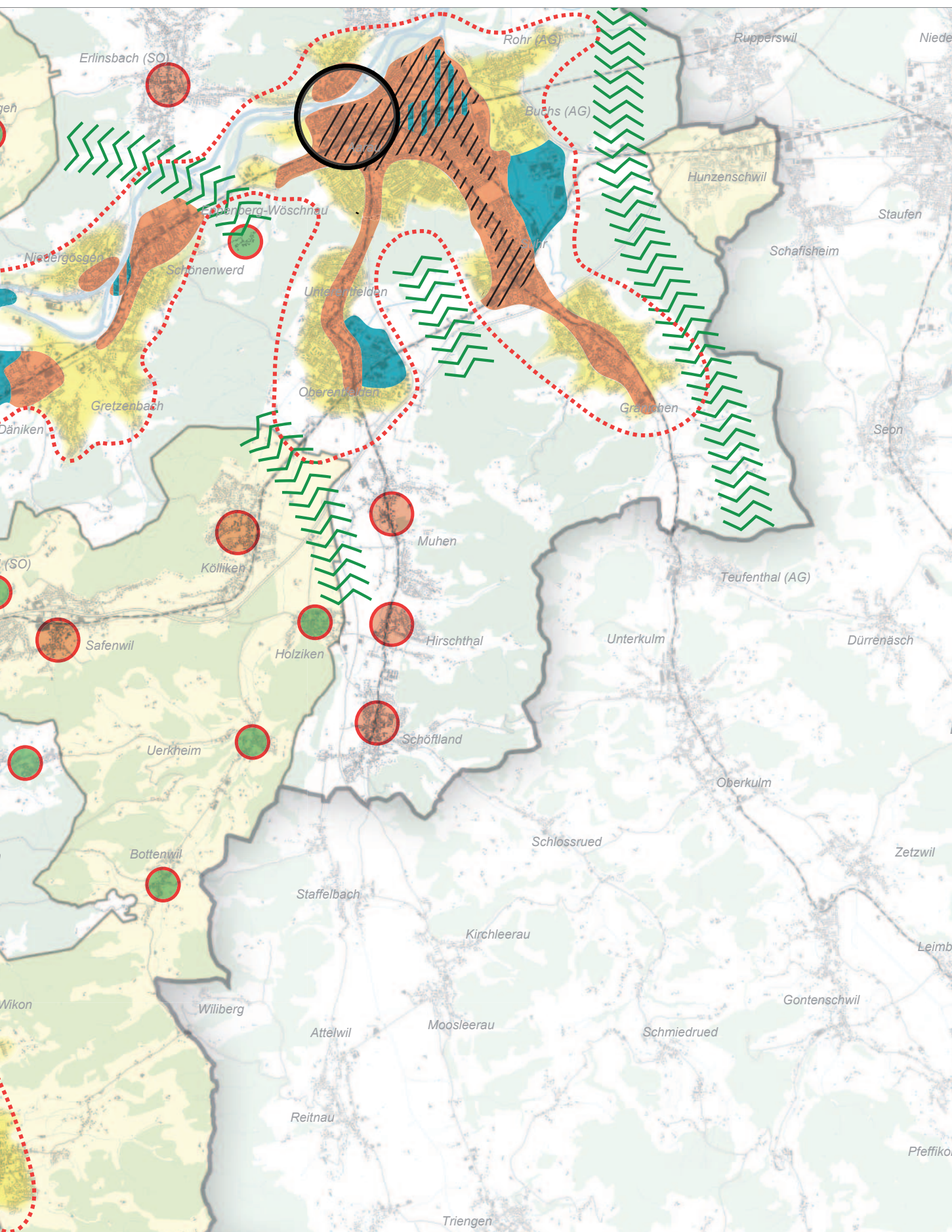
SL17.2 Die betroffenen Gemeinden koordinieren die angestrebte Entwicklung in den Siedlungszäsuren, vor allem betreffend ökologische Vernetzungs- und Aufwertungsprojekte, Übergang zwischen Siedlungs- und Freiräumen sowie Siedlungsbegrenzung und -entwicklung, aber auch Ausbau des Velo- und Fusswegnetzes abseits der Verbindungsstrassen zwischen den Ortschaften.

S17.3 Die vielfältigen und teilweise konkurrenzierenden Nutzungen (Landwirtschaft, Siedlungsdruck an deren Ränder, Freizeit- und Langsamverkehr, Gewässer) in den Siedlungszäsuren Kolliken/Unterentfelden/Holziken/Muhlen/Hirschtal und Suhr/Oberentfelden sind von den betroffenen Gemeinden nach gemeinsamen Entwicklungsvorstellungen zu koordinieren. Neue bauliche Nutzungen sind auf ein Minimum zu beschränken. Die angrenzenden Arbeits- und Siedlungsgebiete werden nicht mehr ausgedehnt. Betriebsbedingte Erweiterungen sind zulässig.

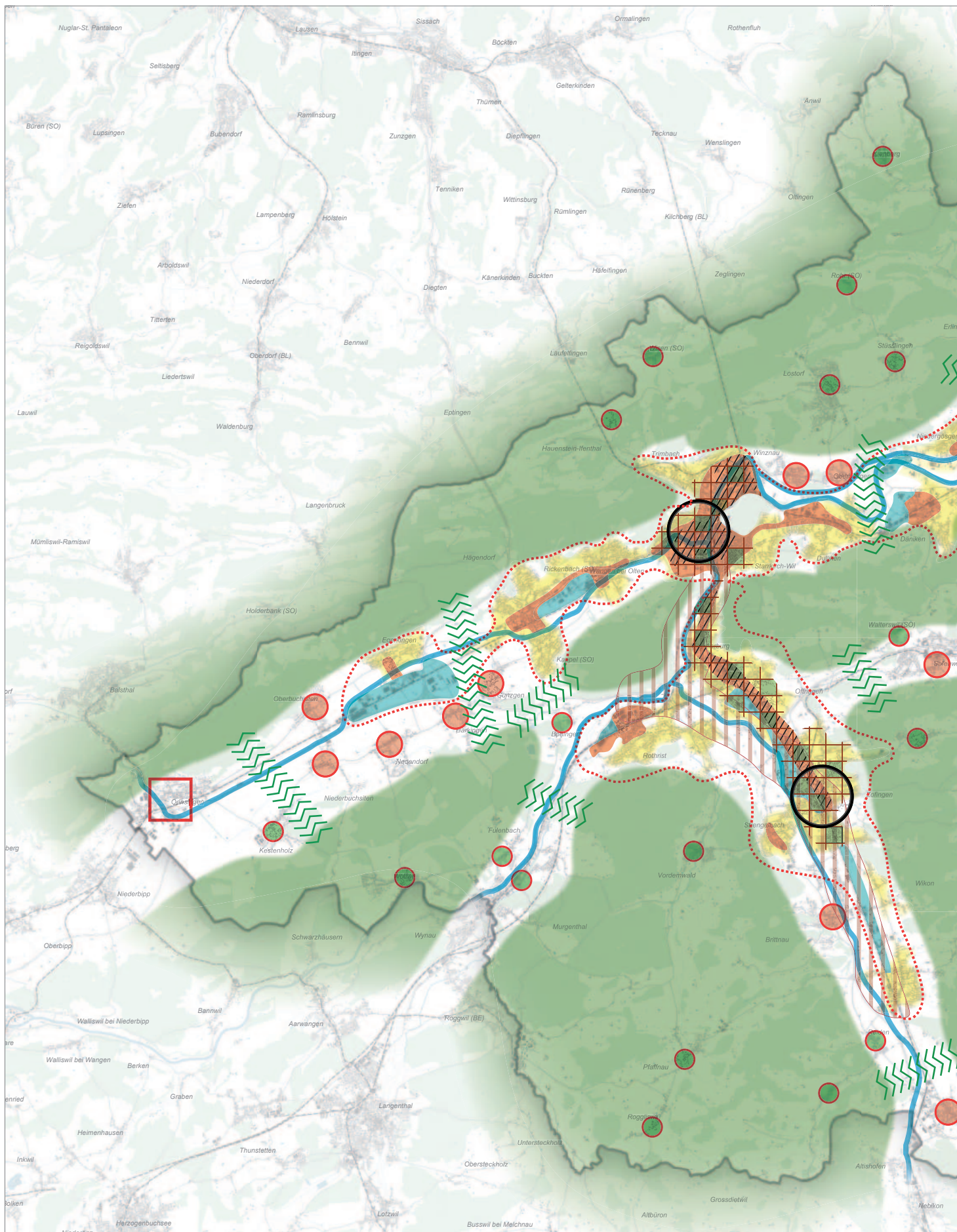


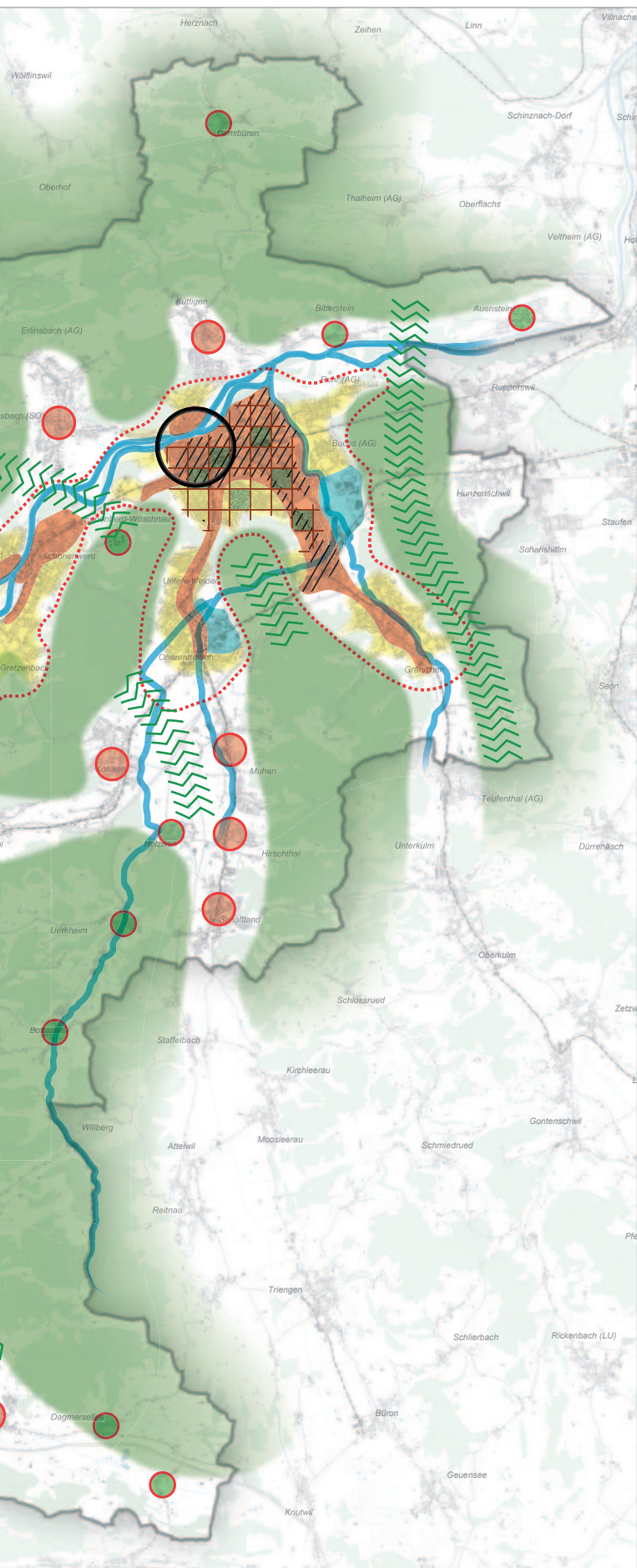
Detailansicht Bild II





Synthesekarte - Bild II und Bild III





Urbaner Entwicklungsraum
• Seiten 14-15



Zentren des AareLands
• Seiten 14-15



Stadttraum
• Seiten 14-15, 17



Kernraum der Agglomeration
• Seiten 14-15, 16



Kernergänzungsraum mit Schwerpunkt Wohnen
• Seiten 14-15, 18



Regionalzentrum Oensingen
• Seite 21



Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen/ländliche Entwicklungsgemeinden (SO)
• Seite 22



Wohndörfer im Landschaftsraum
• Seite 23



Schwerpunktgebiete Arbeiten
• Seiten 14-15, 19



Landschaftsraum
• Seite 27



Freiraumnetz in Teilen des urbanen Entwicklungsraums
• Seite 28



Flussräume
• Seite 29



Siedlungszäsuren
• Seite 30



Agglomerationspark Wiggerpark
• Seite 29

