

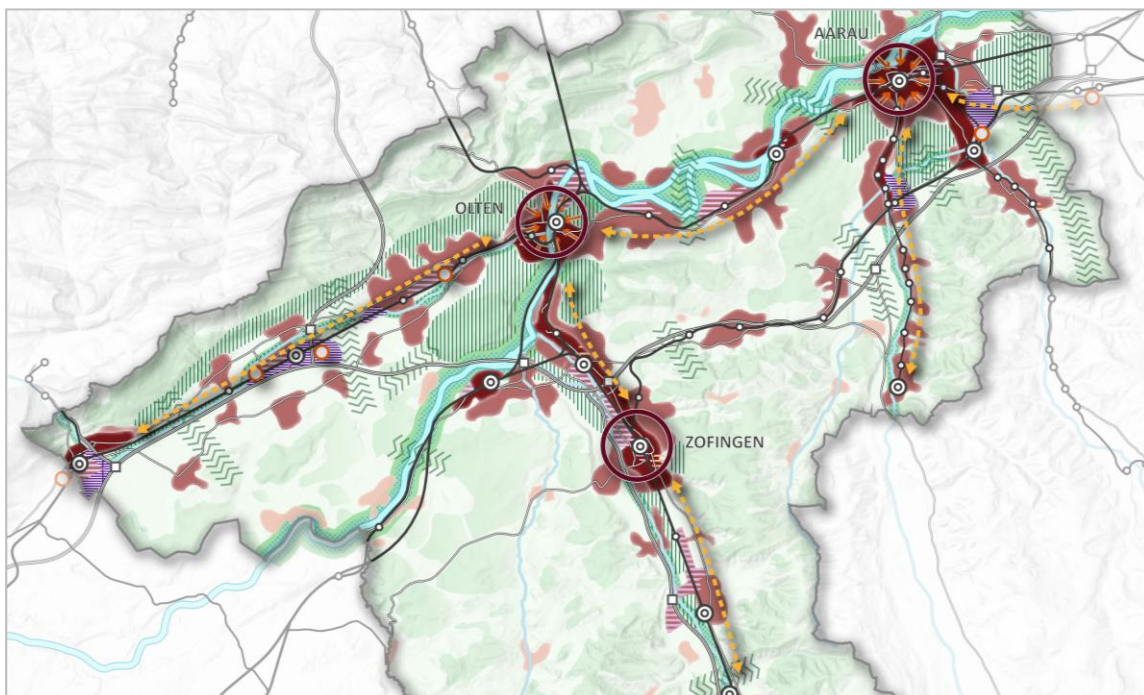
Kanton Aargau / Kanton Solothurn / Kanton Luzern

Agglomerationsprogramm AareLand

5. Generation

Teil 2: Massnahmenblätter

Verabschiedet durch den Regierungsrat Aargau am 30. April 2025, durch den Regierungsrat Solothurn am 20. Mai 2025 und durch den Regierungsrat Luzern am 27. Mai 2025



Impressum

Agglomerationsprogramm AareLand

5. Generation

Teil 2: Massnahmenblätter

Auftraggeber

Kanton Aargau / Kanton Solothurn / Kanton Luzern

Autorinnen und Autoren

Roman Frick, Francesca Foletti, Matthias Tischler (INFRAS)

Nico Lehmann (SKK Landschaftsarchitekten)

Politische Steuerung

Stephan Attiger, Regierungsrat Kanton Aargau

Sandra Kolly, Regierungsrätin Kanton Solothurn

Fabian Peter, Regierungspräsident Kanton Luzern

Hanspeter Hilfiker, Präsident Planungsverband aarau regio

Christiane Guyer, Präsidentin Regionalverband zofingenregio

Thomas Marbet, Präsident Regionalverein Olten-Gösgen-Gäu

Fachliche Steuerung

Carlo Degelo, Leiter Abteilung Verkehr Kanton Aargau

Sacha Peter, Chef Amt für Raumplanung Kanton Solothurn

André Duss, Bereichsleiter Kantonalplanung und Grundlagen Kanton Luzern

Dominik Studer, Kantonsingenieur Kanton Aargau

Daniel Kolb, Leiter Abteilung Raumentwicklung Kanton Aargau

Pascal Stebler, Abteilungsleiter Verkehrsplanung Kanton Solothurn

Alexandra Mächler, aarau regio

Mario Schegner, aarau regio

Ralph Ehrismann, zofingenregio

Astrid Bauer, zofingenregio

Fabian Gloor, OGG

Georges Gehriger, OGG

Projektleitung

Lukas Lauper, Abteilung Verkehr, Kanton Aargau

Stefan Zemp, Amt für Raumplanung, Kanton Solothurn

Corinne von Wyl / André Duss, Raum und Wirtschaft, Kanton Luzern

Tobias Vogel, Verein AareLand

Inhalt

1.	Einleitung und Massnahmenübersicht	5
1.1.	Massnahmenübersicht 1. Generation	5
1.2.	Massnahmenübersicht 2. Generation	7
1.3.	Massnahmenübersicht 3. Generation	9
1.4.	Massnahmenübersicht 4. Generation	13
1.5.	Massnahmenübersicht 5. Generation	18
2.	Siedlung	25
2.1.	Schlüsselareale Wohnen	26
2.2.	Schlüsselareale Umstrukturierung/Verdichtung Mischnutzung	36
2.3.	Aufwertung/Weiterentwicklung Schlüsselareale DL/Gewerbe	75
2.4.	Aufwertung/Weiterentwicklung Schlüsselareale Logistik/Produktion	87
2.5.	Zentrumsentwicklungen	103
3.	Landschaft	124
4.	Öffentlicher Verkehr	152
4.1.	Bahn	153
4.2.	Verkehrsdrehscheiben und Businfrastruktur	165
5.	Strasse	200
6.	Fuss- und Veloverkehr	265

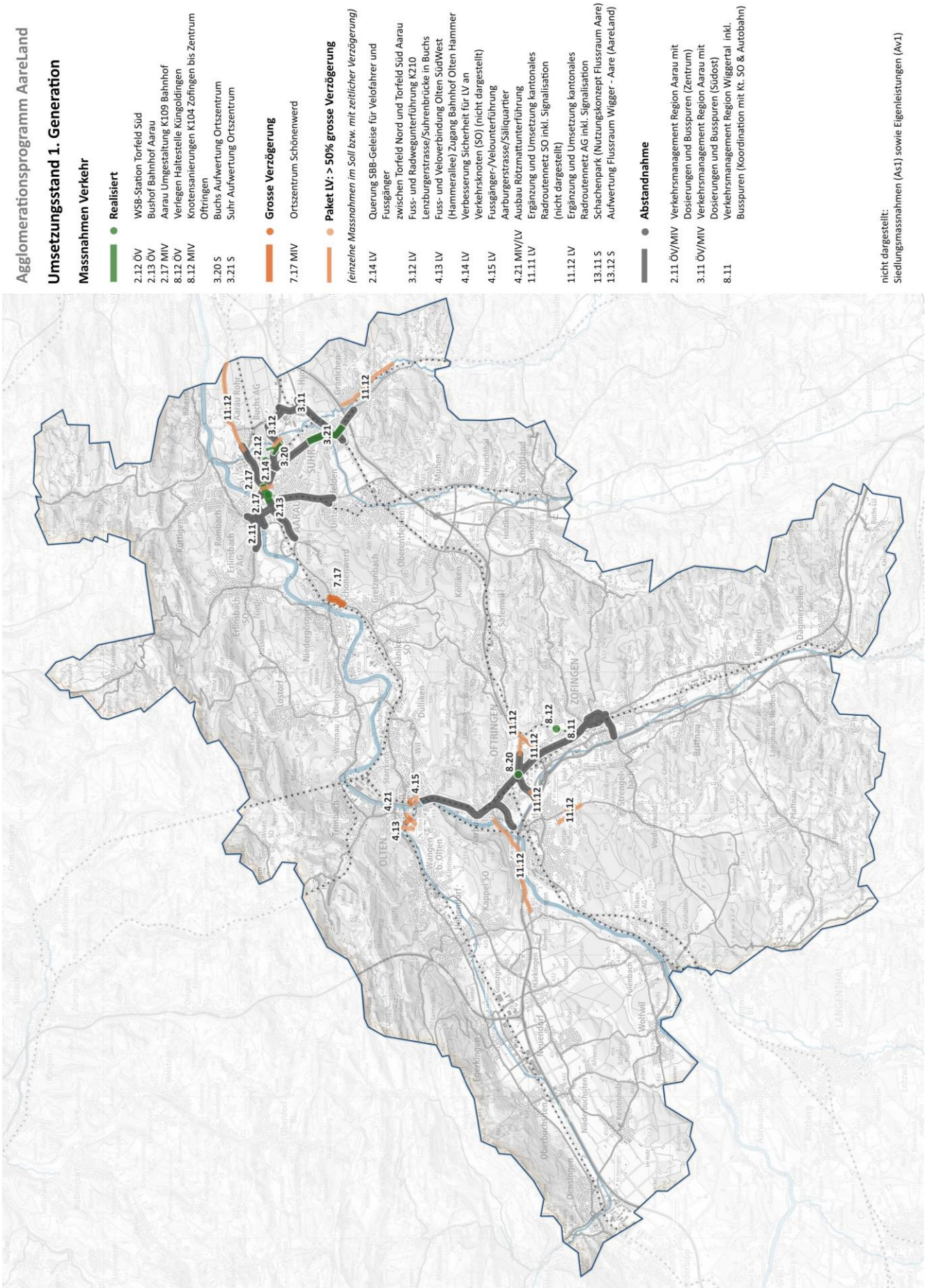
1. Einleitung und Massnahmenübersicht

Gemäss Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) sind im Dokument zu den Massnahmen neben den Massnahmenblättern der aktuellen Generation auch tabellarische bzw. kartografische Übersichten zu den Vorgängergenerationen aufzuführen. Das vorliegende Dokument ist entsprechend wie folgt strukturiert:

- Kapitel 1.1 bis 1.4 geben eine tabellarische und kartografische Übersicht der vereinbarten Massnahmen der Agglomerationsprogramme (AP) AareLand der 1., 2., 3. und 4. Generation.
- Kapitel 1.5 enthält eine tabellarische Übersicht der Massnahmen des AP AareLand der 5. Generation. Allfällige Abhängigkeiten zu übergeordneten Massnahmen bzw. zu anderen Massnahmen sind in den jeweiligen Massnahmenblättern festgehalten (siehe Kap. 2 bis 6).
- In den Kapiteln 2 bis 6 sind die Massnahmenblätter für die Massnahmen der 5. Generation zu finden. Am Anfang der Kapitel Siedlung, Landschaft, Öffentlicher Verkehr, Strasse sowie Fuss- und Veloverkehr sind jeweils die entsprechenden kartografischen Übersichten aufgeführt.

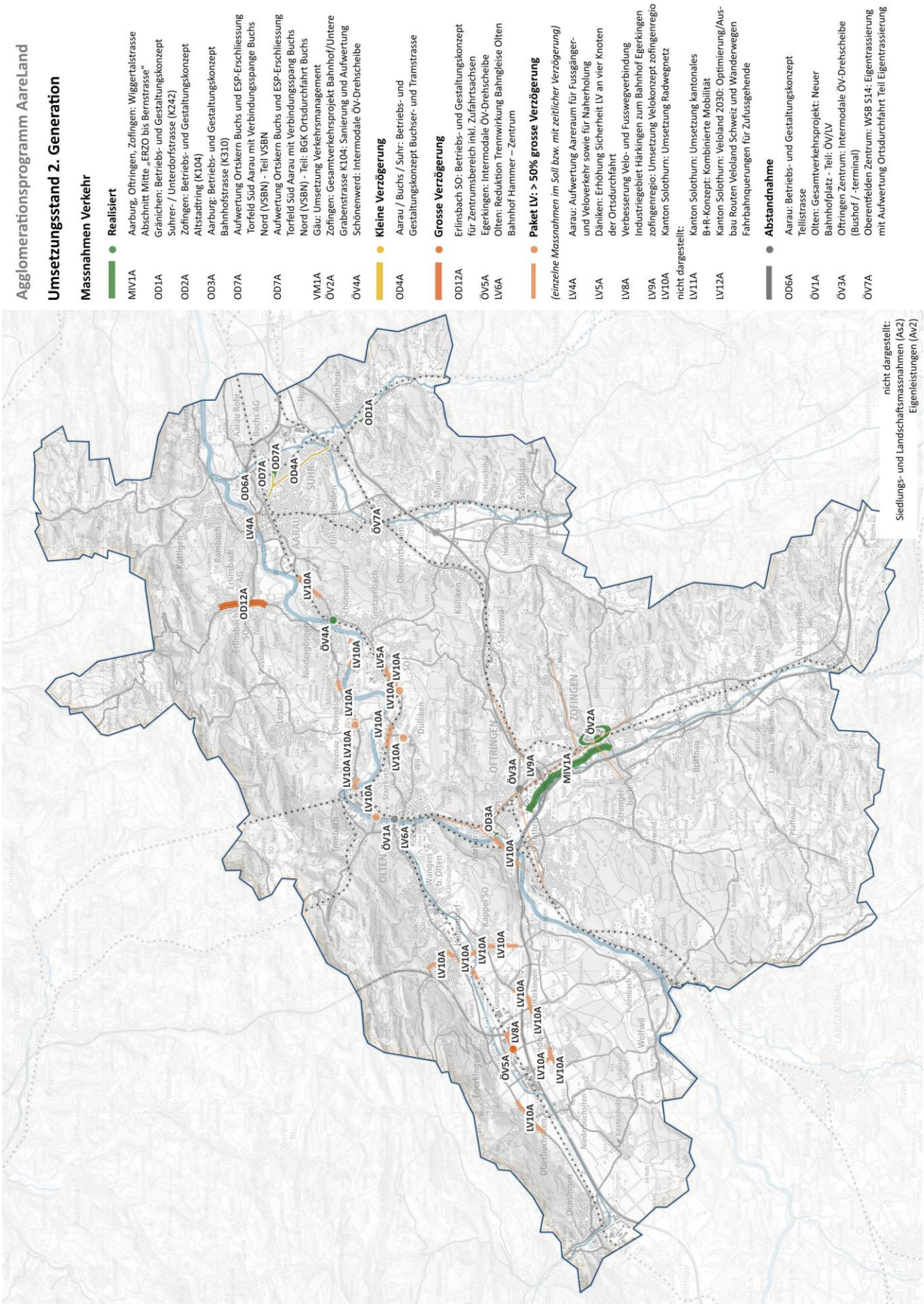
1.1. Massnahmenübersicht 1. Generation

Nummer	Bezeichnung	ARE-Code
A1 – A-Massnahmen (infrastrukturelle Massnahmen)		
2.11.ÖV/MIV	Verkehrsmanagement Region Aarau mit Dosierungen und Busspuren (Zentrum)	2581.006
2.12.ÖV	WSB-Station Torfeld Süd	2581.007
2.13.ÖV	Bushof Bahnhof Aarau	2581.008
2.17.MIV	Aarau Umgestaltung K109 Bahnhof	2581.013
3.11.ÖV/MIV	Verkehrsmanagement Region Aarau mit Dosierungen und Busspuren (Südost)	2581.024
8.11.ÖV/MIV	Verkehrsmanagement Region Wiggertal inkl. Busspuren (Koordination mit Kt. SO & Autobahn)	2581.080
8.12.ÖV	Verlegen Haltestelle Küngoldingen	2581.081
8.20.MIV	Knotensanierungen K104 Zofingen bis Zentrum Oftringen	2581.089
3.20.Siedlung	Buchs Aufwertung Ortszentrum	2581.113
3.21.Siedlung	Suhr Aufwertung Ortszentrum	2581.114
7.17.MIV	Ortszentrum Schönenwerd	2581.116
	<i>Konzept LV – A-Liste</i>	<i>2581.111</i>
2.14.LV	Querung SBB- Geleise für Velofahrer und Fussgänger zwischen Torfeld Nord und Torfeld Süd Aarau	
2.15.LV	Querung über Aare für Velofahrer und Fussgänger zwischen Telli und Scheibenschachen Aarau	
3.12.LV	Fuss- und Radwegunterführung K210 Lenzburgerstrasse/Suhrenbrücke in Buchs	
4.13.LV	Fuss- und Veloverbindung Olten Süd West (Hammerallee) Zugang Bahnhof Olten Hammer	
4.14.LV	Verbesserung Sicherheit für LV an Verkehrsknoten (SO)	
4.15.LV	Fussgänger-/Velounterführung Aarburgerstrasse/Säliquartier	
4.21. MIV/LV	Ausbau Rötzmattunterführung	
11.11. LV	Ergänzung und Umsetzung kantonales Radroutennetz SO inkl. Signalisation	
11.12. LV	Ergänzung und Umsetzung kantonales Radroutennetz AG inkl. Signalisation	
13.11. Siedlung	Schachenpark (Nutzungskonzept Flussraum Aare)	
13.12. Siedlung	Aufwertung Flussraum Wigger – Aare (AareLand)	



1.2. Massnahmenübersicht 2. Generation

Nummer	Bezeichnung	ARE-Code
A2 – A-Massnahmen (infrastrukturelle Massnahmen)		
ÖV1A	Olten: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz - Teil: ÖV/LV	2581.2.055
OD4A	Aarau / Buchs / Suhr: Betriebs- und Gestaltungskonzept Buchser- und Tramstrasse	2581.2.012
MIV1A	Aarburg, Oftringen, Zofingen: Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte „ERZO bis Bernstrasse“	2581.2.022
OD7A	Aufwertung Ortskern Buchs und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspanne Buchs Nord (VSBN) - Teil VSBN	2581.2.067
ÖV7A	Oberentfelden Zentrum: WSB S14: Eigentassierung mit Aufwertung Ortsdurchfahrt - Teil: Eigentassierung	2581.2.064
ÖV2A	Zofingen: Gesamtverkehrsprojekt Bahnhof/Untere Grabenstrasse K104: Sanierung und Aufwertung	2581.2.002
OD6A	Aarau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Tellstrasse	2581.2.014
VM1A	Gäu: Umsetzung Verkehrsmanagement	2581.2.008
LV6A	Olten: Reduktion Trennwirkung Bahngleise Olten Bahnhof Hammer – Zentrum	2581.2.029
OD2A	Zofingen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Altstadttring (K104)	2581.2.010
ÖV4A	Schönenwerd: Intermodale ÖV-Drehscheibe	2581.2.004
OD7A	Aufwertung Ortskern Buchs und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspanne Buchs Nord (VSBN) - Teil: BGK Ortsdurchfahrt Buchs	2581.2.068
OD1A	Gränichen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Suhrer- / Unterdorfstrasse (K242)	2581.2.009
OD12A	Erlinsbach SO: Betriebs- und Gestaltungskonzept für Zentrumsbereich inkl. Zufahrtsachsen	2581.2.020
OD3A	Aarburg: Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse (K310)	2581.2.011
ÖV3A	Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (Bushof / -terminal)	2581.2.003
ÖV5A	Egerkingen: Intermodale ÖV-Drehscheibe	2581.2.005
	<i>LV – A-Liste</i>	2581.2.073
LV4A	Aarau: Aufwertung Aareraum für Fussgänger- und Veloverkehr sowie für Naherholung	2581.2.027
LV5A	Däniken: Erhöhung Sicherheit LV an vier Knoten der Ortsdurchfahrt	2581.2.028
LV8A	Verbesserung Velo- und Fusswegverbindung Industriegebiet Härkingen zum Bahnhof Egerkingen	2581.2.031
LV9A	zofingenregio: Umsetzung Velokonzept zofingenregio	2581.2.032
LV10A	Kanton Solothurn: Umsetzung Radwegnetz	2581.2.033
LV11A	Kanton Solothurn: Umsetzung kantonales B+R-Konzept: Kombinierte Mobilität	2581.2.034
LV12A	Kanton Solothurn: Veloland 2030: Optimierung / Ausbau Routen von Veloland Schweiz und von Wanderwegen	2581.2.035
LV13A	Fahrbahnquerungen für Zufussgehende	2581.2.036
As2 – Nicht mitfinanzierbare Massnahmen – Siedlung		
S1	Siedlungsentwicklung nach innen	2581.2.048
S2	Siedlungsentwicklung Dorfkern Schönenwerd	2581.2.049
S3	Entwicklung von Schlüsselarealen	2581.2.050
S4	Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen	2581.2.051
S5	Freiraumnetz im urbanen Raum	2581.2.052
L1	Siedlungsnaher Landschaftsraum	2581.2.053
L2	Aufwertung Flussräume	2581.2.054



1.3. Massnahmenübersicht 3. Generation

Nummer	Bezeichnung	ARE-Code
A3 – A-Massnahmen (infrastrukturelle Massnahmen)		
FVV304A	Zofingen Veloabstellplätze Bahnhof	2581.3.004
FVV305A	Zofingen, Fussgängerbeziehung SBB-Durchgang Mitte	2581.3.005
FVV308A	Aarau Aarebrücke, flankierende Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	2581.3.008
MIVOD 301A	Rothrist, Wiggertalstrasse 3. Etappe und Aufwertung Ortsdurchfahrt	2581.3.016
OD302A	Aarburg, Aufwertung Oltnenstrasse K103	2581.3.018
ÖV301A	Intermodale ÖV-Drehscheibe Bahnhof Rothrist	2581.3.020
ÖV302A	Intermodale ÖV-Drehscheibe Schöftland	2581.3.021
	<i>Paket LV A-Liste</i>	2581.3.059
FVV301A	Buchs, Optimierung Fuss- und Velowegnetz	2581.3.001
FVV302A	Zofingen, Fuss- und Veloweg Westseite Bahnhof	2581.3.002
FVV303A	Zofingen, Veloverleihsystem	2581.3.003
FVV306A	Oftringen, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Zofingerstrasse	2581.3.006
FVV309A	Aarau, Veloparking "Ring am Bahnhof"	2581.3.009
FVV310A	Egerkingen / Neuendorf: Fuss und Veloverbindung ÖV-Drehscheibe - Arbeitsgebiet	2581.3.010
FVV311A	Zofingen, FVV Verbindung Nationalsbahnweg - Bahnhof Gleis 40, inkl. Abstellplätze	2581.3.011
FVV313A	Aarburg / Olten: Fuss- und Veloverkehrsverbindung	2581.3.013
	<i>Paket VM A-Liste</i>	2581.3.061
VM301A	Schönenwerd, Busbevorzugung und Stauraumbewirtschaftung	2581.3.024
	<i>Paket Aufw. Str. A-Liste</i>	2581.3.063
FVV307A	Aarburg, Begegnungszone Bärenplatz	2581.3.007

Nummer	Bezeichnung	ARE-Code
Av3 – Nicht mitfinanzierbare Massnahmen – Verkehr		
ÖV304A	Niederamt, ÖV-Teilkonzept (Eigenleistung)	2581.3.023
As3/Bs3 – Nicht mitfinanzierbare Massnahmen – Siedlung und Landschaft		
L1	Siedlungsnaher Landschaftsraum	2581.2.053
L2	Aufwertung Flussräume	2581.2.054
S 301	Siedlungsentwicklung nach innen	2581.3.027
S 302	Entwicklung von Schlüsselarealen	2581.3.028
SA-1	Buchs, Hunzikermatte	2581.3.031
SA-2	Zofingen, Bahnhof	2581.3.042
SA-3	Rothrist, Breiten	2581.3.052
SA-4	Oftringen, Zentrumsplanung	2581.3.053
SA-5	Aarburg, Aarburg Nord	2581.3.054
SA-6	Aarburg, Webi-Areal Ost	2581.3.055
SA-7	Suhr, Bahnhof Süd	2581.3.056
SA-8	Rothrist, Bifang	2581.3.057
SA-9	Aarau, Scheibenschachen	2581.3.058
SA-10	Aarau, Torfeld Süd	2581.3.032
SA-11	Aarau, Hinterfeld	2581.3.033
SA-12	Aarburg, Gishalde-Steinbille	2581.3.034
SA-13	Aarau, Torfeld Nord	2581.3.035
SA-14	Aarau, Hangartner-Areal	2581.3.036
SA-15	Rothrist, Bahnhofgebiet	2581.3.037
SA-16	Zofingen, Untere Vorstadt	2581.3.038
SA-17	Olten, Olten Südwest	2581.3.039
SA-18	Olten, Chlyholz	2581.3.040
SA-19	Olten, Giroud Olma (Sälipark)	2581.3.041
SA-20	Olten, Bahnhof Nord	2581.3.043
SA-21	Dulliken, Bahnhof Nord	2581.3.044
SA-22	Dulliken, Hugi	2581.3.045
SA-23	Schönenwerd, Dorfkern, Bally	2581.3.046
SA-24	Dulliken, Schäfer Langfeld	2581.3.047
SA-25	Olten, Stationsstrasse/Hammer	2581.3.048
SA-26	Obergösgen, Steinengasse	2581.3.049
SA-27	Egerkingen/Neuendorf, RAZ I: Altgraben/Widenfeld	2581.3.050
SA-28	Egerkingen/Härkingen, RAZ II: Pfannenstiel/Welschmatt/Fuchsmatten	2581.3.051
S 303	Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen	2581.3.029
S 304	Freiraumnetz im urbanen Raum	2581.3.030
B3 – B-Massnahmen		
MIV301A	Zofingen, Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K104	2581.3.015
OD303A	Aarau, BGK Entfelderstrasse	2581.3.019
	<i>Paket LV B-Liste</i>	2581.3.060
FVV312B	Aarburg, Fuss- und Veloverkehrsnetz Aarburg Nord	2581.3.012
FVV314B	Niederamt, Veloschnellroute Aarau-Olten	2581.3.014

Agglomerationsprogramm AareLand

Umsetzungsstand 3. Generation

Massnahmen Siedlung

- Realisiert

SA-6

Aarburg, Webl-Areal Ost

SA-22

Dülken, Hugi

SA-26

Obergögen, Steinenegasse
- Im Soll

SA-2

Zofingen, Bahnhof

SA-3

Rothrist, Breiten

SA-4

Otrringen, Zentrumsplanung

SA-5

Aarburg, Aarburg Nord

SA-8

Rothrist, Bifang

SA-10

Aarau, Torfeld Süd

SA-12

Aarburg, Gishalde-Steinbille

SA-13

Aarau, Torfeld Nord

SA-14

Aarau, Hangartner-Areal

SA-15

Rothrist, Bahnhofgebiet

SA-16

Zofingen, Untere Vorstadt

SA-17

Olten, Olden Südwest

SA-18

Olten, Chlyholz

SA-19

Olten, Giroud Olma (Salipark)

SA-20

Olten, Bahnhof Nord

SA-21

Dülken, Bahnhof Nord

SA-23

Schönenwerd, Dörkern, Bally

SA-24

Dülken, Schäfer Langfeld

SA-27

Egerkingen/Neuendorf, RAZ I

SA-28

Egerkingen/Härkingen, RAZ II

- Kleine Verzögerung

SA-9

Aarau, Scheibenschachen

SA-11

Aarau, Hinterfeld

SA-25

Olten, Stationsstrasse/Hammer

- Grosse Verzögerung

SA-7

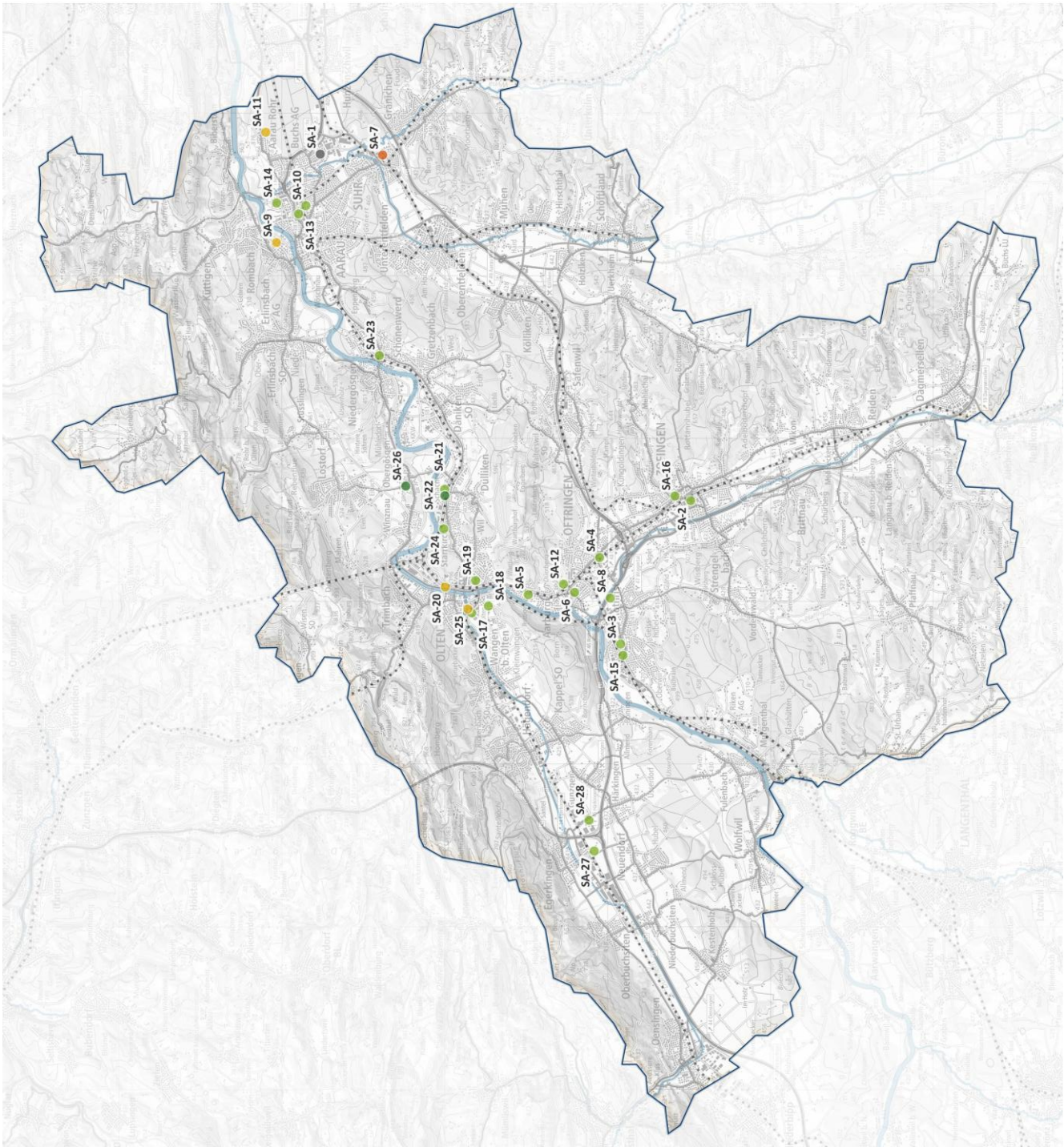
Suhr, Bahnhof Süd

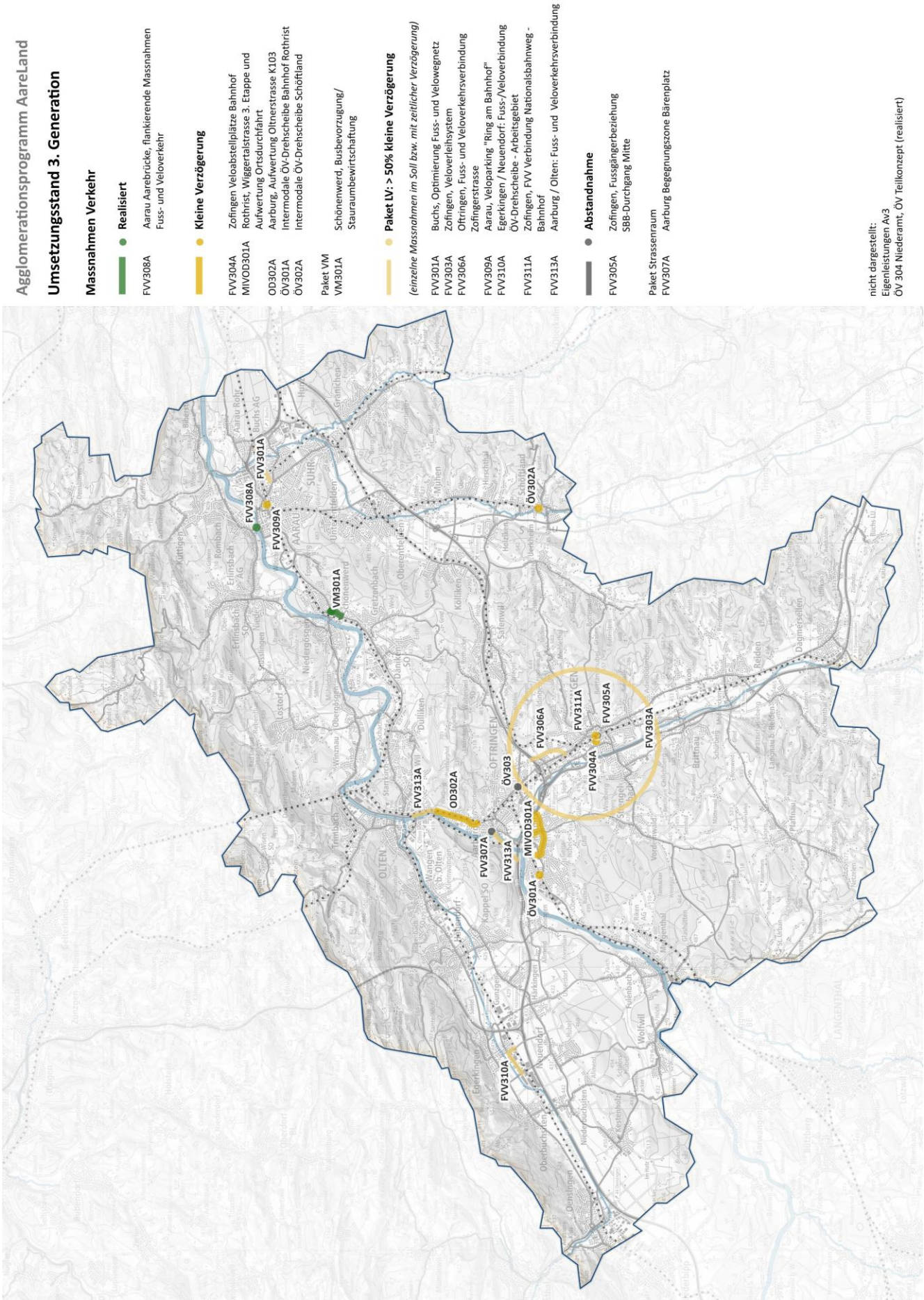
- Abstandnahme

SA-1

Buchs, Hunzikermatte

nicht dargestellt (im Soll):
S301 Siedlungsentwicklung nach innen
S303 Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen
SS04 Freiraumnetz im urbanen Raum
L1 Siedlungsnaher Landschaftsraum
L2 Aufwertung Flussräume





nicht dargestellt:
Eigenleistungen Av3
OV 304 Niederram, OV Teilkonzept (realisiert)

1.4. Massnahmenübersicht 4. Generation

Nummer	Bezeichnung	ARE-Code
A4 – A-Massnahmen (infrastrukturelle Massnahmen)		
ÖV407	Egerkingen, Optimierung der ÖV-Erschliessung Areal Gäupark	2581.4.001
ÖV408.3	Neuendorf, Neue Haltestelle Kreisschule Gäu	2581.4.004
Str402	Wangen b. O., Verkehrsraumgestaltung Entwicklungsgebiet Danzmatt / Bahnhof	2581.4.007
Str403	Zofingen/Oftringen, Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K104	2581.4.008
FVV401	Velovorzugsroute Zofingen – Olten, Abschnitt Zofingen – Aarburg (östlich Bahnlinie, Korridor A)	2581.4.022
	<i>Paket LV A-Liste</i>	2581.4.103
FVV404.1	Dulliken, Schliessung FVV-Netzlücke zwischen Dulliken und Olten (Schäfer-Langfeld)	2581.4.025
FVV404.2	Buchs, Fuss- und Velobrücke Suretwald (über T5)	2581.4.026
FVV404.3	Gretzenbach, Fuss-/Radweg zwischen Hansel und Zingg	2581.4.027
FVV404.4	Oftringen, Schliessung FVV-Netzlücke Tychbodenstrasse - Tychfeldstrasse	2581.4.028
FVV404.5	Olten, Fuss- und Radweg Eggerallee (Abschnitt Ruderclub Olten)	2581.4.029
FVV404.7	Zofingen, Neuorganisation Veloabstellplätze Bahnhofplatz Süd	2581.4.031
FVV404.8	Suhr, Einmündung Schmittgasse (FlaMa VERAS)	2581.4.032
FVV404.9	Suhr / Gränichen / Oberentfelden – Veloabstellplätze (FlaMa VERAS)	2581.4.033
	<i>Paket Aufw. Str. A-Liste</i>	2581.4.104
Str404.1	Dulliken, Aufwertung Zugang Bahnhof Dulliken	2581.4.009
Str404.2	Gretzenbach, Strassenraumgestaltung Zentrum (Köllicherstrasse, Am Stalden)	2581.4.010
Str404.3	Oftringen, BGK Baslerstrasse / K104	2581.4.011
Str404.4	Reiden, Knoten K 46	2581.4.012
Str404.5	Walterswil, Ortsdurchfahrt	2581.4.013
Str404.6	Zofingen, Luzernerstrasse K104, Kreisel Riedtal	2581.4.014
Str404.7	Zofingen, Frikart-/Brittnauerstrasse	2581.4.015
Str404.8	Zofingen, Obere Mühlemattstrasse, Quartierentwicklung	2581.4.016
Str404.9	Suhr, Einengung Alte Gasse (FlaMa VERAS)	2581.4.017
Str404.10	Gränichen, BGK Nordstrasse (FlaMa VERAS)	2581.4.018
FVV404.6	Zofingen, K 104 Betriebs- und Gestaltungskonzept General - Guisanstrasse - Luzernerstrasse	2581.4.030
	<i>Paket Aufw. Bushalt. A-Liste</i>	2581.4.105
2581.4.003	Neuendorf, Aufwertung Bushaltestellen	2581.4.003
2581.4.002	Oftringen, Kreisel Wiggertalstrasse (Alte Strasse), Aufwertung Bushaltestellen	2581.4.002
Str401	Suhr, VERAS Abschnitt Ostumfahrung	2581.4.007
Nummer	Bezeichnung	ARE-Code
Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen		
ÖV401_Ü	Zofingen, Bahnhof Zofingen, Wendegleis und Kapazitätsausbau	2581.4.043
ÖV402_Ü	Oberentfelden, Entflechtung Kreuzung AVA – Nationalbahn	2581.4.044
ÖV403_Ü	Olten, Ausbau Bahnhof Olten, Publikumsanlagen	2581.4.045
ÖV404_Ü	Schönenwerd, Zwei Wendegleise im Raum Schönenwerd	2581.4.046
ÖV405_Ü	Oensingen, Haltestelle Oensingen Dorf	2581.4.047
Av4 – Nicht mitfinanzierbare Massnahmen – Verkehr		
ÖV410_E	Egerkingen, Klärung längerfristige Ausgestaltung multimodale Drehscheibe Egerkingen	2581.4.049
ÖV412_E	Neue Mobilitätsformen – Förderung und planerische Abstimmung	2581.4.051
Str408_E	Sanierung Unfallschwerpunkte (Eigenleistung)	2581.4.052
FVV409_E	Analyse kantonales Radroutennetz Kanton Aargau (Eigenleistung)	2581.4.053
P401_E	Fachlicher Austausch im AareLand verstärken (Eigenleistung)	2581.4.054
P402_E	Korridorprozess Gäu (Projekt «All-Gäu») (Eigenleistung)	2581.4.055

As4/Bs4 – Nicht mitfinanzierbare Massnahmen – Siedlung und Landschaft

S401	Schlüsselareale Wohnen	
S401.1	Aarburg, Gishalde - Steinbille	2581.4.056
S401.2	Dulliken, Schäfer-Langfeld	2581.4.057
S401.3	Niedergösgen, Auenpark	2581.4.058
S401.4	Oensingen, Oensingen-West	2581.4.059
S401.5	Olten, ChlyHolz	2581.4.060
S401.6	Rothrist, Breiten	2581.4.061
S401.7	Wangen b. O., Muhrmatt	2581.4.062
S402	Schlüsselareale Umstrukturierung/Verdichtung Mischnutzung	
S402.1	Aarau, Telli Ost	2581.4.064
S402.2	Aarau, Hangartner-Areal	2581.4.065
S402.4	Aarau, Torfeld Süd	2581.4.067
S402.5	Aarau, Torfeld Nord	2581.4.068
S402.6	Aarburg, Aarburg Nord	2581.4.069
S402.7	Egerkingen, Gäupark Süd (Hausimollstrasse)	2581.4.070
S402.8	Oftringen, Aufwertung Äussere Luzernerstrasse	2581.4.071
S402.9	Oftringen, Zentrumsentwicklung	2581.4.072
S402.10	Olten, Olten Südwest	2581.4.073
S402.11	Olten, Bahnhof Nord	2581.4.074
S402.12	Olten, Giroud Olma-Areal	2581.4.075
S402.13	Rothrist, Bahnhofgebiet	2581.4.076
S402.14	Schönenwerd, Wohnen an der Aare	2581.4.077
S402.15	Suhr, Henz-Areal	2581.4.078
S402.16	Suhr, Neumattweg Ost	2581.4.079
S402.17	Suhr, Bahnhof Süd	2581.4.080
S402.18	Wangen b. O., Schlüsselprojekt Danzmatt / Erweitertes Dorfzentrum	2581.4.081
S402.19	Zofingen, Areal Cartub, Obere Brühlstrasse	2581.4.082
S402.20	Zofingen, Untere Vorstadt + Untere Vorstadt Nordwest	2581.4.083
S402.21	Zofingen, Bahnhof - Swissprinters	2581.4.084
S403	Schlüsselareale Aufwertung/Weiterentwicklung Arbeitsgebiete	
S403.1	Egerkingen/Härkingen/Neuendorf, RAZ	2581.4.085
S403.2	Zofingen/Oftringen/Aarburg/Strengelbach, Regionale Arbeitszonen	2581.4.086
S403.3	Rothrist, Bahnhof Nord	2581.4.087
S403.4	Rothrist, Bifang	2581.4.088
S403.5	Schönenwerd, Bally-Areal	2581.4.089
S403.6	Oensingen, ESP Oensingen/Niederbipp (Ob der Gass/Moos/Tschäppelisacker)	2581.4.090
S404	Zentrumsentwicklungen	
S404.1	Däniken	2581.4.091
S404.2	Gränichen	2581.4.092
S404.3	Muhlen	2581.4.093
S404.5	Suhr	2581.4.095
S404.6	Oensingen	2581.4.096
S404.7	Wangen b. O.	2581.4.097
S405	Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung	2581.4.098
L401	Siedlungsnaher Landschaftsraum	2581.4.099
L402	Aufwertung Flussräume	2581.4.100
L403	Siedlungsfreiraum vernetzt entwickeln	2581.4.101
L404	VERAS – FLAMA Teil Landschaftsentwicklung	2581.4.102

B4 – B-Massnahmen

Paket LV B-Liste

FVV408.1	Aarburg, Fuss- und Veloverkehrsnetz Aarburg Nord	2581.4.037
FVV408.2	Buchs, Fuss-/Velobrücke Lochweiher	2581.4.038
FVV408.3	Olten, Fuss- und Radweg Ländiweg (Abschnitt Süd)	2581.4.039
FVV408.4	Suhr, Veloführung Querung Helgenfeldweg / Bernstrasse (FlaMa VERAS)	2581.4.040
FVV408.5	Suhr / Buchs, Veloführung Suhr Wynecenter / Wynefeld (FlaMa VERAS)	2581.4.041
FVV408.6	Gränichen, Veloführung Querverbindung West (FlaMa VERAS)	2581.4.042

Paket Aufw. Str. B-Liste

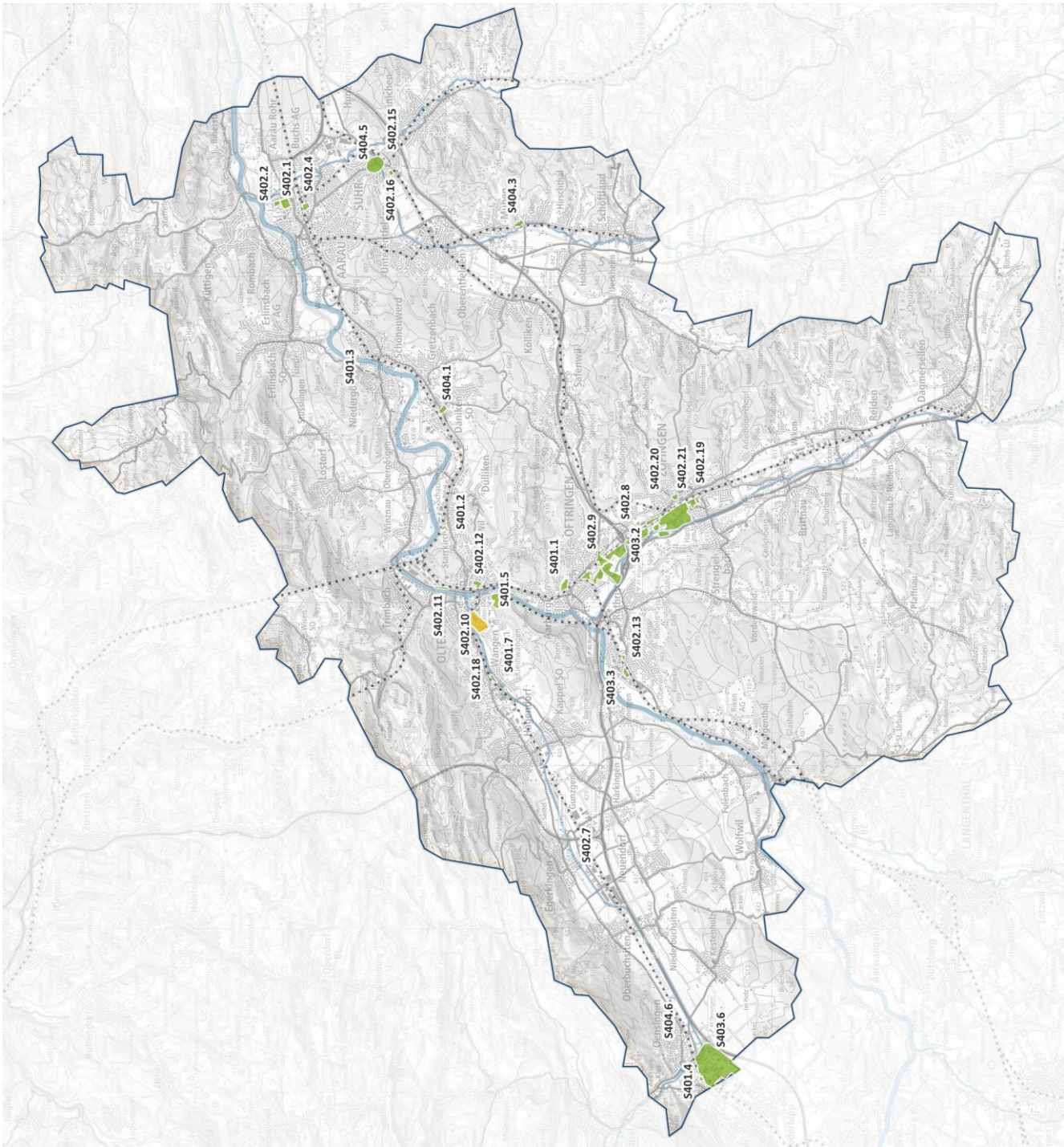
Str407.1	Oberentfelden, Quartier Kirchfeld / Aussenfeld (BGK)	2581.4.021
----------	--	------------

Agglomerationsprogramm AareLand

Umsetzungsstand 4. Generation

Massnahmen Siedlung

Im Soll	
Wohnen	
S401.1	Aarburg, Gishalde - Steinbille
S401.2	Dulliken, Schäfer-Langfeld
S401.3	Niedergösgen, Auenpark
S401.4	Oensingen, Oensingen-West
S401.5	Olten, ChlyHolz
S401.6	Rothrist, Breiten
S401.7	Wangen b. O., Muhrmatt
S401.8	Aarau, Scheibenschachen, 4. Etappe
Unstrukturierung/Verdichtung Mischnutzung	
S402.1	Aarau, Tell Ost
S402.2	Aarau, Hangartner-Areal
S402.3	Aarau, Kasernenareal
S402.4	Aarau, Torfeld Süd
S402.5	Aarau, Torfeld Nord
S402.6	Aarburg, Aarburg Nord
S402.7	Egerkingen, Gaupark Süd (Hausmollstrasse)
S402.8	Oftringen, Aufwertung Aussere Luzernerstrasse
S402.9	Oftringen, Zentrumsentwicklung
S402.11	Olten, Bahnhof Nord
S402.12	Olten, Giroud Olma-Areal
S402.13	Rothrist, Bahnhofgebiet
S402.14	Schönenwerd, Wohnen an der Aare
S402.15	Suhr, Henz-Areal
S402.16	Suhr, Neumattweg Ost
S402.17	Suhr, Bahnhof Süd
S402.18	Wangen b. O., Danzmatt / Erweitertes Dorfzentrum
S402.19	Zofingen, Areal Cartub, Obere Brühlstrasse
S402.20	Zofingen, Untere Vorstadt + Untere Vorstadt NW
S402.21	Zofingen, Bahnhof - Swissprinters
Arbeitsgebiet	
S403.1	Egerkingen/Härkingen/Neudorf, RAZ
S403.2	Zofingen/Oftringen/Aarburg/Strengelb., Reg. AP-Zonen
S403.3	Rothrist, Bahnhof Nord
S403.4	Rothrist, Bifang
S403.5	Schönenwerd, Bally-Areal
S403.6	Oensingen, ESP Oensingen/Niederbipp
Zentrumsentwicklung	
S404.1	Däniken
S404.2	Gränichen
S404.3	Muhlen
S404.4	Oberentfelden
S404.5	Suhr
S404.6	Oensingen
S404.7	Wangen b. O.
Kleine Verzögerung	
S402.10	Olten, Olten Südwest
nicht dargestellt (im Soll)	
S405	Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung
L401	Siedlungsnaher Landschaftsraum
L402	Aufwertung Flussräume
L403	Siedlungsfreiraum vernetzt entwickeln



Agglomerationsprogramm AareLand

Umsetzungsstand 4. Generation

Massnahmen Verkehr

- Im Soll

Str401
Suhre, VERAS Abschnitt Ostumfahrung
Egerkingen, Optimierung der ÖV-Erschliessung
Areal Gaupark
Neuendorf, Neue Haltestelle Kreisschule Gäu

ÖV408.3
Paket Aufwertung Strassenraum
Str404.1
Dulliken, Aufwertung Zugang Bahnhof Dulliken
Gretzenbach, Strassenraumgestaltung Zentrum
(Kollikerstrasse, Am Stalden)
Str404.3
Oftringen, BGK Baslerstrasse / K104
Reiden, Knoten K 46
Str404.4
Walterswil, Ortsdurchfahrt
Str404.5
Zofingen, Luzernerstrasse K104, Kreisli Riedtal
Str404.6
Zofingen, Frikart-/Brittnauerstrasse
Str404.7
Zofingen, Obere Mühlemattstrasse,
Quartierentwicklung
Str404.8
Str404.9
Suhre, Einengung Alte Gasse (FlaMa VERAS)
Str404.10
Gränichen, BGK Nordstrasse (FlaMa VERAS)

Paket Aufwertung Bushaltestellen
ÖV408.1
Oftringen, Bushaltestelle Wiggertalstr. (Kreisli Omya)
ÖV408.2
Neuendorf, Aufwertung Bushaltestellen
- Paket LV: > 50% im Soll

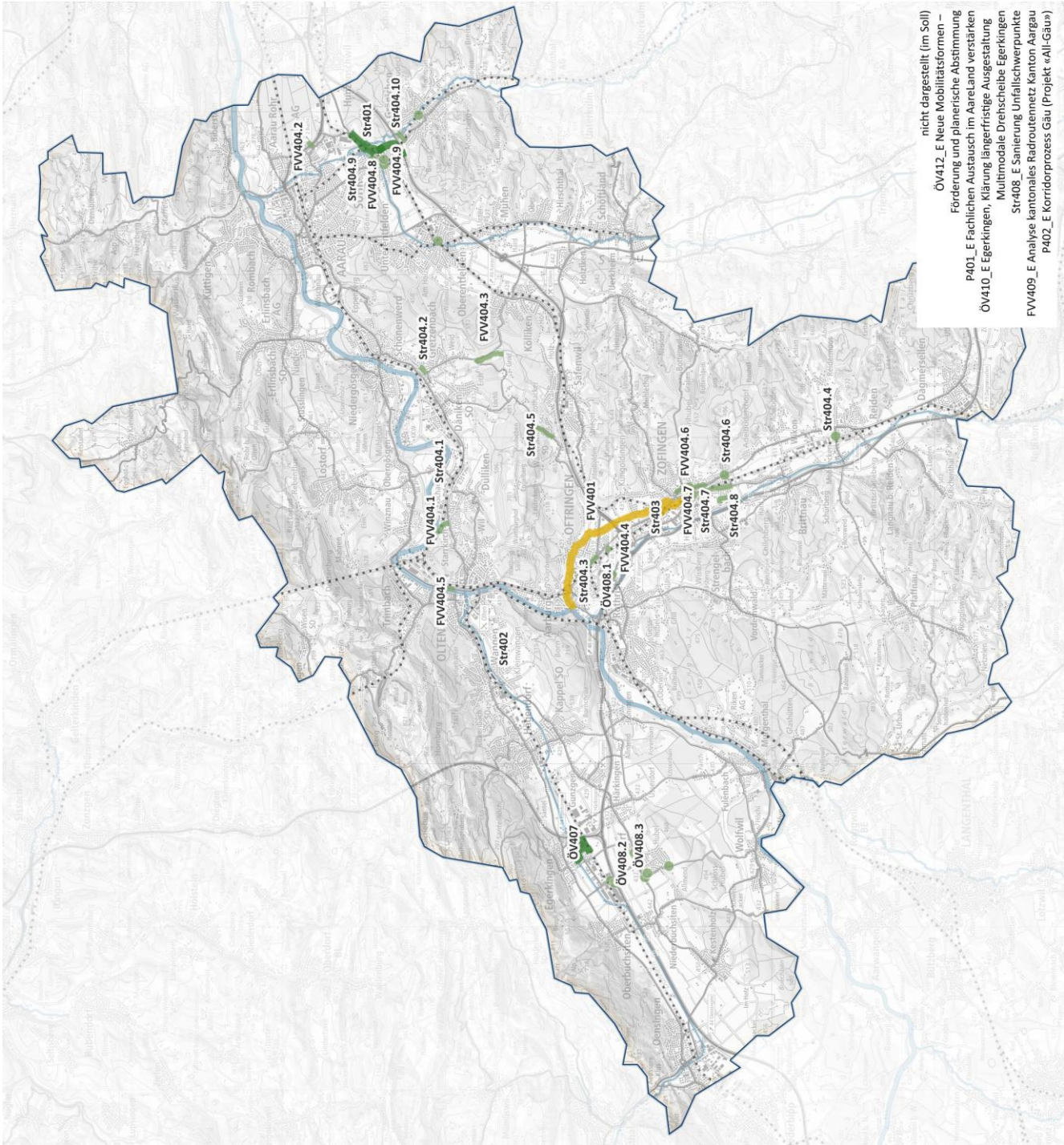
(einzelne Massnahmen im Soll bzw. mit zeitlicher Verzögerung)
FVW404.1
Dulliken, Schliessung FVW-Netzlücke zwischen
Dulliken und Olten (Schäfer-Langfeld)
FVW404.2
Buchs, Fuss- und Velobrücke Suretswald (über T5)
FVW404.3
Gretzenbach, Fuss-/Radweg Hansel - Zingg
FVW404.4
Oftringen, Schliessung FVW-Netzlücke
Tychbodenstrasse - Tychfeldstrasse
FVW404.5
Olten, Fuss- und Radweg Eggerallee (Abschnitt
Ruderclub Olten)
FVW404.6
Zofingen, K 104 Betriebs- und Gestaltungskonzept
General-Guisanstrasse - Luzernerstrasse
FVW404.7
Zofingen, Neuorganisation Veloabstellplätze
Bahnhofplatz Süd
FVW404.8
Suhre, Einmündung Schmittgasse (FlaMa VERAS)
FVW404.9
Suhre / Gränichen / Oberentfelden – Veloabstellplätze
(FlaMa VERAS)

● Kleine Verzögerung

Str403
Zofingen/Oftringen, Aufhebung Niveauübergang
Aarburgerstrasse K104
FVW401
Velovorrangroute Zofingen – Olten, Abschnitt
Zofingen – Aarburg (östlich Bahnlinie, Korridor A)

● Abstandnahme

Str402
Wangen b. O., Verkehrsraumgestaltung
Entwicklungsgebiet Danzmat / Bahnhof



1.5. Massnahmenübersicht 5. Generation

1.5.1. Siedlung

Nr. AP 5	Bezeichnung
S501	Schlüsselareale Wohnen
S501.1	▪ Dulliken, Schäfer-Langfeld
S501.2	▪ Niedergösgen, Auenpark
S501.3	▪ Oensingen, Oensingen-West
S501.4	▪ Rothrist, Breiten
S502	Schlüsselareale Umstrukturierung/Verdichtung Mischnutzung
S502.1	▪ Aarau, Telli-Ost
S502.2	▪ Aarau, Hangartner-Areal
S502.3	▪ Aarau, Kasernenareal
S502.4	▪ Aarau, Torfeld Süd
S502.5	▪ Aarau, Torfeld Nord
S502.6	▪ Aarburg, Aarburg Nord
S502.7	▪ Egerkingen, Gäupark Süd (Hausimollstrasse)
S502.8	▪ Oensingen, Gärbimatt
S502.9	▪ Oftringen, Zentrumsentwicklung
S502.10	▪ Olten, Olten Südwest
S502.11	▪ Olten, Bahnhof Nord
S502.12	▪ Olten, Giroud Olma-Areal
S502.13	▪ Rothrist, Bahnhofgebiet
S502.14	▪ Schönenwerd, Wohnen an der Aare
S502.15	▪ Suhr, Bahnhof Süd
S502.16	▪ Wangen b. O., Schlüsselprojekt Danzmatt/Erweitertes Dorfzentrum
S502.17	▪ Zofingen, Areal Cartub, Obere Brühlstrasse
S502.18	▪ Zofingen, Untere Vorstadt + Untere Vorstadt Nordwest
S502.19	▪ Zofingen, Bahnhof - Swissprinters
S503	Schlüsselareale Aufwertung/Weiterentwicklung DL/Gewerbe
S503.1	▪ Reiden/Wikon, Entwicklungsschwerpunkt *
S503.2	▪ Rothrist, Bahnhof Nord
S503.3	▪ Rothrist, Bifang
S503.4	▪ Schönenwerd, Bally-Areal
S503.5	▪ Zofingen/Oftringen/Aarburg/Strengelbach, Regionale Arbeitszonen
S504	Schlüsselareale Aufwertung/Weiterentwicklung Logistik/Produktion
S504.1	▪ Dagmersellen, Entwicklungsschwerpunkt *
S504.2	▪ Egerkingen/Härkingen/Neuendorf, RAZ-Masterplanprozess
S504.3	▪ Egerkingen/Neuendorf, Erweiterung Migros Verteilbetrieb
S504.4	▪ Hägendorf, Standortkonzentration Murpf
S504.5	▪ Härkingen/Egerkingen, Erweiterung Regionales Paketzentrum Post
S504.6	▪ Oensingen, ESP Oensingen/Niederbipp (Ob der Gass/Moos/Tschäppelisacker)
S504.7	▪ Wangen b. O., Erweiterung nationales Verteilzentrum Coop

S505	Zentrumsentwicklungen
S505.1	▪ Däniken, Zentrumsentwicklung
S505.2	▪ Gränichen, Zentrumsentwicklung
S505.3	▪ Muhen, Zentrumsentwicklung
S505.4	▪ Oberentfelden, Zentrumsentwicklung
S505.5	▪ Oensingen, Zentrumsentwicklung
S505.6	▪ Suhr, Zentrumsentwicklung
S505.7	▪ Wangen b. O., Zentrumsentwicklung
S506	Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung
S507	Mobilitätskonzepte

* Sämtliche Angaben beziehen sich auf die Arbeitsversionen des Kantonalen Richtplans Luzern (KrP LU) sowie des ESP-Programms, Stand November 2024. Die vorliegenden Angaben sind somit nicht definitiv und können sich im Laufe der weiteren Bearbeitung ändern.

1.5.2. Landschaft

Nr. AP 5	Bezeichnung
L501	Siedlungsnaher Landschaftsraum
L501.1	▪ Bikerlenkung Aarburg-Oftringen
L501.2	▪ Landschaft vor der Haustüre
L501.3	▪ Mobilitätskonzept Naherholung
L502	Aufwertung und Weiterentwicklung Gewässerräume
L502.1	▪ Erholungshotspots ▪ Gewässerbezogene Erholung Wigger, Zofingen, Strengelbach ▪ Erholungsraum Tych, Oftringen ▪ Erholungsraum Schachen/Grien, Erlinsbach (SO), Eppenberg- Wöschnau, Aarau ▪ Hot Spots Erholung entlang der Dünnern: - Äussere Klus, Oensingen - Kappel/Hägendorf - Neue Mitte, Egerkingen - Schützi, Olten ▪ Aufwertung und Entwicklung des Aareufers Süd-Ost, Aarau ▪ Dorfbach, Kölliken
L502.2	▪ Biodiversität ▪ Wigger, Zofingen, Strengelbach, Oftringen ▪ Hot Spots Natur entlang der Dünnern - Oberbuchsiten und Wangen b. Olten ▪ Suhre, Buchs ▪ Gheidgraben/Mittelgäubach, Wangen b. Olten ▪ Aare, Aarau
L502.3	▪ Gesamtheitliche Koordination Aare Oberaargau
L503	Siedlungsfreiraum vernetzt entwickeln, inneres und äusseres Freiraumsystem verbinden
L504	VERAS – FlaMa Teil Landschaftsentwicklung

L505 GVP Oensingen – FlaMa Teil Landschaftsentwicklung

1.5.3. Öffentlicher Verkehr

Nr. AP 5	Bezeichnung	Kosten (Mio. CHF)	Priorität
Nationale Planungen			
ÖV501_Ü	Bahnhof Zofingen, Wendegleis und Kapazitätsausbau	offen	
ÖV502_Ü	Oberentfelden, Entflechtung Kreuzung AVA – Nationalbahn	170.00	
ÖV503_Ü	Olten, Ausbau Bahnhof Olten, Publikumsanlagen	70.00*	
ÖV504_Ü	Zwei Wendegleise im Raum Schönenwerd	offen	
ÖV505_Ü	Oensingen, Haltestelle Oensingen Dorf	offen	
ÖV506_Ü	Ofringen, Neue S-Bahnhaltestelle Ofringen Zentrum**	17.00	
A-Liste			
ÖV507	Oensingen, Verkehrsdrehscheibe Oensingen Etappe 1 (Nordseite) (<i>Federführung Gde</i>)	4.20	A
ÖV508	Olten, Neuer Bahnhofplatz Olten (NBO)	79.34	A
ÖV509	Reiden, Verkehrsdrehscheibe (Bushub) (<i>Federführung Gde</i>)	3.84	A
ÖV510	Zofingen, Verkehrsdrehscheibe (Busterminal, Umbau auf Gelenkbusse und Elektrifizierung) (<i>Federführung Gde</i>)	9.80	A
ÖV511	Ofringen, Buserschliessung Wiggertalstrasse	2.10	A
ÖV512	Ofringen, ÖV-Drehscheibe Kreuzplatz (Luzerner-/Zürich-/Baslerstrasse)	4.50	A
ÖV513	Reiden, Buswendeplatz Kurhaus Richenthal (<i>Federführung Gde</i>)	0.95	A
B-Liste			
ÖV514	Oensingen, Verkehrsdrehscheibe Oensingen Etappe 2 (Südseite) (<i>Federführung Gde</i>)	1.80	B
ÖV515	Wikon, Aufwertung Wendeplatz Bus Bahnhof (<i>Federführung Gde</i>)	0.25	B

* Kosten der 1. Ausbauetappe; ** nicht im AS 2035 enthalten

1.5.4. Strassenverkehr

Nr. AP 5	Bezeichnung	Kosten (Mio. CHF)	Priorität
Nationale Planung			
Str501_Ü	A1 Luterbach–Härkingen 6-Streifen-Ausbau	1'060.00	
A-Liste			
Str501	Oensingen, GVP inkl. kant. FlaMas	63.00	A
Str502	Suhr, VERAS Teil Süd	30.94	A
Str503	Aarau, BGK Tellstrasse (<i>Federführung Gde</i>)	18.00	A
Str504	Härkingen, BGK Fulenbacherstrasse – Boningerstrasse – Usserdorf	9.22	A
Str505	Ofttringen, Kernzone – Umsetzung BGK K104	14.00	A
Str506_PA	Pauschalpaket Aufwertung/Sicherheit Strasse		A
Str506.1	Aarburg, Bärenplatz (Altstadt) Strassenraum und Platzgestaltung (<i>Federführung Gde</i>)	2.00	
Str506.2	Dulliken, Bahnhofstrasse	4.78	
Str506.3	Egerkingen, Bahnhofstrasse (<i>Federführung Gde</i>)	0.90	
Str506.4	Erlinsbach, BGK Zentrum	4.61	
Str506.5	Neuendorf, Verkehrsberuhigungsmassnahmen, Tempo 20/30 (<i>Federführung Gde</i>)	0.10	
Str506.6	Oberentfelden, Quartier Kirchfeld / Aussenfeld (BGK) (FlaMa VERAS) (<i>Federführung Gde</i>)	0.20	
Str506.7	Olten, Rötzmattweg / Bühnenstrasse Velolinksabbieger (<i>Federführung Gde</i>)	0.07	
Str506.8	Schönenwerd, Ortsdurchfahrt Teil BGK Hotel Storchen	0.51	
Str506.9	Suhr, Hintere Bahnhofstrasse mit Platzgestaltung Bahnhofplatz Süd (<i>Federführung Gde</i>)	1.54	
Str506.10	Wikon, Knoten Industrie- und Bahnhofstrasse (<i>Federführung Gde</i>)	1.00	
Str506.11	Zofingen, BGK Westquartier (Kanalweg, Mühlegasse, Fliederstrasse, Weststrasse, Gottfried-Keller-Strasse) (<i>Federführung Gde</i>)	1.30	
Str506.12	Zofingen, BGK Untere Grabenstrasse und Funkenstrasse (Henzmannstrasse und Funkenstrasse) (<i>Federführung Gde</i>)	0.90	
Str507_PA	Pauschalpaket Verkehrsmanagement A		A
Str507.1	Schönenwerd, Ortsdurchfahrt Teil Verkehrsmanagement	1.20	
Str507.2	Olten/Trimbach, Verbesserungen von Querungen für den Veloverkehr über Kantonsstrassen und Optimierungen ÖV	1.30	

B-Liste			
Str508	Reiden/Wikon, Gesamtkonzept Erschliessung ESP (FVV, MIV, ÖV, Schwerverkehr) (<i>Federführung Gde</i>)	10.00	B
Str509	Erlinsbach – Aarau, Aufwertung Ortsdurchfahrt (K207 und K243)	11.35	B
Str510	Aarau, Mühlemattstrasse	8.00	B
Str511	Reiden, Mehlsecken – Grenze Kanton Aargau Optimierung Gesamtverkehrssystem (BP Nr. 88)	9.00	B
Str512_PB	Pauschalpaket Aufwertung/Sicherheit Strasse B		B
Str512.1	K 45: Reiden, Einmündung K 13 – Bahnübergang (inkl.) (BP Nr. 165)	2.90	
Str512.2	K 45: Reiden, Langnau Innerorts, Optimierung Strassenraum (BP Nr. 166)	2.00	
Str512.3	Oensingen, Nord-Südverbindungen: Verbindung Ausserbergstrasse – Kirche – Unterdorf – Gärbimatt (FlaMa GVP) (<i>Federführung Gde</i>)	0.50	
Str512.4	Oensingen, Nord-Südverbindungen: Verbindung Leuenfeld – von Roll-Strasse – Bahnhof – Industriegebiet (FlaMa GVP) (<i>Federführung Gde</i>)	1.00	
Str512.5	Oensingen, Nord-Südverbindungen: Verbindung Schlossstrasse – Schulhaus – Sternenweg / Mühlefeld – Gärbimatt – Kreisschule (FlaMa GVP) (<i>Federführung Gde</i>)	1.00	
Str512.6	Wikon, Aufwertung Strassenraumgestaltung Alte Kanzlei / Umbau auf eine hindernisfreie Bushaltestelle Schlossberg (<i>Federführung Gde</i>)	0.40	
Eigenleistung			
Str513	Sanierung Unfallschwerpunkte/Unfallhäufungsstellen	-	AE

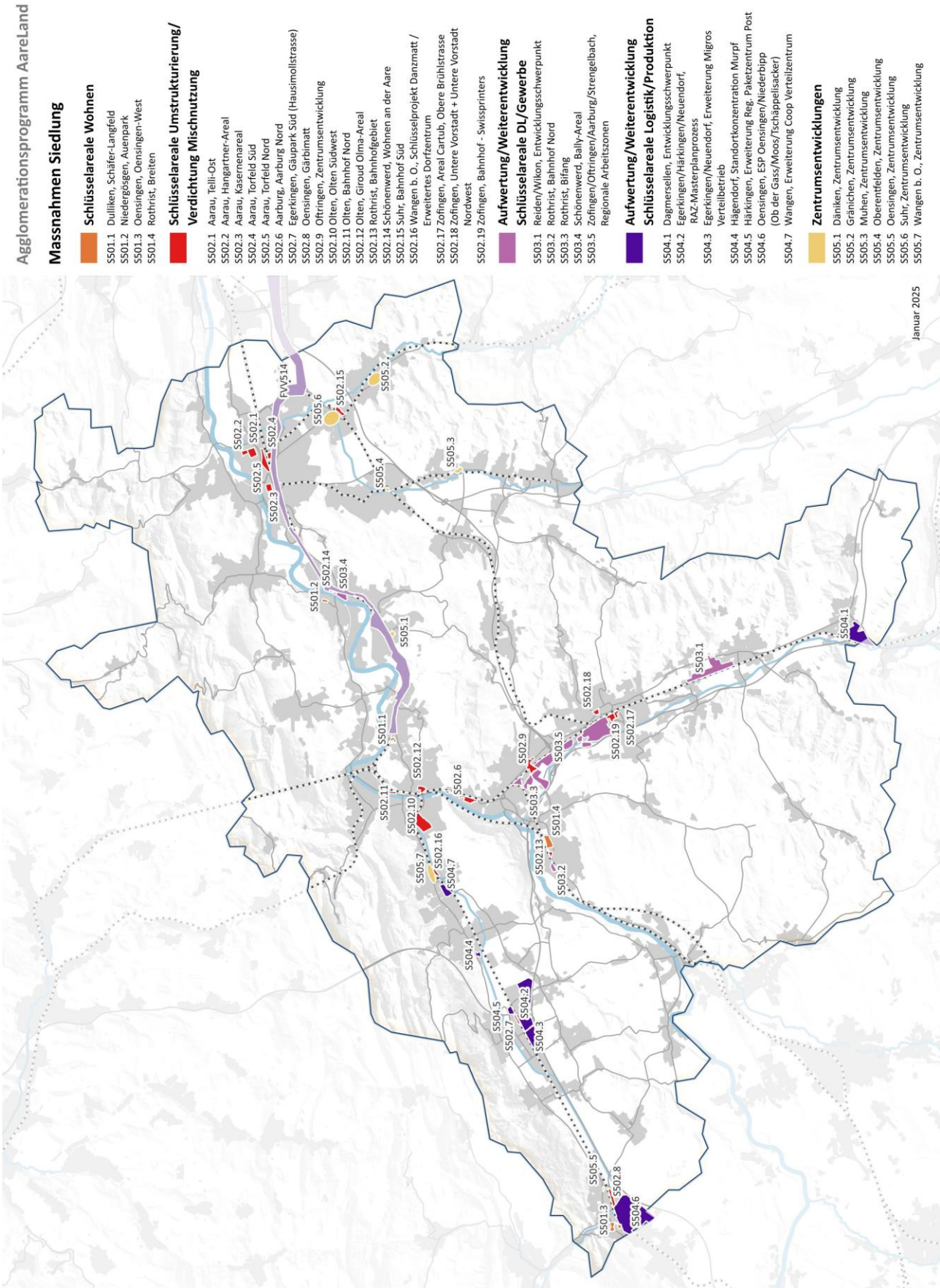
1.5.5. Fuss- und Veloverkehr

Nr. AP 5	Bezeichnung	Kosten (Mio. CHF)	Priorität
A-Liste			
FVV501	Kantonale Velovorrangroute V6: Korridor Dulliken – Olten, Abschnitt West Aarauerstrasse	8.00	A
FVV502	Kantonale Velohauptroute H2.04: Korridor Olten-Trimbach	3.86	A
FVV503	Aarau, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Aarenau – Telli (<i>Federführung Gde</i>)	13.50	A
FVV504	Aarau, Aareufer Süd-Ost (<i>Federführung Gde</i>)	7.00	A
FVV505	Egerkingen, Gleisquerung FVV	6.25	A
FVV506	Olten, Stadtteilverbindung Winkel für Fuss- und Veloverkehr zwischen Bifang und Innenstadt (<i>Federführung Gde</i>)	9.50	A
FVV507	Olten, Trimbachbrücke	3.17	A

FVV508_PA	Pauschalpaket Fuss- und Veloverkehr A	A
FVV508.1	Aarburg, Fuss- und Veloverkehrsnetz Aarburg Nord (Federführung Gde)	1.50
FVV508.2	Buchs, Optimierung Fuss- und Veloverkehrsnetz (Federführung Gde)	1.00
FVV508.3	Egerkingen, Neue Fusswegverbindung entlang der Vorstadt	2.38
FVV508.4	Egerkingen, Unterführung Knoten Hausimoll	3.20
FVV508.5	Gränichen, Veloführung Querverbindung West (FlaMa VERAS) (Federführung Gde)	0.65
FVV508.6	Hägendorf, gedeckte Veloabstellplätze bei Bushaltestellen (Federführung Gde)	0.50
FVV508.7	Muhen, Fussweg entlang Suhre (inkl. Fussgängerbrücken Buchsweg und Fabrikstrasse) (Federführung Gde)	0.45
FVV508.8	Neuendorf, Fridastrasse Radweg zwischen Widenfeldweg und öV-Dreh-scheibe Egerkingen	1.06
FVV508.9	Oberentfelden, Veloverbindung R570 zwischen R64 (FlaMa VERAS)	2.00
FVV508.10	Oftringen, Sonnmatt - SBB Haltestelle Küngoldingen, Rad- und Gehweg (Federführung Gde)	1.20
FVV508.11	Olten, Optimierung der Velovorrang- (V6) und Velohaupttrouten (H2.04, 2.05) als Zulauf zum Bahnhof Olten (NBO)	3.20
FVV508.12	Olten, Veloinfrastruktur Industriestrasse (Federführung Gde)	0.90
FVV508.13	Reiden, Oberdorfstrasse Ost (Federführung Gde)	0.68
FVV508.14	Reiden, Neubau Gehweg und Anpassung der Dorfstrasse Reidermoos (Federführung Gde)	0.70
FVV508.15	Wikon, Verbesserung Verkehrssicherheit Fussgängerstreifen vis-à-vis Schnöggelmatte (Federführung Gde)	0.10
FVV508.16	Wikon, Erstellung Querungshilfe für Zufussgehende im Zusammenhang mit neuer Bushaltestelle Industriestrasse (Federführung Gde)	0.10
FVV508.17	Wikon, Erstellung Fuss- und Veloweg sowie Ausweichstellen entlang Reiderstrasse (Federführung Gde)	0.09
FVV508.18	Winznau, Kantonale Velohauptroute H2.05: Teil Dammstrasse (Federführung Gde)	1.70
FVV508.19	Zofingen, Neue Fuss- und Veloverbindung entlang Dorfbach, Ackerstrasse, Seilereie und Bethge (Federführung Gde)	0.40
FVV508.20	Härkingen, Fuss-/ Radweg zwischen Russmattring und Dorfzentrum und Ausbau Flurweg entlang Autobahn	1.05
FVV508.21	Niedergösgen, Anschluss Auenquartier an die ÖV-Drehscheibe Schönenwerd, linearer Fussgängerschutz (Federführung Gde)	0.49

B-Liste			
FVV509	Kantonale Velovorrangroute V6: Korridor Dulliken – Olten, Abschnitt Aarau – Auerstrasse Ost – Niederämterstrasse West	6.50	B
FVV510	Kantonale Velohauptroute H2.05: Korridor Olten – Winznau – Schönenwerd, Abschnitt Schachenstrasse	5.70	B
FVV511	Kantonale Velohauptroute H2.06: Korridor Stüsslingen/Lostorf – Winznau, Umgestaltung Zentrum Winznau	1.30	B
FVV512	Suhr, Veloführung Unterführung Möbel Pfister	17.00	B
FVV513_PB	Pauschalpaket Fuss- und Veloverkehr B		B
<i>FVV513.1</i>	<i>Olten, Frohheimweg/Jurastrasse Veloquerung</i>	<i>0.07</i>	
<i>FVV513.2</i>	<i>Reiden, Langnau – Richenthal, Rad- und Gehweg (BP Nr. 167)</i>	<i>5.00</i>	
<i>FVV513.3</i>	<i>Reiden, Sonnenkreisel (exkl.) – Einmündung Industriestrasse (exkl.), Radverkehrsanlagen (BP Nr. 87)</i>	<i>2.90</i>	
<i>FVV513.4</i>	<i>Schönenwerd, Fuss- und Veloverbindung ab Oltnenstrasse in den Bally Park über die SBB-Doppelspur (Federführung Gde)</i>	<i>1.00</i>	
<i>FVV513.5</i>	<i>Wikon, Ergänzung Trottoir Dorfstrasse (Federführung Gde)</i>	<i>0.03</i>	
C-Liste			
FVV514	Velovorrangroute V6 Niederaamt – Aarau (– Lenzburg)	<i>noch offen</i>	C

2. Siedlung



2.1. Schlüsselareale Wohnen

S501		
Schlüsselareale Wohnen		
☒ Bestandteil früheres AP (teilweise)	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☒ 2. Generation	2581.2.048/050	Daueraufgabe
☒ 3. Generation	2581.3.047/052	Daueraufgabe
☒ 4. Generation	s. nachfolgende Massnahmenblätter	Daueraufgabe

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

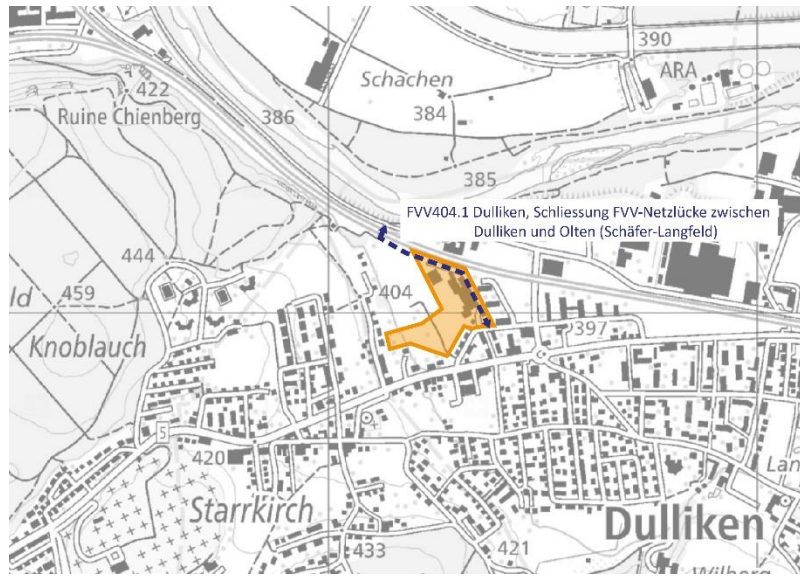
In den Agglomerationskernräumen Oensingen (Oensingen-West) und Rothrist (Breiten) ist die Umsetzung von grösseren unüberbauten Wohnzonen an gut erschlossenen Lagen noch nicht (vollständig) umgesetzt. In den Agglomerationskorridoren sind ebenfalls solche Flächen vorhanden. Ziel ist es, die Planung und Umsetzung dieser Areale voranzutreiben.

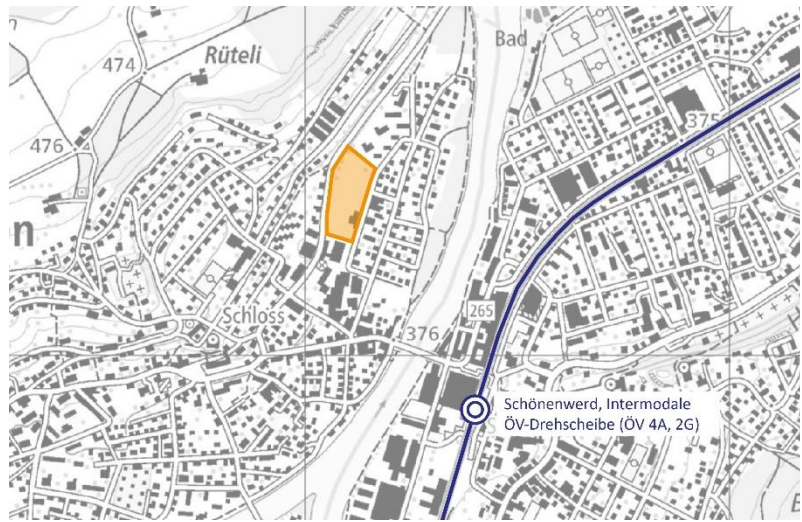
Massnahmen

Nachfolgend sind einerseits die Zweckmässigkeit des Massnahmenpakets «Wohnen» und andererseits die verschiedenen Massnahmenblätter zu den Schlüsselarealen aufgeführt.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	▪ Agglomerationskernraum ▪ Durchmischte Wohntypologien ▪ Hohe Dichte und städtebaulich qualitätsvolle Bebauungsstrukturen ▪ Schlüsselareale: Überdurchschnittlich hohe Dichte und Qualität (sichergestellt durch entsprechende Verfahren) ▪ Hitzeangepasster Siedlungsraum ▪ Agglomerationskorridore: ▪ Qualitätsvoller Geschosswohnungsbau ▪ Schlüsselareale: Dem Ort angepasste, überdurchschnittlich hohe Dichte und Qualität (sichergestellt durch entsprechende Verfahren) ▪ Hitzeangepasster Siedlungsraum
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Grössere unüberbaute Wohnzonen an gut erschlossenen Lagen
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TS1 «Schlüsselareale Wohnen/Mischnutzung vorantreiben und qualitativ hochwertig umsetzen» ▪ TS4 «Siedlungsqualität und -dichte fördern und Akteure entsprechend sensibilisieren» ▪ TS5 «Siedlungsentwicklung und Lokalklima untereinander abstimmen» ▪ TÖV1 «Verbindung zwischen den Zentren und S-Bahn stärken» ▪ TÖV2 «Busangebot abgestimmt auf den jeweiligen Raumtyp ausbauen» ▪ TÖV4 «Verkehrsdrehscheiben stärken» ▪ TFVV «Fuss- und Veloverkehr» ▪ TMMP «Mobilitätsmanagement und Parkierung»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	Koordination mit ▪ S506 Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung ▪ S507 Mobilitätskonzepte ▪ L501 Siedlungsnaher Landschaftsraum ▪ L503 Siedlungsfreiraum vernetzt entwickeln, inneres und äusseres Freiraumsystem verbinden Weitere Koordination siehe nachfolgende Massnahmenblätter

S501.1 Dulliken, Schäfer-Langfeld			A-Horizont
Generationenkohärenz: S401.2, ARE-Code: 2581.4.057			
Merkmale			
▪ Heutige Zone: Industrie- und Gewerbezone (IG2) und Gewerbe- und Wohnzone (W3) ▪ Heutige Nutzung: Landwirtschaft und ungenutzte Industriegebäude ▪ ÖV-Gütekategorie: C ▪ Vorgesehene Nutzung: 80% Wohnen; 20% Arbeiten ▪ Grösse: ca. 2.5 ha ▪ Potenzial E: 500 ▪ Potenzial AP: 125 ▪ Schwerpunkt Realisierung: 2028-2031 2031 - 2035 > 2035			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation			
▪ Im Gebiet Schäfer-Langfeld in Dulliken befinden sich heute im Westen eine unüberbaute Gewerbe- und Wohnzone und im Osten ungenutzte Industriegebäude. Im nordöstlichen Teil dieses gut erschlossenen Gebiets soll eine dichte Bebauung mit bis zu 6-geschossigen Mehrfamilienhäusern und im südwestlichen Teil eine weniger dichte Bebauung entstehen. Es ist ein breites Wohnraumangebot für verschiedene Zielgruppen geplant. Der Aussenraum soll als parkartige Umgebung mit hoher ökologischer Aufenthaltsqualität gestaltet werden. Im Osten bzw. Norden des Areals ist zudem ein neuer Fuss- und Veloweg geplant. ▪ Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Erarbeitung Bauprojekt			
Planungsstand		Nächste Schritte	
▪ Konzept «Aussenraumgestaltung Schäfer-Langfeld» (2016) ▪ Gestaltungsplan «Schäfer-Langfeld» (2020) ▪ Bauprojekt (2024)		▪ Baubewilligung 2025 ▪ Beginn Realisierung: Erste Etappe 2026	
Zuständigkeiten			
▪ Federführung: Gemeinde Dulliken		▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer	
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr			
▪ Verkehrliche Kapazitäten: «Mobilitätskonzept Gestaltungsplan Im Schäfer» liegt vor (2018) ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen Dulliken und Olten (siehe Plan und Massnahme 4. Generation, FVV404.1). ▪ Abhängigkeiten: --			
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung			
▪ Keine Flächenbeanspruchung		▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung	
Grundlagen			
▪ Siehe «Planungsstand»			

S501.2 Niedergösgen, Auenpark			A-Horizont	
Generationenkohärenz: S401.3, ARE-Code: 2581.4.058				
Merkmale				
▪ Heutige Zone: Wohnzone 4-geschossig (W4) ▪ Heutige Nutzung: Landwirtschaft ▪ ÖV-Gütekategorie: C/D ▪ Vorgesehene Nutzung: 100% Wohnen ▪ Grösse: ca. 1.5 ha ▪ Potenzial E: 300 ▪ Potenzial AP: 0 ▪ Schwerpunkt Realisierung:				
2028 - 2031	2031 - 2035			> 2035
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation				
▪ Das Gebiet Auenpark stellt eine grössere unüberbaute Wohnzone in der Gemeinde Niedergösgen dar. Der Auenpark befindet sich an zentraler Lage, in der Nähe von Schule und Versorgungseinrichtungen. Die unüberbaute Fläche ist bereits heute durch Überbauungen umgeben und nur 600 – 700 m von der neu gestalteten intermodalen ÖV-Drehscheibe Schönenwerd entfernt (Gen2, Massnahme ÖV4A). Ziel ist es, in diesem Gebiet eine dichte und qualitativ hochstehende Überbauung mit 130 Wohnungen zu realisieren. Entlang der Erlinsbacherstrasse ist eine Weiterführung der bestehenden Bepflanzung vorgesehen. Mit der anstehenden Realisierung der Überbauung Auenpark ab 2025 werden rund 300 Einwohner mehr in diesem Quartier wohnen. Das Quartier liegt nahe an der zwischenzeitlich realisierten ÖV-Drehscheibe in Schönenwerd (5-7 Min / 700 Meter). Die Gemeinde Niedergösgen wird in diesem Zusammenhang die Velo- und Fussgängersicherheit auf den engen Quartierstrassen verbessern, um PendlerInnen und SchülerInnen den Zugang zum ÖV, namentlich nach Schönenwerd zu optimieren, aber auch für den Schülerverkehr im Quartier. Für die Bauphase der ersten Etappe Auenpark erfolgt ein Pilotprojekt mit Provisorien (Ergänzungen Trottoirs, Abgrenzungen zwischen Fahr- und Gehbereichen, Einbahnregimes, Beschilderungen). Bei Inbetriebnahme der ersten Etappe Auenpark 2027/28 werden der Pilot ausgewertet und anschliessend die definitiven Massnahmen umgesetzt (FVV508.21). ▪ Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Planung				
Planungsstand		Nächste Schritte		
▪ Gestaltungsplan Auenpark (2019) ▪ Planung (2024)		▪ Bauprojekt 2025 ▪ Beginn Realisierung: ab 2025 (1. Etappe, südlicher Teil des Areals) ▪ Pilotphase Verkehrssicherheit während Realisierung mit definitiver Umsetzung ab 2027/28		
Zuständigkeiten				
▪ Federführung: Gemeinde Niedergösgen		▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer		
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr				
▪ Verkehrliche Kapazitäten: Erschliessung über die Hintere Schachenstrasse. ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: ▪ FVV508.21 Anschluss Auenquartier an die ÖV-Drehscheibe Schönenwerd, linearer Fussgängerschutz ▪ Schulwegsicherungskonzept der Gemeinde Niedergösgen ▪ Abhängigkeiten: --				

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- --

S501.3 Oensingen, Oensingen-West		A-Horizont			
Generationenkohärenz: S401.4, ARE-Code: 2581.4.059					
Merkmale ▪ Grösse: ca. 4 ha ▪ Heutige Zone: Geschäftszone 4-geschossig, Geschäftszone 5-geschossig ▪ Heutige Nutzung: Büro, Parkierungsflächen, Wohnen, Gastronomie, Einkaufen, Gesundheit ▪ Heutige Anzahl EW / AP: ca. 180 / 270 ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: A-C ▪ Vorgesehene Nutzung: 90% Wohnen; 10% Arbeiten ▪ Potenzial EW: ca. 600-750 (Schätzung) ▪ Potenzial AP: ca. 250-350 (Schätzung) ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: A-C (2040) ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1"> <tr> <td>2028 - 2031</td><td>2032 - 2035</td><td>> 2035</td></tr> </table>		2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035	
2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035			

Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation

- Es ist davon auszugehen, dass das starke Bevölkerungswachstum in Oensingen auch in den kommenden Jahren anhalten wird. Um dieses Wachstum stärker in die bahnhofsnahe Gebiete zu lenken, wurde auf Basis der Ortsplanungsrevision eine Konzeptplanung über die Gebiete Leuenfeld Süd/Ost und Leuenfeld West sowie die Areale Rondo und Gassfeld erarbeitet.

Im Rahmen der Ortsplanungsrevision (2018 genehmigt) wurden grosse Teile des Raumes Oensingen-West aufgezonnt (vier- bzw. fünfgeschossige Geschäftszone), und die grösseren unbebauten Areale dabei einer Gestaltungsplanpflicht unterstellt. Im Anhang des aktuellen Zonenreglements liegen Pflichtenhefte für diese Gestaltungspläne. Eine Arbeitsgruppe bestehend aus Mitgliedern der kommunalen und kantonalen Planungsbehörden, den privaten Entwicklern und ihren Planern, sowie von der Gemeinde beigezogenen Fachexperten hat im Rahmen von drei konstruktiven Workshops die künftigen Entwicklungsprinzipien für diese Areale definiert. Darauf aufbauend wurden auch die Pflichtenhefte für die Gestaltungspläne angepasst. Abgestimmt werden konnten dabei jene Aspekte, welche die Gebäude (Volumetrie und Setzung, Nutzungsverteilung) und die Erschliessung betreffen (Zufahrten, Fuss- und Radverkehrsachsen). Für die Gestaltung der beiden wichtigen Strassenzüge (Solothurnstrasse, Von Roll-Strasse) konnten Varianten diskutiert werden. Auf dieser Grundlage konnte das am weitesten vorangeschrittene Vorhaben im Gebiet Leuenfeld-Süd, Teil Ost für die weiteren Verfahrensschritte freigegeben werden. Noch nicht abschliessend geklärt wurde die Aussenraumgestaltung innerhalb der Areale (inkl. Gestaltung des Leuenplatzes). Dieses Thema soll aber in einem vergleichbaren Rahmen noch gemeinsam weiterbearbeitet werden. Mit diesem Workshop-Verfahren sollten zentrale Themen zur Entwicklung von Oensingen-West geklärt und aufeinander abgestimmt werden. Dieses Ziel wurde für die vorliegenden Areale mehrheitlich erreicht, dank der konstruktiven Mitarbeit aller Beteiligten und der Bereitschaft der Privaten auf die Anliegen der Gemeinde einzugehen. Im erarbeiteten Entwicklungsbericht werden die für die weitere Planung notwendigen wichtigsten Entwicklungsprinzipien und Planungshinweise festgelegt. Die Entwicklungslenkung in diesem Raum ist damit aber noch nicht abgeschlossen, auch weil der vorliegende Bericht den Raum Oensingen-West nicht flächendeckend behandelt. Künftige Projekte lassen sich aber an den vorliegenden Prinzipien messen und nach Bedarf in einem vergleichbaren Rahmen gemeinsam entwickeln.

- Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Am 30. November 2021 fand der dritte Workshop statt.

Der Stand der einzelnen Projekte:

- Leuenfeld Süd, Teil Ost: Gebaut, Fertigstellung März – Mai 2022.
- Leuenfeld Süd, Teil West: öffentliche Auflage erfolgt, Beschwerdeverfahren hängig
- Rondo: genehmigter Gestaltungsplan durch RRB-Beschluss Nr. 2021/984 vom 05.07.2021, bewilligtes Bauprojekt August 2022
- Gassfeld: genehmigter Gestaltungsplan
- SBB-Areal (Freiverlad): kein konkretes Projekt geplant.
- Bahnhofplatz: im Jahr 2023 wurde ein konsolidierter Konzeptplan erarbeitet (Nutzung, Gestaltung, Bushaltestellen)

Workshops zum Aussenraum/Strassenraum vom Bahnhofplatz bis zum Leuenplatz (Schlussbericht liegt vor). Koordination mit Gesamtverkehrsprojekt, Teil Lebensader.

Planungsstand	Nächste Schritte
- Konzeptplanung über gesamtes Gebiet Oensingen West (2019) - Leuenfeld Süd/Ost: Gestaltungsplan (2019) - Bauprojekt 2022 vollendet - Leuenfeld Süd/West: Gestaltungsplan (2024-hängig; Beschwerdeverfahren) - Areal Rondo: Gestaltungsplan (2021) – Bauprojekt 2022 bewilligt - Gassfeld: Gestaltungsplan (2024-öffentliche Auflage) - Konsolidierter Konzeptplan Bahnhof (2023-2024)	- Bauprojekte Leuenfeld Süd/West und Gassfeld - Beginn Realisierung

Zuständigkeiten
- Federführung: Gemeinde Oensingen - Weitere Beteiligte: Grundeigentümer

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: Schlüsselareal in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Oensingen.
- Weitere Koordination / Abstimmung:
 - ÖV507 Oensingen, Verkehrsdrehscheibe Oensingen Etappe 1 Nordseite
 - ÖV514 Oensingen, Verkehrsdrehscheibe Oensingen Etappe 2 Südseite
 - Str501 Oensingen, GVP inkl. kant. FlaMas: insb. «Lebensader Oensingen» (Aufwertung Ortsdurchfahrt)
 - Str512.4 Oensingen, Nord-Südverbindungen: Verbindung Leuenfeld – von Roll-Strasse – Bahnhof – Industriegebiet
 - S506 Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung
- Abhängigkeiten: -

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- Die Überarbeitung des Pflichtenheftes/die Vorgaben zu den einzelnen gestaltungsplanpflichtigen Gebieten ist noch nicht rechtskräftig. In der Praxis werden die neuen Vorgaben bei den entsprechenden Gestaltungsplänen jedoch bereits angewendet.

Illustration / Visualisierung



Rondo



Gassfeld

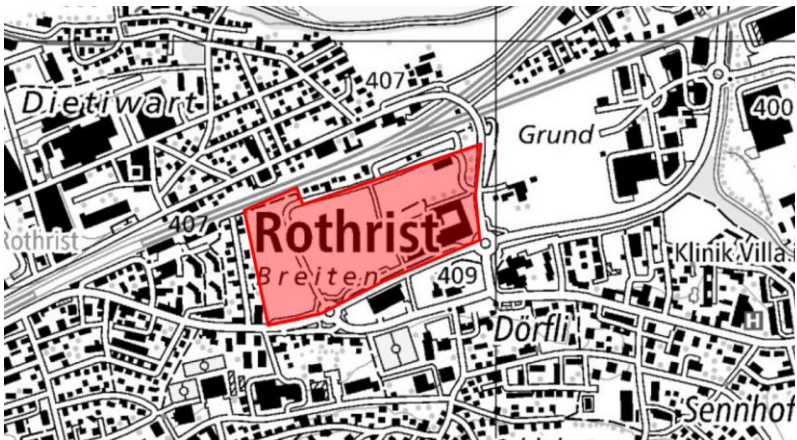
S501.4 Rothrist, Breiten			A-Horizont
Generationenkohärenz: S401.6, ARE-Code: 2581.4.061			
Merkmale			
▪ Grösse: ca. 8.4 ha ▪ Heutige Zone: Wohn- und Gewerbezone WG4 ▪ Heutige Nutzung: 40% überbaut, 60% landwirtschaftliche Nutzung ▪ Heutige Anzahl EW / AP: ca. 300 / 50 ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: grösstenteils C ▪ Vorgesehene Nutzung: Wohnen: 80 %; Arbeiten: 20 % ▪ Potenzial EW: ca. 1'200 ▪ Potenzial AP: ca. 150 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: C (2040) ▪ Schwerpunkt Realisierung:			
2028 - 20312032 - 2035> 2035			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation			
▪ In Rothrist befinden sich heute im Bereich Breiten, zwischen Bahnhof und Einkaufszentrum Breitenpark eine grössere unüberbaute Fläche. Auf diesem Areal soll eine qualitätsvolle Überbauung mit einer zentralen öffentlichen Freiraum- und Parkanlage realisiert werden. ▪ Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Planung und Überbauung Baufeld J + K ist erfolgt. Auf dem Areal befinden sich seit August 2024 zwei Kindergarten-Abteilungen.			
Planungsstand		Nächste Schritte	
▪ Gestaltungsplan mit SNV 2009 ▪ 1. und 2. Etappe realisiert		▪ Bauprojekte Parzellen: 3790, 1557, 1496, 3791 ▪ Beginn Realisierung: Weitere Etappen ab 2028	
Zuständigkeiten			
▪ Federführung: Gemeinde Rothrist		▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer	
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr			
▪ Verkehrliche Kapazitäten: Bahnhof Rothrist in der Nähe (ca. 100 – 400 m entfernt) ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: Freiraum- und Parkanlage (ab 2025 vollständig erstellt) ▪ Abhängigkeiten: --			
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung			
▪ Keine Flächenbeanspruchung		▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung	
Grundlagen			
▪ Siehe «Planungsstand»			
Bemerkungen			
▪ --			

Illustration / Visualisierung



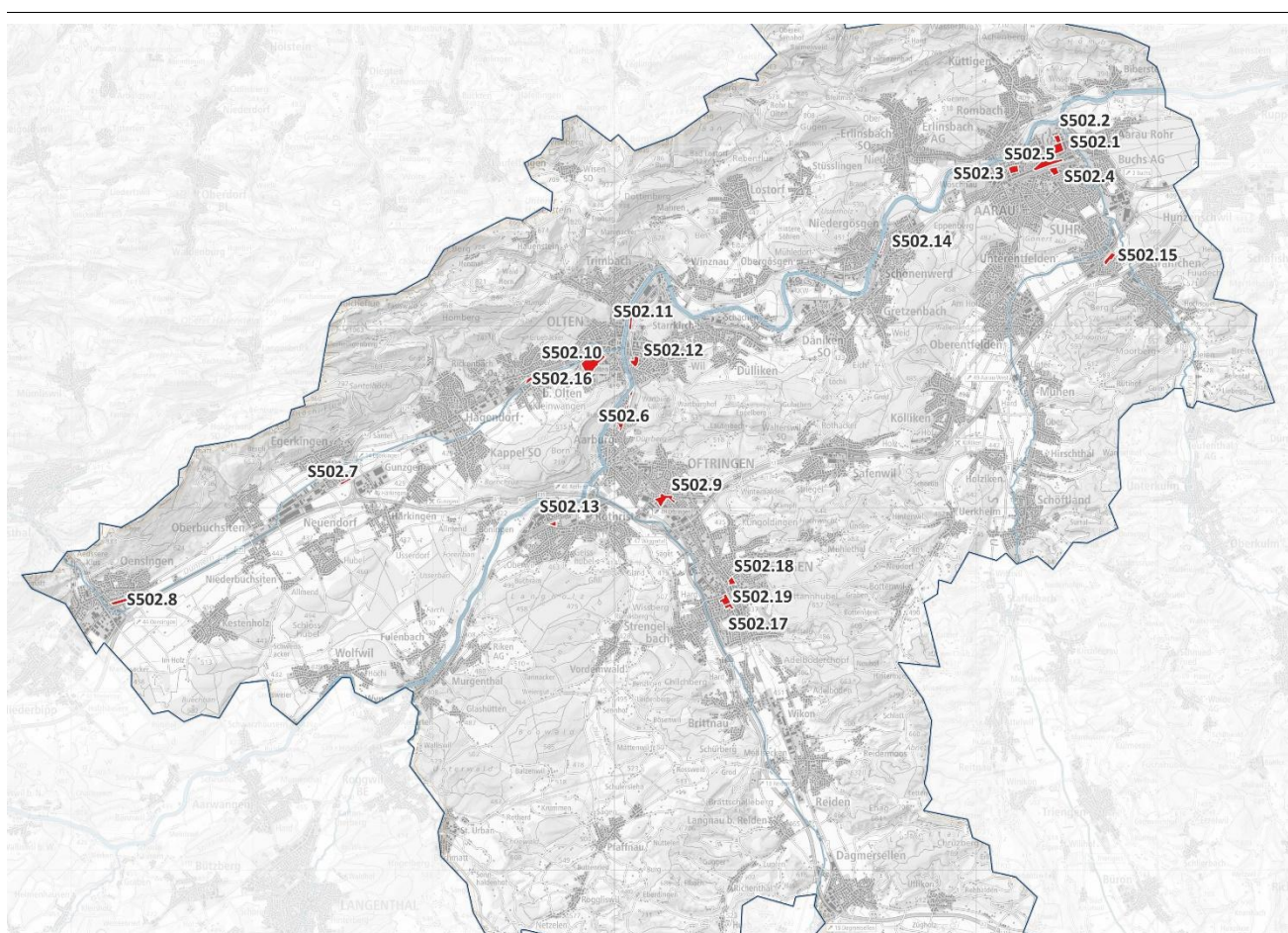
Quelle: wohneninderbreite.ch

2.2. Schlüsselareale Umstrukturierung/Verdichtung Mischnutzung

S 502

Schlüsselareale Umstrukturierung/Verdichtung Mischnutzung

☒ Bestandteil früheres AP (teilweise)	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☒ 2. Generation	2581.2.048/050/051	Daueraufgabe
☒ 3. Generation	2581.3.032/35-39/41-43/ 53/54/56	Daueraufgabe
☒ 4. Generation	s. nachfolgende Massnahmenblätter	Daueraufgabe



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

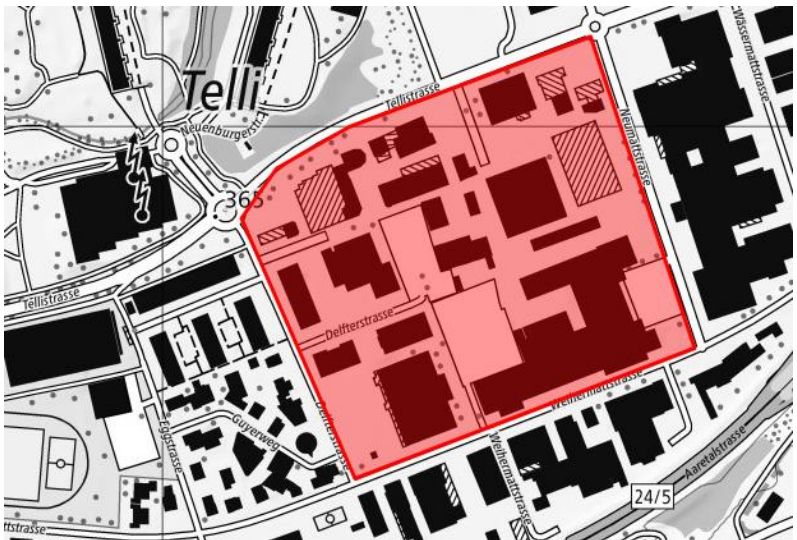
Sowohl im Agglomerationskernraum als auch in den Agglomerationskorridoren bestehen verschiedene Areale mit Defiziten in der Nutzungsdurchmischung und Dichte. Diese sollte mit hoher Qualität umstrukturiert und verdichtet werden.

Massnahmen

Nachfolgend sind einerseits die Zweckmässigkeit des Massnahmenpakets «Umstrukturierung/Verdichtung Mischnutzung» und andererseits die verschiedenen Massnahmenblätter zu den Schlüsselarealen aufgeführt.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	▪ Agglomerationskernraum ▪ Durchmischte Wohntypologien ▪ Hohe Dichte und städtebaulich qualitätsvolle Bebauungsstrukturen ▪ Schlüsselareale: Überdurchschnittlich hohe Dichte und Qualität (sichergestellt durch entsprechende Verfahren) ▪ Hitzeangepasster Siedlungsraum ▪ Agglomerationskorridore: ▪ Qualitätsvoller Geschosswohnungsbau ▪ Schlüsselareale: Dem Ort angepasste, überdurchschnittlich hohe Dichte und Qualität (sichergestellt durch entsprechende Verfahren) ▪ Hitzeangepasster Siedlungsraum
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Schlüsselareale mit Defiziten in der Nutzungsdurchmischung und Dichte
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TS1 «Schlüsselareale Wohnen/Mischnutzung vorantreiben und qualitativ hochwertig umsetzen» ▪ TS4 «Siedlungsqualität und -dichte sowie Freiraumqualität fördern und Akteure entsprechend sensibilisieren» ▪ TS5 «Siedlungsentwicklung und Lokalklima untereinander abstimmen» ▪ TÖV1 «Verbindung zwischen den Zentren und S-Bahn stärken» ▪ TÖV2 «Busangebot abgestimmt auf den jeweiligen Raumtyp ausbauen» ▪ TÖV4 «Verkehrsdrehscheiben stärken» ▪ TStr2 «Ortsdurchfahrten und weitere Strassenräume gestalten» ▪ TFVV «Fuss- und Veloverkehr» ▪ TMM «Mobilitätsmanagement und Parkierung»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	Koordination mit ▪ S506 Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung ▪ S507 Mobilitätskonzepte ▪ L501 Siedlungsnaher Landschaftsraum ▪ L503 Siedlungsfreiraum vernetzt entwickeln, inneres und äusseres Freiraumsystem verbinden Weitere Koordination siehe nachfolgende Massnahmenblätter

S502.1 Aarau, Telli Ost			A-Horizont
Generationenkohärenz: S402.1, ARE-Code: 2581.4.064			
Merkmale			
▪ Grösse: ca. 7.5 ha ▪ Heutige Zone: Zone Arbeiten und Wohnen fünfgeschossig (AW5) mit Gestaltungsplanpflicht ▪ Heutige Nutzung: Gewerbe/Industrie ▪ Heutige Anzahl EW / AP: ca. 0 / 700 ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: C ▪ Vorgesehene Nutzung: Wohnen 1/3, Gewerbe 2/3 ▪ Potenzial EW: ca. 800 – 1'000 ▪ Potenzial AP: ca. 2'000 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: C (2040) ▪ Schwerpunkt Realisierung:			
2028 - 20312032 - 2035> 2035			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation			
▪ Das heute durch industriell-gewerbliche Nutzungen geprägte Gebiet «Telli Ost» in Aarau soll in den nächsten Jahren weiterentwickelt werden. Es soll ein nutzungsgemischtes, urbanes und verdichtetes Stadtquartier entstehen. Um die Grundzüge festzulegen, wie sich das Areal als Siedlungs-, Wirtschafts- und Sozialraum mittel- und langfristig entwickeln soll, wird ein Entwicklungsrichtplan erarbeitet. ▪ Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Im Jahr 2022 wurde eine Zusammenarbeitsvereinbarung zwischen Grundeigentümern, Baurechtsnehmenden und der Stadt Aarau unterzeichnet. Als Basis für den Entwicklungsrichtplan folgte im selben Jahr eine Testplanung. Auf Basis der Testplanungsvorschläge wurde eine Vertiefung und Weiterbearbeitung zu einem Richtprojekt unter Einbezug der Bevölkerung vorgenommen.			
Planungsstand		Nächste Schritte	
▪ Gesamtrevision Nutzungsplanung (2019) ▪ Masterplan (2020) ▪ Testplanung (2022 – 2023) ▪ Richtprojekt (2024)		▪ Entwicklungsrichtplan 2024 ▪ Gestaltungspläne 2025-2030 ▪ Bauprojekte ab 2027 ▪ Beginn Realisierung: 2028	
Zuständigkeiten			
▪ Federführung: Stadt Aarau		▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer	

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten:
 - Bushaltestelle Aarau Neumattstrasse in unmittelbarer Nähe.
 - Mobilitätskonzept liegt vor.
- Weitere Koordination / Abstimmung:
 - Str503 Aarau, BGK Tellstrasse
- Abhängigkeiten: --

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

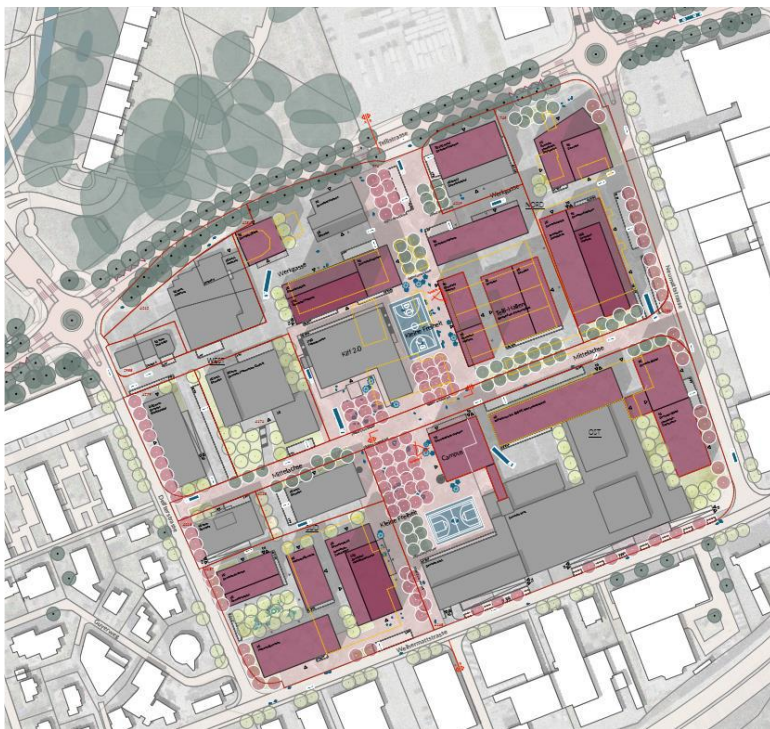
Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung



Ergebnis Testplanung Team 1: Brühlmann Loetscher Architektur + Stadtplanung, Kontextplan AG,
Cyclus Landschaftsarchitektur, Intosens AG und Durable Planung und Beratung GmbH

S502.2 Aarau, Hangartner-Areal		A-Horizont			
Generationenkohärenz: S402.2, ARE-Code: 2581.4.065					
Merkmale ▪ Heutige Zone: Arbeiten und Wohnen fünfgeschossig ▪ Heutige Nutzung: Industrie / Gewerbe ▪ ÖV-Gütekategorie: C ▪ Vorgesehene Nutzung: 100% Wohnen ▪ Grösse: ca. 2 ha ▪ Potenzial E: ca. 660 ▪ Potenzial AP: - ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table> <tr> <td>2028 - 2031</td><td>2032 - 2035</td><td>> 2035</td></tr> </table>		2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035	
2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation ▪ Das Areal mit den Lagerräumen des ehemaligen Transportunternehmens Hangartner in der Telli in Aarau soll vollständig überbaut werden. Auf der Parzelle ist 2018 bereits ein Gewerbiegel entstehen, nun soll auch der östliche Teil der Parzelle entwickelt werden. Die Aare, die Suhre und der Telli-Park bilden die massgebenden landschaftlichen Qualitäten des Ortes. Dieses Potenzial wird für die Entwicklung des Hangartner-Areals genutzt, indem zusammen mit dem Telli-Park ein zusammenhängenden Grünraum entsteht. ▪ Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Seit 2024 wird für dieses Areal ein Workshopverfahren durchgeführt.					
Planungsstand ▪ Workshopverfahren (2024/25)		Nächste Schritte ▪ Gestaltungsplan 2026-2028 ▪ Beginn Realisierung: ab ca. 2030			
Zuständigkeiten ▪ Federführung: Grundeigentümerin ▪ Weitere Beteiligte: Stadt Aarau					
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr ▪ Verkehrliche Kapazitäten: ▪ Bushaltestelle Aarau Neumattstrasse in unmittelbarer Nähe ▪ Im Rahmen der Erstellung des Gestaltungsplanes ist ein Mobilitätskonzept vorgesehen ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: ▪ Str503 Aarau, BGK Tellstrasse ▪ Übergang zum Telli-Park ▪ Abhängigkeiten: --					
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung ▪ Keine Flächenbeanspruchung ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung					
Grundlagen ▪ Siehe «Planungsstand»					

S502.3 Aarau, Kasernenareal		B-Horizont
Generationenkohärenz: S402.3, ARE-Code: -		
Merkmale ▪ Grösse: ca. 5 ha ▪ Heutige Zone: Zone öffentliche Nutzung/Zone Zentrum 5-geschossig ▪ Heutige Nutzung: Militär/Gewerbe ▪ Heutige Anzahl EW / AP: ca. 30/350 ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: A ▪ Vorgesehene Nutzung: Wohnen max. 20-40%, Arbeiten min. 25%, Kultur- und Bildung vorgesehen ▪ Potenzial EW: ca. 400-500 ▪ Potenzial AP: ca. 600-800 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: A (2040) ▪ Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035		
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation		
▪ Das Kasernenareal liegt mitten in Aarau, zwischen der Altstadt und dem Bahnhof. Um dem einmaligen Potenzial und der zentralen Lage Rechnung zu tragen, haben die Stadt Aarau und der Kanton Aargau in einem Letter of Intent die Grundsätze einer gemeinsamen Arealentwicklung beschlossen. Der Prozess zu einem vielfältig genutzten Areal soll in Etappen erfolgen und kontinuierlich entwickelt werden. Ab 2031 soll das Areal für die Bevölkerung, unter Berücksichtigung der Anliegen der verschiedenen Grundstückseigentümer, teilweise geöffnet werden. Die Grundlagen für die Entwicklung bilden der Masterplan und der Zusatz zum Letter of Intent, welche der Stadtrat und der Regierungsrat im März 2021 beschlossen haben. ▪ Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Zwischen 2022 und 2023 wurden ein städtebauliches Richtprojekt und ein Mobilitätskonzept für das Areal erarbeitet. Darin wurden die bauliche Nutzung, das Freiraumkonzept, die Erschliessung und die Nachhaltigkeit untersucht und präzisiert. Zudem wurden unterschiedliche Nutzungsoptionen geprüft, verglichen und bewertet. Im November 2022 wurden im Rahmen eines Forums die Entwürfe des städtebaulichen Richtprojekts vorgestellt.		
Planungsstand		Nächste Schritte
▪ Letter of Intent Stadt/Kanton (2015) ▪ Leitbild Arealentwicklung (2016) ▪ Testplanung und Masterplanung (2018-2020) ▪ Städtebauliches Richtprojekt und Mobilitätskonzept (2022-2023) ▪ Teilrevision der Nutzungsplanung (Start 2024) ▪ Anpassung Gestaltungsplan (Start 2024)		▪ Beginn Realisierung: ca. 2030
Zuständigkeiten		
▪ Federführung: Stadt Aarau und Kanton Aargau		▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: Pflicht für Mobilitätskonzept, autoarme Nutzung im Masterplan definiert.
- Weitere Koordination / Abstimmung: --
- Abhängigkeiten: --

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

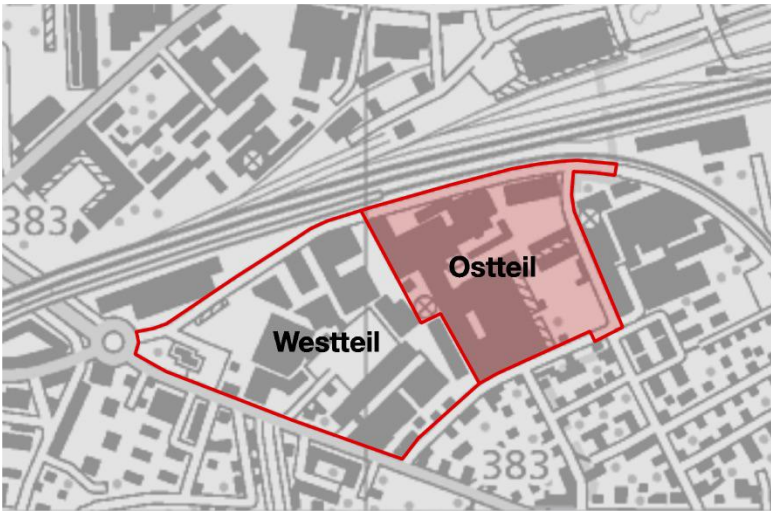
Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

Richtprojekt: Nutzungsverteilung, Modell und Visualisierung Freiraum



S502.4 Aarau, Torfeld Süd		A-Horizont
Generationenkohärenz: S402.4, ARE-Code: 2581.4.067		
Merkmale ▪ Grösse: ca. 4 ha ▪ Heutige Zone: Arbeiten und Wohnen fünfgeschossig ▪ Heutige Nutzung: Industriebrache mit Zwischennutzungen ▪ Heutige Anzahl EW / AP: 0 ▪ Heutige ÖV-Gütekategorie: B ▪ Vorgesehene Nutzung: Wohnen: 80%; Arbeiten: 20% ▪ Potenzial EW: ca. 1'300 ▪ Potenzial AP: ca. 300 ▪ Vorgesehene ÖV-Gütekategorie: B (2040) ▪ Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035		
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation ▪ Das ehemalige Industriegebiet Torfeld Süd in Aarau liegt heute brach. Auf diesem Areal soll ein Stadion sowie vier Hochhäuser mit Wohnungen entstehen. Die Zwischennutzung auf dem Areal hat sich weiter etabliert. ▪ Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Die Teilrevision der Nutzungsplanung ist in Kraft getreten. Das Gestaltungsplanverfahren wurde fortgeführt und zum dritten Mal öffentlich aufgelegt.		
Planungsstand ▪ Richtprojekt 2017 ▪ Teiländerung Nutzungsplanung (Genehmigung Juni 2020) ▪ Anpassung Gestaltungsplan Torfeld Süd (2019-2026)		Nächste Schritte ▪ Fertigstellung Gestaltungsplan ▪ Baubewilligungsverfahren ▪ Beginn Realisierung: von Rechtsverfahren abhängig
Zuständigkeiten ▪ Federführung: Stadt Aarau ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer		
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr ▪ Verkehrliche Kapazitäten: ▪ ÖV-Haltestelle (AVA) Aarau Torfeld wurde bereits realisiert und in Betrieb genommen. ▪ Autoreduzierte Nutzung ist im Areal Ostteil vorgesehen. Das Richtprojekt sieht in den Baubereichen A-D autoreduzierte Wohnnutzung vor. Das Parkplatzangebot für die Bewohner wird auf 60% des Richtbedarfs reduziert, d.h. für die rund 800 Wohnungen stehen ca. 560 Parkplätze zur Verfügung. Dies wird im Gestaltungsplan Torfeld Süd (Teil Ost) vorgeschrieben. - Im Baufeld 2 (Westteil) steht eine autoreduzierte Wohnnutzung bereits in der Realisierung. - Für den Ostteil ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ein Mobilitätskonzept zu erstellen. ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: Erstellung Fussgängerpasserelle über Gleise ins Torfeld Nord (offen) Abhängig von Rechtsmittelverfahren. ▪ Abhängigkeiten: Rechtsmittelverfahren		

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung



S502.5 Aarau, Torfeld Nord		A-Horizont	
Generationenkohärenz: S402.5, ARE-Code: 2581.4.068			
Merkmale			
- Grösse: ca. 12 ha - Heutige Zone: Zone Arbeiten und Wohnen fünfgeschossig (AW5) mit GP-Pflicht - Heutige Nutzung: Gewerbe, Militär, Industrie - Heutige Anzahl EW / AP: 0 / 500 - Heutige ÖV-Güteklasse: A/B - Vorgesehene Nutzung: Wohnen: max. 80%; Arbeiten: min 20% - Potenzial EW: ca. 1'000 - Potenzial AP: ca. 1'600 - Vorgesehene ÖV-Güteklasse: A/B (2040) - Schwerpunkt Realisierung:			
2028 - 20312032 - 2035> 2035			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation			
- Das heute durch gewerbliche, militärische und industrielle Nutzungen geprägte Gebiet Torfeld Nord in Aarau soll mittel- bis längerfristig in Richtung Mischnutzung umstrukturiert werden. Das Areal soll durch eine hohe bauliche Dichte mit grossen, ökologisch besonders wertvollen Freiflächen charakterisiert sein. Der Kanton Aargau will auf dem Gebiet einen Verwaltungsstandort für rund 1'600 Arbeitsplätze realisieren. Ausserdem soll auf dem Standort ein kantonales Integrationszentrum für rund 250 Personen umgesetzt werden. - Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: In den Jahren 2022-2023 wurde von der Stadt Aarau ein Vorgehensvorschlag für eine koordinierte Arealentwicklung und einen gemeinsamen Planungsprozess erarbeitet sowie der entsprechende Planungskredit durch den Einwohnerrat genehmigt.			
Planungsstand		Nächste Schritte	
- Rahmengestaltungsplan (2008) - Gesamtrevision Nutzungsplanung (2019) - Entwicklungsstrategie und Planungsvereinbarung (2023) - Testplanung (2024-2025)		- Entwicklungsrichtplan 2025 - Sondernutzungsplanung 2026-2027 - Richtprojekt und Teilgestaltungspläne ab 2026 - Beginn Realisierung: ab 2028	
Zuständigkeiten			
Federführung: Stadt Aarau		Weitere Beteiligte: Grundeigentümer	
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr			
- Verkehrliche Kapazitäten: - ÖV-Haltestelle (AVA) Aarau Torfeld in unmittelbarer Nähe. - Ein stufengerechtes Mobilitätskonzept wird als Grundlage für den Entwicklungsrichtplan erarbeitet. - Die Entwicklung im Torfeld Nord ist im Rahmen der Richtplanung mit SBB Infrastruktur abzustimmen. Die Gleisfeldentwicklung im Zusammenhang mit der Direktverbindung Aarau-Zürich wird erst nach Fertigstellung der Vorstudie präzisiert. - Weitere Koordination / Abstimmung: Störfallvorsorge, ISOS			

- Abhängigkeiten: --

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

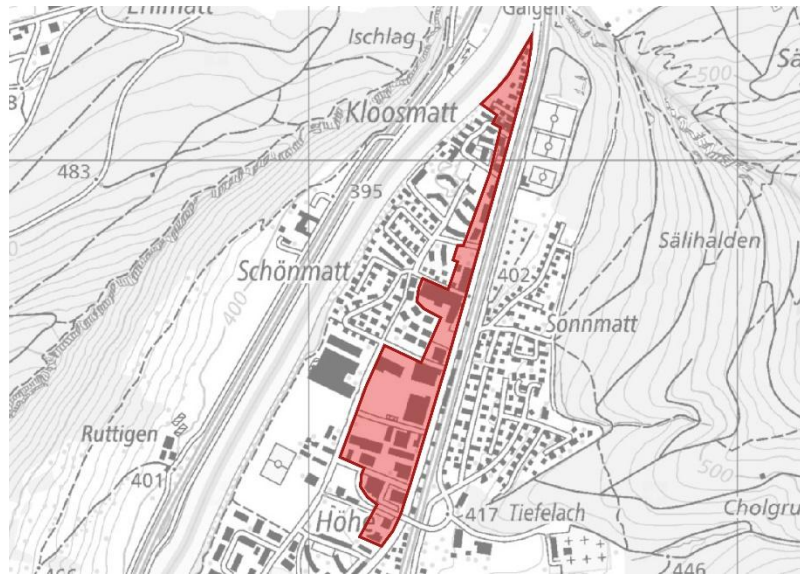
- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

- --

S502.6 Aarburg, Aarburg Nord			A-Horizont		
Generationenkohärenz: S402.6, ARE-Code: 2581.4.069					
Merkmale					
▪ Heutige Zone: Gewerbezone Oltnenstrasse / Wohn- und Gewerbezone WG 3B / Wohnzone W3 ▪ Heutige Nutzung: Gewerbe/Wohnen ▪ ÖV-Gütekategorie: C ▪ Vorgesehene Nutzung: Wohnen: 30%; Arbeiten: 70% ▪ Grösse: ca. 10 ha ▪ Potenzial E: z.Z. offen ▪ Potenzial AP: z.Z. offen ▪ Schwerpunkt Realisierung:					
2028 - 2031	2031 - 2035			> 2035	
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation					
▪ Das Gebiet Aarburg Nord soll weiterentwickelt, aufgewertet und verdichtet werden. Dies soll in einer qualitätsvollen Art erfolgen. Das Gebiet weist eine Gestaltungsplanpflicht auf. ▪ Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Erarbeitung Masterplan Höhe 2024 und Testplanung					
Planungsstand		Nächste Schritte			
▪ Workshopverfahren- Testplanungen (2011-2013) ▪ Masterplan-Konzeptplan (2013) ▪ NP-Teilrevision - Teil-GP I (2017) ▪ Räumliches Entwicklungsleitbild (2020/2022) ▪ Masterplan Höhe (2024) ▪ Testplanung - Gestaltungsplan Perimeter «Höhe – Rotelstrasse» bis 2025		▪ Bauprojekte ▪ Beginn Realisierung: ab ca. 2029			
Zuständigkeiten					
▪ Federführung: Gemeinde Aarburg		▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer			
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr					
▪ Verkehrliche Kapazitäten: Bushaltestellen Aarburg Höhe, Längacker und Kloosmatte in unmittelbarer Nähe ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: ▪ OD302A Aufwertung Oltnenstrasse K103 ▪ Rückwärtige Gewerbeerschliessung ▪ Umgebungskonzepte (2016 – 2025) ▪ FVV508.1 Aarburg, Fuss- und Veloverkehrsnetz Aarburg Nord ▪ Abhängigkeiten: --					
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung					
▪ Keine Flächenbeanspruchung		▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung			

Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- --

S502.7 Egerkingen, Gäupark Süd (Hausimollstrasse)		A-Horizont
Generationenkohärenz: S402.7, ARE-Code: 2581.4.070		
Merkmale ▪ Grösse: ca. 2.5 ha ▪ Heutige Zone: Einkaufszentren ▪ Heutige Nutzung: Zone für publikumsintensive Anlagen ZPA ▪ Heutige Anzahl EW / AP: 0 / ca. 70 ▪ ÖV-Güteklasse: C/D1 (ab ca. 2027 mit IR-Halt in Egerkingen B/C) ▪ Vorgesehene Nutzung: 25-40% Wohnen, 60-75% Arbeiten ▪ Potenzial EW: 200 - 400 ▪ Potenzial AP: 400 - 600 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: B/C (2040) ▪ Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035		
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation		
▪ Das nordöstlich des geplanten Hubs Egerkingen liegende Gebiet ist heute durch Einkaufszentren geprägt. Das an der Bahnlinie angrenzende Areal Gäupark Süd soll künftig in Richtung Mischnutzung umstrukturiert werden. Eine Studie zeigt dabei auch die Möglichkeit einen grossen Park nördlich des Areals zu realisieren. ▪ Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Umbau Gäupark Egerkingen, Teilrückrückbau Gäupark Süd		
Planungsstand		Nächste Schritte
▪ Städtebauliche Studie (2019) ▪ Testplanung (2024/2025)		▪ Gestaltungsplanverfahren 2026/2027 ▪ Beginn Realisierung: 2028 ff
Zuständigkeiten		
▪ Federführung: Gemeinde Egerkingen ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer		
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr		
▪ Verkehrliche Kapazitäten: ▪ Bahnhof Egerkingen in der Nähe (ca. 200 – 400 m) ▪ Für die heutige Nutzung liegt ein Mobilitätskonzept vor, laufende Anpassungen im Prozess. ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: ▪ Zwischen Drehscheibe Egerkingen und dem Gäuparkareal wird eine direkte Busverbindung realisiert. Hierzu ist eine kommunale ÖV-Achse zwischen Bahnhofplatz und Hausimollstrasse geplant (Massnahme ÖV407) ▪ FVV505 Egerkingen, Gleisquerung FVV ▪ FVV508.4 Egerkingen, Unterführung Knoten Hausimoll ▪ Abhängigkeiten: Umsetzung Umbau Gäupark Nord, Einsprachen Dritter zur Erschliessung Bus		
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung		
▪ Keine Flächenbeanspruchung ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung		

Grundlagen

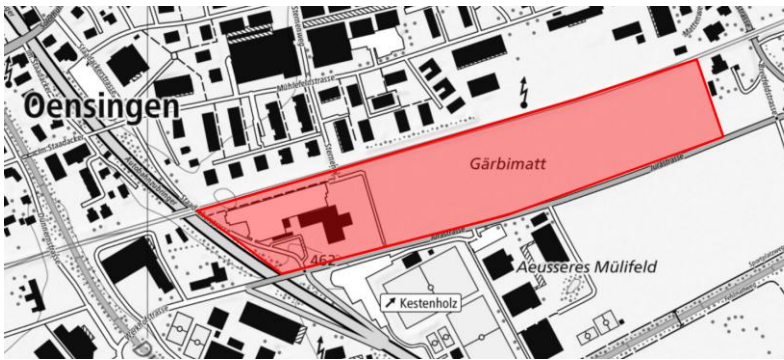
- Städtebauliche Studie (Werk1 Architekten, 6. Juni 2019)

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

- --

S502.8 Oensingen, Gärbimatt		B-Horizont	
Generationenkohärenz: -			
Merkmale ▪ Grösse: ca. 5.5 ha ▪ Heutige Zone: Gewerbezone 2 ▪ Heutige Nutzung: Arbeiten/Landwirtschaft ▪ Heutige Anzahl EW / AP: ca. 0 / 45 ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: C/D ▪ Vorgesehene Nutzung: Gewerbe, Büro/DL, öffentliche Nutzung, Freizeit oder Mischzone ▪ Potenzial EW: 0 ▪ Potenzial AP: offen ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: C (2040) ▪ Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035			
	Kurzbeschreibung		
	▪ Das Gebiet Gärbimatt ist die grösste Baulandreserve der Einwohnergemeinde Oensingen und umfasst ein zusammenhängendes Gebiet von rund 5.5 ha. Das Gebiet gehört mehreren Grundeigentümern (Private, Kanton und Einwohnergemeinde). Die Entwicklung soll ganzheitlich geplant werden. Insbesondere in Koordination mit der Haltestelle Oensingen Dorf (ÖV505_Ü), der Zentrumsentwicklung (S505.5) im Gebiet Unterdorf sowie dem Zeughausareal. Nördlich grenzt das Zeughausareal an die bereits älteren MFH entlang der Mühlefeldstrasse. Südlich der Gärbimatt verläuft die zukünftige Entlastungsstrasse (Jurastrasse), welche heute bereits eine wichtige Achse für den MIV darstellt (Kieswerk, Verbindung Gäu, Autobahnanschluss). Südlich der Jurastrasse befindet sich eine grosse Zone mit öffentlichen Bauten und Anlagen (FC, Sportzentrum Bechburg, Kreisschule). Die Nord-Südverbindung für den FVV und der Anschluss des Dorfes ist über zwei Verbindungen vorgesehen (Verbindung Schloss-Strasse – Schulhaus – Sternweg / Mühlefeld – Gärbimatt – Kreisschule sowie Verbindung Ausserbergstrasse – Kirche – Unterdorf – Gärbimatt).		
	Planungsstand		Nächste Schritte
▪ Mit Ortsplanung 2018 Gestaltungsplan FH aufgehoben und Gestaltungsplanpflicht überlagert		▪ Masterplan 2026-2029 ▪ Gestaltungsplan 2029-2032 ▪ Beginn Realisierung: frühestens 2033	
Zuständigkeiten			
▪ Federführung: Gemeinde Oensingen		▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer	
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr			
▪ Verkehrliche Kapazitäten: Mobilitätskonzept vorgesehen und zusätzlich mit dem Gesamtverkehrsprojekt und der entsprechenden Road Map abzustimmen. ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: ▪ ÖV505_Ü Oensingen, Haltestelle Oensingen Dorf ▪ S505.5 Oensingen, Zentrumsentwicklung ▪ Str501 Oensingen, GVP inkl. kant. FlaMas ▪ Zeughausareal ▪ Abhängigkeiten: --			

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

- --

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

- --

S502.9 Oftringen, Zentrumsentwicklung		A-Horizont
Generationenkohärenz: S402.9, ARE-Code: 2581.4.072		
Merkmale - Grösse: ca. 8 ha - Heutige Zone: Arbeitszone A1, Kernzone, WG3, Landwirtschaftszone - Heutige Nutzung: Wohnen, Arbeiten, Einkauf, Landwirtschaft - Heutige ÖV-Güteklasse: B - Vorgesehene Nutzung: Mischnutzung. Überlagert mit Eignungsgebiet für höhere Bauten (C1: bis 30 m, D: über 38 m). - Potenzial EW: ca. 2017: 185, 2040: 800 - Potenzial AP: z.Z. noch offen - Vorgesehene ÖV-Güteklasse: B (2040) - Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035		
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation - Das Zentrum von Oftringen weist ein grosses Aufwertungs- und Weiterentwicklungspotenzial auf. Nach der Planung und Umsetzung von Projekten im nördlichen Bereich (Kernzone West- und Ost, Basler-/Zürichstrasse), werden in den nächsten Jahren das Gebiet D Tychboden sowie die Gebiete C1 Zentrum Nord und C2 Süd beidseits der Bahnlinie weiterentwickelt (siehe Plan unten). Dazwischen soll die geplante S-Bahnhaltestelle Oftringen Zentrum entstehen. Mit einer hochwertigen Gestaltungsplanung können Bauten bis 30 m Höhe bzw. im Gebiet D Hochhäuser errichtet werden. - Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Wiederaufnahme der Planungstätigkeit nach Entwicklungsabsichten der Grundeiger (Gebiete C1/D). Arealspezifische Überprüfung der Testplanung aufgrund veränderter Bedingungen. Im Gebiet D läuft eine Machbarkeitsstudie betreffend Umgang mit dem Hochhaus. Danach folgt die Ausarbeitung des Teil-Gestaltungsplans in einem qualitätsfördernden Verfahren. Im Gebiet C1 folgt als nächster Schritt die Ausarbeitung des Teil-Gestaltungsplans in einem qualitätsfördernden Verfahren.		
Planungsstand - Testplanung 2010 - Gesamtrevision Ortsplanung, (Umzonung im Teilgebiet C)		Nächste Schritte - Erarbeitung Gestaltungspläne (ca. 4-6 Jahre, bis 2030) - Anpassung Richtplan im Gebiet C2, Teilrevision Nutzungsplanung, Ausarbeitung Gestaltungspläne. - Beginn / Zeitraum Realisierung: ab ca. 2030
Zuständigkeiten - Federführung: Gemeinde Oftringen - Weitere Beteiligte: Grundeigentümer, SBB		
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr - Verkehrliche Kapazitäten: Siehe unten - Weitere Koordination / Abstimmung: - Str404.3 «Oftringen, BGK Baslerstrasse/K104» - ÖV512 Oftringen, ÖV-Dreischeibe Kreuzplatz - Ein Mobilitätskonzept wird im Rahmen der Ausarbeitung der Gestaltungspläne der Gebiete C1 und D erstellt. - Abhängigkeiten: Gebiet um die Bahnlinie: Massnahmen Nr. ÖV506_Ü «Oftringen, Haltstelle Oftringen Zentrum»		

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Richtplanrelevant (WSP)
- Flächenbeanspruchung: ca. 1.5 ha
- Im Rahmen der weiteren Planung des Gebiets C2 (Richtplananpassung, Teilrevision/Einzonung erforderliches Bauland, Ausarbeitung Gestaltungsplans) werden übergeordnete Interessen (Bund, Kanton) berücksichtigt, um Konflikte zu vermeiden.

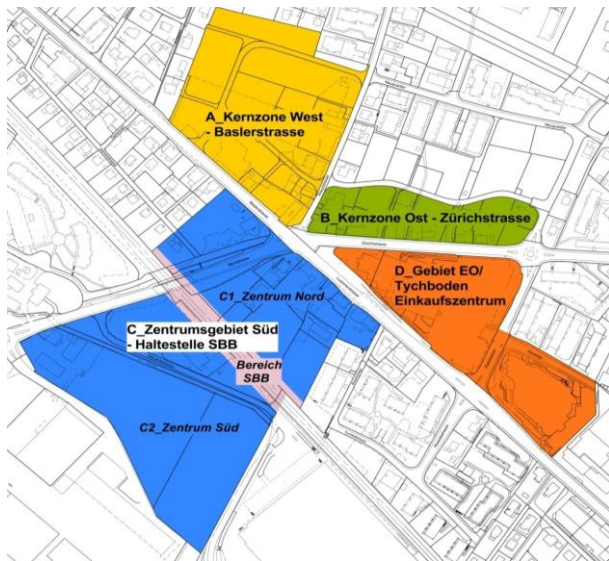
Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung



Perimeter Testplanung



Resultat Testplanung 2010 – Städtebauliches Konzept

S502.10 Olten, Olten Südwest			A-Horizont
Generationenkohärenz: S402.10, ARE-Code: 2581.4.073			
Merkmale			
▪ Grösse: ca. 23 ha			
▪ Heutige Zone: Sondernutzungszone A			
▪ Heutige Nutzung: Industriebrache / Kiesgrube, Wohnen (1. Baufeld)			
▪ Heutige Anzahl EW / AP: ca. 590 / -			
▪ Heutige ÖV-Güteklasse: D			
▪ Vorgesehene Nutzung: 85% Wohnen, 15% Arbeiten			
▪ Potenzial EW: ca. 4'600			
▪ Potenzial AP: ca. 850			
▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: C (2040)			
▪ Schwerpunkt Realisierung:			
2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation			
▪ Im Gebiet des ehemaligen Zementwerkes PCO und des Kieswerkes der AG Hunziker & Cie westlich des Bahnhofes Olten Hammer soll ein neues durchmischtes Stadtquartier entstehen. Die erste Etappe ist ab 2014 bezogen worden. Erste Erfahrungen mit der realisierten Bebauung haben zur Überarbeitung des städtebaulichen Konzepts geführt. In einer Masterplanung (2017) wurden die wesentlichen städtebaulichen Regeln, basierend auf einem Freiraumkonzept, festgelegt. Die Nutzungsplanung für Olten Südwest ist in Revision. Ziel ist eine höhere Vielfalt bzgl. Nutzung und Bebauung sowie Steigerung der EG- und Umgebungsqualität. Die Personenunterführung Hammer (Massnahmen 1G und 2G) wird neu Erschliessungsvoraussetzung für die weiteren Bauetappen Olten Südwest. Die Finanzierung der Personenunterführung Hammer erfolgt zu wesentlichen Teilen durch Mittel aus dem Planungsausgleich Olten Südwest. Der Gestaltungsplan ist durch den Kanton genehmigt.			
▪ Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: RRB Nutzungsplanrevision (2021) / Rechtsmittelverfahren / Inkrafttreten durch BGE (2023) / Genehmigung Baukredit PU Hammer (2023)			
Planungsstand		Nächste Schritte	
▪ Entwicklungsvertrag (1999)		▪ Bauzeit PU Hammer (Massnahmen 1G und 2G): 2026-2028	
▪ Internationaler Ideenwettbewerb (2003)		▪ Vorbereitungen nächstes Baufeld: Laufend	
▪ Nutzungsplanung (2010)			
▪ Studienwettbewerb (2011)			
▪ Masterplanung (2017)			
▪ Revision Nutzungsplanung (2023)			
Zuständigkeiten			
▪ Federführung: Grundeigentümer		▪ Weitere Beteiligte: Stadt Olten	
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr			
▪ Verkehrliche Kapazitäten: Dem Nutzungsplan liegt ein Mobilitätskonzept zugrunde. Spätestens mit dem Baugesuch von Baufeld A ist ein Nachweis über ein Fahrtenmonitoring/-controlling zu erbringen.			

- Weitere Koordination / Abstimmung:
 - Naturpark Olten Südwest (seit 2010)
 - LV 4.13 «Fuss- und Veloverbindung Olten SüdWest (Hammerallee) - Zugang Bahnhof Olten Hammer» (1G, pendent)
 - LV 6A «Reduktion Trennwirkung Bahngleise Bahnhof Hammer-Zentrum» (2G, pendent)
 - Mit der Nutzungsplanrevision wurde die Realisierung der PU Hammer neu als Erschliessungsvoraussetzung für die weitere Baufeldentwicklung stipuliert.
 - Mobilitätsplan Olten (Stadtrat / 2017)
 - Räumliches Leitbild (Gemeindeparlament / 2022)
 - Ortsplanung (laufend)
- Abhängigkeiten: siehe oben

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Flächenbeanspruchung
- Mögliche Konflikte mit schutzwürdigen Einzelbäumen und Gewässer-
raum werden in Baufeldentwicklung und Umgebungsplanung berück-
sichtigt. Gesamtstädtisches Naturinventar sowie Freiraum-, Natur- und
Klimakonzept in Arbeit (2024-2025).

Grundlagen

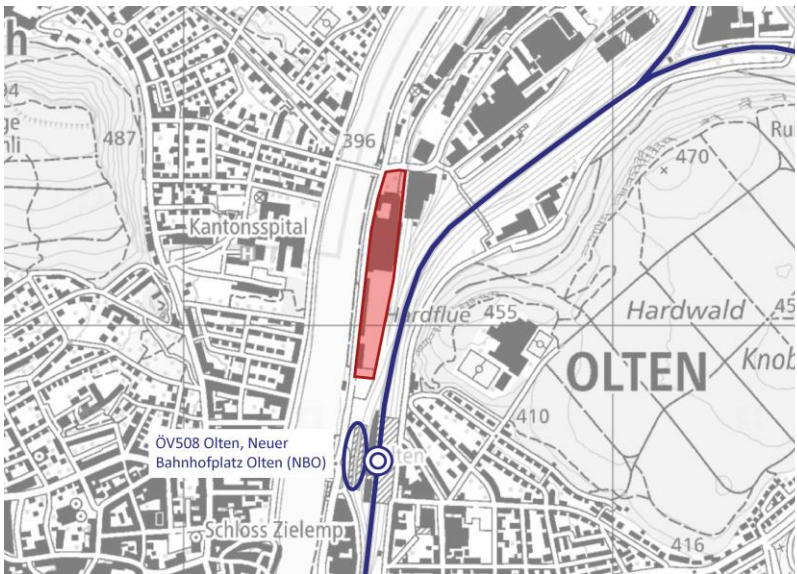
- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung



S502.11 Olten, Bahnhof Nord			A-Horizont
Generationenkohärenz: S402.11, ARE-Code: 2581.4.074			
Merkmale			
▪ Grösse: ca. 2.5 ha ▪ Heutige Zone: Hochhauszone Areal Bahnhof Nord ▪ Heutige Nutzung: Bahnbetriebliche Restnutzung, Betriebszentrale, Parkierung ▪ Heutige Anzahl EW / AP: - / ca. 185 ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: A/B ▪ Vorgesehene Nutzung: 30% Wohnen, 70% Arbeiten ▪ Potenzial EW: 340 ▪ Potenzial AP: 900 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: A/B (2040) ▪ Schwerpunkt Realisierung:			
2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation			
▪ Seit der Erweiterung des SBB-Industriewerks Tannwald an der Industriestrasse im Jahr 2005 wurde die Hauptwerkstätte beim Bahnhof an der Gösgerstrasse Schritt für Schritt stillgelegt. Ebenfalls in Etappen soll an zentralster Lage unmittelbar neben dem Bahnhof Olten ein neues Arbeits- und Wohnquartier entstehen. ▪ Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Baufeldübergreifende Lösung von Logistik und Umgebungsgestaltung, Baugesuchungsverfahren Baufelder 1+2.			
Planungsstand		Nächste Schritte	
▪ Testplanung (2007) ▪ Teilzonenplan und Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften (2014) ▪ Projektwettbewerb BF 1+2 (2018) ▪ Projektierung BF 1+2 (seit 2019) ▪ Baugesuchungsverfahren BF 1+2 (laufend) ▪ Realisierung Baufelder 1+2: ab Juni 2024 ▪ Standortentscheid SBB Historic im nördlichen Arealteil (2024)		▪ Bewilligungen und Bau BF 1 und BF 2 seit 2024 ▪ Realisierung Baufelder 3+4 durch SBB: offen ▪ Umnutzung Riggenbach-Ensemble und Halle 500 durch SBB Historic	
Zuständigkeiten			
▪ Federführung: SBB und Investoren		▪ Weitere Beteiligte: Stadt Olten	
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr			
▪ Verkehrliche Kapazitäten: ▪ Bahnhof Olten in unmittelbarer Nähe. ▪ Der Nutzungsplanung wie auch den Baugesuchsdossiers liegt ein zweistufiges Mobilitätskonzept (Areal / Baufelder) zugrunde.			

- Weitere Koordination / Abstimmung:
 - Mobilitätsplan Olten (Stadtrat / 2017)
 - Räumliches Leitbild (Gemeindeparlament / 2022)
 - Ortsplanung (laufend)
- Abhängigkeiten, insb. Bauphasen und -logistik:
 - ÖV508 Olten, Neuer Bahnhofplatz Olten (NBO)
 - Zielkonzept 2035++ der SBB

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

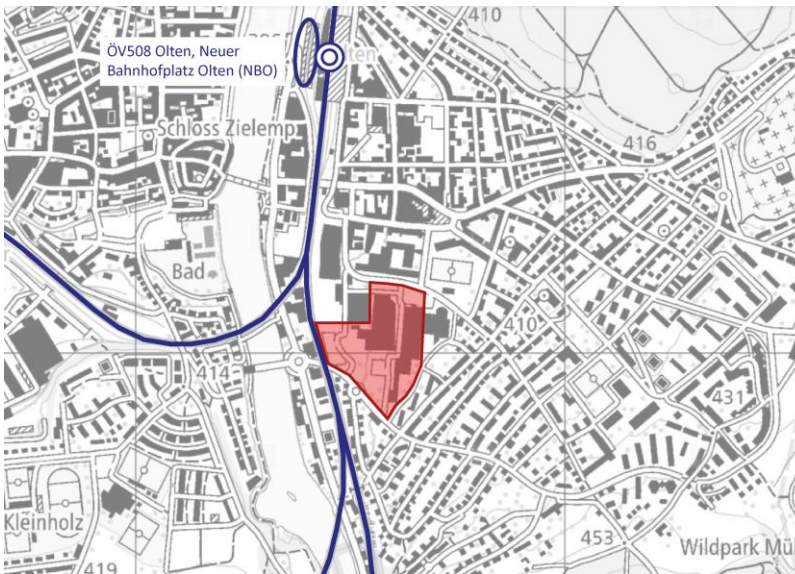
- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung



S502.12 Olten, Giroud Olma-Areal			A-Horizont
Generationenkohärenz: S402.12, ARE-Code: 2581.4.075			
Merkmale			
- Grösse: ca. 4.5 ha - Heutige Zone: Gewerbe- und Mischzonen (GW und M3) - Heutige Nutzung: Einkauf, Gewerbe, Parkplätze, Spielplatz - Heutige Anzahl EW / AP: - / ca. 200 - Heutige ÖV-Güteklasse: C - Vorgesehene Nutzung: 60% Wohnen, 40% Arbeiten - Potenzial EW: 600 - Potenzial AP: 600 - Vorgesehene ÖV-Güteklasse: C (2040) - Schwerpunkt Realisierung:			
2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation			
- Das ehemalige Industriearéal der Giroud Olma AG wurde seit dem Jahr 2000 schrittweise mit Einführung von Publikumsnutzungen ausgebaut (Einkauf, Hotel, Büros und Fachhochschule). Das nahe am Bahnhof Olten liegende Einkaufszentrum Sälipark ist in die Jahre gekommen. Das südliche Teilareal ist unternutzt. Der Eigentümer plant eine schrittweise Entwicklung als Wohn- und Gewerbequartier. Erster Schritt bildet eine Erneuerung der Einkaufsnutzung mit Einführung eines Wohnanteils (Projekt «Sälipark 2020»). Damit soll mitten in Olten ein urbanes Einkaufs- und Begegnungszentrum entstehen und attraktiver Wohnraum für alle Generationen geschaffen werden. «Sälipark 2020» ist zudem ein Pilotprojekt im städtischen Mobilitätsplan, der die privaten und öffentlichen Verkehrsträger optimal miteinander koordinieren will. Die Stadt plant flankierende Aufwertungsmassnahmen (Strassen-/Grün- und Freiraum) im öffentlichen Raum (Strassen ringsum BBZ-Areal). Gegen die im Jahr 2019 publizierte Nutzungsplanung ist ein Rechtsmittelverfahren hängig. Im Zuge dessen plant der Eigentümer seither die Realisierung einer Wohnüberbauung auf dem südlichen Teilareal, auf Basis eines rechtskräftigen Gestaltungsplans aus dem Jahr 1999. Eine im Jahr 2013 durchgeführte kooperative Planung für ein gemischtes Hochhausquartier würde somit fallen gelassen. - Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Nutzungsplanung Sälipark 2020 aktuell vor Bundesgericht; Umsetzung Gestaltungsplan Süd in Arbeit.			
Planungsstand		Nächste Schritte	
- Gestaltungsplan Sälistrasse - Theodor Schweizer-Weg (1999) - Kooperative Planung Areal Süd (2013) - Nutzungsplanung Sälipark 2020: laufend - Bewilligungsverfahren Sälipark Süd (GP 1999): laufend		- Bewilligung und Realisierung Baufeldentwicklung Süd (in Arbeit) - BGE Sälipark 2020 abwarten, anschliessend Umsetzung Sälipark und flankierende Massnahmen	
Zuständigkeiten			
Federführung: Bauherrschaft Giroud Olma AG		Weitere Beteiligte: Stadt Olten	

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: «Sälipark 2020» ist ein Pilotprojekt im neuen städtischen Mobilitätsplan, der die privaten und öffentlichen Verkehrsträger optimal miteinander koordinieren will.
- Der Nutzungsplanung liegt ein detailliertes Mobilitätskonzept inkl. Fahrtencontrolling zugrunde.
- Weitere Koordination / Abstimmung:
 - Mobilitätsplan Olten (Stadtrat / 2017)
 - Räumliches Leitbild (Gemeindeparlament / 2022)
 - Ortsplanung (laufend)
- Abhängigkeiten: --

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung;
- Verkehrsintensive Anlage und Vorhaben im Richtplan eingetragen
- UVP-Verfahren für Sälipark durchgeführt

Grundlagen

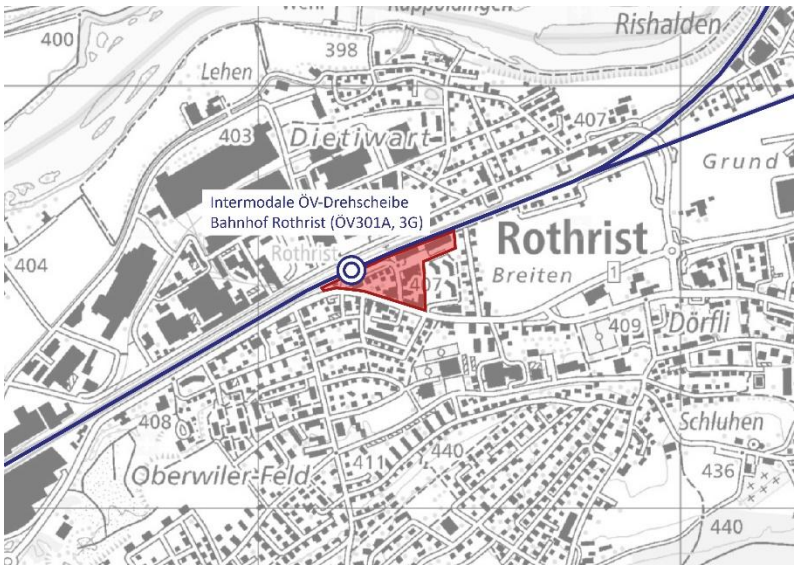
- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung



S502.13 Rothrist, Bahnhofgebiet		A-Horizont	
Generationenkohärenz: S402.13, ARE-Code: 2581.4.076			
Merkmale			
▪ Grösse: ca. 1.6 ha ▪ Heutige Zone: Wohn- und Gewerbezone WG4 ▪ Heutige Nutzung: Wohnen, Gewerbe, Gastronomie ▪ Heutige Anzahl EW / AP: ca. 105 / 50 ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: B ▪ Vorgesehene Nutzung: Areal für höhere Bauten; Wohnen: 80%; Arbeiten: 20% ▪ Potenzial EW: ca. 150 ▪ Potenzial AP: ca. 30 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: B (2040) ▪ Schwerpunkt Realisierung:			
2028 - 20312032 - 2035> 2035			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation			
▪ Das Areal liegt direkt beim Bahnhof Rothrist. Heute bietet es keine angemessenen Aufenthaltsmöglichkeiten und es ist wenig attraktiv gestaltet. Aufgrund der sehr gut erschlossenen Lage bietet sich das Gebiet für eine Weiterentwicklung, Aufwertung und Verdichtung an. Als wichtiger Verkehrsumschlagplatz, durch seine zentrale Lage und die publikumsorientierten Nutzungen kann das Bahnhofgebiet einen wesentlichen Beitrag zur Innenentwicklung der Gemeinde leisten. Im Rahmen der Nutzungsplanung wurde das Areal mit einer Gestaltungsplanpflicht belegt, um für die Folgeplanung die Qualität der Bebauung zu sichern. ▪ Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Entwicklungsrichtplan, Ausarbeitung Projekt Bahnhofplatz			
Planungsstand		Nächste Schritte	
▪ Entwicklungsrichtplan (2019) ▪ Studienauftrag (2019/2020) ▪ 1. Phase Realisierung Bahnhofplatz ▪ Weitere Teilbereiche werden nach ERP etappiert		▪ Bauprojekte Bahnhofplatz ▪ Beginn Realisierung: ab 2026	
Zuständigkeiten			
▪ Federführung: Gemeinde Rothrist		▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer, Abt. Verkehr BVU (Erschliessung)	

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten:
 - Bahnhof Rothrist in unmittelbarer Nähe.
 - Mobilitätskonzept ggf. vorgesehen.
- Weitere Koordination / Abstimmung: Intermodale ÖV-Drehscheibe Bahnhof Rothrist (ÖV301A)
 - Erschliessungsprojekt (2021)
 - Ausführung Erschliessung (2022 – 2024)
 - Die Entwicklungen am Bahnhof Rothrist sind mit den SBB weiterhin abzustimmen. Die SBB haben am Bahnhof Rothrist Massnahmen aus dem Ausbauschritt 35 sowie BehiG umzusetzen. Dadurch verschiebt sich der Schwerpunkt des Bahnhofes leicht in Richtung Westen
- Abhängigkeiten: --

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

Bebauungskonzept und Modell aus Entwicklungsrichtplan



S502.14 Schönenwerd, Wohnen an der Aare		A-Horizont
Generationenkohärenz: S402.14, ARE-Code: 2581.4.077		
Merkmale ▪ Grösse: ca. 2 ha ▪ Zone nach OPR: Mischzone Aare MZA ▪ Heutige Nutzung: Gewerbe ▪ Heutige Anzahl EW / AP: ca. 40 / 100 ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: C ▪ Vorgesehene Nutzung: Wohnen und Gewerbe (Mischzone Aare) ▪ Potenzial EW: ca. 400 (Schätzung) ▪ Potenzial AP: ca. 200 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: C (2040) ▪ Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035		
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation		
▪ Das in der Nähe des Hubs Schönenwerd liegende Gebiet zwischen Brauerei Karbacher und dem alten Schlachthof soll zu einer attraktiven, der Aare zugewandten Wohnlage umgenutzt werden. «Wohnen an der Aare» wird als Bestandteil der Aufwertung des Aareufers mit dem öffentlichen Uferweg erschlossen. Gestützt auf das räumliche Leitbild beabsichtigt die Gemeinde zum Zeitpunkt der gewählten Planungsabsicht vorgängig zum Gestaltungsplanverfahren sich vertieft mit der Entwicklung des Areals auseinanderzusetzen. ▪ Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Nach Genehmigung der OPR 2023 wird nach Vorgabe des Zonenreglements 2024 ein qualitätssicherndes Konkurrenzverfahren in Anlehnung an die sia Ordnungen 142/143 (2009) durchgeführt.		
Planungsstand		Nächste Schritte
▪ Räumliches Leitbild (2018) ▪ Revision Ortsplanung (2023) ▪ Gestaltungsplanpflicht, siehe oben		▪ Qualitätsverfahren, anschliessend Ausarbeitung Gestaltungsplan ▪ Beginn Realisierung: 2025/2026
Zuständigkeiten		
▪ Federführung: Gemeinde Schönenwerd		▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr		
▪ Verkehrliche Kapazitäten: ▪ Drehscheibe Schönenwerd in der Nähe (ca. 100 – 400 m) ▪ Ein Mobilitätskonzept ist im Rahmen des qualitätssichernden Konkurrenzverfahrens vorgesehen. ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: -- ▪ Abhängigkeiten: --		
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung		
▪ Keine Flächenbeanspruchung		▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

- --

S502.15 Suhr, Bahnhof Süd		A-Horizont
Generationenkohärenz: S402.17, ARE-Code: 2581.4.080		
Merkmale - Grösse: ca. 5 ha - Heutige Zone: Kernzone 3 (K3) - Heutige Nutzung: Gewerbe / Industrie - Heutige Anzahl EW / AP: ca. 0 / 20 - Heutige ÖV-Güteklasse: B - Vorgesehene Nutzung: min. 33% Wohnen, min. 15% Arbeiten - Potenzial EW: ca. 1'200 - Potenzial AP: ca. max. 9'600 m² - Vorgesehene ÖV-Güteklasse: B (2040) - Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035		
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation		
- In der Gemeinde Suhr stehen heute südlich des Bahnhofs an zentraler und sehr gut erschlossener Lage grosse Industriehallen. Das Areal soll etappenweise umgenutzt und neu bebaut werden. Das Areal soll sich von einer Industriebrache zu einem attraktiven Zentrumsquartier mit gemischter Nutzung, belebten Aussenräumen und sicheren Fuss- und Velowegverbindungen weiterentwickeln. Basis für diese Transformation bildet ein Gestaltungsplan, welcher das Zentrum von Suhr aufwertet und die durch die Bahnlinie voneinander getrennten Siedlungsbereiche wieder als Einheit stärkt. - Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Im Jahr 2022 wurde ein Projektwettbewerb durchgeführt. Auf dieser Basis wurde das Bauprojekt für die Überbauung «Salzhof Süd» erstellt.		
Planungsstand	Nächste Schritte	
- Masterplan (2003) - Gestaltungsplan (2016) - Projektwettbewerb (2022) - Bauprojekt Überbauung «Salzhof Süd» (2023)	- Baubereich C1 im Baugesuchsverfahren. - Beginn und Abschluss der Realisierung: 2026-2035	
Zuständigkeiten		
- Federführung: Gemeinde Suhr - Weitere Beteiligte: Mehrere Grundeigentümer		
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr		
- Verkehrliche Kapazitäten: - Bahnhaltestelle Suhr direkt angrenzend: Durch Umnutzung des heutigen Industriegebiets Abnahme des Schwerverkehrs und somit Erhöhung der Lebensqualität im Quartier. - Der Gestaltungsplan gibt für die einzelnen Baubereiche, ausgehend von der zulässigen aGF, eine maximale Verkehrserzeugung in der Abendspitzenstunde vor. Pro Baubereich ist in einem Mobilitätskonzept lediglich die Einhaltung der Richtwerte für die Verkehrserzeugung in der Abendspitzenstunde nachzuweisen. - Weitere Koordination / Abstimmung: KGV Suhr - Zusammen mit VERAS Erschliessung des Areals regeln: Ein-/Ausfahrt im nördlichen Bereich => direkte Verbindung zu VERAS und somit Entlastung der Gränicherstrasse. - FVV512 Suhr, Veloführung Unterführung Möbel Pfister		

- Abhängigkeiten: --

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

Visualisierung aus dem Projektwettbewerb der neuen Wohn- und Geschäftsüberbauung mit Grünraum und Quartierplatz in Richtung Bahnhof



S502.16 Wangen b. O., Schlüsselprojekt Danzmatt/Erweitertes Dorfzentrum			A-Horizont		
Generationenkohärenz: S402.18, ARE-Code: 2581.4.081					
Merkmale					
▪ Grösse: ca. 2.5 ha ▪ Heutige Zone: Zone für öffentliche Bauten und Anlagen, Gewerbezone ▪ Heutige Nutzung: Danzmatt: Zunfthaus, geschütztes Gebäude; Wiese: Mehrheitlich ungenutzt; Angrenzend: Gewerbezone ▪ Heutige Anzahl EW / AP: 0 ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: C ▪ Vorgesehene Nutzung: Mischnutzung (Einkaufen, Wohnen, Kleingewerbe, Dienstleistungen) ▪ Potenzial EW: ca. 140 ▪ Potenzial AP: ca. 50 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: C (2040) ▪ Schwerpunkt Realisierung:					
2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035					
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation					
▪ Die Danzmatt, unmittelbar angrenzend an den Bahnhof Wangen bei Olten, ist heute grösstenteils ungenutzt. Ziel ist es, die Danzmatt als durchmischtes Gebiet baulich zu entwickeln. Im Räumlichen Leitbild sowie in der weiteren Ortsplanungsrevision kommt dem Gebiet Danzmatt südöstlich des Bahnhofs eine besondere Bedeutung zu. Der Bearbeitungsperimeter des Schlüsselprojekts Erweitertes Dorfzentrum Danzmatt umfasst das Gebiet Danzmatt, den Bahnhofplatz und Teile der Mittelgäustrasse. Das Gebiet soll sich zu einem erweiterten Dorfzentrum und zu einer zentralen Verbindung der beiden historischen Ortskerne in der Ey und Kleinwangen bzw. der beiden Dorfteile entwickeln. Mit der Entwicklung sind verschiedene Massnahmen zur Aufwertung des Verkehrsraum verbunden. Das Gebiet Danzmatt soll in Zukunft eine Zentrumsfunktion übernehmen und als Verbindung zum bestehenden Dorfzentrum wahrgenommen werden. Die Belebung des Gebiets und die Ansiedlung einer durchmischten Nutzung ist anzustreben. Die wichtigste Fuss- und Veloverkehrsachse zwischen Klein- und Grosswangen wird aufgewertet und wird mit der Aufwertung des Bahnhofplatzes in die Planung miteinbezogen. Das Gebiet Danzmatt soll sich durch eine verdichtete Bauweise mit hoher architektonischer Qualität auszeichnen. ▪ Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Teilzonenänderung Danzmatt (Umzonung öBA in Spezialzone/ Mischzone Danzmatt), RRB ausstehend.					
Planungsstand		Nächste Schritte			
▪ Städtebauliches Entwicklungskonzept (2020) ▪ Revision Teilzonenplan (2023), RRB ausstehend. Derzeit Beschwerde beim Regierungsrat hängig. ▪ Gestaltungsplan (Beginn 2025)		▪ Investorenwettbewerb mit Richtprojekt als Basis für Gestaltungsplan 2024/ 2025 ▪ Beginn Realisierung: 2029/2030			
Zuständigkeiten					
▪ Federführung: Wangen b.O.		▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer, Investoren			

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: S-Bahnhaltestelle Wangen bei Olten und Bushaltestelle Danzmatt. in unmittelbarer Nähe (neu erstellt seit Fahrplanwechsel Dezember 2018 - im Rahmen des Buskonzepts OGG)
- Weitere Koordination / Abstimmung:
 - Umbau Bahnhof (2030, gemäss Angaben SBB) Aufwertung Bahnhofplatz
 - Kantonale Velonetzplanung/Velolandrouten Schweizmobil
- Abhängigkeiten:
 - S505.7 Wangen b. O., Zentrumsentwicklung

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung



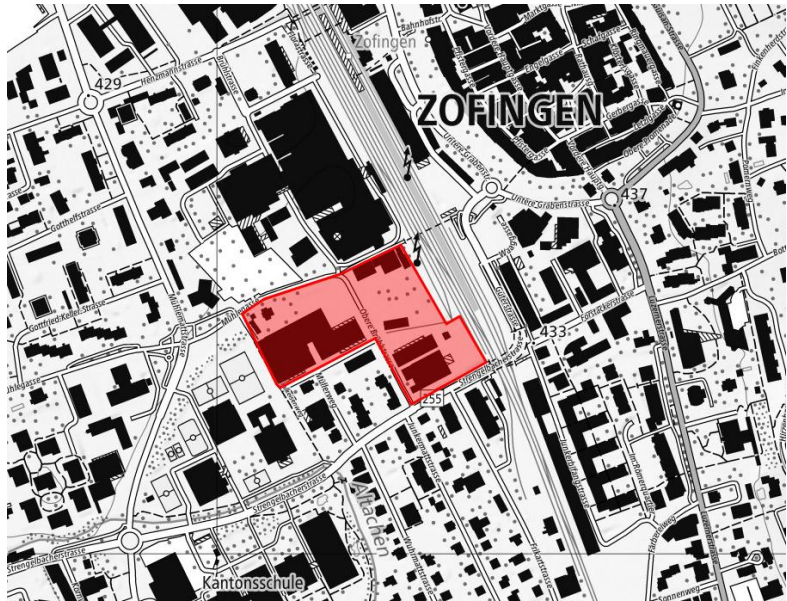
Perspektive



Schematischer Masterplan



Situationsplan

S502.17 Zofingen Areal Cartub, Obere Brühlstrasse		A-Horizont			
Generationenkohärenz: S402.19, ARE-Code: 2581.4.082					
Merkmale ▪ Grösse: ca. 2.5 ha ▪ Heutige Zone: WA4 mit Gestaltungsplanpflicht ▪ Heutige Nutzung: ungenutzte Industrie-/Gewerbegebäude ▪ Heutige Anzahl EW / AP: - / ca. 30 ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: A ▪ Vorgesehene Nutzung: Mischnutzung (Dienstleitung und Wohnen) ▪ Potenzial EW: ca. 550 ▪ Potenzial AP: ca. > 100 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: A (2040) ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1"> <tr> <td>2028 - 2031</td><td>2032 - 2035</td><td>> 2035</td></tr> </table>		2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035	
2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035			

Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation

- Das Areal Cartub liegt in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Zofingen. Die Grundeigentümer beabsichtigen eine Arealentwicklung durchzuführen. Damit sollen die nicht mehr benötigten Arbeitszonen mit einer Mischnutzung (Dienstleistungen und Wohnen) überbaut werden. Sämtliche Parzellen sollen gesamthaft beplant und in Etappen überbaut werden.
- Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Um zu evaluieren, wie das ehemalige Industriegebiet entwickelt werden soll, wurde zwischen Herbst 2021 und Anfang 2023 ein Konkurrenzverfahren mittels vorgeschalteter Präqualifikation und nachfolgendem zweistufigem Studienauftragsverfahren durchgeführt.

Planungsstand	Nächste Schritte
▪ Umzonung von Arbeitszone zu WA4 ▪ Zweistufiges Studienauftragsverfahren (2021-2023) ▪ Gestaltungsplan seit 2023 ▪ einf. BGK Ob. Brühlstrasse und Müllereiweg seit 2023	▪ Hochbauprojekt ab 2026

Zuständigkeiten

- Federführung: Stadt Zofingen
- Weitere Beteiligte: Grundeigentümer

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten:
 - Bahnhof Zofingen in unmittelbarer Nähe.
 - Mobilitätskonzept wird in den SNV abgehandelt.
- Weitere Koordination / Abstimmung: --
- Abhängigkeiten: --

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Teil des ESP Zofingen/Oftringen/Aarburg/Strengelbach
- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- Das Schlüsselareal ist Bestandteil des Wohnschwerpunktes Nr. 16 «Zofingen Bahnhof-Süd».
- Mehrwertumlagerung mit städtebaulichem Vertrag

Illustration / Visualisierung

Quartierpark



Mühleplatz



Visualisierungen aus dem Architekturwettbewerb: Die neuen Gebäude mit Wohn-, Atelier- und Dienstleistungsflächen platzieren sich rund um drei grosse, teilweise öffentliche Freiräume. Diese bilden ein Grundgerüst, leisten eine quartierübergreifende Vernetzung und schaffen neue Identifikationspotenziale.



Entwurf GSP (Stand Ende 2023)

S502.18 Zofingen, Untere Vorstadt + Untere Vorstadt Northwest

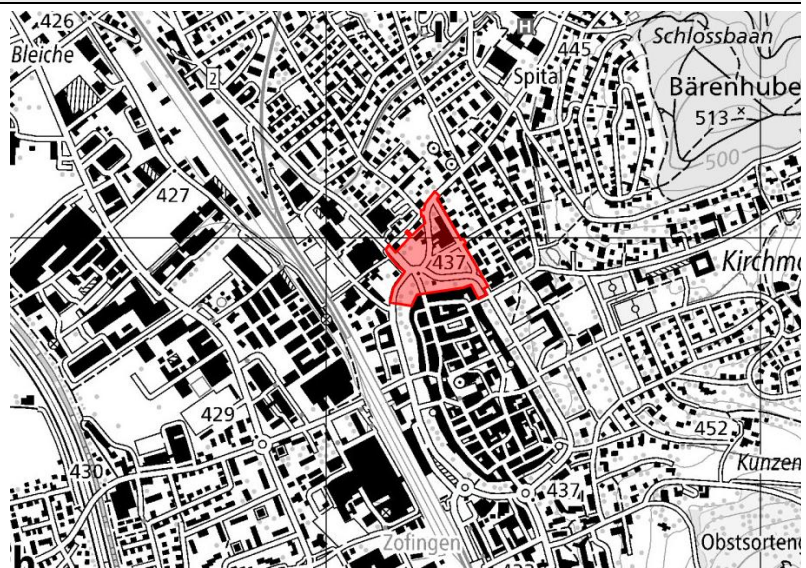
A-Horizont

Generationenkohärenz: S402.20, ARE-Code: 2581.4.083

Merkmale

- Grösse: ca. 1.5 ha
- Heutige Zone: Wohn- und Arbeitszone WA4
- Heutige Nutzung: Wohnen, Gewerbe
- Heutige Anzahl EW / AP: -
- Heutige ÖV-Güteklasse: A
- Vorgesehene Nutzung: Wohnen, Einkauf, DL, Gewerbe
- Potenzial EW: ca. 100
- Potenzial AP: ca. 50
- Vorgesehene ÖV-Güteklasse: A (2040)
- Schwerpunkt Realisierung:

2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035
-------------	-------------	--------



Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation

- Die Bereich Untere Vorstadt und Untere Vorstadt Northwest in Zofingen sind heute unternutzt und weisen ein Aufwertungspotenzial auf. Im Bereich Untere Vorstadt sind gemäss Richtprojekt rund 40 Wohnungen sowie Läden/Dienstleistungen/Gewerbe vorgesehen. Die Ausgestaltung des Bereichs Untere Vorstadt Northwest ist zurzeit noch offen.
- Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Bereinigung und öffentliche Auflage Strassenbauprojekt (K104/K315/Schulhausstrasse); Baurechtsnehmer, Vorbereitung Studienauftrag (Basis GSP)

Planungsstand

- Richtprojekt Untere Vorstadt
- Gestaltungsplan «Untere Vorstadt», RR 3. Sept. 2021
- Machbarkeits- und Potenzialstudie (Ausarbeitung im Gange)

Nächste Schritte

- Erarbeitung Studienauftrag ab 2025
- Strassenbauprojekt Untere Vorstadt, Planersubmission, Bau ab ca. 2025
- Umsetzung Hochbauprojekt

Zuständigkeiten

- Federführung: Stadt Zofingen
- Weitere Beteiligte: Grundeigentümer

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten:
 - Bahnhof Zofingen in der Nähe (ca. 300 m)
 - Mobilitätskonzept ist Teil der SNV.
- Weitere Koordination / Abstimmung: --
- Abhängigkeiten: --

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Richtplanrelevanz und keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

Gestaltungsplan Untere Vorstadt

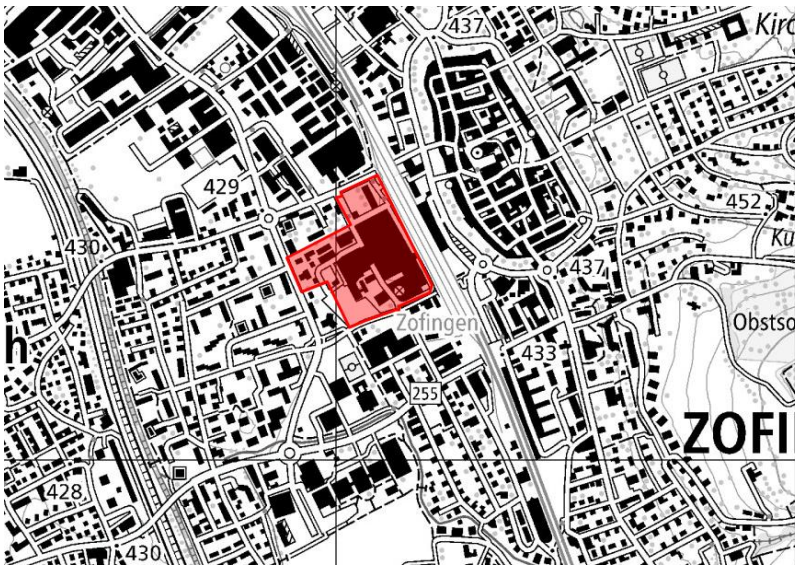


Modell Untere Vorstadt



Strassenbauprojekt (Stand 2022)



S502.19 Zofingen, Bahnhof - Swissprinters			A-Horizont
Generationenkohärenz: S402.21, ARE-Code: 2581.4.084			
Merkmale			
▪ Grösse: ca. 5.5 ha ▪ Heutige Zone: Wohn- und Arbeitszone WA4 ▪ Heutige Nutzung: Industrie/Gewerbe ▪ Heutige Anzahl EW / AP: - ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: A ▪ Vorgesehene Nutzung: Wohn- und Gewerbenutzung ▪ Potenzial EW: ca. 500 ▪ Potenzial AP: offen ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: A (2040) ▪ Schwerpunkt Realisierung:			
2028 - 20312032 - 2035> 2035			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation			
▪ Das Swissprintersareal liegt neben dem Bahnhof und in unmittelbarer Nähe zur Altstadt Zofingen. Es ist charakterisiert durch eine heterogene Struktur der Industriebauten und differenzierten Arbeitsnutzungen der Firma Swissprinters AG (Schliessung Ende September 2024). Auf dem Areal besteht ein grosses Weiterentwicklungspotenzial an zentraler Lage. Auf dem Areal soll eine Wohn- und Gewerbeüberbauung entstehen. ▪ Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Nach dem Wechsel des Architekten (von Burkhard Meyer zu Christ Gantenbein) und Landschaftsarchitekt (neu Uniola AG) erarbeitete eine Arbeitsgruppe in einem Varianzverfahren verschiedene Umsetzungsvorschläge auf der Basis des rechtskräftigen Gestaltungsplans. Für die Weiterentwicklung des Areals muss allenfalls der rechtskräftige Gestaltungsplan angepasst werden. Auf der Basis des rechtskräftigen Gestaltungsplan werden nicht präjudizierende Baugesuche eingereicht. Aufgabe Druckbetrieb Ende 2024, Baugesuche (Vorentscheidsgesuch § 62 BauG), Einwendungen			
Planungsstand		Nächste Schritte	
▪ Gestaltungsplan «Swissprintersareal», RR 25. Mai 2022 ▪ Varianzverfahren mit verschiedenen Umsetzungsvorschlägen		▪ Beginn Realisierung Hochbauprojekte ▪ Hochbauprojekte, Umsetzung 5 – 10 Jahre	
Zuständigkeiten			
▪ Federführung: Stadt Zofingen		▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer	
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr			
▪ Verkehrliche Kapazitäten: ▪ Bahnhof Zofingen in unmittelbarer Nähe. ▪ Mobilitätskonzept Teil der SNV. ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: Anpassung städtebaulicher Vertrag ▪ Abhängigkeiten: siehe «Bemerkungen»			

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Teil des ESP Zofingen/Oftringen/Aarburg/Strengelbach
- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

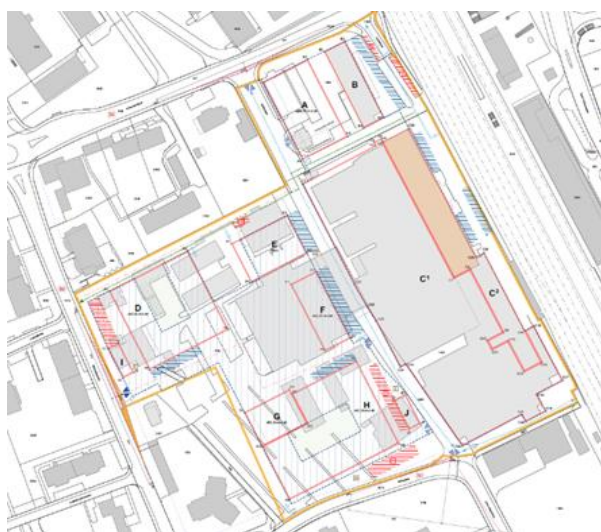
- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- Das Schlüsselareal ist Bestandteil des Wohnschwerpunktes Nr. 16 «Zofingen Bahnhof-Süd».

Illustration / Visualisierung

Gestaltungsplan



Visualisierung der möglichen Überbauung

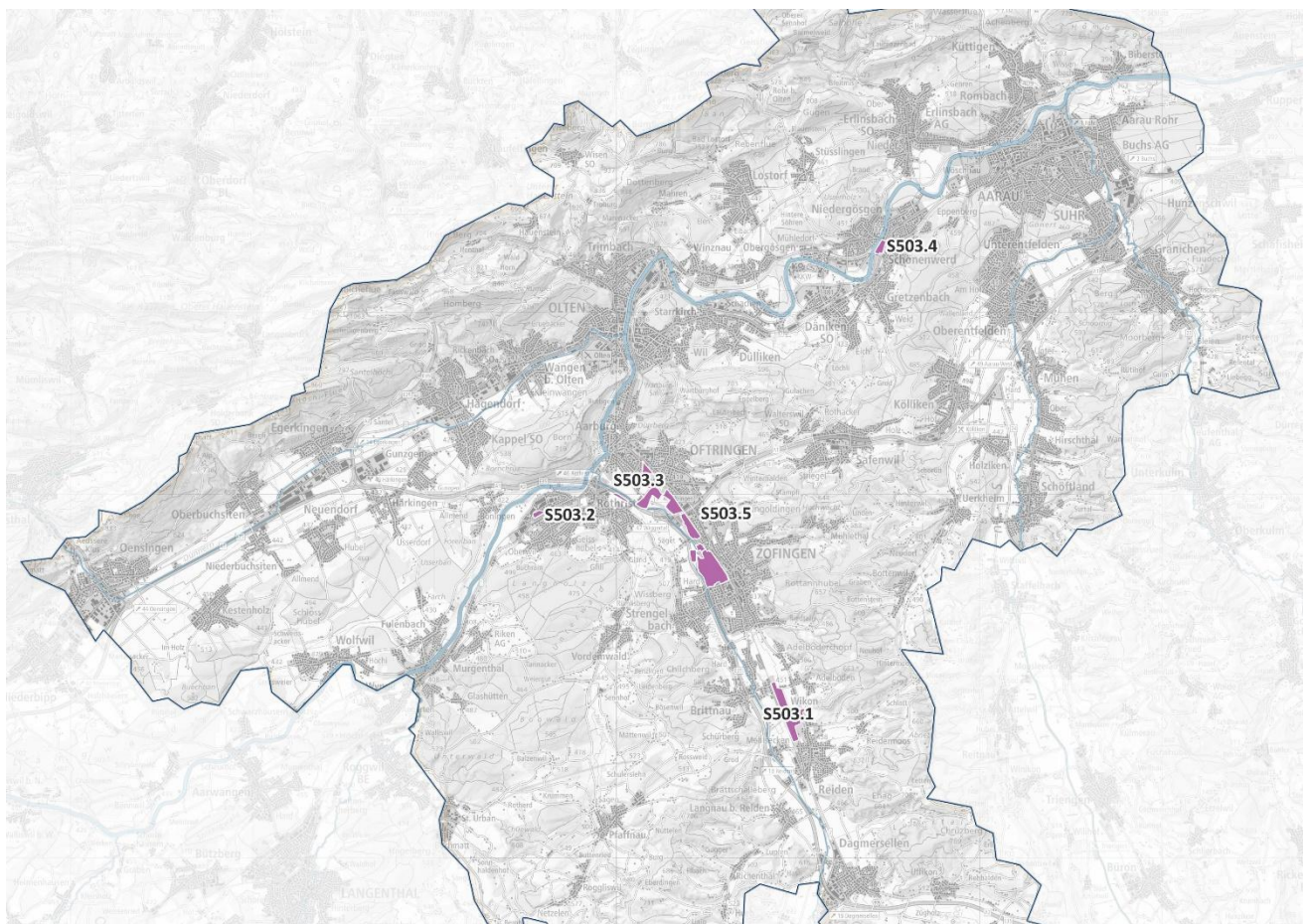


2.3. Aufwertung/Weiterentwicklung Schlüsselareale DL/Gewerbe

S503

Schlüsselareale Aufwertung/Weiterentwicklung DL/Gewerbe

☒ Bestandteil früheres AP (teilweise)	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☒ 1. Generation	2581.206	-
☒ 2. Generation	2581.2.048/050/051	Daueraufgabe
☒ 3. Generation	2581.3.046/057	Daueraufgabe
☒ 4. Generation	s. nachfolgende Massnahmenblätter	Daueraufgabe



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

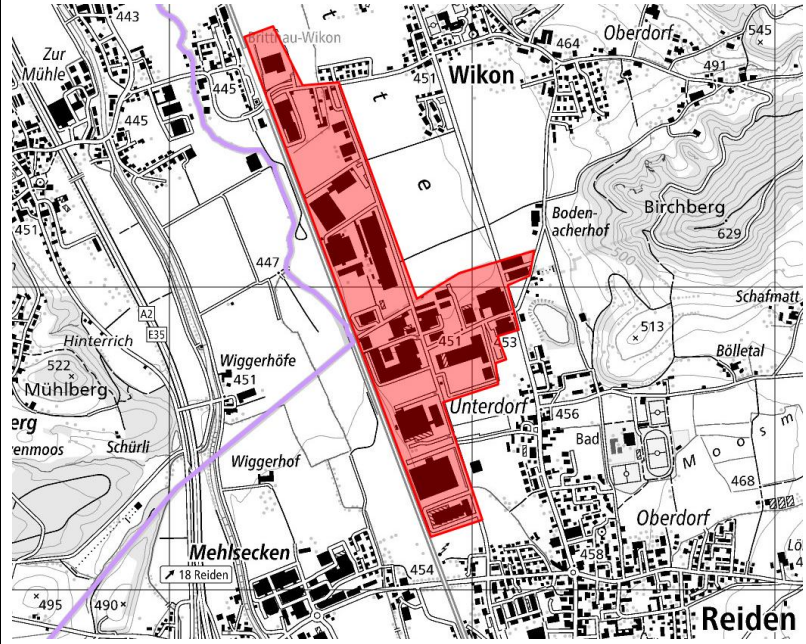
Aufgrund der Lagegunst besteht im Agglomerationskernraum des AareLand weiterhin eine grössere Nachfrage an Arbeitsflächen. Flächen für die Dienstleistungen und Gewerbe sind bereitzustellen: Bestehende Arbeitsplatzgebiete sollen besser ausgenutzt bzw. vorhandenes Umnutzungspotenzial genutzt werden. An sehr gut erschlossenen Lagen sollen zudem ergänzende Flächen bereitgestellt werden.

Massnahmen

Nachfolgend sind einerseits die Zweckmässigkeit des Massnahmenpakets «Aufwertung/Weiterentwicklung DL/Gewerbe» und andererseits die verschiedenen Massnahmenblätter zu den Schlüsselarealen aufgeführt.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	▪ Agglomerationskernraum: ▪ Hauptnutzungen: Arbeiten (DL) ▪ Formen und Dichten: Den entsprechenden Nutzungen gut ausgenutzte Arbeitsplatzgebiete; Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Grössere Nachfrage an Arbeitsflächen; ESP und weitere Arbeitsgebiete mit Defiziten in der Dichte und Gestaltung
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TS2 «Wirtschaftliche Schwerpunkte stärken, baulich weiterentwickeln und mit dem Verkehrsnetz abstimmen» ▪ TS4 «Siedlungsqualität und -dichte sowie Freiraumqualität fördern und Akteure entsprechend sensibilisieren» ▪ TS5 «Siedlungsentwicklung und Lokalklima untereinander abstimmen» ▪ TÖV1 «Verbindung zwischen den Zentren und S-Bahn stärken» ▪ TÖV2 «Busangebot abgestimmt auf den jeweiligen Raumtyp ausbauen» ▪ TÖV4 «Verkehrsdrehscheiben stärken» ▪ TFVV «Fuss- und Veloverkehr» ▪ TMM «Mobilitätsmanagement und Parkierung» ▪ TGV «Güterverkehr und Logistik»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	Koordination mit ▪ S506 Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung ▪ S507 Mobilitätskonzepte ▪ L501 Siedlungsnaher Landschaftsraum ▪ L503 Siedlungsfreiraum vernetzt entwickeln, inneres und äusseres Freiraumsystem verbinden Weitere Koordination siehe nachfolgende Massnahmenblätter

S503.1 Reiden/Wikon, Entwicklungsschwerpunkt ¹		A-Horizont			
Generationenkohärenz: -					
Merkmale ▪ Grösse: ca. 45 ha ▪ Heutige Zone: Arbeitszone IV (Reiden, Wikon), weitere Arbeitszone III (Wikon) ▪ Heutige Nutzung: Industrie/Gewerbe ▪ Heutige Anzahl EW / AP: ca. 20 / 1'400 ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: D / ausserhalb D ▪ Vorgesehene Nutzung: Produktion/Logistik ▪ Potenzial EW: - ▪ Potenzial AP: wird im Rahmen des konkreten ESP-Projektes definiert ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: C (2040) ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1"> <tr> <td>2028 - 2031</td><td>2032 - 2035</td><td>> 2035</td></tr> </table>		2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035	
2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035			

Kurzbeschreibung	
Ausgangslage, Handlungsbedarf und Ziel der Massnahme: ▪ Das Arbeitsgebiet zwischen Reiden-Wikon ist für die wirtschaftliche Entwicklung des Kantons Luzern von grosser Bedeutung. Aus diesem Grund ist das Gebiet als Entwicklungsschwerpunkt im kantonalen Richtplan festgesetzt. Für das Gebiet fehlt eine gemeindeübergreifende Abstimmung in Fragen der räumlichen, siedlungsplanerischen, wirtschaftlichen, verkehrlichen und landschaftsverträglichen Weiterentwicklung des ESP Reiden/Wikon. Desweiteren ist das Schwerverkehrsaufkommen im ESP ist bereits heute beträchtlich. Das gesamte Arbeitsgebiet weist Defizite in der Gerschliessung auf und auch die Anschlussknoten sind unzureichend dimensioniert. Als künftige Massnahme soll mittelfristig anhand einer Kooperationsvereinbarung zwischen dem Kanton und den Standortgemeinden ein Gesamtkonzept für den ESP erarbeitet werden, welches als gemeinsame Grundlage zur Konkretisierung und Ausarbeitung von weiteren, umfassenden Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft dienen wird. ▪ Im Frühling 2024 wurde ein Prozess zur Etablierung eines gemeinsamen Gebietsmanagements für die ESP Reiden/Wikon und Dagmersellen lanciert. Der Dauerbetrieb des Gebietsmanagements läuft ab Anfang 2025. ▪ Desweiteren erarbeitet der Kanton Luzern akutell ein ESP-Programm zur übergeordneten Planung der einzelnen ESP. Die darin aufgezeigte Umsetzungsplanung wird u.a. auch Aussagen zu den benötigten Massnahmen und Zuständigkeiten im ESP Reiden/Wikon machen. Die umzusetzenden Massnahmen sollen einem Finanzierungsinstrument zugeteilt werden und erfolgen nach vorgegebenem Zeitplan (Priorisierung).	

Planungsstand	Nächste Schritte
▪ Verankerung im kantonalen Richtplan LU ▪ Gesamtrevisionen Ortsplanungen in Überarbeitung ▪ Revision kantonalen Richtplan, Überarbeitung nach öffentlicher Mitwirkung	▪ Kooperationsvereinbarung zwischen Kanton und Gemeinden ▪ Gesamtkonzept Siedlung&Verkehr&Landschaft erarbeiten ▪ Vertiefungsstudien bspw. bezügl. Erschliessung, Biodiversität ▪ Überführung in ein verbindliches Planungsinstrument

¹ Sämtliche Angaben beziehen sich auf die Arbeitsversionen des Kantonalen Richtplans Luzern (KP LU) sowie des ESP-Programms, Stand November 2024. Die vorliegenden Angaben sind somit nicht definitiv und können sich im Laufe der weiteren Bearbeitung ändern.

Zuständigkeiten

- Federführung: Kanton Luzern
- Weitere Beteiligte: Gemeinden Reiden und Wikon, RET zofingenregio

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

Die Koordination und Abstimmung von Siedlung, Landschaft und Verkehr umfassen folgende Aufgaben:

- Erarbeiten eines Gesamtkonzepts als gemeinsame Grundlage aller Beteiligten
- Erarbeiten einer Verkehrsstudie für das gesamte Arbeitsgebiet und seine Umgebung
- Erarbeiten eines Mobilitätskonzeptes für das ganze Areal.
- Erarbeitung einer Grundlagenstudie zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung
- Ausbau des Knotens Bahnhofstrasse/Industriestrasse in Wikon.
- Vorgesehen sind zudem folgende Elemente für den Fuss- und Radverkehr:
 - Berücksichtigung des kantonalen Velokonzepts (aktuell in Bearbeitung)
 - Berücksichtigung GMK Gemeinde Reiden, aktuell in Bearbeitung (mögliche neue Querverbindungen Fuss- und Radverkehr (insb. Industriestr.-Hauptstrasse)
 - Separate Radstreifen (insb. entlang der Industriestrasse)
- Abhängigkeiten:
 - Kantonales ESP Programm (liegt ca. Ende 2025 vor)
 - Str506.10 Wikon, Knoten Industrie- und Bahnhofstrasse
 - Str508 Reiden/Wikon, Gesamtkonzept Erschliessung ESP (FVV, MIV, ÖV, Schwerverkehr)
- Weitere Koordination / Abstimmung:
 - Ausbau Kreisel südlich des ESPs (Richtung Autobahnanschluss)
 - Str511 Reiden, Mehlsecken – Grenze Kanton Aargau Optimierung Gesamtverkehrssystem (BP Nr. 88)

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Koordinationsstand: Vororientierung
- Umweltschutzgesetzgebung: Übereinstimmung wird im Rahmen des Gesamtkonzepts geprüft
- Flächenbeanspruchung: Erweiterungen werden im Rahmen des Gesamtkonzepts geprüft

Grundlagen

- --

Bemerkungen

- Aufgrund der ungenügenden Erschliessung besteht eine hohe Dringlichkeit.

Illustration / Visualisierung

- --

S503.2 Rothrist, Bahnhof Nord			A-Horizont
Generationenkohärenz: S403.3, ARE-Code: 2581.4.087			
Merkmale			
- Grösse: ca. 4 ha (gesamter ESP ca. 20 ha) - Heutige Zone: Arbeitszone - Heutige Nutzung: Industriebrache/ Schwerindustrie - Heutige Anzahl EW / AP: - - Heutige ÖV-Güteklasse: Primär B und C - Vorgesehene Nutzung: Arbeitszone mit hoher Wertschöpfung - Potenzial EW: - - Potenzial AP: 400 - Vorgesehene ÖV-Güteklasse: B (2040) - Schwerpunkt Realisierung:			
2028 - 20312032 - 2035> 2035			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation			
- Im kantonalen ESP Rothrist besteht heute eine grössere Industriebrache (Strebelareal). Auf dieser rund 400 Meter vom Bahnhof Rothrist liegenden Fläche werden Arbeitsplätze mit hoher Wertschöpfung angestrebt. Bei der Weiterentwicklung dieses Areals sollen auch den Qualitätsaspekten eine wichtige Rolle beigemessen werden (Umgebungsgestaltung usw.). - Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: keine			
Planungsstand		Nächste Schritte	
- Gesamtrevision Nutzungsplanung, Stand Genehmigung - Bauzone- und Kulturlandplan - Neue Bauvorschriften § 17 Neue BNO, Überlagerung Bahnhof Nord		- Masterplan Bahnhof Nord - Bauprojekte - Beginn Realisierung	
Zuständigkeiten			
Federführung: Gemeinde Rothrist		Weitere Beteiligte: Grundeigentümer	
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr			
- Verkehrliche Kapazitäten: - Bahnhof Rothrist in der Nähe. - Mobilitätskonzept kann vom GR verlangt werden. - Weitere Koordination / Abstimmung: - Mobilitätskonzept § 17 Abs. 3 neue BNO, § 16 Abs. 6 neue BNO, Umgebungsgestaltung - Abhängigkeiten: --			
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung			
- Kantonaler ESP - Keine Flächenbeanspruchung		Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung	

Grundlagen

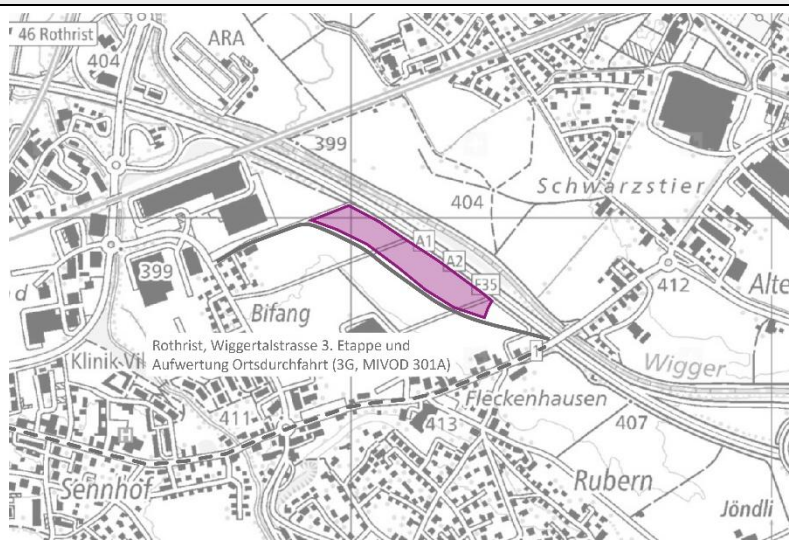
- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

- --

S503.3 Rothrist, Bifang			A-Horizont
Generationenkohärenz: S403.4, ARE-Code: 2581.4.088			
Merkmale ▪ Grösse: ca. 3.4 ha ▪ Heutige Zone: Landwirtschaft ▪ Heutige Nutzung: Landwirtschaftliche Nutzung ▪ Heutige Anzahl EW / AP: - ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: C/D ▪ Vorgesehene Nutzung: Arbeitszone A1 (Arbeiten: 95%; Wohnen: 5%); Flächengleicher Abtausch mit Grubenareal ▪ Potenzial EW: - ▪ Potenzial AP: ca. 350 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: C (2040) ▪ Schwerpunkt Realisierung:			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation			
▪ Das Gebiet Bifang liegt nicht weit vom Autobahnanschluss Rothrist entfernt zwischen der Autobahn und der geplanten 3. Etappe der Wiggertalstrasse. Das vorgesehene Arbeitsgebiet ist somit gut mit dem MIV erschlossen. ▪ Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Teilrevision BNO			
Planungsstand		Nächste Schritte	
▪ Gesamtrevision Nutzungsplanung ▪ Genehmigung der Gesamtrevision Nutzungsplanung durch die Gemeindeversammlung 2021 ▪ Teilrevision BNO 2022 – 2023 ▪ Bewilligung (Mai 2024) ▪ Verhandlungen mit der Blumenbörse und dem EW Rothrist		▪ Teilrevision BNO, Umlagerung Bauzone, Bau Wiggertalstrasse	
Zuständigkeiten			
▪ Federführung: Gemeinde Rothrist		▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer	
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr			

- Abhängigkeiten:
 - Erschliessung Wiggertalstrasse 3. Etappe (MIVOD301A)
 - Rekultivierung Abbaugelände Oberwilerfeld

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Richtplanrelevant; Flächenbeanspruchung: ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung
Siehe oben

Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

- --

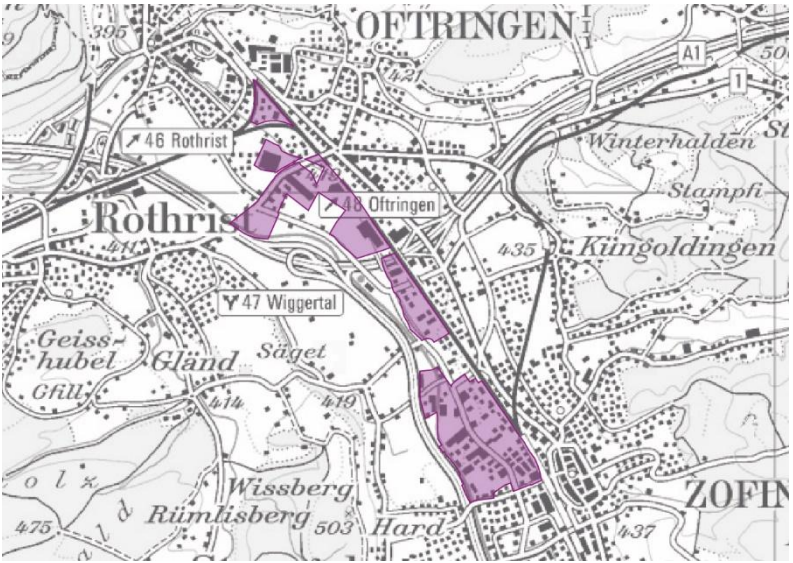
S503.4 Schönenwerd, Bally-Areal		A-Horizont
Generationenkohärenz: Nr. S403.5, ARE-Code: 2581.4.089		
Merkmale ■ Grösse: ca. 7.5 ha ■ Heutige Zone: Arbeitszone ■ Heutige Nutzung: Gewerbe ■ Heutige Anzahl AP: ca. 300 ■ Heutige ÖV-Güteklasse: C ■ Vorgesehene Nutzung: Arbeitszone ■ Potenzial EW: - ■ Potenzial AP: ca. 400 ■ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: C (2040) ■ Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035		
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation		
■ Das Areal der ehemaligen Bally-Produktionsstätte bietet grosse Chancen für eine qualitativ hochstehende Weiterentwicklung im Bereich Arbeiten. Die Massstäblichkeit und Körnung sollen hierbei erhalten und die industrielle Geschichte des Areals lesbar bleiben. ■ Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Nach Genehmigung der OPR 2023 befindet sich das bezeichnete Areal in der Arbeitszone. Es sind nur betriebsnotwendige Wohnungen zugelassen.		
Planungsstand	Nächste Schritte	
■ Räumliches Leitbild (2018) ■ Revision Ortsplanung (2023)	■ Es bestehen zwei Gestaltungspläne, die das nördliche Areal betreffen (Fashion Fish): GP Parkstrasse mit SBV (RRB Nr. 1768 vom 30.8.2004) und Änderung GP mit SBV (RRB Nr. 130 vom 31.1.2012) Beginn Realisierung (aktuell sind keine Vorhaben bekannt)	
Zuständigkeiten		
■ Federführung: Gemeinde Schönenwerd ■ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer		
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr		
■ Verkehrliche Kapazitäten: ■ Drehscheibe Schönenwerd in unmittelbarer Nähe. ■ Ein Mobilitätskonzept wird ev. geprüft mit der Realisierung von Baufeld 3 des GP Kosthaus (RRB Nr. 2021/804 vom 15.6.2021). ■ Weitere Koordination / Abstimmung: ■ Massnahme Nr. ÖV 4A «Schönenwerd, Intermodale ÖV-Drehscheibe» (2G) ■ Abstimmung mit den Planungen zum Areal «Wohnen an der Aare» (Massnahme S502.14) ■ Abhängigkeiten: --		
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung		
■ Keine Flächenbeanspruchung ■ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung		
Grundlagen		
■ Siehe «Planungsstand»		

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

- --

S503.5 Zofingen/Oftringen/Aarburg/Strengelbach, Regionale Arbeitszonen		A-Horizont			
Generationenkohärenz: S403.2, ARE-Code: 2581.4.086					
Merkmale ■ Grösse: ca. 180 ha ■ Heutige Zone: Spezialzone Autobahnan-schluss, Arbeitszone A1/A2 (Oftringen), Arbeitszone AR (Zofingen) ■ Heutige Nutzung: IG-Betriebe, Logistikcen-ter, Fachmärkte, Detailhandel ■ Heutige ÖV-Güteklasse: A bis D (ausser Standort Bleichi, ausserhalb D) ■ Vorgesehene Nutzung: Produzierende und verarbeitende Nutzungen sowie arbeits-platzintensive Nutzungen ■ Potenzial EW: - ■ Potenzial AP: ca. 2'500 ■ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: A-C (2040) ■ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1"> <tr> <td>2028 - 2031</td><td>2032 - 2035</td><td>> 2035</td></tr> </table>		2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035	
2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation ■ In diesen gemeindeübergreifenden Arbeitszonen sind zahlreiche Flächen vorhanden, die nicht gemäss den im Richtplan angestrebten Nutzungen entsprechen. Als Massnahme (1. Phase) wird deshalb eine vertiefte Analyse dieses Gebiets insbesondere zu folgenden Themen durchgeführt: Verfügbarkeit/Grundeigentümerabsichten, Baulandmobilisierung, Erschliessung, Qualitäten in Arbeitsplatzgebieten und Muster-BNO für wertschöpfungsintensive Nutzungen. Im Sinne der Abstimmung Siedlung und Verkehr wird insbesondere darauf hingewirkt, das Gebiet umfassender und dichter mit öV zu erschliessen (Infrastrukturausbau und Planung eines Angebots). ■ Planerische/bauliche Entwicklung seit Juni 2021: Aufnahme ins Programm «Aargau 2030 - Stärkung Wohn- und Wirt-schaftsstandort» (2023) und Bearbeitung im Rahmen des Projekts Umsetzung ESP unter Federführung des Kantons Aargau. Abgestützt auf die Erkenntnisse der 1. Phase wird es möglich sein, in einer 2. Phase (AP 6) konkrete bauliche Mass-nahmen zur besseren Erschliessung, zur qualitativen und klimaverträglichen Gestaltung abzuleiten.					
Planungsstand ■ OPR Oftringen (2024) und OPR Zofingen (2021); OPR Strengelbach (2013) ■ Analyse und konzeptionelle Vertiefung zu den Arbeitszonen (2024) ■ Abschätzung wirtschaftliches Potenzial (2024)		Nächste Schritte ■ Veranstaltungen mit Grundeigentümer:innen 2025 ■ Ausarbeiten von massgeschneiderten planerischen Instrumenten/Ver-fahren zur zeitnahen Herbeiführung der Baureife und Erhöhung der Verfügbarkeit (2025-2027) und Sicherstellung der Qualität.			
Zuständigkeiten ■ Federführung: zofingenregio ■ Weitere Beteiligte: Gemeinden Oftringen, Zofingen, Strengelbach; Wirtschaftsförderung, Kanton AG					

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten:
 - Verkehrliche Kapazitäten: ÖV511 Oftringen, Buserschliessung Wiggertalstrasse
 - ÖV510 Zofingen, Verkehrs Drehscheibe (Busterminal, Umbau auf Gelenkbusse und Elektrifizierung)
- Weitere Koordination / Abstimmung:
 - Schlüsselareal S502.19 Zofingen, Swissprinters (Bahnhof)
 - Schlüsselareal S502.17 Zofingen, Areal Cartub, Obere Brühlstrasse => Umnutzung Richtung Mischnutzung
 - Die Vorhaben sind zwecks Abstimmung mit der Entwicklung der Bahnanlagen (mittel- und langfristige Ausbauten) mit den SBB abzustimmen
- Abhängigkeiten: --

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

- Leistungsvereinbarung AG 2030

Bemerkungen

- In Zusammenarbeit mit dem Kanton AG wird im Rahmen des Programms Aargau 2030 der südliche Teil des ESP 16 (Bahnhof Zofingen bis Autobahn) gemeinsam bearbeitet. Das Projekt läuft von 2024 – 2027 und die betroffenen Akteure investieren rund 800'000 CHF in den ESP um die unternutzten un bebauten Flächen zur Baureife und Markreife zu entwickeln.
- Im Sommer 2024 wurde das wirtschaftliche Potenzial dieses Gebiets mittels einer Studie erfasst. Zudem wurde ein Auftrag an ein externes Büro vergeben, das u.a. ausführliche Gespräche mit dem ansässigen Unternehmer:innen und Grundeigentümer:innen durchführt.

Illustration / Visualisierung

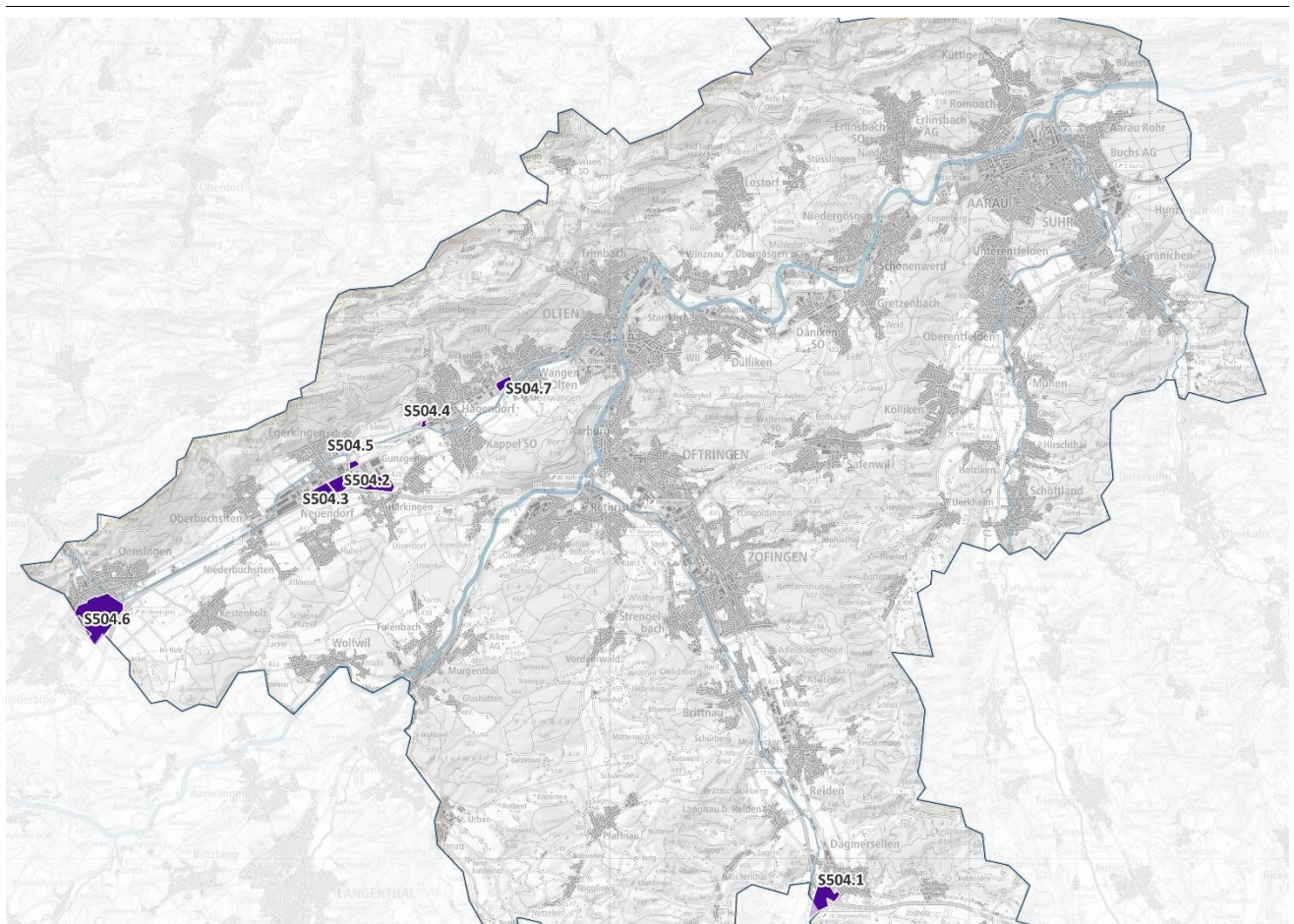
- --

2.4. Aufwertung/Weiterentwicklung Schlüsselareale Logistik/Produktion

S504

Schlüsselareale Aufwertung/Weiterentwicklung Logistik/Produktion

☒ Bestandteil früheres AP (teilweise)	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☒ 1. Generation	2581.206	-
☒ 2. Generation	2581.2.048/050/051	Daueraufgabe
☒ 3. Generation	2581.3.050/051	Daueraufgabe
☒ 4. Generation	s. nachfolgende Massnahmenblätter	Daueraufgabe



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Aufgrund der Lagegunst besteht insbesondere in den Agglomerationskorridoren des AareLand weiterhin eine grössere Nachfrage an Logistik- und Produktionsflächen. Bestehende Arbeitsplatzgebiete mit direkter Anbindung ans übergeordnete Strassennetz sollen besser ausgenutzt bzw. vorhandenes Umnutzungspotenzial genutzt werden.

Massnahmen

Nachfolgend sind einerseits die Zweckmässigkeit des Massnahmenpakets «Aufwertung/Weiterentwicklung Logistik/Produktion» und andererseits die verschiedenen Massnahmenblätter zu den Schlüsselarealen aufgeführt.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	▪ Agglomerationskorridore: ▪ Hauptnutzungen: Arbeiten (IG) ▪ Formen und Dichten: Den entsprechenden Nutzungen gut ausgenutzte Arbeitsplatzgebiete; Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Grössere Nachfrage an Arbeitsflächen; ESP und weitere Arbeitsgebiete mit Defiziten in der Dichte und Gestaltung
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TS2 «Wirtschaftliche Schwerpunkte stärken, baulich weiterentwickeln und mit dem Verkehrsnetz abstimmen» ▪ TS4 «Siedlungsqualität und -dichte sowie Freiraumqualität fördern und Akteure entsprechend sensibilisieren» ▪ TS5 «Siedlungsentwicklung und Lokalklima untereinander abstimmen» ▪ TÖV1 «Verbindung zwischen den Zentren und S-Bahn stärken» ▪ TÖV2 «Busangebot abgestimmt auf den jeweiligen Raumtyp ausbauen» ▪ TÖV4 «Verkehrsdrehscheiben stärken» ▪ TFVV «Fuss- und Veloverkehr» ▪ TMM «Mobilitätsmanagement und Parkierung» ▪ TGV «Güterverkehr und Logistik»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	Koordination mit ▪ S506 Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung ▪ S507 Mobilitätskonzepte ▪ L501 Siedlungsnaher Landschaftsraum ▪ L503 Siedlungsfreiraum vernetzt entwickeln, inneres und äusseres Freiraumsystem verbinden Weitere Koordination siehe nachfolgende Massnahmenblätter

S504.1 Dagmersellen, Entwicklungsschwerpunkt²

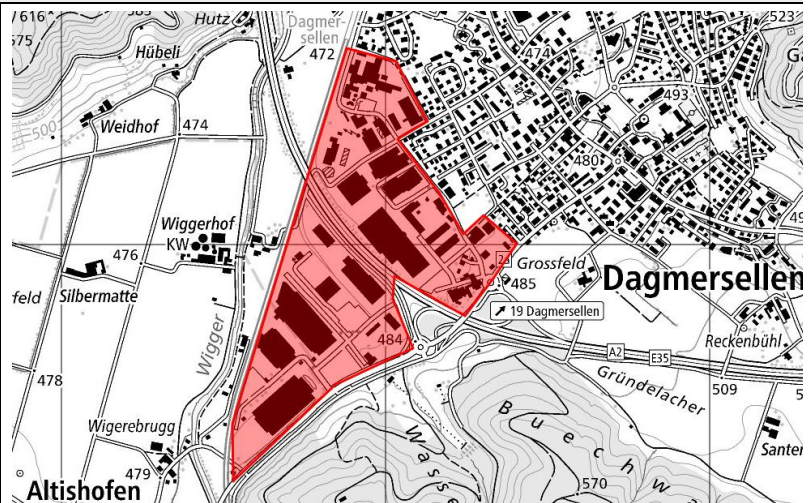
A-Horizont

Generationenkohärenz: -

Merkmale

- Grösse: ca. 42 ha
- Heutige Zone: Arbeitszone 1, Arbeitszone 2, Arbeitszone 3, Dienstleistungs- und Bildungszone Stängelweid
- Heutige Nutzung: Industrie/Gewerbe
- Heutige Anzahl EW / AP: - / ca. 1'300
- Heutige ÖV-Güteklasse: primär D / ausserhalb
- Vorgesehene Nutzung: Die Arbeitszone ist für güterverkehrsintensive Betriebe und industrielle Bauten und Anlagen bestimmt.
- Potenzial EW: -
- Potenzial AP: wird im Rahmen des konkreten ESP-Projektes definiert
- Vorgesehene ÖV-Güteklasse: C/D (2040)
- Schwerpunkt Realisierung:

2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035



Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation

- Das Arbeitsgebiet von Dagmersellen ist für die wirtschaftliche Entwicklung des Kantons Luzern von grosser Bedeutung. Aus diesem Grund ist das Gebiet als Entwicklungsschwerpunkt (ESP) im kantonalen Richtplan festgesetzt.
- Der ESP Dagmersellen ist mehrheitlich bebaut, weist aber noch wesentliche Potenziale auf und ist geprägt von grossen Unternehmungen. Das Gebiet Stängelweid entwickelt sich zu einem Bildungs- und Dienstleistungshub. Im Gebiet Neumatt soll ein Holzheizkraftwerk die ansässigen Betriebe versorgen, der Planungsprozess ist in Gange. Die letzten unbauten Reserven im Gebiet Grossfeld werden demnächst überbaut. Seit der Gesamtrevision der Ortsplanung ist in den Arbeitszonen eine Mindestnutzung von drei Geschossen vorgeschrieben. Dies führt bereits zu einer dichteren Bauweise. Mittelfristig soll der ESP im Gebiet Grossfeld gemäss kantonalem Richtplan erweitert werden. Als zusätzliche Erweiterungsoption ist das Gebiet Hutz vorgesehen. Idealerweise ist die strategische ESP-Erweiterung westlich des Bahnhofs zu realisieren.
- Im Frühling 2024 wurde ein Prozess zur Etablierung eines gemeinsamen Gebietsmanagements für die ESP Reiden/Wikon und Dagmersellen lanciert. Der Dauerbetrieb des Gebietsmanagements läuft ab Anfang 2025.
- Desweiteren erarbeitet der Kanton Luzern akutell ein ESP-Programm zur übergeordneten Planung der einzelnen ESP. Die darin aufgezeigte Umsetzungsplanung wird u.a. auch Aussagen zu den benötigten Massnahmen und Zuständigkeiten im ESP Dagmersellen machen. Die umzusetzenden Massnahmen sollen einem Finanzierungsinstrument zugeteilt werden und erfolgen nach vorgegebenem Zeitplan (Priorisierung).

Planungsstand

- Verankerung im kantonalen Richtplan LU
- Gesamtrevision Ortsplanung rechtskräftig
- Revision kantonalen Richtplan, Überarbeitung nach öffentlicher Mitwirkung (Nutzungsprofil ESP)

Nächste Schritte

- Kooperationsvereinbarung zwischen Kanton und Gemeinde
- Gesamtkonzept Siedlung&Verkehr&Landschaft erarbeiten
- Vertiefungsstudien bspw. bezügl. ÖV-Erschliessung, Biodiversität
- Überführung in ein verbindliches Planungsinstrument

² Sämtliche Angaben beziehen sich auf die Arbeitsversionen des Kantonalen Richtplans Luzern (KP LU) sowie des ESP-Programms, Stand November 2024. Die vorliegenden Angaben sind somit nicht definitiv und können sich im Laufe der weiteren Bearbeitung ändern.

- Teilrevision und Gestaltungsplan Holzheizkraftwerk in Vorprüfung

Zuständigkeiten

- Federführung: Kanton Luzern
- Weitere Beteiligte: Gemeinde Dagmersellen, zofingenregion

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: Die Koordination und Abstimmung von Siedlung, Landschaft und Verkehr umfassen folgende Aufgaben:
 - ÖV-Erschliessung verbessern
 - Gestaltungsplan Emmi berücksichtigen
 - Holzheizkraftwerk ausbauen (Erschliessung über Pan Gas)
 - Bushub Bahnhof Dagmersellen
 - Ein Mobilitätskonzept ist nicht vorgesehen.
- Abhängigkeiten:
 - ESP-Programm (liegt ca. Ende 2025 vor)

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Richtplanrelevanz: Vororientierung
- Flächenbeanspruchung: Erweiterungen werden im Rahmen des Gesamtkonzepts geprüft (spw. idealerweise westlich des Bahnhofs sowie im Gebiet Grossfeld und Hutz)
- Umweltschutzgesetzgebung: Übereinstimmung wird im Rahmen des ESP-Projektes geprüft.

Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- Nutzungsprofilierung gemäss kantonalem Richtplan in Diskussion, da auch Gewerbe- und Produktionsnutzungen im Interesse der Gemeinde sind.

Illustration / Visualisierung

- --

S504.2 Egerkingen/Härkingen/Neuendorf, RAZ-Masterplanprozess

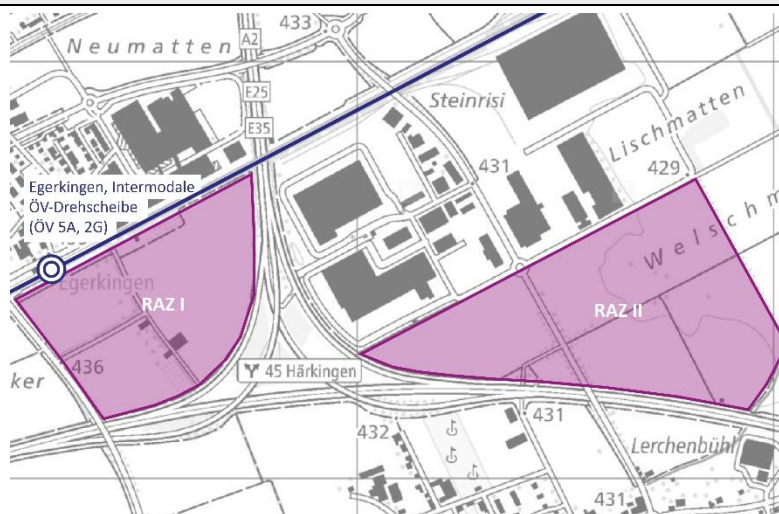
A-Horizont

Generationenkohärenz: S403.1, ARE-Code: 2581.4.085

Merkmale

- Grösse: ca. 49 ha
- Heutige Zone: Landwirtschaftszone, Reservezone
- Heutige Nutzung: Landwirtschaft
- Heutige Anzahl EW / AP: -
- Heutige ÖV-Güteklasse: RAZ I: C/D (ab ca. 2027 mit IR-Halt in Egerkingen B/C); RAZ II: D
- Vorgesehene Nutzung: 100% Arbeiten
- Potenzial EW: -
- Potenzial AP: 5'000 (Schätzung)
- Vorgesehene ÖV-Güteklasse: B-D (2040)
- Schwerpunkt Realisierung:

2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035
-------------	-------------	--------



Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation

- Das Gäu weist eine sehr dynamische Entwicklung bezüglich Bevölkerung und im wirtschaftlichen Bereich auf. Mit der regionalen Arbeitszone RAZ sollen neue Arbeitsplätze an verkehrstechnisch bester Lage geschaffen werden. Die langfristig ausgerichtete Entwicklung umfasst die RAZ I im Gebiet Altgraben/Widenfeld in Egerkingen, Härkingen und Neuendorf (ca. 20 ha) sowie die RAZ II im Gebiet Pfannenstiel/Welschmatt/Fuchsmatten in Härkingen (ca. 29 ha).
- Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Mit dem Korridorprozess «All-Gäu» (Abschluss 2022) erfolgte eine regionale Testplanung, welche auch die beiden RAZ umfasste. Unter dem Schlagwort «Neue Mitte» wird eine konzentrierte Entwicklung um den Bahnhof Egerkingen vorgeschlagen. Als Massnahmen wurden eine gemeindeübergreifende Arbeitszonenbewirtschaftung (in Betrieb) sowie ein Wettbewerb zur Transformation des Gebiets Bahnhof Egerkingen vorgesehen.

Planungsstand

- Verankerung im kantonalen Richtplan SO
- Korridorprozess Gäu (Projekt «All-Gäu») 2020 – 2022
- Bildung einer regionalen Trägerschaft
- Koordination Orts- und Regionalplanungen

Nächste Schritte

- A-Horizont:
- Masterplanung
 - Nutzungsplanung

Zuständigkeiten

- Federführung: Gemeinden Egerkingen, Härkingen, Neuendorf
- Weitere Beteiligte: Kanton Solothurn, Oberbuchsiten, Niederbuchsiten, Grundeigentümer, Regionale Wirtschaftsförderung

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten:
 - Autobahnanschluss Egerkingen in unmittelbarer Nähe.
 - Nördlich der RAZ I zudem Verkehrsdrehscheibe Egerkingen
- Weitere Koordination / Abstimmung:
 - Kantonale Velonetzplanung/Velolandrouten Schweizmobil
- Abhängigkeiten: --

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Richtplanrelevant (bereits verankert)
- Grossmehrheitlich FFF
- Bei der übergeordneten Interessenabwägung wurden keine Konflikte ersichtlich. Auf dieser Basis wurde das Gebiet in den kantonalen Richtplan aufgenommen; detaillierte Abklärungen folgen in der Nutzungsplanung.

Grundlagen

- Kanton Solothurn, Richtplan
- All-Gäu, Entwicklungsperspektive 2040

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

- --

S504.3 Egerkingen/Neuendorf, Erweiterung Migros Verteilbetrieb		A-Horizont
Generationenkohärenz: -		
Merkmale ▪ Grösse: ca. 19 ha ▪ Heutige Zone: LW-Zone (Reservezone, Entwicklungsgebiet Arbeiten) ▪ Heutige Nutzung: Gras- und Ackerbau ▪ Heutige Anzahl EW / AP: - ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: C ▪ Vorgesehene Nutzung: Arbeiten ▪ Potenzial EW: - ▪ Potenzial AP: ca. 1'000 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: C (2040) ▪ Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035		
Kurzbeschreibung Die Migros Verteilbetrieb AG betreibt in Neuendorf den grössten Logistikbetrieb der Schweiz. Als zentrale Logistikpartnerin der Migros-Gruppe sowie externer Kunden und Kundinnen will die Migros Verteilbetrieb AG die bestehenden Anlagen erweitern, um auf den steigenden Bedarf an Lager- und Logistikflächen für das Online-Angebot, der Kleinmengenlogistik und den Food-Bereich zu reagieren. Der Betrieb liegt zentral am Autobahnanschluss Egerkingen und der Jurasüdfuss-Eisenbahnlinie. Dieses Logistikvorhaben von kantonaler Bedeutung bedingt aufgrund seiner Grösse sowie des Planungssperimeters, welcher mehrere Gemeinden betrifft, einen hohen Koordinationsbedarf. Für die Realisierung wird eine Festsetzung im kantonalen Richtplan als güterverkehrsintensive Anlage, ein kantonaler Nutzungsplan sowie zuletzt eine Baubewilligung benötigt. Der Einwendungsbericht zur Richtplananpassung 2022 ist publiziert und der RRB 2025 zu erwarten. Eine Realisierung in Etappen wird ab 2028 vorgesehen. Als Grundlage für die kantonale Nutzungsplanung wurde ein Richtprojekt erarbeitet. Gemäss diesem (Stand Januar 2025) wird mit ca. 480 LKW-Fahrten und 1'800 PW-Fahrten gerechnet (DTV). Der Wareneingang erfolgt mittels LKW ab der Autobahn (Anschluss Egerkingen, Industriestrasse, Unterführungsstrasse). Der Warenausgang erfolgt zu 50% über die Bahn, zu 30% zum Paketzentrum Härkingen und zu 20% über die Autobahn.		
Planungsstand ▪ Richtplananpassung 2022, RRB 2025 ▪ Richtprojekt		Nächste Schritte ▪ Kantonale Nutzungsplanung, RRB ca. 2027 (Gestaltungsplan mit SBV, UVP, Mobilitätskonzept) ▪ Beginn Realisierung: ab 2028
Zuständigkeiten ▪ Federführung: Kanton Solothurn ▪ Weitere Beteiligte: Vorhabenträger, Standortgemeinden und Grundeigentümerschaften		
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr ▪ Verkehrliche Kapazitäten: ▪ Ein Mobilitätskonzept wird gemäss den Handlungsanweisungen im Richtplan erarbeitet. ▪ ASTRA A1 6-Streifen-Ausbau Luterbach-Härkingen, inkl. Anschluss Egerkingen ▪ Gesamtverkehrsstudie Gäu ▪ STEP 2035, 30 Minuten Takt IR 55 mit Halt in Egerkingen		

- Weitere Koordination / Abstimmung:
 - FFF-Kompensation: Geeignete Kompensationsflächen sind identifiziert. Im Rahmen der Nutzungsplanung ist die grundeigentümergebundene Sicherung nachzuweisen.
 - Entwicklung RAZ I
 - Die NISV-Abstände werden eingehalten, vgl. NISV, SR 814.710. Die Leitungsverordnung LeV 734.31 wird eingehalten. Die aktuellen und zukünftigen Unterhaltsarbeiten an der Übertragungsleitung (UL149, 85a – 88a) werden nicht beeinträchtigt.
- Abhängigkeiten: Richtplaneintrag, Arbeitszonenbewirtschaftung, FFF-Kompensation, SBB Auszugsgleis Oberbuchsiten

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Flächenbeanspruchung: ca. 13 ha, grossmehrfach mit FFF-Kompensation
- UVP im Rahmen der kantonalen Nutzungsplanung

Grundlagen

- Kanton Solothurn, Richtplananpassung 2022, Kapitel S-3.3

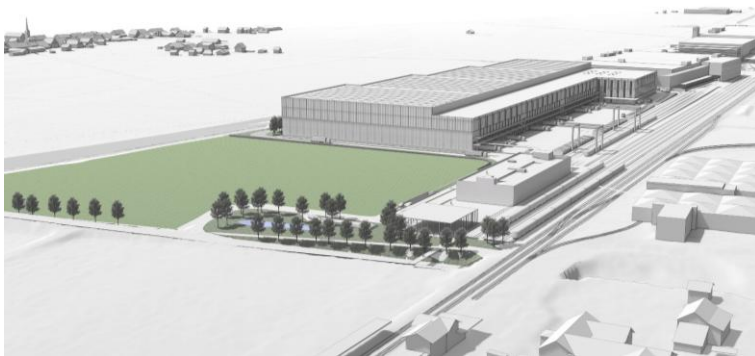
Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung



Richtprojekt, Stand Januar 2025, Visualisierung 1: Der Neubau von Südwesten gesehen mit Egerkingen im Hintergrund. Links im Bild das blaue Bestandesgebäude «LCO», welches umgenutzt, integriert und mit dem Neubau verbunden wird. Die südliche Fassade des Neubaus ist entlang der A1 abgestuft. Im Osten verbleiben ca. 5.5 ha Landwirtschaftsfläche, die nicht eingezont werden. Bildquelle: MVB.



Richtprojekt, Stand Januar 2025, Visualisierung 2: Der Neubau von Nordosten gesehen mit Neuendorf im Hintergrund. Im Vordergrund der direkte Anschluss zum Bahnhof Egerkingen. Die ostseitige Strassenerschliessung führt ab der Unterführungsstrasse am Grünraum und Pavillon vorbei. Ein Parkhaus bildet den Kopf der deutlich erweiterten Gleis- und Verladeanlagen. Sämtliche LKW-Rampen befinden sich an der Nordseite des Neubaus. Bildquelle: MVB.

S504.4 Hägendorf, Standortkonzentration Murpf			B-Horizont
Generationenkohärenz: -			
Merkmale			
▪ Grösse: ca. 4 ha ▪ Heutige Zone: LW-Zone ▪ Heutige Nutzung: Gras- und Ackerbau ▪ Heutige Anzahl EW / AP: - ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: E ▪ Vorgesehene Nutzung: Arbeiten, Industrie ▪ Potenzial EW: - ▪ Potenzial AP: ca. 550 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: zu definieren ▪ Schwerpunkt Realisierung:			
2028 - 2031			
2032 - 2035			
> 2035			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation			
Die F. Murpf AG ist Eigentümerin von verschiedenen Liegenschaften in den Gemeinden Hägendorf und Kappel. Zudem sind weitere Logistikflächen in Egerkingen (SO), Neuendorf (SO), Möhlin (AG), Winterthur (ZH), Roggwil (BE), Wohlen (AG) und Gossau (SG) in Miete. Die F. MURPF AG leistet von den Standorten Hägendorf und Kappel aus bereits heute einen wesentlichen Beitrag zur Versorgung des Landes und ist mit mehr als 600 Mitarbeitenden schweizweit einer der grössten Betriebe im Bereich Logistik und Kühltransporte. Die Vielzahl an Logistikstandorten ist mit hohen Aufwänden verbunden. Deshalb wird eine Lageoptimierung und Zentralisierung in der Gemeinde Hägendorf, dem Hauptsitz und Gründungsort der Firma, angestrebt. Zusätzlich besteht auch ein Erweiterungsbedarf. Eine Optimierung und zugleich Minimierung des Flächenverbrauchs stehen im Mittelpunkt. Für die Zentralisierung und Weiterentwicklung wurden verschiedene Varianten erarbeitet und geprüft. Als geeignetste Lösung wurde eine Erweiterung im Gebiet Estermatt in Hägendorf beurteilt. Diese Weiterentwicklung bedingt die Einzonung von rund 4 ha in einem Siedlungstrenngürtel von kantonaler Bedeutung, hat aber den grossen Vorteil Ortsdurchfahrten zu minimieren. Dieses Logistikvorhaben von kantonaler Bedeutung bedingt aufgrund seiner Grösse sowie des Planungssperimeters, welcher mehrere Gemeinden betrifft, einen hohen Koordinationsbedarf. Für die Realisierung wird eine Festsetzung im kantonalen Richtplan als güterverkehrsintensive Anlage, ein kantonaler Nutzungsplan, sowie zuletzt eine Baubewilligung benötigt. Der Einwendungsbericht zur Richtplananpassung 2022 ist publiziert und der RRB 2025 zu erwarten. Heute verursachen die Standorte Hägendorf und Kappel der F. Murpf AG 610 Fahrten pro Tag (530 Lastwagenfahrten und 80 Personenwagenfahrten). Im Endausbau werden es 960 Fahrten pro Tag sein (835 Lastwagenfahrten und 125 Personenwagenfahrten). Es wird davon ausgegangen, dass die räumliche wie zeitliche Verteilung der Fahrten nicht ändern werden: Über 90% der Lastwagenfahrten werden über die H5 in Richtung Egerkingen, der Rest über die H5 in Richtung Wangen b.O. gehen, bei den Personenwagenfahrten des Personals wird von je einem hälftigen Anteil in Richtung Egerkingen und Wangen b.O. ausgegangen. Aufgrund der Standortkonzentration im Westen von Hägendorf wird die Verkehrsabwicklung ortsverträglicher und ohne weitere Anpassungen der bereits übergeordnet geplanten Infrastrukturen erfolgen können.			
Planungsstand		Nächste Schritte	
▪ Richtplananpassung 2022, RRB 2025 ▪ Richtprojekt		▪ Kantonale Nutzungsplanung, RRB ab 2028 (Gestaltungsplan mit SBV, UVP, Mobilitätskonzept) ▪ Beginn Realisierung: ab 2032	
Zuständigkeiten			
▪ Federführung: Kanton Solothurn		▪ Weitere Beteiligte: Vorhabenträger, Standortgemeinden, Grundeigentümerschaften	

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten:
 - Ein Mobilitätskonzept wird gemäss den Handlungsanweisungen im Richtplan erarbeitet.
 - ASTRA A1 6-Streifen-Ausbau Luterbach-Härkingen, inkl. Anschluss Egerkingen
 - STEP 2035, 30 Minuten Takt IR 55 mit Halt in Egerkingen
 - Gesamtverkehrsstudie Gäu
- Weitere Koordination / Abstimmung:
 - FFF-Kompensation: Geeignete Kompensationsflächen sind identifiziert. Im Rahmen der Nutzungsplanung ist die grundeigentümerverbindliche Sicherung nachzuweisen.
- Abhängigkeiten: Richtplaneintrag, FFF-Kompensation

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Flächenbeanspruchung ca. 4 ha, mit FFF-Kompensation
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

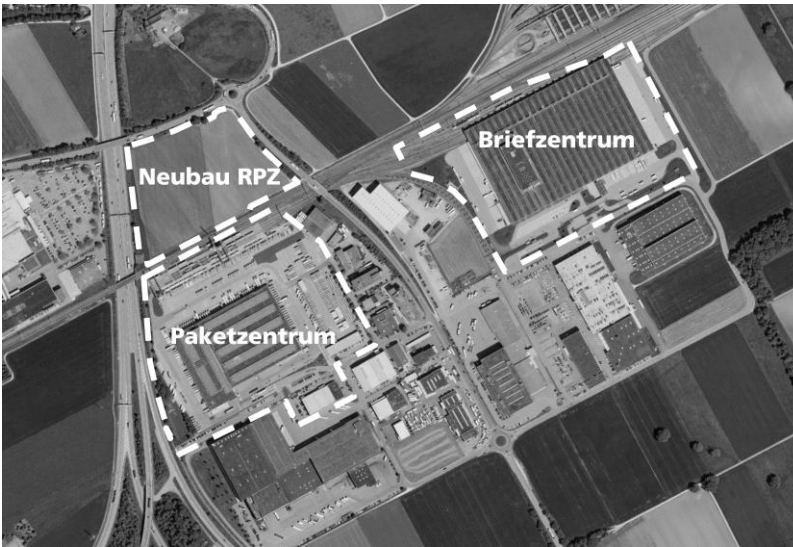
- Kanton Solothurn, Richtplananpassung 2022, Kapitel S-3.3

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

- --

S504.5 Härkingen/Egerkingen, Erweiterung Regionales Paketzentrum Post		B-Horizont
Generationenkohärenz: -		
Merkmale ▪ Grösse: ca. 4 ha ▪ Heutige Zone: LW-Zone (Reservezone kantonales Interessengebiet) ▪ Heutige Nutzung: Gras- und Ackerbau ▪ Heutige Anzahl EW / AP: - ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: D ▪ Vorgesehene Nutzung: Arbeiten ▪ Potenzial EW: - ▪ Potenzial AP: ca. 220 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: mind. D (2040) ▪ Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035		

Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation	
Die Post betreibt im Industriegebiet der Gemeinde Härkingen seit 1999 ein Paketzentrum und seit 2009 ein Briefzentrum. Um die steigenden Paketmengen zu bewältigen wurde 2023 im Briefzentrum eine Paketsortieranlage in Betrieb genommen. Das bestehende Paketzentrum Härkingen (inkl. der Verladeanlagen) wird 2028-2030 grundlegend erneuert und seine Leistungsfähigkeit gesteigert. Zu diesem Vorhaben erfolgt die öffentliche Auflage der kantonalen Nutzungsplanung 2025. Neben diesen Verdichtungen im Bestand beabsichtigt die Post mittelfristig im benachbarten Gemeindegebiet von Egerkingen ihre Anlagen mit einem Regionalem Paketzentrum (RPZ) zu erweitern. Diese Entwicklung von überkantonaler Bedeutung bedingt aufgrund seiner Grösse sowie des Betrachtungsperimeters, welcher mehrere Gemeinden betrifft, einen hohen Koordinationsbedarf. Das Areal des neuen RPZ liegt direkt am Autobahnanschluss Egerkingen und verfügt via dem bestehenden Paketzentrum über einen leistungsfähigen Gleisanschluss. Für die Realisierung des RPZ wird eine Festsetzung im kantonalen Richtplan als güterverkehrsintensive Anlage, ein kantonaler Nutzungsplan, sowie zuletzt eine Baubewilligung benötigt. Der Einwendungsbericht zur Richtplananpassung 2022 ist publiziert und der RRB 2025 zu erwarten. In enger Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Standortgemeinden wurde 2024 ein Richtprojekt als Grundlage für die nachfolgende kantonale Nutzungsplanung verabschiedet. Der Realisierungszeitpunkt ist abhängig von der weiteren Paketmengenentwicklung. Die Schweizerische Post geht am Standort Egerkingen/Härkingen nach der Inbetriebnahme des RPZ für das Jahr 2035 von folgendem durchschnittlichen Tagesverkehr aus: - 90 Züge mit total 630 Bahnwagen (davon ca. 5 Züge mit ca. 30 Bahnwagen für das RPZ) - 1'700 LKW und 400 Lieferwagen (davon 250 LKW und 185 LW für das RPZ) - 3'150 PW-Fahrten für 1600 Mitarbeiter (davon ca. 480 Fahrten für 220 MA des RPZ) Im Rahmen der Erneuerung des Paketzentrums wird ein standortübergreifendes Mobilitätskonzept erarbeitet. Beim Güterverkehr wird dabei ein Modalsplit von ca. 20% Bahnverkehr angestrebt. Beim Personenverkehr wird unter Berücksichtigung der Schichtarbeitszeiten ein Modalsplit von ca. 6% ÖV, 4% FVV und bis zu 10% Mitfahrenden in Fahrgemeinschaften angestrebt.	

Planungsstand		Nächste Schritte
▪ Richtplananpassung 2022, RRB 2025 ▪ Richtprojekt		▪ Kantonale Nutzungsplanung ab 2030 (Gestaltungsplan mit SBV, UVP, Mobilitätskonzept) ▪ Beginn Realisierung: ab 2032
Zuständigkeiten		
▪ Federführung: Kanton Solothurn		▪ Weitere Beteiligte: Vorhabenträger, Standortgemeinden, Grundeigentümerschaften
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr		
▪ Verkehrliche Kapazitäten: ▪ Ein Mobilitätskonzept wird gemäss den Handlungsanweisungen im Richtplan erarbeitet ▪ ASTRA A1 6-Streifen-Ausbau Luterbach-Härkingen, inkl. Anschluss Egerkingen ▪ Gesamtverkehrsstudie Gäu ▪ STEP 2035, 30'-Takt IR 55 mit Halt in Egerkingen ▪ Fuss- und Veloverbindung Bahnhof Egerkingen – Härkingen Dorf (direkter Anschluss zum Bahnhof Egerkingen mit Brücke über die A2, Massnahme der zweiten Generation LV 8A) ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: ▪ FFF-Kompensation: Geeignete Kompensationsflächen sind identifiziert. Im Rahmen der Nutzungsplanung ist die grundeigentümerverbindliche Sicherung nachzuweisen. ▪ Die Leitung (UL 149, 80a - 82a) ist und wird während der Bauarbeiten unter Spannung bleiben. Arbeiten in der Nähe der Leitung müssen mindestens 2 Jahre im Voraus mit SBB Energie abgestimmt werden. ▪ Abhängigkeiten: Richtplaneintrag, FFF-Kompensation		
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung		
▪ Flächenbeanspruchung: 4 ha mit FFF-Kompensation		▪ UVP im Rahmen der kantonalen Nutzungsplanung
Grundlagen		
▪ Kanton Solothurn, Richtplananpassung 2022, Kapitel S-3.3		
Bemerkungen		
▪ --		
Illustration / Visualisierung		
▪ --		

S504.6 Oensingen, ESP Oensingen/Niederbipp (Ob der Gass/Moos/Tschäppelisacker)

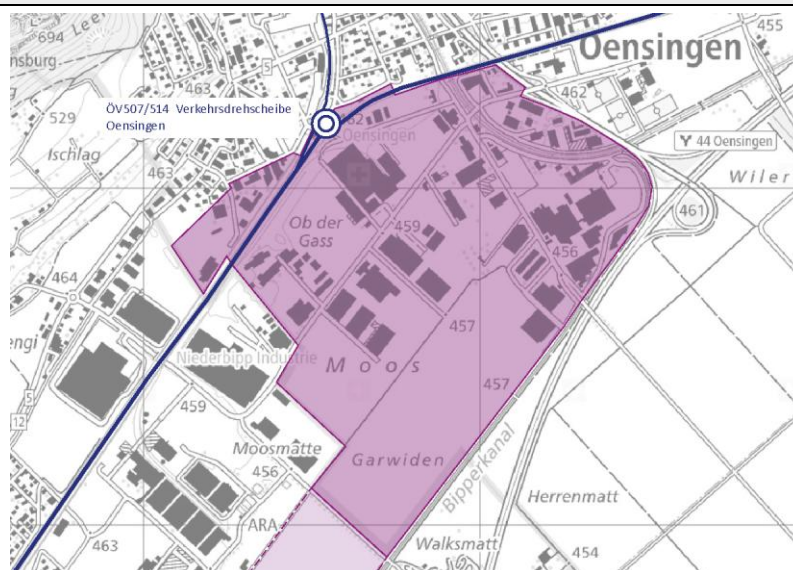
A-Horizont

Generationenkohärenz: S403.6, ARE-Code: 2581.4.090

Merkmale

- Grösse: ca. 110 ha
- Heutige Zone: Industriezone, Gewerbezone 1/2 sowie Reservezone
- Heutige Nutzung: Traditionelle Industrie, Handel, hochwertige Logistik/Produktion
- Heutige Anzahl EW / AP: ca. 50 / 2'600
- Heutige ÖV-Güteklasse: A-C
- Vorgesehene Nutzung: Hochwertige Logistik und Produktion
- Potenzial EW: -
- Potenzial AP: ca. 3'000-4'000
- Vorgesehene ÖV-Güteklasse: A-C (2040)
- Schwerpunkt Realisierung:

2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035



Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation

- In Oensingen befindet sich zwischen dem Bahnhof und dem Autobahnanschluss das Schlüsselareal ESP Oensingen / Niederbipp (Ob der Gass / Moss / Tschäppisacker). In diesem Arbeitsgebiet befinden sich heute bereits verschiedene Firmen in den Bereichen traditionelle Industrie (u.a. Nahrungsmittel), Handel sowie hochwertige Logistik und Produktion. Das Areal Oensingen / Niederbipp soll verdichtet bzw. die bestehenden unüberbauten Bauzonen genutzt werden. Das Industriegebiet ist städtebaulich zu gestalten und als attraktives Umfeld aufzuwerten. Das Bahnhofareal ist im nördlichen und südlichen Bereich in die Gesamtgestaltung einzubeziehen und dort wo möglich sind Nutzungsverdichtungen anzustreben.
- Die Art der erwünschten Nutzungen im Areal ist festzulegen. Mit neuen Ansiedlungen ist eine Erhöhung der bestehenden, durchschnittlichen Wertschöpfung und Arbeitsplatzdichte zu erreichen. Die Lage der Nutzungen innerhalb des Industrieareals ist mit spezieller Berücksichtigung der Flächen um den Bahnhof festzulegen. Nutzungssynergien sind aufzubauen und zu stärken. Die Attraktivität des Areals ist durch bedarfsgerechte Zusatznutzungen zu erhöhen.
- Das Industriegebiet ist optimal an alle Verkehrsträger anzubinden. Die Weiterentwicklung des Wirtschaftspotenzials ist primär von den vorhandenen Erschliessungskapazitäten abhängig. Die Verkehrsinfrastruktur ist in Zusammenarbeit mit Niederbipp zu optimieren. Die Verkehrsachsen sowie die angrenzenden Flächen sind einheitlich zu gestalten. Die Abwicklung des Güterverkehrs ab Bahnhof Oensingen ist langfristig sicher zu stellen.
- Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021:
 - Erweiterung Bourquin 2023-2024: Bau neue Wellpappenanlage
 - Gestaltungsplan Gewerbetower (bewilligt)
 - Schwerverkehrskontrollzentrum (PGV 22.09.2021) – Eröffnung August 2024
 - Ausbau Autobahnwerkhof IBB (PGV 28.07.2021) – Umgesetzt
 - Erschliessungs- und Gestaltungsplan Unter der Gass (RRB 2023)
 - Wettbewerbsverfahren Neubau Kapo Solothurn 2023
 - Gestaltungsplan Neubau Vebo Moos (bewilligt)
 - Erschliessungsplan Langsamverkehrsverbindung Werkhofstrasse-Sportplatzweg (RRB 2023)
 - Oensingen, Gesamtverkehrsprojekt: Road Map (RRB 2022)
 - Gestaltungsplan Bell Holinden mit UVB (RRB 2021) – Umgesetzt
 - Gestaltungsplan Bell Dünnerstrasse mit UVB (RRB 2021) – Umgesetzt

- Bauvorhaben Agmento, Eichengasse 3 – Umgesetzt

Planungsstand	Nächste Schritte
▪ Interkantonale Gesamtstudie Siedlung, Verkehr, Wirtschaft im Raum Wangen a/Aare – Oensingen (GWO), 2011 ▪ Erarbeitung kantonsübergreifendes Konzept Raum und Verkehr Oensingen – Niederbipp KRV ON (2021) ▪ Projekt All-Gäu (2021-2022)	▪ Bauprojekt Gewerbetower ▪ Baugesuch VEBO ▪ Umsetzungen im Industrieareal

Zuständigkeiten

- Federführung: Gemeinde Oensingen
- Weitere Beteiligte: Grundeigentümer

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: Autobahnanschluss Oensingen im Nordosten angrenzend an das Schlüsselareal
- Weitere Koordination / Abstimmung:
 - Koordination mit Niederbipp (Kanton Bern)
 - Koordination mit ÖV507 und ÖV514 Verkehrsdrehscheibe Oensingen (1. und 2. Etappe)
 - Klima- und hitzeangepasste Weiterentwicklung des ESP
- Abhängigkeiten: Gesamtverkehrsprojekt / Verkehrsdrehscheibe

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Kantonaler ESP
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung
- Fläche: Noch nicht genau ausgewiesen.

Grundlagen

- siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- Überkantonaler ESP (Kantone Bern und Solothurn); Top-Entwicklungsstandort gemäss Hauptstadtregion Schweiz

Illustration / Visualisierung



S504.7 Wangen b. Olten, Erweiterung nationales Verteilzentrum Coop

A-Horizont

Generationenkohärenz: -

Merkmale

- Grösse: ca. 9 ha
- Heutige Zone: Industrie- und Gewerbezone; Arbeitszone überlagert mit Entwicklungsgebiet Arbeiten
- Heutige Nutzung: Logistik
- Heutige Anzahl AP: 750
- Heutige ÖV-Güteklasse: C/D
- Vorgesehene Nutzung: Arbeiten, Industrie
- Potenzial EW: -
- Potenzial AP: ca. 900
- Vorgesehene ÖV-Güteklasse: C (2040)
- Schwerpunkt Realisierung:

Planungsperimeter NVZ Coop (Quelle BSB + Partner)

2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035
-------------	-------------	--------

Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation

Coop betreibt für Artikel des täglichen Bedarfs insgesamt vier nationale Verteilzentren (NVZ). Neben Wangen bei Olten, wo die Versorgung sämtlicher Coop Verkaufsstellen mit Artikeln des täglichen Bedarfs sichergestellt wird, sind dies Pratteln für Wein, Schafisheim für Tiefkühlprodukte und Langenthal für Aktionen und Trophy-Artikel. In den nationalen Verteilzentren werden Artikel von den Produzenten oder Grosshändlern angeliefert, ein- und ausgelagert, kommissioniert und für die Weiterverteilung an die regionalen Verteilzentren von Coop bereitgestellt.

Coop sieht vor, die nationale Verteilzentrale NVZ in Wangen b.O./Rickenbach weiterhin an diesem Standort zu betreiben und weiterzuentwickeln. Damit dies möglich ist, muss der Betrieb an die aktuellen und zukünftigen Bedürfnisse angepasst werden. Der Erneuerungsbedarf führte zur Entwicklung der Vision 2030+. Er betrifft insbesondere: Erweiterung der Lagerkapazität im Hochregallager; Erweiterung der Kapazität für Warenumschlag, Ein-, Auslagerung und Konfektionierung; Aktualisierung Verkehrsanbindung für eine vermehrte Verlagerung der Transporte von der Strasse auf die Bahn; Konzentration der Verwaltung am Standort Basel mit Ersatz des Bürohochhauses in Wangen durch Logistikbauten. Die Erweiterung wird innerhalb der heute bereits rechtsgültig ausgeschiedenen Bauzone, mehrheitlich im heutigen Betriebsareal realisiert.

Dieses Logistikvorhaben von kantonaler Bedeutung bedingt aufgrund seiner Grösse sowie des Planungsperimeters, welcher mehrere Gemeinden betrifft, einen hohen Koordinationsbedarf. Für die Realisierung wird eine Festsetzung im kantonalen Richtplan als güterverkehrsintensive Anlage, ein kantonaler Nutzungsplan, sowie zuletzt eine Baubewilligung benötigt. Der Einwendungsbericht zur Richtplananpassung 2022 ist publiziert und der RRB 2025 zu erwarten.

Für den Betriebszustand der Vision 2030+ wird von 610 Lastwagenfahrten pro Tag (560 schwere Nutzfahrzeuge und 50 leichte Nutzfahrzeuge) sowie 80 Bahnwagenladungen ausgegangen. Die Lage der Coop NVZ hat zur Folge, dass der Verkehr insbesondere die Ortsdurchfahrten von Rickenbach und Hägendorf belastet. Im Rahmen der Nutzungsplanung wird darzulegen sein, wie die Warentransporte soweit möglich auf die Bahn verlagert werden, damit der Güterverkehr auf der Strasse mit der Umsetzung der Vision 2030 nicht zunimmt. Ebenso sind für den Pendelverkehr der Mitarbeitenden geeignete Massnahmen bzw. Verpflichtungen festzulegen, um den Anteil der Personenwagenfahrten zu minimieren.

Planungsstand	Nächste Schritte
▪ Richtplananpassung 2022, RRB 2025 ▪ Kantonale Nutzungsplanung, Vorprüfung (Gestaltungsplan mit SBV, UVP, Mobilitätskonzept)	▪ Kantonale Nutzungsplanung, öffentliche Mitwirkung / Anhörung ▪ Beginn Realisierung: ab 2026

Zuständigkeiten

- Federführung: Kanton Solothurn
- Weitere Beteiligte: Vorhabenträger, Standortgemeinden

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten:
 - Ein Mobilitätskonzept wird gemäss den Handlungsanweisungen im Richtplan erarbeitet.
 - ASTRA A1 6-Streifen-Ausbau Luterbach-Härkingen, inkl. Anschluss Egerkingen
 - Gesamtverkehrsstudie Gäu
- Weitere Koordination / Abstimmung:
 - S502.16, Wangen b. O., Schlüsselprojekt Danzmatt / Erweitertes Dorfzentrum
 - S505.7, Wangen b. O., Zentrumsentwicklung
- Abhängigkeiten: --

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Flächenbeanspruchung: -
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

- Kanton Solothurn, Richtplananpassung 2022, Kapitel S-3.3

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

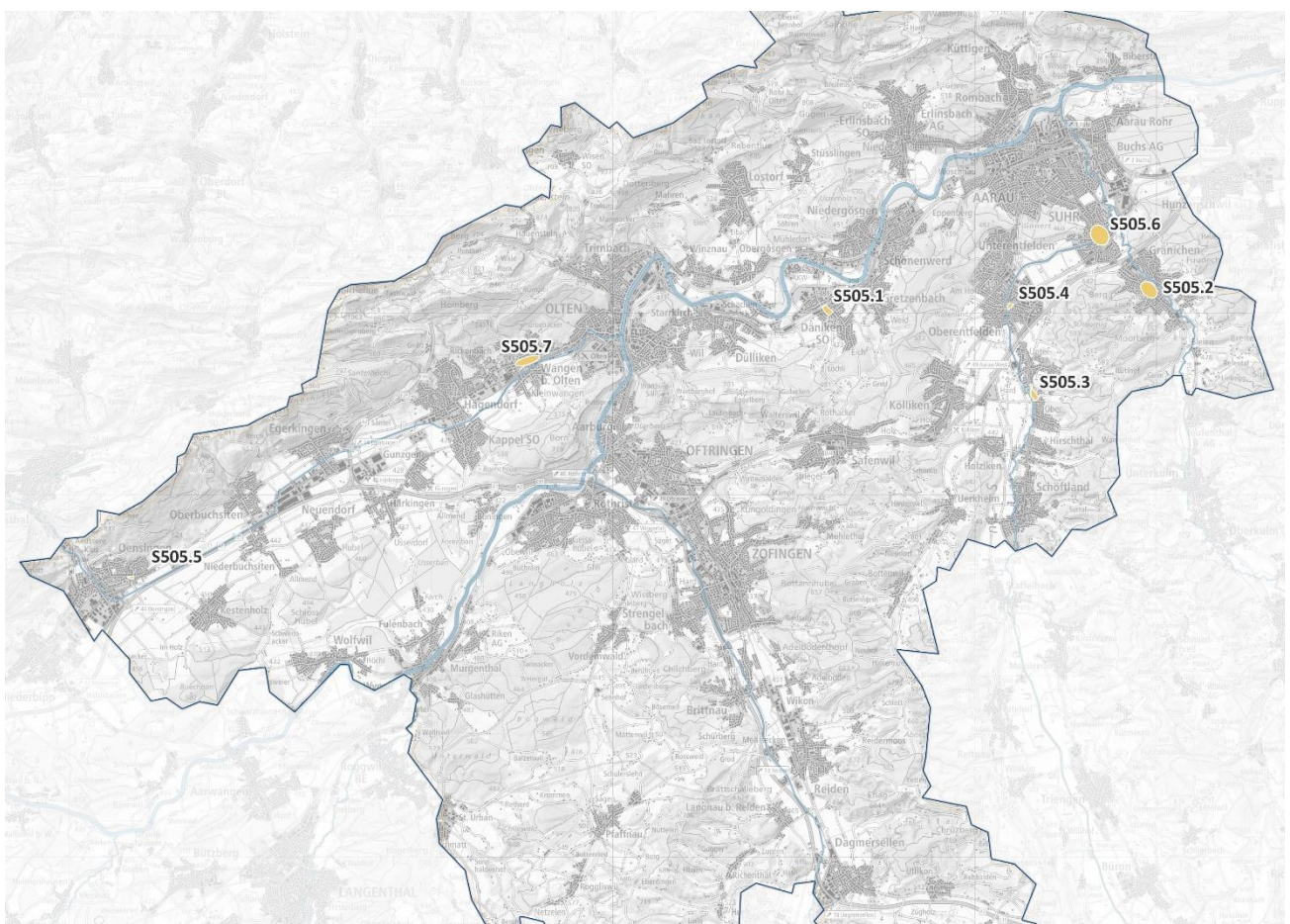
- --

2.5. Zentrumsentwicklungen

S505

Zentrumsentwicklungen

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☒ 4. Generation	2581.4.091-096	Daueraufgabe



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Verschiedene Zentrumsbereiche/Ortsdurchfahrten insbesondere in den Agglomerationskorridoren weisen Defizite betr. Nutzung/Bebauung und/oder bei den Aussenräumen und deren Aufenthaltsqualität auf. Als Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen sollen diese Gebiete im Sinne von belebten Orten aufgewertet und weiterentwickelt werden.

Massnahmen

Nachfolgend sind einerseits die Zweckmässigkeit des Massnahmenpakets «Zentrumsentwicklungen» und andererseits die verschiedenen Massnahmenblätter aufgeführt.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	▪ Agglomerationskorridore: ▪ Hauptnutzungen: Wohnen, Arbeiten, Versorgung täglicher und (falls Kernraum weiter weg) periodischer Bedarf ▪ Zentrumsplätze mit hoher Aufenthaltsqualität ▪ Hitzeangepasster Siedlungsraum ▪ Agglomerationskernraum: ▪ Hauptnutzungen: Wohnen, Arbeiten, Versorgung täglicher Bedarf ▪ Verkehrsarme/-beruhigte Stadtkerne ▪ Hitzeangepasster Siedlungsraum
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Zentrumsbereiche / Ortsdurchfahrten mit städtebaulichen / gestalterischen Defiziten
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TS3 «Zentrumsgebiete aufwerten und entsprechende Aufenthaltsqualität erhöhen» ▪ TS4 «Siedlungsqualität und -dichte sowie Freiraumqualität fördern und Akteure entsprechend sensibilisieren» ▪ TS5 «Siedlungsentwicklung und Lokalklima untereinander abstimmen»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	Koordination mit ▪ S506 Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung ▪ S507 Mobilitätskonzepte ▪ L501 Siedlungsnaher Landschaftsraum ▪ L503 Siedlungsfreiraum vernetzt entwickeln, inneres und äusseres Freiraumsystem verbinden Weitere Koordination siehe nachfolgende Massnahmenblätter

S505.1 Däniken, Zentrumsentwicklung			A-Horizont
Generationenkohärenz: S404.1, ARE-Code: 2581.4.091			
Merkmale			
▪ Heutige Zone: Kernzone ▪ Heutige Nutzung: DL, Gewerbe, Restaurant und Wohnen ▪ Heutige ÖV-Gütekategorie: C/D ▪ Vorgesehene Nutzung: Umgebungsgestaltung sowie Beibehaltung und Stärkung der bestehenden Nutzungen ▪ Potenzial EW: ca. 140 ▪ Potenzial AP: ca. 70 ▪ Vorgesehene ÖV-Gütekategorie: C (2040) ▪ Schwerpunkt Realisierung:			
2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation			
▪ Die Gemeinde hat kein erkennbares Dorfzentrum. Das Dorfzentrum soll gestärkt und als solches erkennbar entwickelt werden. Es erstreckt sich über die Zentralstrasse hinaus (mit Platz zum Gemeindehaus) bis zur Oberdorfstrasse (mit Bahnhofstrasse). Treffpunkt sollen der Platz beim Gemeindehaus und der Bahnhofplatz sein. Das Rückgrat des Dorfzentrums (Bahnhofstrasse und Kürzestrasse mit dem Platz vor dem Gemeindehaus) soll die Ortsmitte verbinden. Im Räumlichen Leitbild 2013 wurde das Ziel festgelegt und der Grundstein dazu wurde mit der OPR umgesetzt: In der Kernzone wurde die mögliche Ausnützung der 2- bis 3-geschossigen Wohnzone um 20% erhöht. Die Kernzone bezweckt die Schaffung eines attraktiven und lebendigen Dorfkerns im Gebiet Gemeindehaus – Kürzezentrum – Bahnhof. Das Gebiet soll gemäss räumlichem Leitbild langfristig in ein lebendiges Zentrum entwickeln. Damit der Gemeinderat die Entwicklung beeinflussen kann, sind bei grösseren Bauvorhaben in diesem Gebiet Gestaltungspläne zu erlassen. Damit werden für sämtliche Bauvorhaben im Dorfkern Vorgaben formuliert, um so die Qualität des Dorfkerns zu erhöhen. Dieser soll so an Attraktivität und Anziehungskraft gewinnen. Aktuell laufen Verhandlungen mit den Grundeigentümern zur Sicherung der Zentrumsentwicklung. Dabei sollen Liegenschaften erworben oder ein entsprechendes Kaufrecht für die Gemeinde eingeräumt werden. Dadurch soll sichergestellt werden, dass eine entsprechende Entwicklung des Zentrums langfristig ermöglicht wird und nicht durch einzelne Private blockiert werden. Weiter sind Verhandlungen mit der Post und dem Dorfladen geplant, damit diese bei der Zentrumsentwicklung und zur Belebung des Dorflebens gesichert werden können. ▪ Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Die Gemeinde hat eine Liegenschaft erworben und diese zu einem Verkaufsladen umfunktioniert.			
Planungsstand		Nächste Schritte	
▪ Ortsplanungsrevision 2017 ▪ Verhandlungen mit Grundeigentümern		▪ Gestaltungspläne/Zentrumsleitbild in den nächsten 5 Jahren ▪ Beginn Realisierung: ca. in 10 Jahre	
Zuständigkeiten			
▪ Federführung: Gemeinde Däniken		▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer	
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr			
▪ Verkehrliche Kapazitäten: Bei dieser Massnahme stehen eher qualitative (Aufwertung) als quantitative Aspekte im Vordergrund. ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: -- ▪ Abhängigkeiten: --			

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

- Räumliches Leitbild 2013, Raumplanungsbericht – Gesamtrevision Ortsplanung 2017

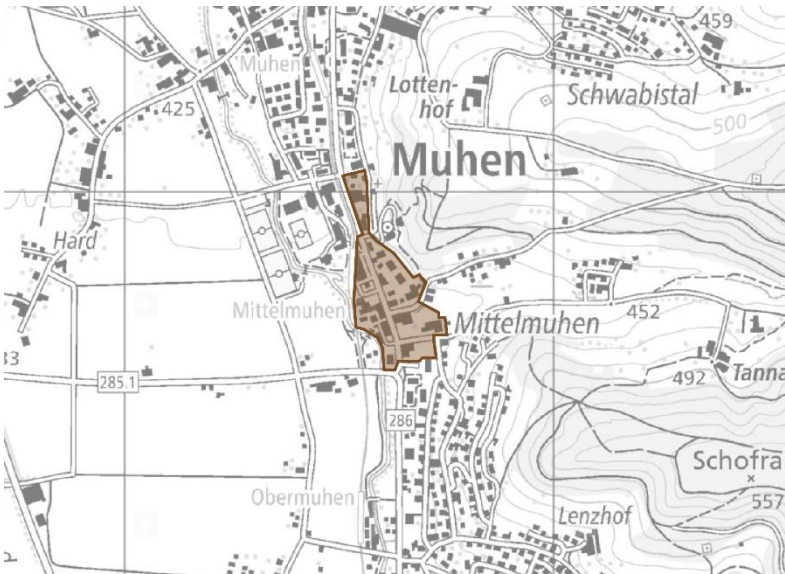
Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

- --

S505.2 Gränichen, Zentrumsentwicklung		A-Horizont			
Generationenkohärenz: S404.2, ARE-Code: 2581.4.092					
Merkmale ▪ Heutige Zone: Kernzone KZ ▪ Heutige Nutzung: Wohnen, Arbeiten, Einkauf ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: B/C/D ▪ Vorgesehene Nutzung: Stärkung und Aufwertung des Zentrums ▪ Potenzial EW: offen ▪ Potenzial AP: offen ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: B/C (2040) ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1"> <tr> <td>2028 - 2031</td><td>2032 - 2035</td><td>> 2035</td></tr> </table>		2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035	
2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation ▪ Das Zentrum von Gränichen soll weiterentwickelt und aufgewertet werden. Dabei stehen die Erneuerung und punktuelle Ergänzung der bestehenden Bausubstanz sowie die Aufwertung des öffentlichen Raums im Vordergrund. ▪ Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: keine relevante bauliche Entwicklung					
Planungsstand ▪ Gesamtrevision Ortsplanung ▪ Planung Zentrumsentwicklung ▪ Verpflichtungskredit Gemeindeversammlung 6.2024, Entwicklungsrichtplan Zentrum		Nächste Schritte ▪ Beginn Realisierung: ab 2027			
Zuständigkeiten ▪ Federführung: Gemeinde Gränichen ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer					
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Bei dieser Massnahme stehen eher qualitative (Aufwertung) als quantitative Aspekte im Vordergrund. ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: Gränichen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Suhrer- / Unterdorfstrasse (K242) (OD1A, 2G) ▪ Abhängigkeiten: --					
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung ▪ Keine Flächenbeanspruchung ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung					
Grundlagen ▪ Siehe «Planungsstand»					
Bemerkungen ▪ --					

S505.3 Muhen, Zentrumsentwicklung		A-Horizont
Generationenkohärenz: S404.3, ARE-Code: 2581.4.093		
Merkmale ▪ Heutige Zone: Wohn- und Arbeitszone WA 3 mit Gestaltungsplanpflicht ▪ Heutige Nutzung: Wohnen, Arbeiten, Einkauf ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: B/C ▪ Vorgesehene Nutzung: Aufwertung zu einem lebendigen Zentrum mit stimmigem Ortsbild, Strassenraumgestaltung und reduzierte Trennwirkung der Verkehrsinfrastrukturen ▪ Potenzial EW: ca. 400 ▪ Potenzial AP: ca. 30 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: B/C (2040) ▪ Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035		
	Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation	
▪ In Muhen besteht Handlungsbedarf in Bezug auf das Ortszentrum, welches heute zu wenig als Dorfzentrum wahrgenommen wird. Um diese Situation zu verbessern ist eine bewusste Gestaltung und eine koordinierte Entwicklung rund um die Haltestelle Mittelmuhlen sicherzustellen. Das Gebiet wurde deshalb im Rahmen der OPR 2016 mit einer Gestaltungsplanpflicht belegt. Im «Entwicklungsleitbild Muhen Zentrum» (2018) sind für die Zentrumsentwicklung zudem vier Handlungsschwerpunkte definiert worden: «Mitte markieren», «Queren & Verbinden», «Flanieren & Begegnen» und «Baulich entwickeln». ▪ Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Gestaltungsplanverfahren läuft im Bereich Waldeck/Tannacker. Auf der westlichen Seite der Kantonsstrasse besteht aktuell noch kein Handlungsbedarf, da keine baulichen Absichten bestehen.		
Planungsstand	Nächste Schritte	
▪ Ortsplanungsrevision (2016) und Entwicklungsleitbild Muhen Zentrum (2018) ▪ Erarbeitung von zwei Gestaltungsplänen (2020)	▪ Bauprojekte (in ca. 2 Jahren für Bereich Waldeck/Tannacker) ▪ Beginn und Abschluss Realisierung: in ca. 4 Jahren	
Zuständigkeiten		
▪ Federführung: Gemeinde Muhen		▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr		
▪ Verkehrliche Kapazitäten: Haltestelle Mittelmuhlen der S14 angrenzend an den Perimeter (ÖV-Güteklasse B) ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: -- ▪ Abhängigkeiten: --		
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung		
▪ Keine Flächenbeanspruchung		▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

- --

AP AareLand | Siedlung

Illustration / Visualisierung



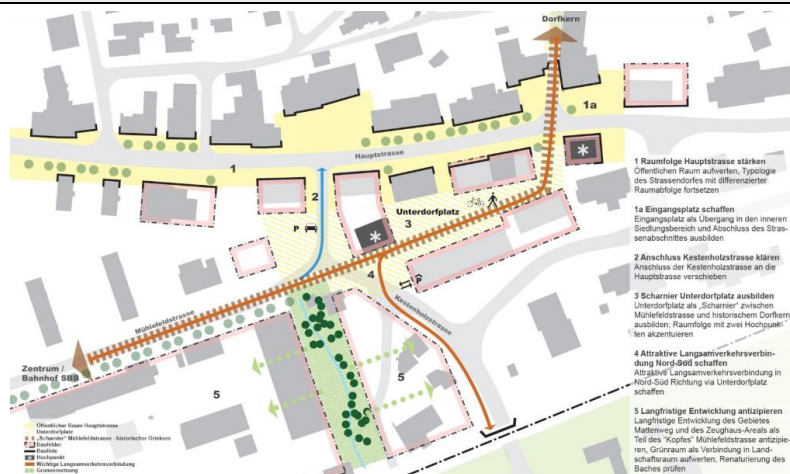
Visualisierung Zentrum Vision

B-Horizont

Generationenkohärenz: S404.6, ARE-Code: 2581.4.096

- Heutige Zone: Kernzone Ortsbild, Geschäftszone 3 geschossig
- Heutige Nutzung: Zentrums-, Misch- und Wohnnutzungen
- Heutige Anzahl EW / AP: ca. 475 / 150
- Heutige ÖV-Güteklasse: A/B/C
- Vorgesehene Nutzung: Aufwertung/Weiterentwicklung der bestehenden Nutzungen
- Potenzial EW: offen
- Potenzial AP: offen
- Vorgesehene ÖV-Güteklasse: A-C (2040)
- Schwerpunkt Realisierung:

2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035
-------------	-------------	--------



Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation

- Der Dorfkern von Oensingen ist als Ortsbild von regionaler Bedeutung eingestuft. Im Rahmen eines Studienauftrages (2015) wurde ein spezielles Gewicht auf die Interpretation des heutigen Ortsbilds gelegt. Aus den Studien ergab sich, dass nördlich der Hauptstrasse noch intakte historische Ortsbildstrukturen bestehen, südlich davon diese allerdings zu grossen Teilen verschwunden sind oder deutlich durchbrochen wurden. Eine „Nachbildung“ oder „Wiederherstellung“ dieses Ortsbildes soll daher nicht das Ziel sein. Vielmehr soll eine interessante zeitgenössische Antwort darauf geben werden.

Auf dieser Grundlage wurden verschiedene Massnahmen definiert, welche auch im Raumplanungsbericht 2016 festgehalten sind.

- Verbindliche Elemente der Gestaltung wurden im Zonenreglement festgehalten
- Das Gebiet wird mittels zwei separater Gestaltungspläne entwickelt
- Parkierung wird grundsätzlich unterirdisch bzw. in den Gebäuden integriert
- Die Achse Ausserbergstrasse/Kestenholzstrasse soll für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet werden und attraktive Querungen bilden ein wichtiges Element des Areals
- Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: -

Planungsstand	Nächste Schritte
- Ortsplanungsrevision 2018 - Arbeitsgruppe Unterdorf	- Planung ab 2026 - Beginn/Zeitraum Realisierung: Frühestens 2032

Zuständigkeiten

- Federführung: Gemeinde Oensingen
- Weitere Beteiligte: Grundeigentümer

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: Bei dieser Massnahme stehen qualitative Aspekte (Aufwertung) im Vordergrund.
- Weitere Koordination / Abstimmung:
 - ÖV505_Ü Oensingen, Haltestelle Oensingen Dorf
 - Str501 Oensingen, GVP inkl. kant. FlaMas: insb. «Lebensader Oensingen» (Aufwertung Ortsdurchfahrt)
 - S506 Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung

- Abhängigkeiten: --

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

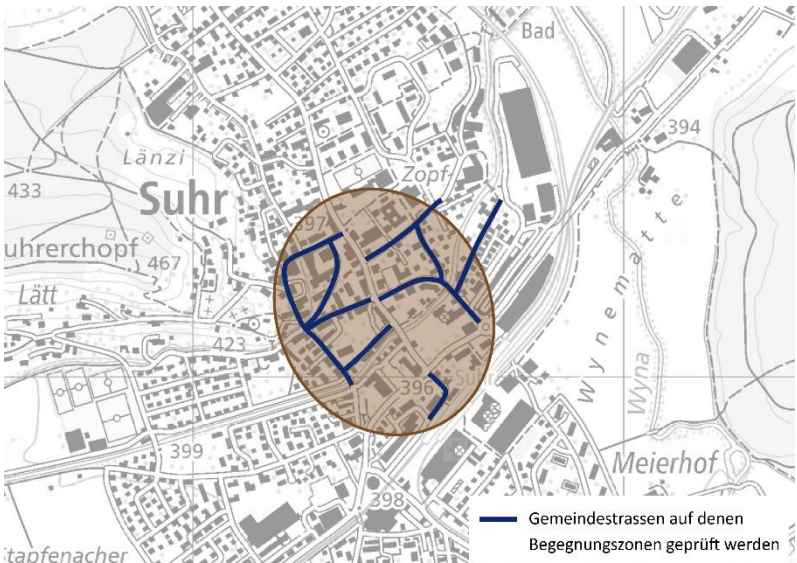
- Studienauftrag (Synthesebericht Nüesch Development 2015)

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

- --

S505.6 Suhr, Zentrumsentwicklung			A-Horizont
Generationenkohärenz: S404.5, ARE-Code: 2581.4.095			
Merkmale			
▪ Heutige Zone: Kernzone 4 (K4), Kernzone 3 (K3), Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (OE), Wohnzone 2 (W2) ▪ Heutige Nutzung: Wohnen, Arbeiten, Einkauf, Gastronomie ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: B/C ▪ Vorgesehene Nutzung: Beibehaltung der bestehenden Nutzungen und Stärkung der Wohnnutzung; verkehrsberuhigte Gemeindestrassen ▪ Potenzial EW: ca. 1'000 ▪ Potenzial AP: offen ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: B/C (2040) ▪ Schwerpunkt Realisierung:			
2028 - 20312032 - 2035> 2035			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation			
▪ Im Zentrum der Gemeinde Suhr haben in den letzten Jahren bereits verschiedene Entwicklungen stattgefunden (z.B. Wohnüberbauungen Suhrepark und Mitteldorf). In den nächsten Jahren sind insbesondere westlich der Tramstrasse weitere bauliche Entwicklungen und Aufwertungen vorgesehen. Entsprechende Gestaltungspläne wurden dazu erarbeitet. Auf den Gemeindestrassen im Zentrum von Suhr (siehe auch Abbildung oben) sollen zudem Verkehrsberuhigungsmassnahmen umgesetzt werden. Zurzeit wird die Einrichtung von Begegnungszonen auf diesen Strassen geprüft. ▪ Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: In Zusammenhang mit dem GP «Dorfzentrum Gebiet A» wurde ein Landumlegungsverfahren durchgeführt. Für die Rechtskraft müssen die bestehenden Dienstbarkeiten bereinigt werden. Die Rechtskraft des Landumlegungsverfahrens bildet die Voraussetzung der Umsetzung GP «Dorfzentrum Gebiet A». Das Verfahren könnte noch etwas Zeit in Anspruch nehmen.			
Planungsstand		Nächste Schritte	
▪ Gestaltungsplan Dorfzentrum Gebiet A (2018) ▪ Gestaltungsplan Zentrum ▪ Konzept Begegnungszonen (2020)		Bauliche Weiterentwicklung: ▪ Bauprojekte und Beginn Realisierung Begegnungszonen: ▪ Beginn Realisierung: 2024-2030	
Zuständigkeiten			
▪ Federführung: Gemeinde Suhr		▪ Weitere Beteiligte: Mehrere Grundeigentümer	
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr			
▪ Verkehrliche Kapazitäten: Bahnhofstestelle Suhr direkt angrenzend an das Zentrumsgebiet. Dank VERAS verkehrliche Entlastung auf der Bernstrasse West und Ost sowie auf der Tramstrasse (im Horizont 2040 zwischen -8% und -43% ggü. Referenzzustand) ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) Suhr; FlaMa Velo ▪ Abhängigkeiten: --			

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

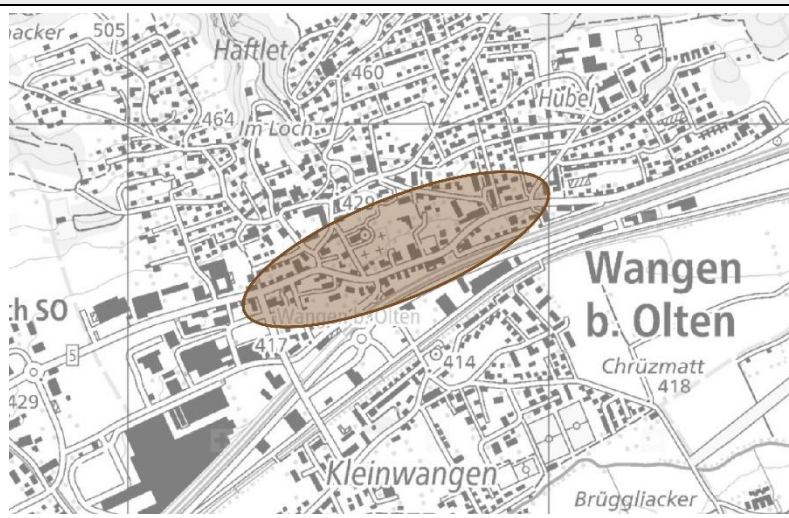
- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

- --

S505.7 Wangen b. O., Zentrumsentwicklung			A-Horizont
Generationenkohärenz: S404.7, ARE-Code: 2581.4.097			
Merkmale			
▪ Heutige Zone: Kernzone, W3 ▪ Heutige Nutzung: gemischt (Wohnen, Gewerbe, DL, Gastronomie) ▪ Heutige ÖV-Gütekategorie: C/D ▪ Vorgesehene Nutzung: gemischt (Wohnen, Gewerbe, DL, Gastronomie; Strassenraumgestaltung) ▪ Potenzial EW: ca. 150 ▪ Potenzial AP: ca. 75 ▪ Vorgesehene ÖV-Gütekategorie: C (2040) ▪ Schwerpunkt Realisierung:	2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation			
▪ Die Einwohnergemeinde Wangen bei Olten hat mit der Erarbeitung des Räumlichen Leitbilds, welches am 2. Dezember 2019 von der Gemeindeversammlung beschlossen wurde, den ersten Schritt der Ortsplanungsrevision in Angriff genommen. Die Attraktivierung des Dorfzentrums mit dem erweiterten Dorfzentrum Danzmatt ist einer der Schwerpunkte. Das bestehende Dorfzentrum soll mit der Entwicklung des Gebiets Danzmatt aufgewertet werden, damit das Dorfzentrum als solches wahrgenommen wird. Konkret betrifft das die Aufwertung der Dorfstrasse als Teil der Zentrumsentwicklung zwischen der Überführungsstrasse und der Einmündung Alpstrasse bzw. Hinterbüelstrasse. Ein bestehender, an diesem Strassenraum grenzender Gestaltungsplan (GP Zentrum) ist wenig zweckmässig und muss daher revidiert oder aufgehoben werden. ▪ Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Workshop/ Worldcafe mit betroffenen Grundeigentümern.			
Planungsstand	Nächste Schritte		
▪ Räumliches Leitbild (2019) ▪ Städtebauliches Entwicklungskonzept (2020) ▪ Gestaltungsplan 2026/ 2027	▪ Erarbeitung neuer Gestaltungsplan ▪ Beginn Realisierung: ab 2030		
Zuständigkeiten			
▪ Federführung: Gemeinde Wangen b. O.		▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer, Kanton (AVT, ARP)	
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr			
▪ Verkehrliche Kapazitäten: Bahnhof Wangen b. O. in unmittelbarer Nähe, Bushaltestelle Wangen-Dorf ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: s. unten ▪ Abhängigkeiten: S502.16 Wangen b. O., Schlüsselprojekt Danzmatt/Erweitertes Dorfzentrum			
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung			
▪ Keine Flächenbeanspruchung		▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung	

Grundlagen

- Gestaltungsplan «Zentrum» mit RRB Nr. 425 vom 28. Februar 2012 zur Überprüfung bzw. Überarbeitung

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

- --

S506 **Daueraufgabe**

Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☒ 4. Generation	2581.4.098	Daueraufgabe



Bild: Realisierung Klimaoase in Aarau (Quelle: T. Baumann, Naturama Aargau)

Massnahmenbeschrieb

Das Lokalklima im Siedlungsgebiet ist nachweislich wärmer als ausserhalb des Siedlungsgebietes. Dieser sogenannte Wärmeinseleffekt wird durch verschiedene Faktoren begünstigt: fehlende Durchlüftung, hoher Versiegelungsgrad insbesondere auch durch Verkehrsflächen, hoher Anteil an wärmespeichernden Baumaterialien, wenige Grünflächen und Beschattung sowie fehlendes Wasser und zusätzliche Abwärme von Verkehr, Industrie und Gebäuden. Durch den Klimawandel wird der Wärmeinseleffekt zusätzlich verstärkt. Die Hitze im Siedlungsgebiet wird zunehmend als Problem wahrgenommen.

Bei der baulichen Entwicklung gilt es dem Wärmeinseleffekt entgegenzuwirken. Die Herausforderung liegt vor allem darin, die zunehmenden Ansprüche ans Lokalklima und der Siedlungsverdichtung zu verbinden. Die Siedlungen müssen verdichtet– und gleichzeitig grüner und kühler werden. Folgende Themen und Massnahmen sind dafür zentral:

- Entwicklung von Siedlungen und Arealen (Beispiele)
 - Kaltluftzirkulation sicherstellen
- Massnahmen an Gebäuden
 - Dächer begrünen
 - Dächer klimaangepasst konstruieren und gestalten
 - Fassaden klimaangepasst konstruieren und gestalten

- Fassaden begrünen
- Wärmeschutz und Kühlung von Gebäuden optimieren
- Gebäudeabwärme wegführen
- Freiraumentwicklung (Beispiele)
 - Grünflächen maximieren und gestalten
 - Begehbare und befahrbare Oberflächen entsiegeln
 - Wärmespeicherung von Oberflächen reduzieren
 - Grosse Bäume erhalten und neue pflanzen
 - Beschattungselemente vorsehen
 - Innovative Bewässerungslösungen umsetzen
 - Regenwassermanagement planen
 - Wasser erlebbar machen

Damit das Thema in den Planungsprozessen aktiv aufgegriffen werden kann, hat der Kanton Aargau eine Klimaanalysekarte und eine Planhinweiskarte erarbeitet (https://www.ag.ch/de/verwaltung/bvu/umwelt_natur_land-schaft/klimawandel/klimaanalyse/klimaanalyse.jsp). Zusätzlich wurde der Leitfaden Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung für die Gemeinden mit Pilotgemeinden zusammen entwickelt und 2021 publiziert. Dieser zeigt auf, wie in den formellen und informellen raumplanerischen Instrumenten die Thematik zielführend bearbeitet werden kann, und wie Synergien mit der hochwertigen Siedlungsentwicklung nach innen genutzt werden können.

Den Gemeinden wird empfohlen, das Thema in ihren raumplanerischen Prozessen (z.B. Revision Nutzungsplanung, Sondernutzungsplanung und Regionaler Sachplan) aktiv zu bearbeiten. Im Rahmen der laufenden Revision des Richtplans Kanton Aargau wird für die Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung eine rechtliche Grundlage angestrebt.

Der Regierungsrat des Kantons Solothurn hat in seiner Strategie zur Anpassung an den Klimawandel (RRB Nr. 2016/2033) darauf hingewiesen, dass die Berücksichtigung des Klimawandels bei langfristigen Planungen eine grosse Herausforderung darstellt (Schlussbericht, Seite 22). Der Kanton Solothurn erarbeitete im Jahr 2021 eine Klimaanalysekarte und eine Planungshinweiskarte, damit die Solothurner Gemeinden über die entsprechenden Grundlagen für die kommunalen Planungen verfügen. Wie die Aspekte des Klimawandels bei der Erarbeitung von kommunalen Leitbildern, bei der Revision der Ortsplanung und im Rahmen von Sondernutzungsplanungen/Gestaltungsplänen berücksichtigt werden können, hat das Amt für Umwelt in einem Online-Hilfsmittel auf seiner Homepage aufgezeigt (<https://so.ch/verwaltung/bau-und-justizdepartement/amt-fuer-umwelt/umweltschutz-beim-bauen/nutzungsplanungen/leitbild/>).

Im Kanton Luzern wurde die heutige klimatische Situation flächendeckend und hochaufgelöst in verschiedenen Klimakarten modelliert. Ergänzend werden Szenarien der zukünftigen klimatischen Situation im Kanton Luzern bereitgestellt. Die Klimakarten dienen den Gemeinden und Planenden als Grundlage, das Thema Hitze in den Planungen besser zu berücksichtigen und eine klimaangepasste Siedlungsentwicklung sicherzustellen. Weitere Grundlagen und Informationen zur Hitzeanpassung (z.B. Merkblatt «Anwendung der Klimakarten bei Bauprojekten») unterstützen die Gemeinden und Planenden bei der Umsetzung von diversen Massnahmen.

Ziel ist es, den erarbeiteten Leitfaden zur Hitzeangepassten Siedlungsentwicklung des Kantons Aargau sowie die Klimaanalysekarten des Kantons Solothurn und des Kantons Luzern in der Entwicklung der Schlüsselareale der Agglomeration AareLand zu berücksichtigen (Massnahmen S501 bis S505). Dazu wurde als erster Schritt an der AareLandsGemeinde vom Dezember 2020 dazu informiert. In den Gemeinden sind direkte Informationsaustausche geplant. Vorgesehen sind zudem weitere Veranstaltungen im Sinne eines Erfahrungsaustausches.

Massnahme

- Sensibilisierung der Gemeinden im AareLand
 - Umsetzung hitzeangepasste Siedlungsentwicklung in den Schlüsselarealen
-

Zweckmässigkeit	
Bezug zum Zukunftsbild	Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung; Hochwertige Freiräume; städtebaulich qualitätsvolle Bebauungsstrukturen; Schlüsselareale mit überdurchschnittlicher Qualität; Aufwertung Dorfplätze
Bezug zum Handlungsbedarf	Siedlungsentwicklung ungenügend mit Klimaaspekten abgestimmt
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TS1 «Schlüsselareale Wohnen/Mischnutzung vorantreiben und qualitativ hochwertig umsetzen» ▪ TS2 «Wirtschaftliche Schwerpunkte stärken, baulich weiterentwickeln und mit dem Verkehrsnetz abstimmen» ▪ TS3 «Zentrumsgebiete aufwerten und entsprechende Aufenthaltsqualität erhöhen» ▪ TS4 «Siedlungsqualität und -dichte sowie Freiraumqualität fördern und Akteure entsprechend sensibilisieren» ▪ TS5 «Siedlungsentwicklung und Lokalklima untereinander abstimmen» ▪ TL5 «Siedlungsfreiraum entwickeln und Siedlungsqualität fördern»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	Bezug zu allen Schlüsselarealen des AareLand (S501 bis S505) und zur Austauschplattform AareLand (P401_E)
Nutzen	
WK 1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Keine Wirkung	
WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Ja	
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: Keine Wirkung	
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Ja	
Zuständigkeiten	
Federführung	Beteiligte Stellen
Kantone Aargau, Solothurn und Luzern Gemeinden des AareLand	Regionalverbände Olten-Gösgen-Gäu, Aarauregio, zofingen-regio

Realisierung

Planungsstand und Umsetzung

Bisherige Planungsschritte:

Klimaanalysekarte und Planhinweiskarte für den Kanton Aargau erarbeiten und online zur Verfügung stellen	2019-2020
Klimaanalysekarte und Planhinweiskarte für den Kanton Solothurn erarbeiten und online zur Verfügung stellen	2021
Leitfaden "Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung" im Austausch mit 4 Pilotgemeinden erarbeiten und aktive an die Aargauer Gemeinden vermitteln (Projekt des Pilotprogramms Anpassung an den Klimawandel des Bundes, Programmphase 2018 – 2022)	2019 – 2021

Weitere Planungsschritte und Umsetzung:

Etablieren als Daueraufgabe auf kantonaler und auf kommunaler Stufe	Ab 2021
Richtplanrevision Kanton Aargau schafft rechtlichen Rahmen für die aktive Bearbeitung der Hitzeangepassten Siedlungsentwicklung	Mittelfristig
Richtplananpassung Kanton SO prüfen	Mittelfristig

Kosten

Kosten

Kosten werden von den federführenden Kantonen Aargau, Solothurn und Luzern sowie von den Gemeinden getragen.

Finanzierung

Kantone Aargau, Solothurn und Luzern sowie Gemeinden

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

- Kanton Aargau, Klimaanalysekarte, Januar 2021
- Kanton Luzern, Merkblatt «Anwendung der Klimakarten bei Bauprojekten», Januar 2024

Bemerkungen / Hinweise

- --

S507		Daueraufgabe
Mobilitätskonzepte		
☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-
Massnahmenbeschrieb		
Ausgangslage / Zielsetzung Schlüsselareale sollen sowohl in der Entwicklung als auch im Betrieb möglichst ressourcenschonend, wirtschaftlich und sozialverträglich sein. Dem Verkehrsaufkommen und dessen Verteilung (Modalsplit) auf die verschiedenen Verkehrsmittel kommt eine wichtige Bedeutung zu.		
Massnahme Erarbeitung und Umsetzung von Mobilitätskonzepten u.a. für Schlüsselareale, welche entsprechenden Verkehr generieren.		
Zweckmässigkeit		
Bezug zum Zukunftsbild	- Erhöhung der Anteile des ÖV, des Velo- und des Fussverkehrs - Reduktion des MIV-Anteils	
Bezug zum Handlungsbedarf	Kapazitätsengpässe HVS-Netz	
Bezug zu den Teilstrategien	- TS1 «Schlüsselareale Wohnen/Mischnutzung vorantreiben und qualitativ hochwertig umsetzen» - TS2 «Wirtschaftliche Schwerpunkte stärken, baulich weiterentwickeln und mit dem Verkehrsnetz abstimmen» - TMMP Mobilitätsmanagement	
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	S501 – 504	
Abstimmung Siedlung und Verkehr		
Verkehrliche Kapazitäten Je nach Schlüsselareal		
Nötige Verkehrsmassnahmen Je nach Schlüsselareal (siehe entsprechende Massnahmenblätter)		
Zuständigkeiten		
Federführung Gemeinden Bei kantonalen Nutzungsplänen: Kantone	Beteiligte Stellen Grundeigentümer:innen	

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Je nach Schlüsselareal/Gebiet

Weitere Planungsschritte:

- Je nach Schlüsselareal/Gebiet

Zeithorizont

- ☐ A-Horizont
- ☐ B-Horizont
- ☐ längerfristiger Horizont
- ☒ Daueraufgabe

Richtplanrelevanz

- Flächenbeanspruchung: -
- Beanspruchung von FFF: -
- Tangierung von Schutzgebieten von nationaler Bedeutung: -

Koordinationsstand

- ☐ Kein Stand
 - ☐ Vororientierung
 - ☐ Zwischenergebnis
 - ☐ Festsetzung
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ☐ ja Kap.: KA:
 - ☐ nein > Verankerung in:

Umweltschutzgesetzgebung

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Sonstiges

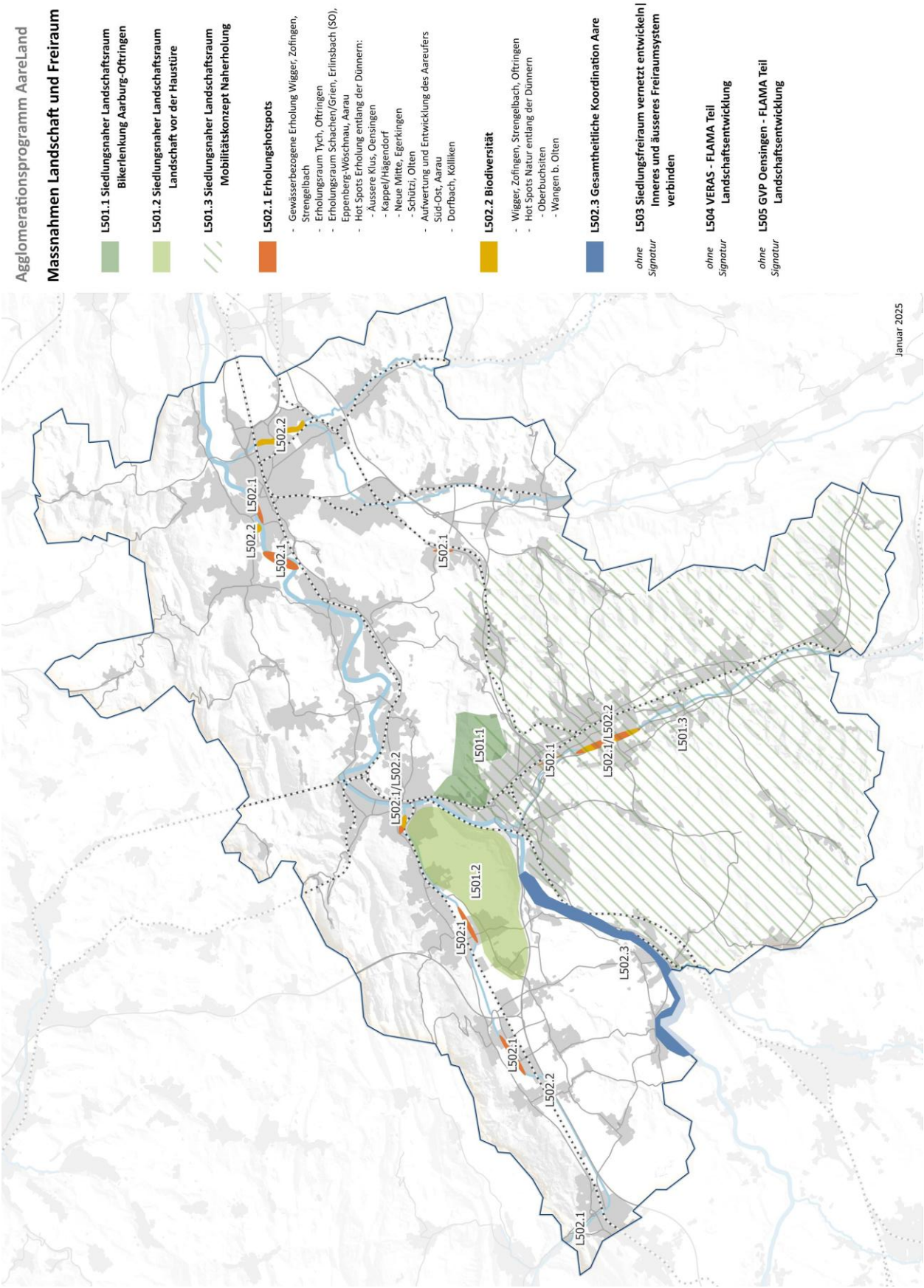
Literatur / Grundlagendokumente

- --

Bemerkungen / Hinweise

- --

3. Landschaft

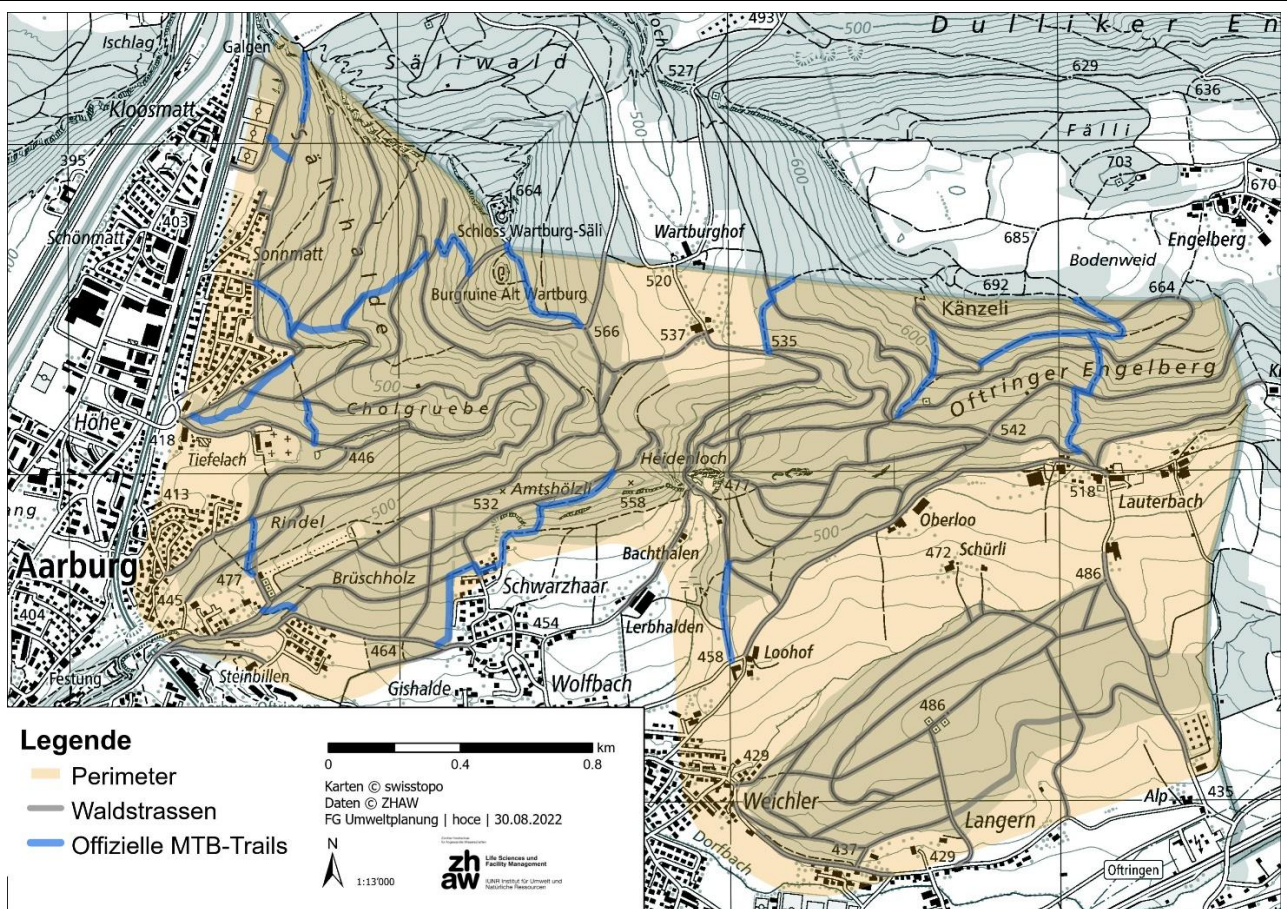


L501.1

A-Horizont

Siedlungsnaher Landschaftsraum | Bikerlenkung Aarburg-Oftringen

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

In den vergangenen Jahren hat die Bedeutung des Mountainbikens deutlich zugenommen, was auch im AareLand zu einer erhöhten Präsenz von Mountainbiker:innen geführt hat. Die Verbreitung batteriebetriebener Mountainbikes hat diesen Sport einem breiteren Publikum zugänglich gemacht und ihn zu einem Breitensport entwickelt. Diese Entwicklung birgt einerseits grosses Potenzial für Sport- und Tourismusförderung, andererseits steigert sie den Nutzungsdruck und die Konflikte zwischen weiteren Erholungssuchenden und den Lebensräumen von Flora und Fauna.

Aufgrund des gesteigerten Interesses und des Mangels an legalen, offiziellen Bike-Trails sind vermehrt ungenehmigte Pfade und illegale Trails entstanden. Obwohl das Fahren abseits von Waldstrassen gemäss dem Aargauer Waldgesetz untersagt ist, kann die Gemeinde Ausnahmen genehmigen. Es ist daher von grosser Bedeutung, durch die Schaffung offizieller Trails den gestiegenen Nutzungsansprüchen gerecht zu werden, illegale Strecken zu verhindern und ökologisch wertvolle Gebiete zu schützen. Eine Regulierung des Mountainbike-Sports ist daher unerlässlich, begleitet von folgenden Massnahmen, um einen einvernehmlichen und naturverträglichen Betrieb zu gewährleisten sowie die Lenkungswirkung

auf ausgewählte, offizielle Trails zu optimieren.

Massnahme

- Aarburg / Oftringen: Umsetzung des «Umsetzungs- und Betriebskonzept der offiziellen Mountainbiketrails in den Gemeinden Aarburg und Oftringen vom 16. Mai 2023»
- Identifizierung und Eintragung offizieller Mountainbike-Trails in die Waldstrassenpläne, vorzugsweise auf bestehenden Wegen ausserhalb von Naturschutzgebieten.
- Entfernung nicht offizieller Mountainbike-Trails aus den Waldstrassenplänen; Gemeinden unterbinden illegale Strecken durch regelmässige Kontrollen und Sperren.
- Festlegung von Nutzungsregeln, wie Befahrung nur bei Tageslicht ohne künstliche Beleuchtung, Vorrang für Fussgänger und Reitende auf gemeinsam genutzten Wegen sowie temporäres Befahrungsverbot in Amphibienlaichgebieten während der Wanderung im Frühling.
- Signalisierung und Kommunikation: Die betroffene Gemeinde kennzeichnet offizielle Mountainbike-Trails mit Wegweiser und informiert die Öffentlichkeit über das richtige Verhalten auf den Wegen sowie über Nutzungseinschränkungen während der Amphibienwanderungen.
- Pflege der Mountainbike-Trails in möglichst naturbelassenem Zustand mit minimalem Unterhalt (z. B. Entfernung von querliegenden oder überhängenden Bäumen).
- Monitoring: Überwachung der Trails durch Kreisförster (Amt für Wald) in Zusammenarbeit mit den Gemeinden.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Siedlungsnaher Erholungsgebiete
Bezug zum Handlungsbedarf	Festlegung intensiv versus extensiv genutzter Naherholungs-Teilgebiete
Bezug zu den Teilstrategien	TL2 «Naherholungsgebiete nach landschaftlichen Qualitäten entwickeln» TL3 «Siedlungsgliedernde Landschaftsräume freihalten und Barrierewirkung mindern» (Abstimmung Intensiv-Erholung mit Naturschutzanforderungen)
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	--

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

--

Nötige Verkehrsmassnahmen

Keine

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Gemeinden Aarburg und Oftringen	Unterhaltsdienste Gemeinden, Forstkreis Amt für Wald

Realisierung

Planungsstand	Zeithorizont
Bisherige Planungsschritte:	☒ A-Horizont
▪ Regionales Naherholungskonzept (2020)	☐ B-Horizont
▪ Umsetzungs- und Betriebskonzept der offiziellen Mountainbiketrails in	☐ längerfristiger Horizont

den Gemeinden Aarburg und Oftringen vom 16. Mai 2023

☐ Daueraufgabe

Richtplanrelevanz

- Flächenbeanspruchung: keine
- Beanspruchung von FFF: keine
- Tangierung von Schutzgebieten von nationaler Bedeutung: Amphibienlaichgebiet nationaler Bedeutung Looweier

Koordinationsstand

- ☒ Kein Stand
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Aufnahme in den Kantonalen Richtplan

- ☐ ja Kap.: KA:
- ☒ nein > Verankerung in: Betriebskonzept

Umweltschutzgesetzgebung

- Amphibienlaichgebiet nationaler Bedeutung: Sperrung des Waldwegs am Looweier während der Amphibien-Zugsaison.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Umsetzungs- und Betriebskonzept der offiziellen Mountainbiketrails in den Gemeinden Aarburg und Oftringen vom 16. Mai 2023

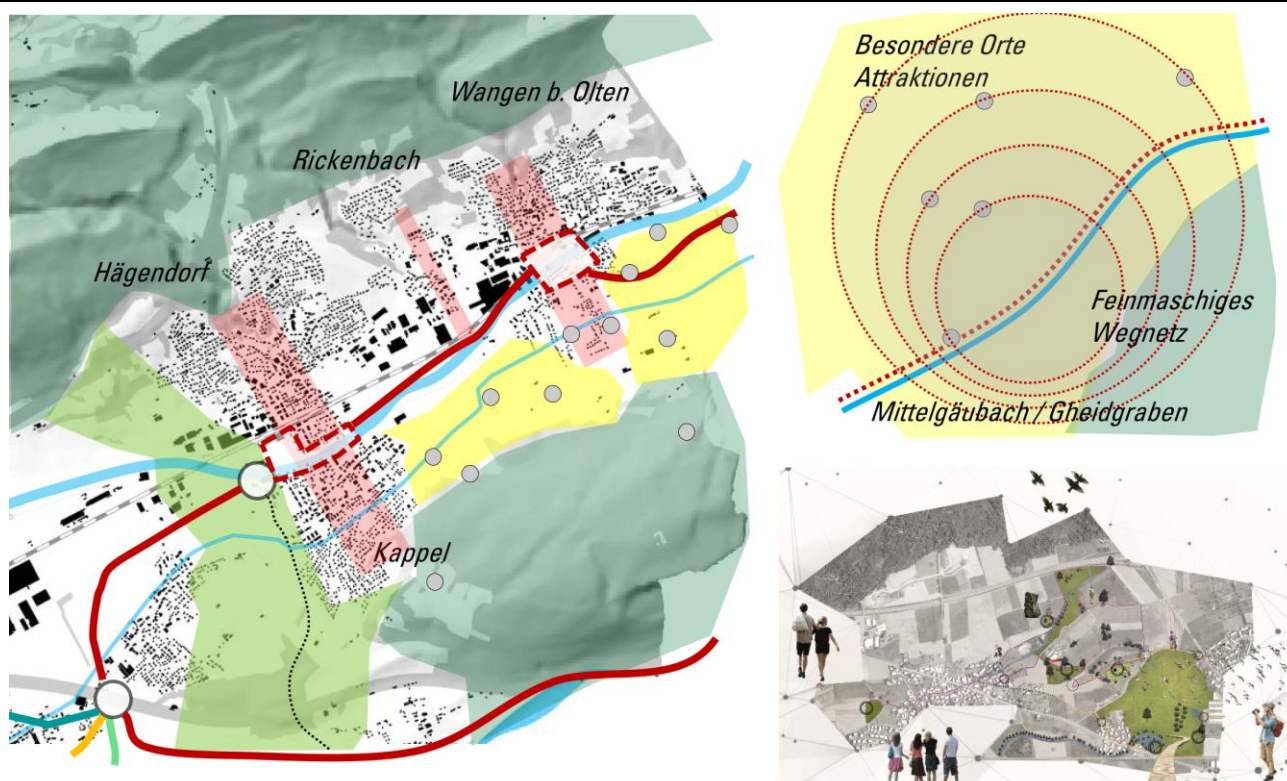
Bemerkungen / Hinweise

- --

L501.2 **Daueraufgabe**

Siedlungsnaher Landschaftsraum | Landschaft vor der Haustüre

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☒ 2. Generation: L1	2581.2.053	Daueraufgabe
☒ 3. Generation: L301	2581.3.025	Daueraufgabe
☒ 4. Generation: L401	2581.4.099	Daueraufgabe



Testplanung All-Gäu, Fokus Landschaft vor der Haustüre in der Agglo Olten-Hägendorf-Kappel

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Schaffung eines zugänglichen und vielfältig nutzbaren Landschaftsraums ist von zunehmender Bedeutung für die Lebensqualität und das Wohlbefinden der Bevölkerung dicht besiedelter Gebiete. Diese ist auf das Vorhandensein von attraktiven und gut erreichbaren Landschaften und Freiräumen angewiesen. Hier überlagern sich verschiedene Nutzungsansprüche auf verhältnismässig kleinem Raum. Im Testplanungsprozess All-Gäu wurden für den Raum Gäu die «Landschaften vor der Haustüre» ermittelt und beispielhaft für das Gebiet Olten-Hägendorf-Kappel bearbeitet.

Die siedlungsnahen Landschaftsräume haben eine wichtige Rolle in der ökologischen Vernetzung und der Frischluftversorgung von Siedlungen im AareLand. Sie bieten Potenzial zur Aufwertung von Naturwerten und Erholungsqualität. Doch der steigende Erholungsdruck im Zuge der Innenentwicklung stellt die Landschaftsräume vor Herausforderungen, und kann zu Konflikten zwischen Erholungsnutzung und den Interessen der Landwirtschaft sowie des Natur- und Landschaftsschutzes führen. Daher besteht ein erhöhter Bedarf, diese Nutzungs- und Schutzinteressen abzustimmen, während die bestehenden Qualitäten von Erholung, Landschaft und Natur im AareLand erhalten und gefördert werden sollen.

Auf Grundlage der genannten Herausforderungen werden folgende Massnahmen definiert, die zu einer Förderung der nachhaltigen, siedlungsnahen und öffentlich zugänglichen Landschaftsräume beitragen sollen.

Massnahme

Konkretisierung der Konzeption aus der Testplanung «All-Gäu» für die Räume Gheid+ und Neue Mitte.

- Entwicklung von Erholungsraumen vor der Haustüre (Olten-Hägendorf-Kappel (Gheid+), Egerkingen-Neuendorf-Härkingen (Neue Mitte))
- Schaffung attraktiver Landschaftsräume mit eigenständiger Charakteristik für jedes Dorf in den Regionen, unter Berücksichtigung unterschiedlicher Landschaftstypen.
- Sicherstellung der Verbindung zu grossräumigen Landschaftseinheiten wie Aare, Bannwälder, Born & Jura.
- Schaffung längsgerichteter Freiraumachsen, die eine strukturierte Verbindung zwischen verschiedenen Freiräumen herstellen und von einem durchgehenden Wegnetz begleitet sind.
- Integration, Inszenierung landschaftlicher Attraktionen:
z.B für das Gebiet Gheid+ heisst das: Nutzung des Segelflugplatzes ausserhalb des Flugbetriebs als öffentlichen Aufenthaltsort | Einbindung der Gewässerzugänge an der Dünnern, Panoramalagen am Born, Huppergrube, Mühle, Nutztiere, Hofläden, etc.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Festlegung intensiv vs. extensiv genutzter Naherholungs-Teilgebiete Möglichst naturnahe Naherholungsgebiete mit hohem ökologischem Wert Sorgfältiger Übergang zwischen Siedlungsgebiet und offener Landschaft
Bezug zum Handlungsbedarf	Förderbedarf Landschaftsqualität Defizite in der Erreichbarkeit und Durchlässigkeit von Naherholungsgebieten Abstimmung, Behandlung von Nutzungskonflikten Erholung mit LW/Forst, Naturschutz
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TL2 «Naherholungsgebiete nach landschaftlichen Qualitäten entwickeln» ▪ TL3 «Siedlungsgliedernde Landschaftsräume freihalten und Barrierewirkung mindern» ▪ TL5 «Siedlungsfreiraum entwickeln und Siedlungsqualität fördern»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ L503 (Pflanzung Baumreihe an Velorouten in Hägendorf zwecks Beschattung, Steigerung Landschaftserlebnis und Förderung Biodiversität/Lebensraumvernetzung)

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

--

Nötige Verkehrsmassnahmen

- Erschliessung für Fuss- und Veloverkehr ausbauen
- ÖV-Erschliessung von Erholungshotspots sicherstellen
- Parkraumbewirtschaftung (Nutzung von Industrieflächen für Parkierung)
- Strassenräume als wichtige Verbindungsachsen des «inneren» und «äusseren» Freiraumsystems attraktiv gestalten (u.a. Begrünung Strassenraum)

Zuständigkeiten

Federführung

Amt für Raumplanung Kanton Solothurn

Beteiligte Stellen

Olten, Wangen b.Olten, Rickenbach, Hägendorf, Kappel (Gheid+)

Egerkingen, Härkingen, Niederbuchsiten, Neuendorf, Gunzgen (Neue Mitte)

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Testplanung All-Gäu
- Erarbeitung von Erholungskonzepten in einzelnen Regionen (Zofingen, Gäu, Jurapark)

Weitere Planungsschritte:

- Konkretisierung der Thematik für die Gebiete Gheid+ und Neue Mitte (Integrales Freiraumkonzept mit Initialmassnahmen)
- Bearbeitung der Thematik bei weiteren Entwicklungskonzepten (Regionale Entwicklungskonzepte, Freiraumkonzepte, Erholungskonzepten)
- Erarbeitung eines Konzepts für den Raum Olten
- Ortsplanungen

Zeithorizont

- ☐ A-Horizont
- ☐ B-Horizont
- ☐ längerfristiger Horizont
- ☒ Daueraufgabe

Richtplanrelevanz

- Flächenbeanspruchung: keine
- Beanspruchung von FFF: keine
- Tangierung von Schutzgebieten von nationaler Bedeutung: keine

Koordinationsstand

- ☐ Kein Stand
 - ☐ Vororientierung
 - ☐ Zwischenergebnis
 - ☐ Festsetzung
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ☐ ja Kap.: KA:
 - ☐ nein > Verankerung in:

Umweltschutzgesetzgebung

Betrifft diverse kantonale Schutzgebiete und Siedlungstrenngürtel gemäss den kantonalen Richtplänen AG und SO. Die Massnahmen bauen auf der Umweltgesetzgebung von Bund und Kanton auf und mit der Umsetzung wird eine Präzisierung der übergeordneten Schutz- und Entwicklungsziele erreicht.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- --

Bemerkungen / Hinweise

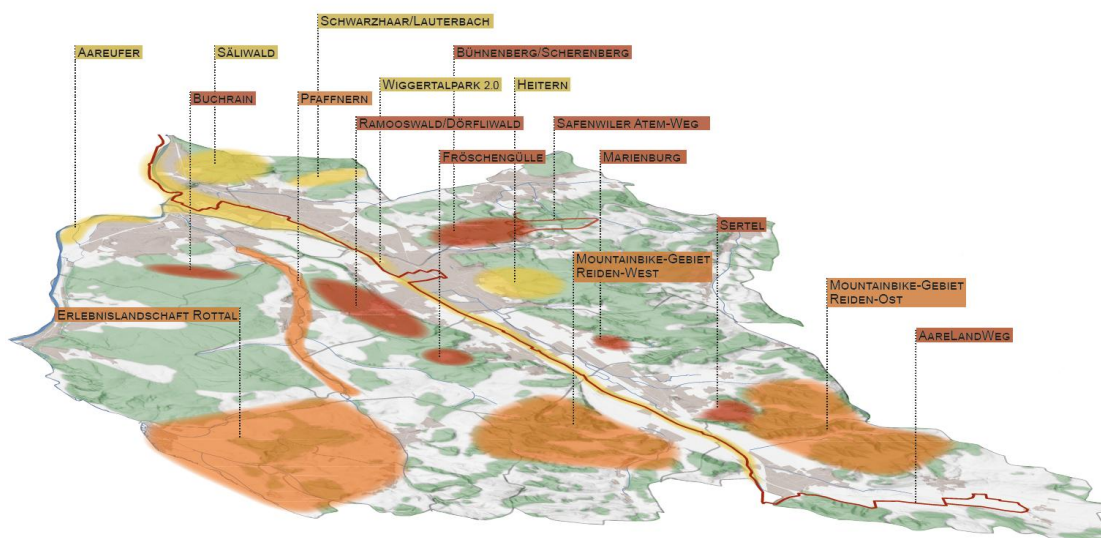
- --

L501.3 Daueraufgabe

Siedlungsnaher Landschaftsraum | Mobilitätskonzept Naherholung

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☒ 2. Generation: L1	2581.2.053	Daueraufgabe
☒ 3. Generation: L301	2581.3.025	Daueraufgabe
☒ 4. Generation: L401	2581.4.099	Daueraufgabe

Naherholungs-Hotspots der Region



Regionales Naherholungskonzept zofingenregio - Publikumsfassung, metron

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung

In empfindlichen Natur- und Landschaftsbereichen werden die Besucher:innen gezielt gelenkt und konflikträchtige Nutzungen entflochten. Die Nutzungs- und Interessenansprüche im Bereich Erholung, Natur- und Landschaftsschutz sind zweckmässig aufeinander abgestimmt. Eine sichere und gute Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete für den nicht motorisierten Verkehr ist entscheidend, um den motorisierten Verkehr in natürlichen Gebieten zu verringern. Diese Zielsetzung zielt darauf ab, die siedlungsnahen Landschaftsräume für Fuss- und Fahrradverkehr gut zu erschliessen, wobei der Schwerpunkt auf klima- und naturschonender Mobilität liegt sowie auf der Lösung bestehender Parkprobleme. Es soll eine optimale Erreichbarkeit und Zugänglichkeit dieser Räume gewährleistet werden, um ihre Nutzung für Erholungsaktivitäten zu fördern.

Schaffung eines attraktiven und sicheren Wegnetzes, das innere und äussere Freiraumsysteme miteinander verbindet und eine gute und schnelle Erreichbarkeit mit dem FVV (Fussverkehr, Fahrradverkehr, öffentlicher Verkehr) ermöglicht (Vernetzung der Siedlungsgebiete und Freizeitverkehr) sowie die Bereitstellung gut zugänglicher und ausreichender Veloabstellplätze an Bahnhaltestellen.

Massnahme

Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts für Zofingenregio.

Folgende Themenfelder werden Teil der Überlegungen sein:

- A) Leitsystem Parkierung, Rothrist, Aargau, Olten: Entwicklung eines Parkleitsystems für den erholungsbedingten Verkehr
 - Implementierung eines dynamischen Parkleitsystems zwischen Rothrist, Aargau und Olten zur Optimierung der

Parkplatznutzung: Dieses orientiert Parkplatzsuchenden über die aktuelle Belegungssituation in den Parkhäusern. Parkplätze wenn möglich bündeln.

- Indem das Parkleitsystem nicht nur auf Autofahrer:innen, sondern auch auf andere Verkehrsteilnehmende abzielt und verschiedene Mobilitätslösungen integriert, wird eine ganzheitliche Strategie zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens und zur Verbesserung der Parkplatznutzung umgesetzt.
- Einbindung von öffentlichen Verkehrsmitteln (Park-and Ride): Das Parkleitsystem kann Informationen über Parkplätze in der Nähe von öffentlichen Verkehrsknotenpunkten wie Bahnhöfen oder Bushaltestellen bereitstellen mit dem Ziel, das Fahrzeug zu parken, und auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen, um an die Zieldestination zu gelangen.
- Kennzeichnung von Fuss- und Fahrradwegen sowie sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im Parkleitsystem
- Bereitstellung von Car-Sharing-Diensten
- Implementierung eines Parkraummanagementsystems mit variablen Parkgebühren zur Optimierung der Parkplatznutzung. die Parkgebühren je nach Tageszeit, Nachfrage und Auslastung der Parkplätze variabel gestaltet.

B) Anbindung Erholungsraum Born; Rundwege

- Hervorhebung von markanten Punkten und Attraktionen im Erholungsraum Born, um das Interesse der Besuchenden zu wecken und sie zu bestimmten Zielpunkten zu führen.
- z.B. Fussgängersteg Badi Aarburg zur Attraktion 1'000-er Stägeli

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Siedlungsnaher Erholungsgebiete
Bezug zum Handlungsbedarf	Defizite in der Erreichbarkeit von Naherholungsgebieten
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TL2 «Naherholungsgebiete nach landschaftlichen Qualitäten entwickeln» ▪ TL3 «Siedlungsgliedernde Landschaftsräume freihalten und Barrierewirkung mindern» (Abstimmung Intensiv-Erholung mit Naturschutzanforderungen)
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ FVV505.10 Oftringen, Sonnmatt – SBB Haltestelle Küngoldingen, Rad- und Gehweg ▪ FVV505.19 Zofingen, Neue Fuss- und Veloverbindung entlang Dorfbach, Ackerstrasse, Seilerei und Bethge

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

--

Nötige Verkehrsmassnahmen

- Erschliessung für Fuss- und Veloverkehr ausbauen
- ÖV-Erschliessung von Erholungshotspots sicherstellen

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
zofingenregio	Gemeinden zofingenregio

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Erholungskonzept Zofingenregio

Weitere Planungsschritte:

- Mobilitätskonzept für Erholungsaktivitäten

Zeithorizont

- ☐ A-Horizont
- ☐ B-Horizont
- ☐ längerfristiger Horizont
- ☒ Daueraufgabe

Richtplanrelevanz

- Flächenbeanspruchung: keine
- Beanspruchung von FFF: keine
- Tangierung von Schutzgebieten von nationaler Bedeutung: keine

Koordinationsstand

- ☐ Kein Stand
 - ☐ Vororientierung
 - ☐ Zwischenergebnis
 - ☐ Festsetzung
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ☐ ja Kap.: KA:
 - ☐ nein > Verankerung in:

Umweltschutzgesetzgebung

Betrifft diverse kantonale Schutzgebiete und Siedlungstrenngürtel gemäss den kantonalen Richtplänen AG und SO. Die Massnahmen bauen auf der Umweltgesetzgebung von Bund und Kanton auf und mit der Umsetzung wird eine Präzisierung der übergeordneten Schutz- und Entwicklungsziele erreicht.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- --

Bemerkungen / Hinweise

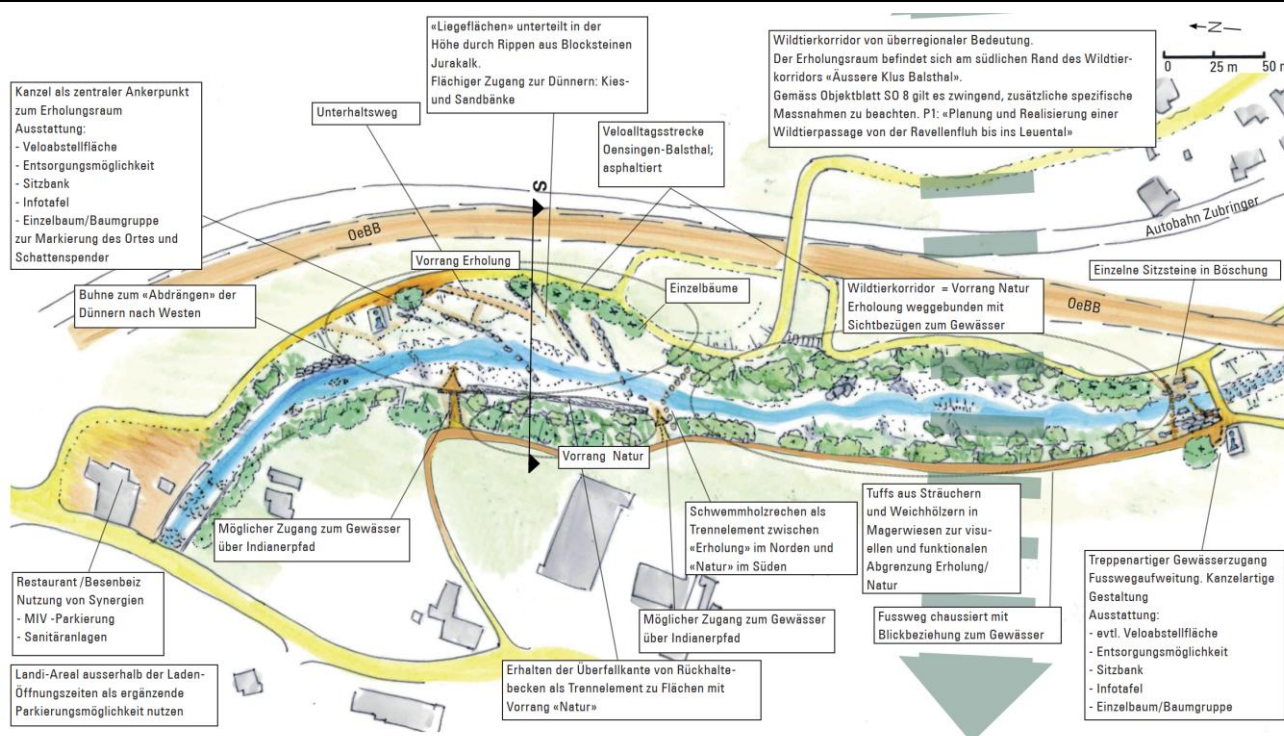
- --

L502.1

Daueraufgabe

Aufwertung und Weiterentwicklung Gewässerräume | Erholungshotspots

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☒ 2. Generation: L2	2581.2.054	Daueraufgabe
☒ 3. Generation: L302	2581.3.026	Daueraufgabe
☒ 4. Generation: L402	2581.4.100	Daueraufgabe



Konzept / Vorstudie Erholung & Natur, Hochwasserschutzprojekt Dünnern, Kt. Solothurn, 2023

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Flussräume sind das zentrale Landschaftselement des AareLand: Sie sind Identitätsträger, beliebtes Erholungsgebiet und wertvolle Naturräume. Flussräume werden einerseits unter Beachtung des Hochwasserschutzes ausserhalb der Siedlungsgebiete möglichst naturnah und innerhalb der Siedlungsgebiete der lokalen städtebaulichen Tradition entsprechend im Rahmen der Gesetzgebung gestaltet. Die Flussräume sollen, je nach vorrangiger Funktion, mehr oder weniger zugänglich werden für die gesamte Bevölkerung.

Eine zentrale Zielsetzung besteht darin, attraktive öffentliche Räume zu schaffen, die zum Verweilen und Entspannen einladen. Die Konzentration der Erholungsnutzung bildet die Basis für die Schonung von Flussabschnitten und ihrer ökologischen Funktionen (z.B. Vernetzungsachse). Dies beinhaltet die Aufwertung von Dorfzentren, Siedlungsrändern und Uferbereichen durch landschaftsgestalterische Interventionen, Schaffung einer verbesserten Erlebbarkeit von Gewässern im Siedlungsgebiet und Schaffung von Erholungsräumen in Kombination mit Hochwasserschutzmassnahmen.

Massnahme

- **Gewässerbezogene Erholung Wigger, Zofingen, Strengelbach:** Schaffen von Erholungsräumen entlang der revitalisierten Wigger, einschliesslich Fuss- und Radwegverbindungen im «Agglomerationspark Wigger» und gewässerbezogenem Erholungsraum am Siedlungsrand.

- Erholungsraum Tych, Oftringen: Schaffung eines landschaftsbezogenen, linearen Erholungsraums durch ein neues Nutzungskonzept des Tychs (In Zusammenhang mit HWS Wigger, Aeschwuh)
- Erholungsraum Schachen/Grien, Erlinsbach (SO), Eppenberg- Wöschnau, Aarau: Besucherlenkungskonzept "Grien" zur Schonung des Naturschutzgebietes mit gleichzeitigem Schaffen von Aufenthaltsorten an der Aare.
- Hot Spots Erholung entlang der Dünnern:
 - Äussere Klus, Oensingen: Schaffung eines Erholungsraums an der revitalisierten Dünnern und Auffädeln der Fuss- und Radwegverbindungen für einen attraktiven Erholungsraum am Siedlungsrand
 - Kappel/Hägendorf: Schaffung von Zugängen und Rundwegen. Einbezug von Freizeit-Routen sowie Verbindung zu bestehenden Sportanlagen in Hägendorf. Stärkung der talquerenden Freiraumachse.
 - Neue Mitte, Egerkingen: Entwickeln der Dünnern als ökologisches und erholungsbezogenes Rückgrat der neuen Mitte, Vernetzung des Freiraumsystems Dünnern im Bereich A1 westlich der Migros-Verteilzentrum (Chäppelihofweg) in Richtung Egerkingen, Verbesserung der Durchlässigkeit/Durchgängigkeit entlang der Dünnern im Bereich Lockacker/Grossacker
 - Schützi, Olten: Schaffen einer gewässerbezogenen Freiraumachse an der Dünnern. Ortsbildunterstützend.
- Aufwertung und Entwicklung des Aareufers Süd-Ost, Aarau: Die Massnahme zielt darauf ab, das Aarau Aareufer im Süd-Osten aufzuwerten und weiterzuentwickeln. Die Massnahme umfasst die Schaffung einer komfortablen, attraktiven und durchgehenden Fuss- und Veloverbindung entlang der Mühlemattstrasse sowie die Verbesserung der Zugänglichkeit des Uferraums von der Altstadt herkommend. Die Neugestaltung des Uferbereichs soll diesen für Fussgänger und Erholungssuchende attraktiver machen, wobei eine verbesserte Sichtbarkeit der Aare angestrebt wird, ebenso wie eine bessere Zugänglichkeit zum Wasser. Des Weiteren ist der Rückbau und die Neugestaltung des Parkplatzes Mühlematt vorgesehen. Zusätzlich soll durch die Schaffung von Aufenthaltsqualität und Spielmöglichkeiten sowie die Integration aller Nutzungsanforderungen in den gesamten Freiraum ein attraktiver und lebendiger öffentlicher Raum geschaffen werden (vgl. Massnahme FVV504 Aarau, Aareufer Süd-Ost).
- Dorfbach, Kölliken: Schaffen eines Gewässerzugangs am Köllikerbach und Aufwertung des Dorfzentrums, um einen attraktiven Ort im Freiraumsystem zu schaffen. Dies beinhaltet auch das Auffädeln der Fussgänger- und Radverkehrsbeziehungen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Möglichst naturnahe Naherholungsgebiete mit hohem ökologischem Wert Festlegung intensiv vs. extensiv genutzter Naherholungs-Teilgebiete Mit dem Fuss- und Veloverkehr rasch und sicher erreichbar
Bezug zum Handlungsbedarf	Aufwertungsbedarf von Flussräumen Nutzungskonflikte Erholung und Naturschutz Defizite in der Erreichbarkeit von Naherholungsgebieten
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TL4 «Flusslandschaften nach Vorrangfunktionen entwickeln»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ FVV504 Aarau, Aareufer Süd-Ost ▪ FVV508.2 Buchs, Optimierung Fuss- und Veloverkehrsnetz ▪ FVV508.7 Muhen, Fussweg entlang Suhre (inkl. Fussgängerbrücken Buchsweg und Fabrikstrasse) ▪ FVV505.19 Zofingen, Neue Fuss- und Veloverbindung entlang Dorfbach, Ackerstrasse, Seilereie und Bethge

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

--

Nötige Verkehrsmassnahmen

- Erschliessung für Fuss- und Veloverkehr ausbauen
- Sammelparkierung, Parkleitsystem für MIV bei den Vorranggebieten Erholungsnutzung

Zuständigkeiten

Federführung

Kantone Aargau, Solothurn, Luzern

Beteiligte Stellen

BAFU, Gemeinden, NGO's

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Verschiedene HWS-Projekte (unterschiedliche Planungsphasen, jedoch mindestens Vorprojekt)

Weitere Planungsschritte:

- Projektfortschreibungen in fortführenden Planungsphasen
- Umsetzung

Zeithorizont

- ☐ A-Horizont
- ☐ B-Horizont
- ☐ längerfristiger Horizont
- ☒ Daueraufgabe

Richtplanrelevanz

- Flächenbeanspruchung: keine
- Beanspruchung von FFF: keine
- Tangierung von Schutzgebieten von nationaler Bedeutung: keine

Koordinationsstand

- ☐ Kein Stand
 - ☐ Vororientierung
 - ☐ Zwischenergebnis
 - ☐ Festsetzung
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ☐ ja Kap.: KA:
 - ☐ nein > Verankerung in:

Umweltschutzgesetzgebung

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- --

Bemerkungen / Hinweise

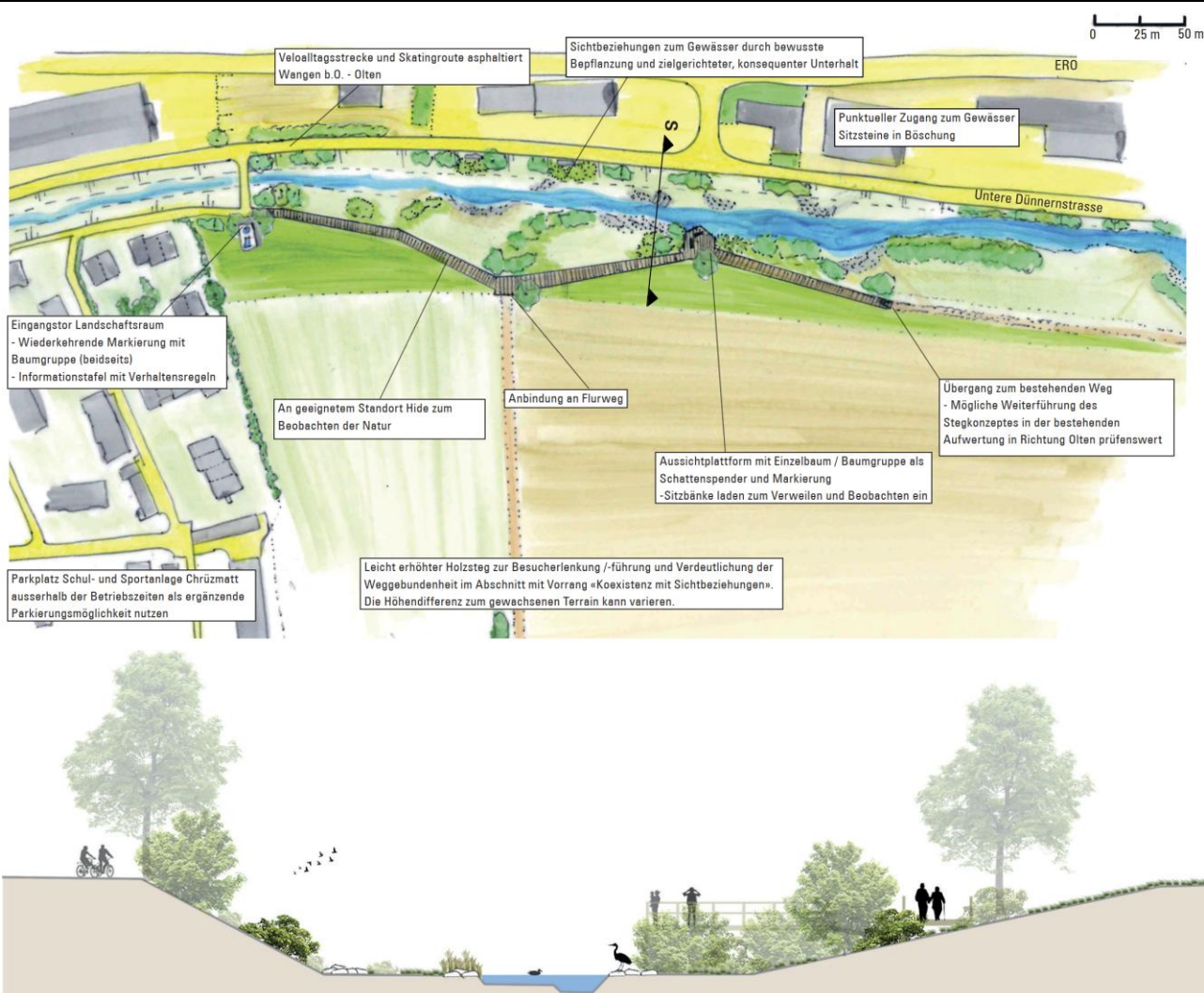
- Erholungsraum Schachen/Grien, Erlinsbach (SO), Eppenberg- Wöschau, Aarau: Die Planungen sind auf die im Zuge der Erneuerung des Kraftwerks Aarau erstellten Planungsgrundlagen der Eniwa abzustimmen. Mit dem Bau des Dotierkraftwerkes Schönenwerd wurde der Aareraum bereits mit einem Umgehungsgewässer und weiteren Massnahmen zugunsten von Erholung und Natur aufgewertet.

L502.2

Daueraufgabe

Aufwertung und Weiterentwicklung Gewässerräume | Biodiversität

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☒ 2. Generation: L2	2581.2.054	Daueraufgabe
☒ 3. Generation: L302	2581.3.026	Daueraufgabe
☒ 4. Generation: L402	2581.4.100	Daueraufgabe



Konzept/Vorstudie Erholung & Natur, Hochwasserschutzprojekt Dünneren, Kt. Solothurn, 2023

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Flussräume sind das zentrale Landschaftselement des AareLand: Sie sind Identitätsträger, beliebtes Erholungsgebiet und wertvolle Naturräume. Flussräume werden einerseits unter Beachtung des Hochwasserschutzes ausserhalb der Siedlungsgebiete möglichst naturnah und innerhalb der Siedlungsgebiete der lokalen städtebaulichen Tradition entsprechend gestaltet. Die Gewässer sollen, je nach vorrangiger Funktion, mehr oder weniger zugänglich werden für die gesamte Bevölkerung.

Eine zentrale Zielsetzung besteht darin, die Biodiversität zu erhalten und zu fördern. Dies beinhaltet die Integration von naturnahen Gestaltungselementen, den Schutz von Lebensräumen für Pflanzen und Tiere sowie die Schaffung von naturnahen Gewässerabschnitten.

Massnahme

- Wigger, Zofingen, Strengelbach, Oftringen: Das Hochwasserschutzprojekt Wigger schafft naturnahe Flussabschnitte, deren Zugänglichkeit für Erholungssuchende eingeschränkt ist (Vorranggebiete Natur).
- Hot Spots Natur entlang der Dünern
 - Oberbuchsiten und Wangen b. Olten: Schaffen von beruhigten Gewässerräumen, Besucherlenkung und Besucherinformation.
- Aufwertungen entlang der Suhre in Buchs und am Gheidgrabens/Mittelgäubach in Wangen bei Olten sind darauf ausgerichtet, den Gewässerraum zu renaturieren und den Gewässerraum als wichtige Vernetzungsachse zu stärken.
- Der Kraftwerkausbau in Aarau beinhaltet flankierende Massnahmen zur Förderung der Natur. Die Massnahmen sind abgestimmt mit den Erholungsansprüchen im Gebiet (Vorranggebiete Natur, Vorranggebiete Erholung).

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Festlegung intensiv vs. extensiv genutzter Naherholungs-Teilgebiete Stärkung der Grünverbindungen als Lebensräume und Vernetzungsachsen
Bezug zum Handlungsbedarf	Aufwertungsbedarf von Flussräumen Fliessgewässer als Lebensräume und Vernetzungsachsen stärken
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TL4 «Flusslandschaften nach Vorrangfunktionen entwickeln»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ FVV504 Aarau, Aareufer Süd-Ost ▪ FVV505.2 Buchs, Optimierung Fuss- und Veloverkehrsnetz ▪ FVV505.7 Muhen, Fussweg entlang Suhre (inkl. Fussgängerbrücken Buchsweg und Fabrikstrasse) ▪ FVV505.19 Zofingen, Neue Fuss- und Veloverbindung entlang Dorfbach, Ackerstrasse, Seilereie und Bethge

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

--

Nötige Verkehrsmassnahmen

--

Zuständigkeiten

Federführung

Kantone Aargau, Solothurn, Luzern

Beteiligte Stellen

BAFU, Gemeinden, NGO's

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Verschiedene HWS-Projekte (unterschiedliche Planungsphasen, jedoch mindestens Vorprojekt)

Weitere Planungsschritte:

- Projektfortführungen in fortführenden Planungsphasen
- Umsetzung

Zeithorizont

- ☐ A-Horizont
- ☐ B-Horizont
- ☐ längerfristiger Horizont
- ☒ Daueraufgabe

Richtplanrelevanz

- Flächenbeanspruchung: keine
- Beanspruchung von FFF: keine
- Tangierung von Schutzgebieten von nationaler Bedeutung: keine

Koordinationsstand

- ☐ Kein Stand
 - ☐ Vororientierung
 - ☐ Zwischenergebnis
 - ☐ Festsetzung
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ☐ ja Kap.: KA:
 - ☐ nein > Verankerung in:

Umweltschutzgesetzgebung

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- --

Bemerkungen / Hinweise

- --

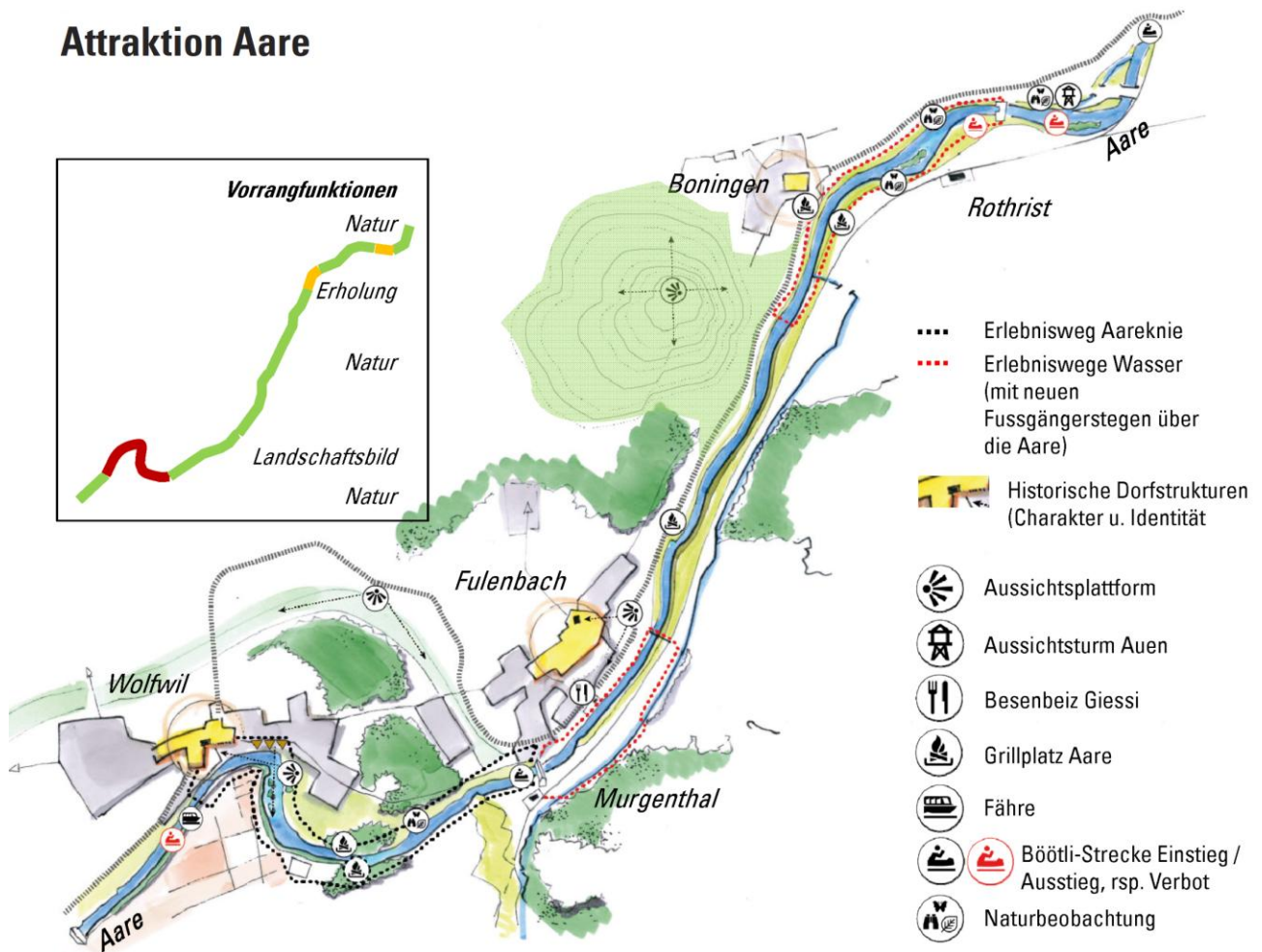
L502.3

A-Horizont

Aufwertung der Gewässerräume | Gesamtheitliche Koordination Aare | Oberaargau

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☒ 2. Generation: L2	2581.2.054	Daueraufgabe
☒ 3. Generation: L302	2581.3.026	Daueraufgabe
☒ 4. Generation: L402	2581.4.100	Daueraufgabe

Attraktion Aare



Landschaftsbezogene Erholung an der Aare im Oberaargau, Testplanung All-Gäu, ARP SO, 2022

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Aare und deren angrenzende Landschaftsräume sind mannigfaltig genutzt. Ab und an kommen sich Nutzungen in die Quere. Die Aare ist auch das landschaftliche Bindeglied zur benachbarten Agglomeration Langenthal.

Durch eine ganzheitliche Entwicklung und Koordination im Aareraum sollen verschiedene Massnahmen zur Entwicklung und Aufwertung nicht isoliert betrachtet, sondern in einen umfassenden Kontext eingebettet werden. Dabei strebt man eine ganzheitliche Entwicklung und Koordination der Grün- und Freiräume sowie Infrastrukturprojekte an. Dies beinhaltet eine enge Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Gemeinden und Regionen. Die Abstimmung von Planungen und Projekten zur optimalen Nutzung der Ressourcen und Potenziale des Aareraums sind Agglomerationsraum übergreifend vorzunehmen.

Massnahme

- **Oberaargau (Murgenthal, Fulenbach, Wolfwil):** Die Massnahme beinhaltet eine Bedürfnis- und Potenzialabklärung. Ziel ist die Erarbeitung einer regionalen oder teilregionalen Masterplanung mit dem Namen «Aare Oberaargau. Diese Masterplanung soll als umfassende Grundlage für die ganzheitliche Koordination und Entwicklung des Aareraums dienen. Des Weiteren soll die Masterplanung als Basis für die Überarbeitung der kommunalen Uferschutzplanungen dienen. Zusätzlich umfasst die Massnahme die Prüfung eines kantons- und regionsübergreifenden Konzepts zur Entwicklung und Wertsetzung des BLN-Objekts 1319 «Aareknie Wolfwil-Wynau». Hierbei liegt der Fokus auf der regionalen Positionierung und Konzentration von Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten, der Besucherlenkung, landschaftlichen Aufwertungen sowie der Förderung der Biodiversität. Die Koordination dieser Massnahme erfolgt kantonsübergreifend in den Kantonen Bern, Solothurn und Aargau unter Leitung einer zentralen Koordinationsstelle.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Möglichst naturnahe Naherholungsgebiete mit hohem ökologischem Wert (z.B. Flussräume) Festlegung intensiv vs. extensiv genutzter Naherholungs-Teilgebiete
Bezug zum Handlungsbedarf	Aufwertungsbedarf von Flussräumen Defizite in der Erreichbarkeit von Naherholungsgebieten
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TL2 «Naherholungsgebiete nach landschaftlichen Qualitäten entwickeln» ▪ TL4 «Flusslandschaften nach Vorrangfunktionen entwickeln»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	--

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

--

Nötige Verkehrsmassnahmen

--

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung

Beteiligte Stellen

Kantone Bern und Aargau, Gemeinden

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Testplanung All-Gäu, Konzeptionelle Aussagen zu Entwicklungspotenzial der Aare zwischen Wolfwil und Rothrist

Weitere Planungsschritte:

- Masterplanung Aare, Oberaargau

Zeithorizont

- ☒ A-Horizont
- ☒ B-Horizont
- ☐ längerfristiger Horizont
- ☐ Daueraufgabe

Richtplanrelevanz

- Flächenbeanspruchung: keine
- Beanspruchung von FFF: keine
- Tangierung von Schutzgebieten von nationaler Bedeutung: keine

Koordinationsstand

- ☐ Kein Stand
 - ☐ Vororientierung
 - ☐ Zwischenergebnis
 - ☐ Festsetzung
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ☐ ja Kap.: KA:
 - ☐ nein > Verankerung in:

Umweltschutzgesetzgebung

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- --

Bemerkungen / Hinweise

- --

Daueraufgabe

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation:	-	-
☒ 4. Generation: L403	2581.4.101	Daueraufgabe



Arealübergreifende Freiraumvernetzung im Telli Aarau, Testplanung Telli, SKK, 2023/24

- Für die Agglomerationskernräume werden gemeindeübergreifende Freiraumkonzepte erstellt.
- Freiräume zur Förderung von Biodiversität im Siedlungsraum und eines günstigen Siedlungsklimas (Hitzeminderung) sind Bestandteil der Siedlungsleitbilder der Gemeinden
- In Schlüsselarealen (und bei Sondernutzungsplanungen) wird eine erhöhte Freiraum- und Wohnumfeldqualität gefordert. Es werden gemeinsam Kriterien/Richtlinien (z.B. Aufbauend auf dem Handbuch Wohnumfeldqualität) festgelegt, damit diese Anforderungen (an private Planungen) von den Gemeinden eingefordert werden können. Für die

Erarbeitung wird die Plattform AareLand unter Leitung der Geschäftsstelle genutzt. Diese Kriterien/Richtlinien werden wenn möglich von den Gemeinden des AareLand in die Bauordnung aufgenommen (behördenverbindliches Instrument).

- Verkehrsinfrastrukturen (z.B. Ortsdurchfahrten) mit Begleitmassnahmen zur ökologischen Aufwertung und Verbesserung des Siedlungsklimas umsetzen.
 - Hägendorf: Pflanzung von Baumreihen entlang Velorouten zwecks Beschattung, Stärkung Landschaftserlebnis und Biodiversitätsförderung/Vernetzung.
 - Neuendorf: Ersatz Baumreihe aus Platanen durch standortgerechte, wenn möglich einheimische Baumart (Chäsibweg).
- Velo- und Fussverkehrsverbindungen sind Teil des Freiraumnetzes und stellen die Zugänglichkeit der Freiräume sicher. Sie werden in den Gemeinden als Verbindungsachsen zwischen innerem und äusserem Freiraumsystem verstanden.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	▪ Hochwertig gestaltete, vielfältig nutzbare, grössere öffentlich zugängliche Freiräume / Zentrumsplätze ▪ Hochwertig gestaltete Freiräume in den Wohnsiedlungen ▪ Entwicklungsgebiete: Überdurchschnittlich hohe Dichte und Qualität ▪ Arbeitsplatzgebiete: Durchlässigkeit für Freiraumnutzung fördern
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Zentrumsbereiche/Ortsdurchfahrten mit gestalterischen/städtebaulichen Defiziten ▪ Ungenügend abgestimmte Freiraumplanung im Siedlungsgebiet ▪ Entwicklungsbedarf Freiraum in Schlüsselarealen ▪ Förderbedarf Freiraumqualität
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TS1 «Schlüsselareale Wohnen/Mischnutzung vorantreiben und qualitativ hochwertig umsetzen» ▪ TS2 «Wirtschaftliche Schwerpunkte stärken, baulich weiterentwickeln und mit dem Verkehrsnetz abstimmen» ▪ TS3 «Zentrumsgebiete aufwerten und entsprechende Aufenthaltsqualität erhöhen» ▪ TS4 «Siedlungsqualität und -dichte fördern und Akteure entsprechend sensibilisieren» ▪ TS5 «Siedlungsentwicklung und Lokalklima untereinander abstimmen»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ Alle Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Freiraum, Öffentlicher Verkehr, Strasse, Fuss- und Veloverkehr

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

--

Nötige Verkehrsmassnahmen

--

Zuständigkeiten

Federführung

Kantone Aargau, Luzern und Solothurn sowie Gemeinden

Beteiligte Stellen

Kantone Aargau, Luzern und Solothurn, Regionen, Gemeinden

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Freiraumkonzepte erstellt durch Buchs, Aarau, Suhr, Dagmersellen; in Bearbeitung: Olten, Oensingen
- Planungswegweiser "Hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen" erstellt durch Kanton Aargau

Weitere Planungsschritte:

- Freiraumkonzepte erarbeiten (Oftringen, Aarburg)
- Kriterien/Richtlinien zur Wohnumfeldqualität definieren (Kt. SO und LU)

Zeithorizont

- ☐ A-Horizont
- ☐ B-Horizont
- ☐ längerfristiger Horizont
- ☒ Daueraufgabe

Richtplanrelevanz

- Keine Richtplanrelevanz und keine Flächenbeanspruchung
- Tangiert keine Schutzgebiete von nationaler Bedeutung

Koordinationsstand

- ☐ Kein Stand
 - ☐ Vororientierung
 - ☐ Zwischenergebnis
 - ☐ Festsetzung
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ☐ ja Kap.: KA:
- ☐ nein > Verankerung in:

Umweltschutzgesetzgebung

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- --

Bemerkungen / Hinweise

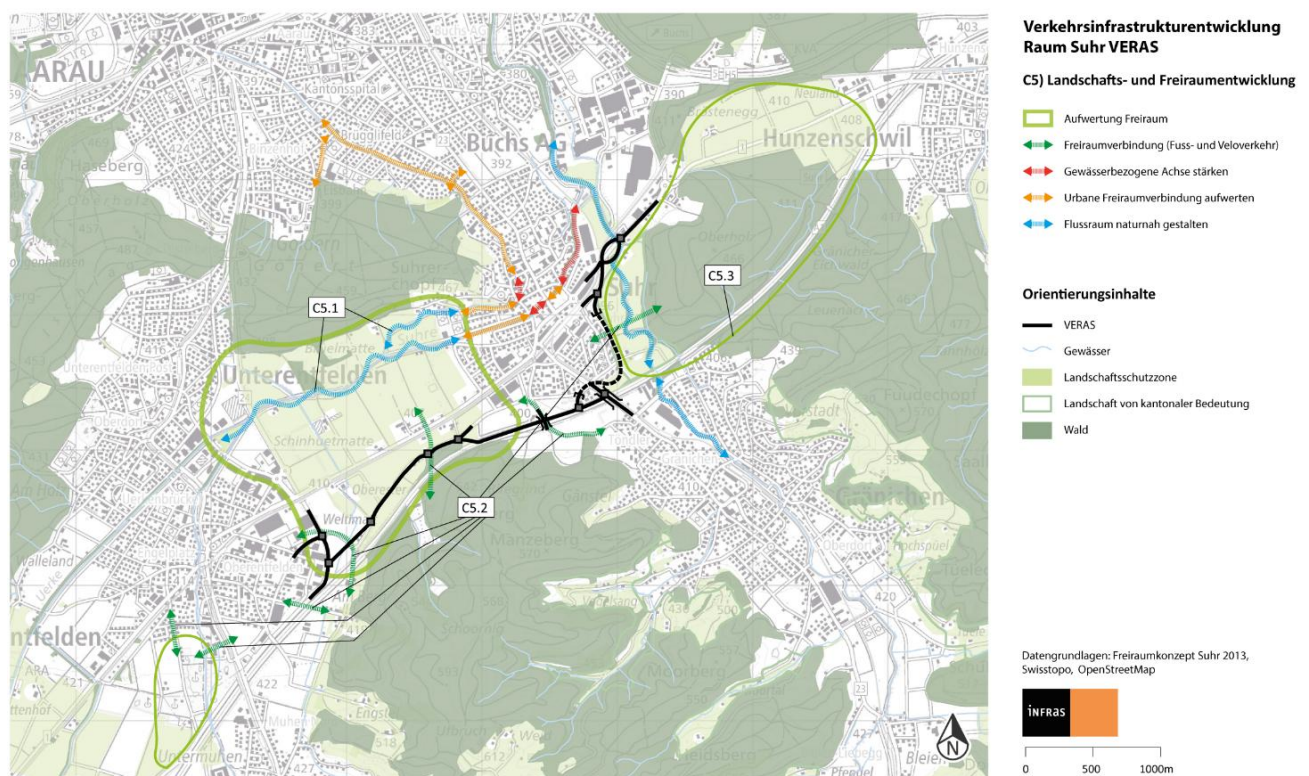
- Aktualisierung des Massnahmenblatts gegenüber AP 4.

L504

A-Horizont

VERAS – FlaMa Teil Landschaftsentwicklung

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☒ 4. Generation: L404	2581.4.102	A



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Region Suhr und insbesondere das Suhrer Dorfzentrum sind seit Jahren einem stetig wachsenden Verkehrsaufkommen und Verkehrsüberlastung ausgesetzt. Zur Verbesserung der Situation sind eine Ost- und Südumfahrung geplant mit entsprechenden Richtplaneinträgen (Annahme: positiver Verlauf laufendes Verfahren). Um die Projekte besser aufeinander abzustimmen laufen die Vorhaben als Gesamtplanung «VERAS – Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr». Dazu gehört auch ein umfassendes Konzept flankierender Massnahmen (FlaMa). Bestandteil des FlaMa-Konzepts sind neben diversen Verkehrsmassnahmen auch Aufwertungsmassnahmen im Bereich Landschaft und Freiraum.

Durch die Verkehrsentlastung der Bernstrasse West steigt die Erholungsqualität des Raumes zwischen Suhr und Oberentfelden. Gleichzeitig sind die Nord-Süd-Verbindungen in diesem Landschaftsraum zu optimieren, um die heute auf den nördlichen Teil fokussierten Erholungsnutzungen mit den Potenzialen im südlichen Teil zu ergänzen (inkl. Waldgebiet südlich der Autobahn). Auch die Verbindungen zu den östlich der Wyna gelegenen Naherholungsräume zwischen Suhr und Hunzenschwil haben Aufwertungspotenzial.

In einem ersten Schritt wird in den Jahren 2025/26 ein Freiraumkonzept für den Landschaftsraum Suhr-Aarau-Entfelden-Gränichen erstellt.

Massnahmen

C5.1) Aufwertung Raum zwischen Suhr und Oberentfelden: nördlicher Bereich (Steigerung Aufenthaltsqualität z.B. durch Stärkung der gewässerbezogenen Freiraumachsen oder durch naturnahe Gestaltung der Suhre)

C5.2) Aufwertung Raum zwischen Suhr und Oberentfelden: südlicher Bereich Freiraumverbindungen (Fuss- und Veloverkehr) schaffen zwischen nördlichem Gebiet und Waldgebiet südlich der Autobahn)

C5.3) Aufwertung des Freiraumes östlich der Wynenmatte, Optimierung der Verbindungen von/nach Waldgebiet zwischen Suhr und Hunzenschwil

C5.1 + C5.2 sind Bestandteil des geplanten Freiraumkonzepts Suhr-Aarau-Entfelden-Gränichen. Der Raum zwischen Suhr und Hunzenschwil wird in späteren Schritten vertieft.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Agglomerationskernraum (Suhr, Entfelden) / Agglomerationskorridore (Wynen-/Suhrental): ▪ Möglichst naturnahe Naherholungsgebiete mit ökologischem Wert ▪ Mit dem Fuss- und Veloverkehr rasch und sicher erreichbar ▪ Unterscheidung intensiv vs. extensiv genutzter Naherholungsräume
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Aufwertungsbedarf der Wyna zwischen Suhr und Aarau ▪ Landschaftskorridore unter Druck wegen zunehmenden Barrierewirkungen (zwischen Suhr – Entfelden sowie östlich der Wyna)
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TL1 «Vielfalt der AareLandschaften in ihren regionaltypischen Ausprägungen stärken» ▪ TL2 «Naherholungsgebiete nach landschaftlichen Qualitäten entwickeln» ▪ TL3 «Siedlungsgliedernde Landschaftsräume freihalten und Barrierewirkung mindern» ▪ TL4 «Flusslandschaften nach Vorrangfunktionen entwickeln»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ Str502 Suhr, VERAS Teil Süd ▪ VERAS – FlaMa Teil Velo ▪ VERAS – FlaMa Teil Siedlung

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

--

Nötige Verkehrsmassnahmen

Wichtig sind vor allem verbesserte Fuss- und Veloverbindungen in Süd-Nord Ausrichtung. Dies betrifft einerseits die N-S-Verbindungen im Landschaftsraum zwischen Suhr und Oberentfelden (N-S-Querungen Bernstrasse West / Südumfahrung sowie südliche Erweiterung ins Waldgebiet südlich der Autobahn), andererseits die verbesserten Velorouten zwischen Gränichen – Suhr – Buchs östlich der Wyna. Die Ost-West Verbindungen sind zwischen Suhr und Entfelden bereits gut ausgebaut und werden rege genutzt (kantonale Veloroute). Verbesserungsbedarf in O-W-Richtung besteht zwischen Suhr (Buhalde) und Waldgebiet östlich der Wynenmatte.

Zuständigkeiten

Federführung

Gemeinde Suhr (Freiraumkonzept)

Beteiligte Stellen

Kanton, Gränichen, Oberentfelden, Region Aarau (unter Mitwirkung von Interessensgruppen)

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Freiraumkonzept Suhr (2013)
- Leitideen Landschaftsraum Suhr-Aarau-Entfelden (2018)
- VERAS – Konzept flankierende Massnahmen, Schlussbericht Phase 1 (06.02.2020)
- Freiraumkonzept Suhr-Aarau-Entfelden-Gränichen - Vorgehen (28.10.2020)

Weitere Planungsschritte:

- Freiraumkonzept
- Umsetzung

Zeithorizont

- ☒ A-Horizont
- ☐ B-Horizont
- ☐ längerfristiger Horizont
- ☐ Daueraufgabe

Richtplanrelevanz

- Flächenbeanspruchung:
- Beanspruchung von FFF:
- Tangierung von Schutzgebieten von nationaler Bedeutung: nein

Koordinationsstand

- ☐ Kein Stand
 - ☐ Vororientierung
 - ☐ Zwischenergebnis
 - ☒ Festsetzung
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ☒ ja

Umweltschutzgesetzgebung

Keine relevanten Konflikte mit Naturschutzgebieten

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

- Freiraumkonzept Suhr, 2013
- Leitideen Landschaftsraum Suhr-Aarau-Entfelden, 2018
- VERAS – Konzept flankierende Massnahmen, Schlussbericht Phase 1, 06.02.2020
- Landschaftsraum Suhr-Aarau-Entfelden-Gränichen - Freiraumkonzept, Vorgehen, Foliensatz vom 28.10.2020

Bemerkungen / Hinweise

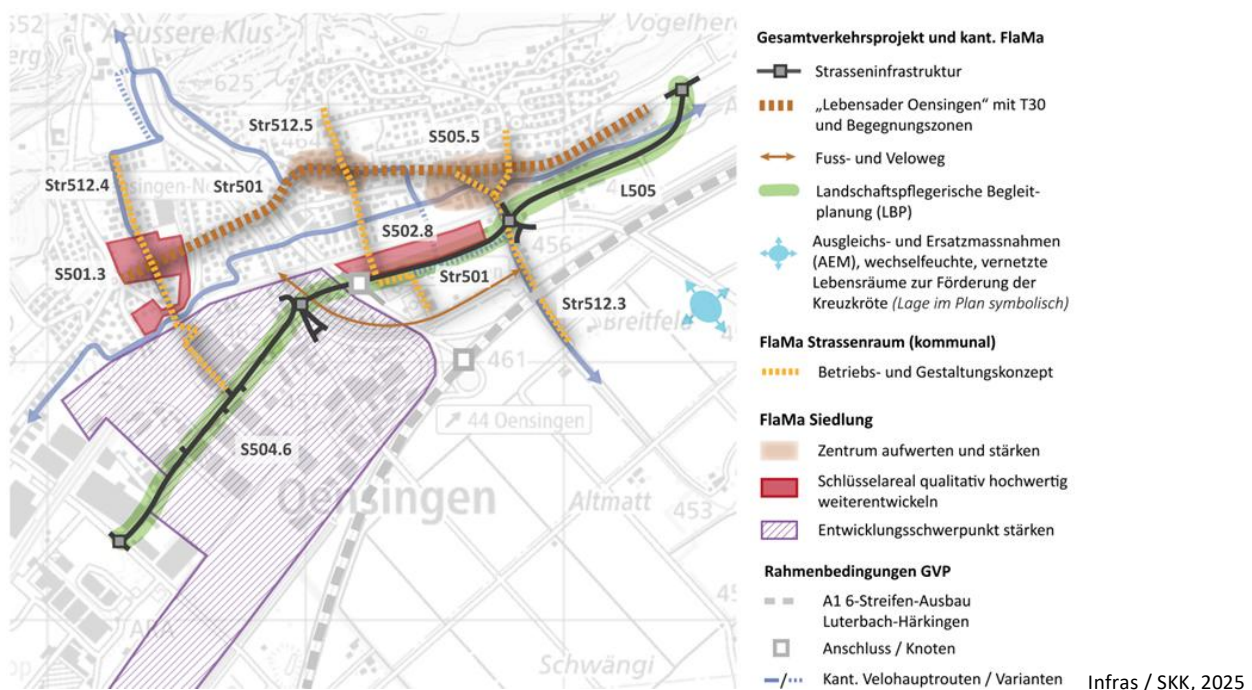
- --

L505

A-Horizont

GVP Oensingen – FlaMa Teil Landschaftsentwicklung

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Oensingen und insbesondere das Oensinger Dorfzentrum sind seit Jahren einem stetig wachsenden Verkehrsaufkommen und Verkehrsüberlastung ausgesetzt. Zur Verbesserung der Situation ist eine Entlastungsstrasse geplant. Zur Verkehrsberuhigung und zur Aufwertung des Dorfzentrums wird das BGK «Lebensader Oensingen» als flankierende Massnahme ins Projekt integriert. Schnittstellen gibt es dabei auch mit dem Hochwasserschutzprojekt Dünnern. Bei den räumlichen Schnittstellen der «Lebensader Oensingen» bietet sich die Gelegenheit, Freiräume mit Bezug zum Gewässer auszugestalten. Auch bzgl. des Wegnetzes entlang der Dünnern bietet sich die Möglichkeit, mit Bezug zum Projekt GVP eine Optimierung und Attraktivierung zu erreichen.

Die neue Verkehrsinfrastruktur führt zum Ausbau bestehender Strassen, abschnittsweise wird auch ein bislang unbelasteter Raum beansprucht. Die Entlastungsstrasse verursacht dauerhafte kleinräumige Verluste an «schützenswerten» Lebensräumen (geschützte Hecken und Ufergehölze). Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen (AEM) sind erforderlich. Die landschaftspflegerische Begleitplanung entlang der neuen Entlastungsstrasse stellt die siedlungs- und landschaftsverträgliche Ausgestaltung der Anlage sicher. Mit der Aufwertung von wechselfeuchten Lebensräumen wird der notwendige Umfang an Ausgleichsmassnahmen geleistet. Ziel ist es, die national prioritäre Amphibienart Kreuzkröte zu fördern. Dabei wird ein Beitrag an ein vernetztes Lebensraumkontinuum wechselfeuchter Lebensräume im Gäu geleistet.

Massnahme

- Landchaftspflegerische Begleitplanung (LBP) zur siedlungs- und landschaftsverträglichen Ausgestaltung der Entlastungsstrasse. Die Begrünung des Strassenraums führt zur Klärung und gestalterischen Aufwertung des Siedlungsrandes. Im Arbeitsplatzgebiet ist die Begrünung des Strassenraums u.a. Voraussetzung für qualitätvolle Verbindungen des Fuss-

und Veloverkehrs sowie für mikroklimatische Aspekte.

- Schaffung/Förderung wechselfeuchter Lebensräume zur Förderung der Kreuzkröte. Im intensiv genutzten Agrarland im Gäu sind geeignete Lebensräume für die Amphibien wie die Kreuzkröte rar. Mit der Aufwertung des Feuchtgebiets wird ein vernetzter Lebensraum für die Kreuzkröte geschaffen. Auch andere Tier- und Pflanzenarten von Pionierlebensräumen profitieren von der AEM.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Agglomerationskernraum / Entwicklungsgebiete Arbeiten ▪ Sorgfältiger Übergang zwischen Siedlungsgebiet und offener Landschaft (Gestaltung der Siedlungsränder) ▪ Siedlungsnaher Erholungsgebiete sind rasch und sicher erreichbar ▪ Hitzeangepasster Siedlungsraum
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Städtebauliche Qualitäten von Schlüsselarealen (Gärbimatt, Oensingen West, ESP Ob der Gass/Moos) ▪ Aufwertungsbedarf bzgl. Zugänglichkeit der Dünern
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TL2 «Naherholungsgebiete nach landschaftlichen Qualitäten entwickeln» ▪ TL3 «Siedlungsgliedernde Landschaftsräume freihalten und Barrierewirkung mindern» ▪ TL5 «Siedlungsfreiraum entwickeln und Siedlungsqualität fördern»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ FlaMa zu Str501 ▪ L502.1 Aufwertung und Weiterentwicklung Gewässerräume (Erholungshotspots)

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

--

Nötige Verkehrsmassnahmen

--

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau	Gemeinde Oensingen, Kantonale Fachstellen, ASTRA

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Entwurf Vorprojekt GVP Oensingen
- Variantenstudium AEM (Stand Februar 2025)

Weitere Planungsschritte:

- Fertigstellung Vorprojekt AEM 2025
- Vorprojekt 2025, Landschaftspflegerische Begleitplanung LBP
- Bauprojekt AEM

Zeithorizont

- ☒ A-Horizont
- ☐ B-Horizont
- ☐ längerfristiger Horizont
- ☐ Daueraufgabe

Richtplanrelevanz

- Flächenbeanspruchung:
- Beanspruchung von FFF: minimaler Umfang für Massnahmen LBP und evtl. für AEM
- Tangierung von Schutzgebieten von nationaler Bedeutung: nein

Koordinationsstand

- ☐ Kein Stand
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Aufnahme in den Kantonalen Richtplan

- ☐ ja Kap.: KA:
 - ☒ nein > Verankerung in: Projekt GVP
-

Umweltschutzgesetzgebung

Keine relevanten Konflikte

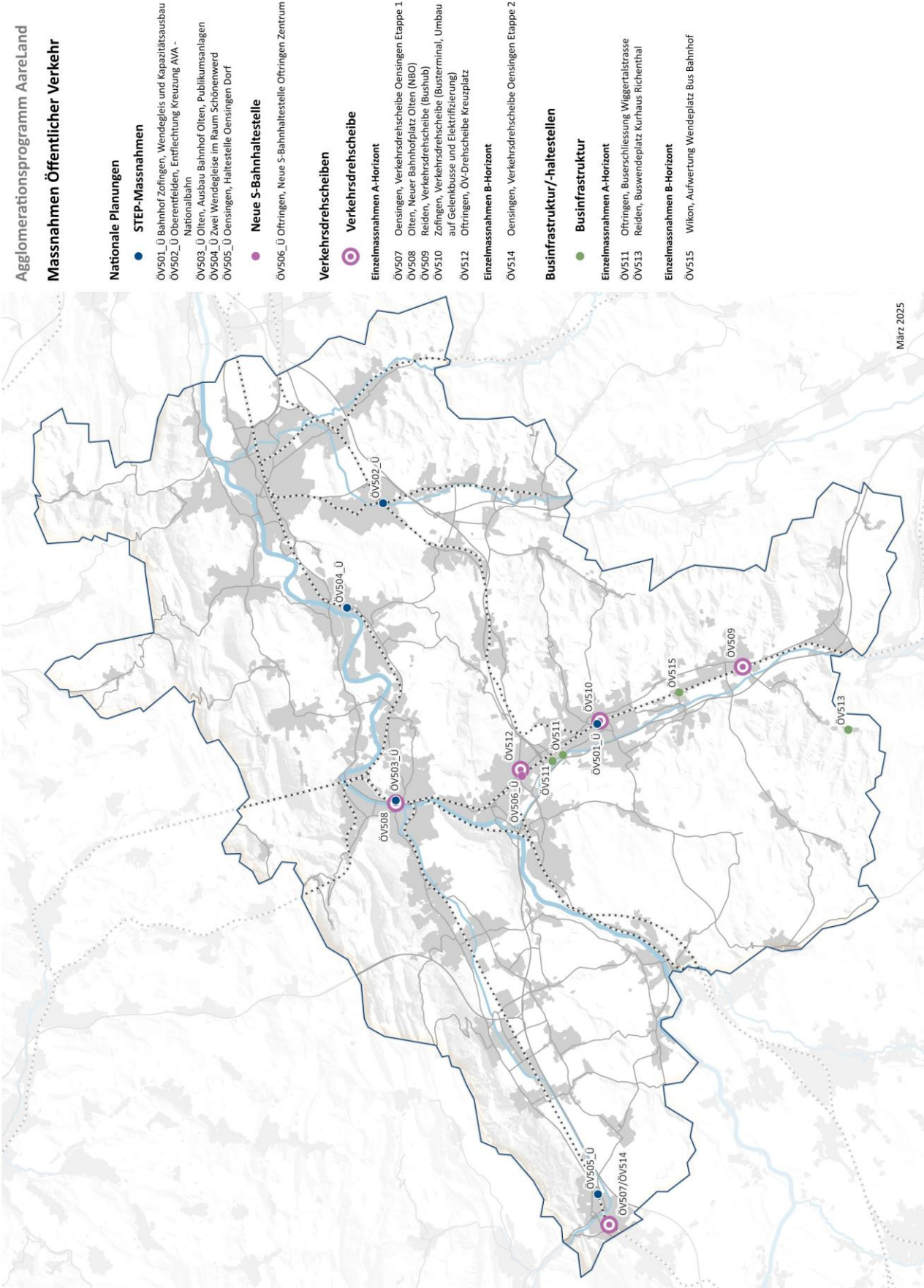
Sonstiges**Literatur / Grundlagendokumente**

- Kanton Solothurn, Variantenstudium AEM, 2025
 - Grünflächenkonzept Oensingen, 2023
 - Vorprojekt Lebensraum Dünnern, 2022 und Erholungskonzept Lebensraum Dünnern, 2023
-

Bemerkungen / Hinweise

- --
-

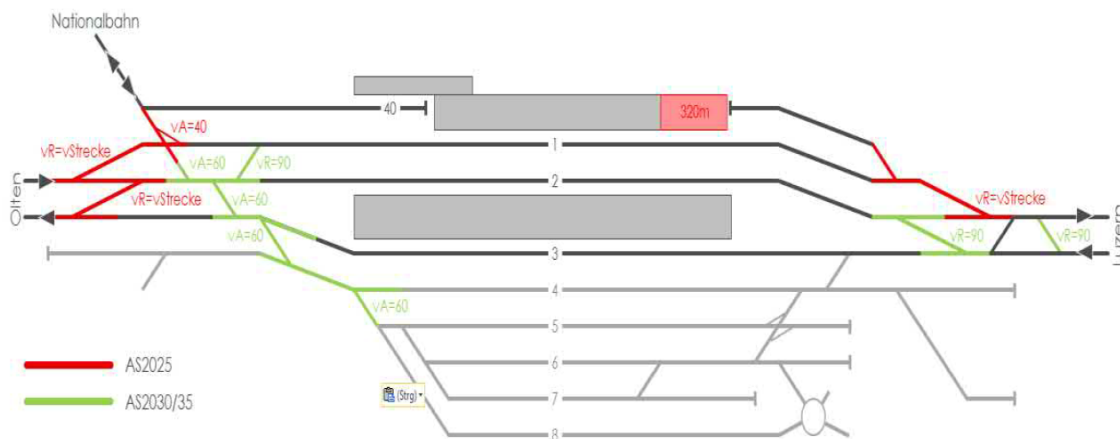
4. Öffentlicher Verkehr



4.1. Bahn

ÖV501_Ü	Nationale Planungen
AS 2025: Zofingen: Wendegleis	
AS 2035: Zofingen–Suhr–Lenzburg: Kapazitätsausbau (Massnahmen Bahnhof Zofingen)	

☐ Referenznummer



Quelle: Dossier Plangenehmigungsverfahren für die Umsetzung des BEHIG, 06.02.2019 SBB

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung

Mit der Umsetzung des Fahrplankonzepts STEP 2025 verkehrt der IR Bern – Luzern neu im Halbstundentakt. Die Personenunterführung Mitte führt heute nur auf die Bahnhofplatzseite.

Ausbauten Ausbauschritt 2025

Mit dem Angebotsschritt STEP AS2025 ist vorgesehen, den integralen 30'-Takt auf der Fernverkehrslinie Luzern – Bern anzubieten. Die S3 wird zwischen Aesch – Basel – Olten und Zofingen verkehren. Dafür ist ein Wendegleis notwendig. Die Reisenden von Basel nach Zofingen, resp. von Luzern nach Basel steigen in Zofingen um. Zusätzlich sind Massnahmen in der Signalisierung (Zugfolgezeit) auf dem Abschnitt Aarburg – Oftringen Süd Zofingen notwendig. Die Einführung des Angebotes ist abhängig von den Ausbauten im Knoten Bern und ist derzeit erst ca. 2037 vorgesehen. Für die Realisierung des Angebotes braucht es weitere Anlagenanpassungen im Bahnhof Zofingen (Weichenköpfe und Perron Gleis 1 Verlängerung), welche Bestandteil eines späteren Ausbauprojektes sind.

Ausbauten Ausbauschritt 2035

Mit dem Ausbauschritt AS2035 soll insbesondere das Angebot im Güterverkehr auf der Nationalbahnlinie ausgebaut werden. Dazu sind Leistungssteigerung in den Weichenköpfen Nord und Süd notwendig, damit schnelle Einfahrten der Güterzüge möglich sind und dadurch die Abkreuzungskonflikte reduzieren.

Massnahme

Der Ausbau des Zofingen umfasst verschiedene Teilprojekte:

- Mit dem Halbstundentakt des IR Bern–Luzern endet die S3 neu in Zofingen. Das dafür im Bahnhof Zofingen notwendige Wendegleis wird über den Ausbauschritt 2025 finanziert.

- Für die Leistungssteigerung der Linie Zofingen – Suhr – Lenzburg müssen die Weichenköpfe Nord und Süd im Bahnhof Zofingen ausgebaut werden. Diese Massnahmen werden über den Ausbauschnitt 2035 finanziert.

Planung und Umsetzung**Kosten**

Projektierung:

offen

- Vorstudie abgeschlossen
- Start Vorprojekt: nach Abgleich mit dem konsolidierten AK35

Baubeginn: offen

Inbetriebnahme: 2036

Wirkung und Schnittstellen**Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration**

Mit dem Ausbau des Bahnhofs Zofingen und der Verdichtung des IR-Angebots wird die Attraktivität des ÖV in der Region verbessert. Mit den weiteren Massnahmen im Bahnhofsumfeld soll erreicht werden, dass mehr Personen zu Fuss oder mit dem Velo zum Bahnhof gelangen.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Mit einer Verlängerung der Personenunterführung Mitte kann der Bahnhof zu Fuss von der Westseite wesentlich besser erreicht werden.

Sonstiges**Literatur / Grundlagendokumente**

- Botschaft zum Ausbauschnitt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur, 31. Oktober 2018
-

Bemerkungen / Hinweise

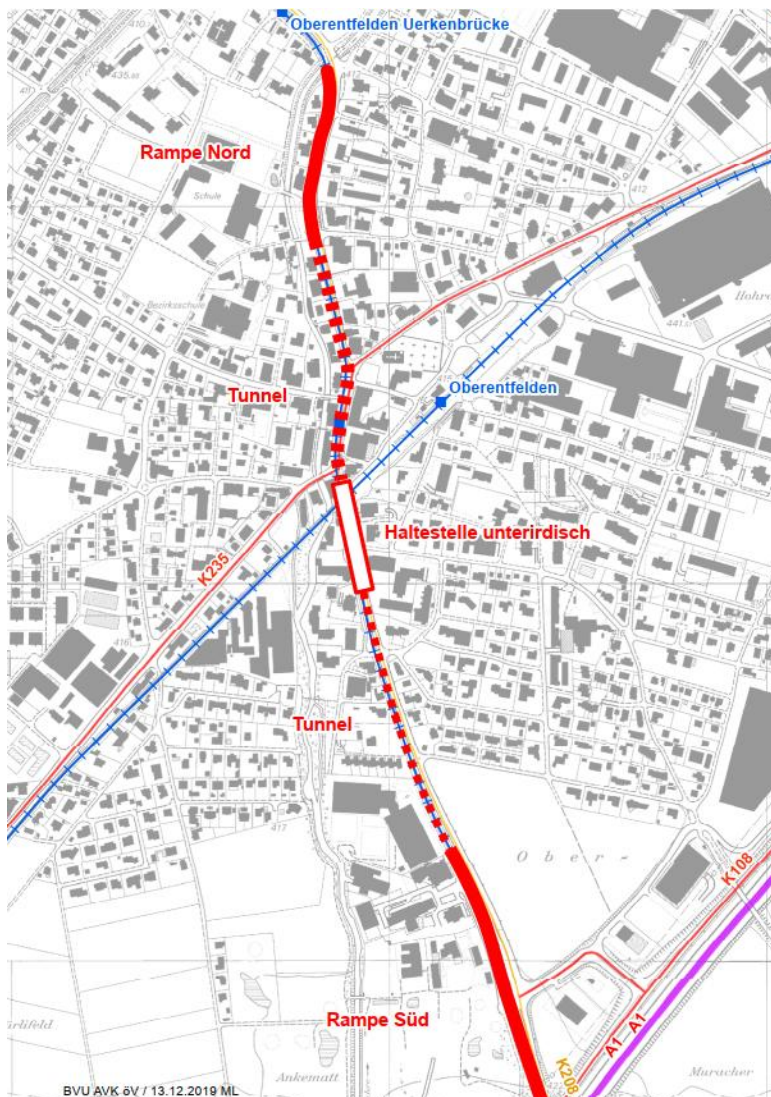
Mit dem Ausbauschnitt AS2035 sind beträchtliche Leistungssteigerungen auf der Nationalbahnlinie (Zofingen – Lenzburg) vorgesehen, welche entsprechende Investitionen im Bahnhof Zofingen erfordern. Diese Massnahmen erhöhen den Druck auf die Umsetzung der SBB-Niveauübergangssanierung Aarburgerstrasse K104 (Massnahme Str403).

ÖV502_Ü

Nationale Planungen

Oberentfelden, Entflechtung Kreuzung AVA – Nationalbahn

☐ Referenznummer



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Mit dem Ausbauschritt 2035 (Leistungssteigerung Zofingen–Suhr–Lenzburg) sollen zusätzliche Güterzüge über die Nationalbahnstrecke Zofingen–Lenzburg geführt werden. Die Anzahl der Gütertrassen wird von einer Gütertrasse auf vier pro Stunde erhöht. Die Nationalbahn der SBB und die AVA-Strecke Aarau–Schöftland kreuzen sich heute in Oberentfelden auf dem gleichen Niveau (Gleiskreuz). Die gemeinsame Nutzung des Gleiskreuzes schränkt die Fahrplangestaltung infolge der gesteigerten Anzahl Gütertrassen auf beiden Strecken stark ein.

Massnahme

Mit einer Entflechtung sollen die Strecken der AVA und der Nationalbahn künftig voneinander unabhängig betrieben werden können. Dies ermöglicht zusätzliche Trassen auf der Nationalbahn für den Güterverkehr und einen Angebotsausbau auf der AVA. Bau einer kreuzungsfreien Entflechtung der Gleise der SBB und AVA in Oberentfelden Engelplatz. Die Machbarkeitsstudie von 2018 sieht die Tieferlegung der AVA mit einer unterirdischen Kreuzungsstelle «Engelplatz» vor. Von der Haltestelle Uerkerbrücke führt eine rund 230 Meter lange Rampe zum 820 Meter langen Tunnel. Vom südlichen Portal führt eine 300 Meter lange Rampe in Lage der heutigen oberirdischen Linienführung in Richtung Schöftland. Gemäss Machbarkeitsstudie ist eine Entflechtung nur mittels Tieferlegung an Ort möglich. Aufgrund der betrieblichen Randbedingungen ist eine Deckelbauweise vorgesehen, wobei vorgängig eine Vielzahl von Werkleitungen (u.a. grosskalibrige Kanalisationsleitungen) umgelegt werden müssen. Der einschneidende Bauvorgang erfordert anschliessend die komplette Instandstellung der Kantonsstrasse K208. Der Kanton und die Gemeinde sehen vor, im Rahmen der Instandstellung, eine Aufwertung der Ortsdurchfahrt vorzunehmen.

Planung und Umsetzung

Projektierung: Vorprojekt bis Ende 2024; Auflage- und Bau-
projekt ab 2025
Baubeginn: ab 2026
Inbetriebnahme: ca. 2031

Kosten

ca. 170 Mio. Franken (exkl. MWSt.)
Genauigkeit: $\pm 30\%$
Stand: 2018

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

Mit der Entflechtung und der anschliessenden Instandstellung der Kantonsstrasse K208 besteht die Möglichkeit die Ortsdurchfahrt in Oberentfelden völlig neu zu gestalten und insbesondere dem Fuss- und Veloverkehr mehr Platz zur Verfügung zu stellen.

Mit der Entflechtung Oberentfelden kann bei steigender Nachfrage zwischen Aarau und Schöftland das Angebot vom 15'- zum 10'-Takt verdichtet werden.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Das Projekt hat keine Änderungen der Linienführungen zur Folge. Während der Bauzeit sind jedoch grosse Auswirkungen auf das Verkehrsnetz des MIV zu erwarten. Der MIV wird während der rund vierjährigen Bauzeit grossräumig umgeleitet.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Machbarkeitsstudie Entflechtung SBB/AVA in Oberentfelden, Ingenieurbüro CES AG, 20. März 2018

Bemerkungen / Hinweise

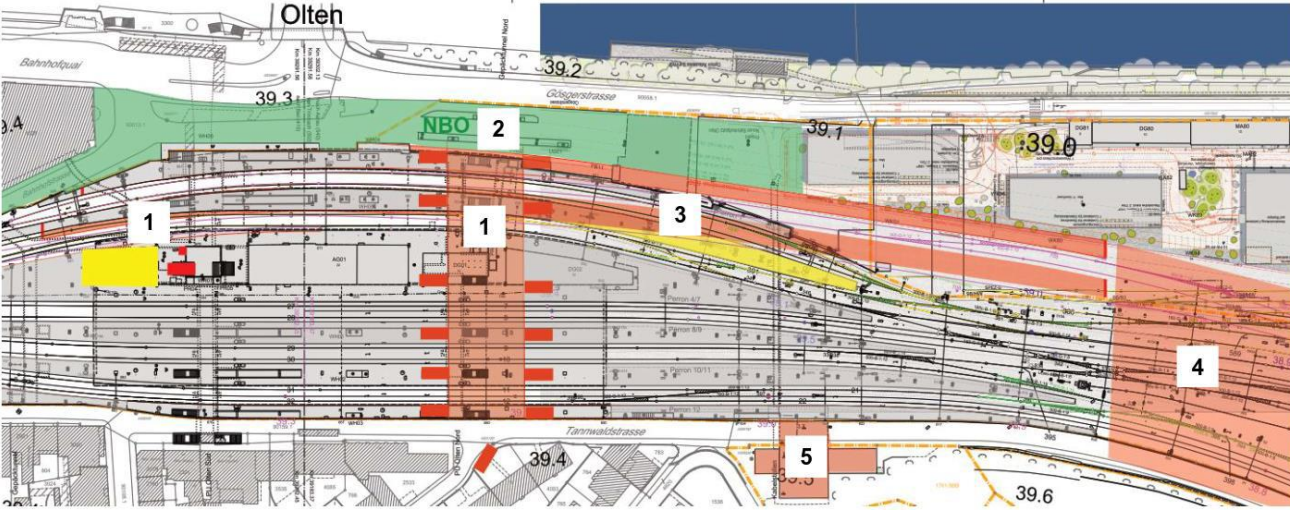
Mit dem Entflechtungsprojekt ist das bisherige Projekt der Eigentrassierung der AVA in Oberentfelden hinfällig geworden (Finanzierung über Aggloprogramme vorgesehen). Da die Instandstellung der Kantonsstrasse durch den Verursacher finanziert wird, kann die Aufwertung der Ortsdurchfahrt nicht im Agglomerationsprogramm eingegeben werden. Die Mehrkosten gegenüber der reinen Instandstellung ist folglich durch den Kanton und die Gemeinde im Sinne einer Eigenleistung zu finanzieren.

ÖV503_Ü

Nationale Planungen

Olten, Ausbau Bahnhof Olten, Publikumsanlagen

☒ Referenznummer: STEP AS 2035 Nr. D.15 / Z.15



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Der Bahnhof Olten genügt den bestehenden und künftigen Anforderungen nicht mehr, sowohl in Bezug auf die Gleisanlagen als auch die Publikumsanlagen (Perronlängen und -breiten, Kapazität Personenunterführungen, Zugänge zum Stadt- und Bushaltestellen).

Massnahme

Bei den Publikumsanlagen im Bahnhof Olten sind folgende Massnahmen vorgesehen: Anpassung von Perronzugängen, Verlängerung der Perronnutzlänge, Verbreiterung von Perrons und Unterführung, Rückbau Reisezentrum (1. Ausbaustadium). Weitere nötige Massnahmen sind noch nicht gesichert (Schnittstellen zum Bahnhofplatz Olten, Perronverlängerungen Gleis 1-3, aufwärtskompatibler Substanzerhalt im Vorbahnhof, Nordkopf und Stellwerkersatz). Diese Massnahmen können erst im Anschluss an die Ergebnisse einer Gesamtstudie Olten ausgelöst und beantragt werden.

Planung und Umsetzung

Projektierung: Seit Juni 2023 Phase Vorprojekt
Baubeginn:
Inbetriebnahme: 2036

Kosten

70 Mio. Franken für 1. Ausbaustadium

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

Ohne Erhöhung der Nutzlänge Gleise 1-3 auf 420 m bleiben die Zuglängen IC Bern–Basel (Gleis 3) auf 360 Meter sowie die S-Bahnen aus Solothurn und Rotkreuz auf je 100 Meter (Doppelbelegung Gleis 1) beschränkt.

Die Massnahmen stellen sicher, dass die nötigen Kapazitäten für die Personenströme gesichert werden können. Die Wirkung entfaltet sich somit weit über den Perimeter des Bahnhofs Olten hinaus.

Die gesamten Massnahmen stellen das Funktionieren des ÖV-Knotenpunktes auch in Zukunft sicher.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Der Bahnhof Olten gilt als der Eisenbahnknotenpunkt, sowohl was die nationalen als auch die regionalen Verbindungen angeht. Er ist auch Übergangspunkt auf das Busnetz mit einer Verknüpfung zahlreicher Buslinien. In Bezug auf die Nachfrage steht Olten in der schweizweiten Rangliste der Bahnhöfe auf Platz 8 (nach Zürich, Bern, Basel, Winterthur, Luzern, Lausanne sowie Zürich Oerlikon).

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

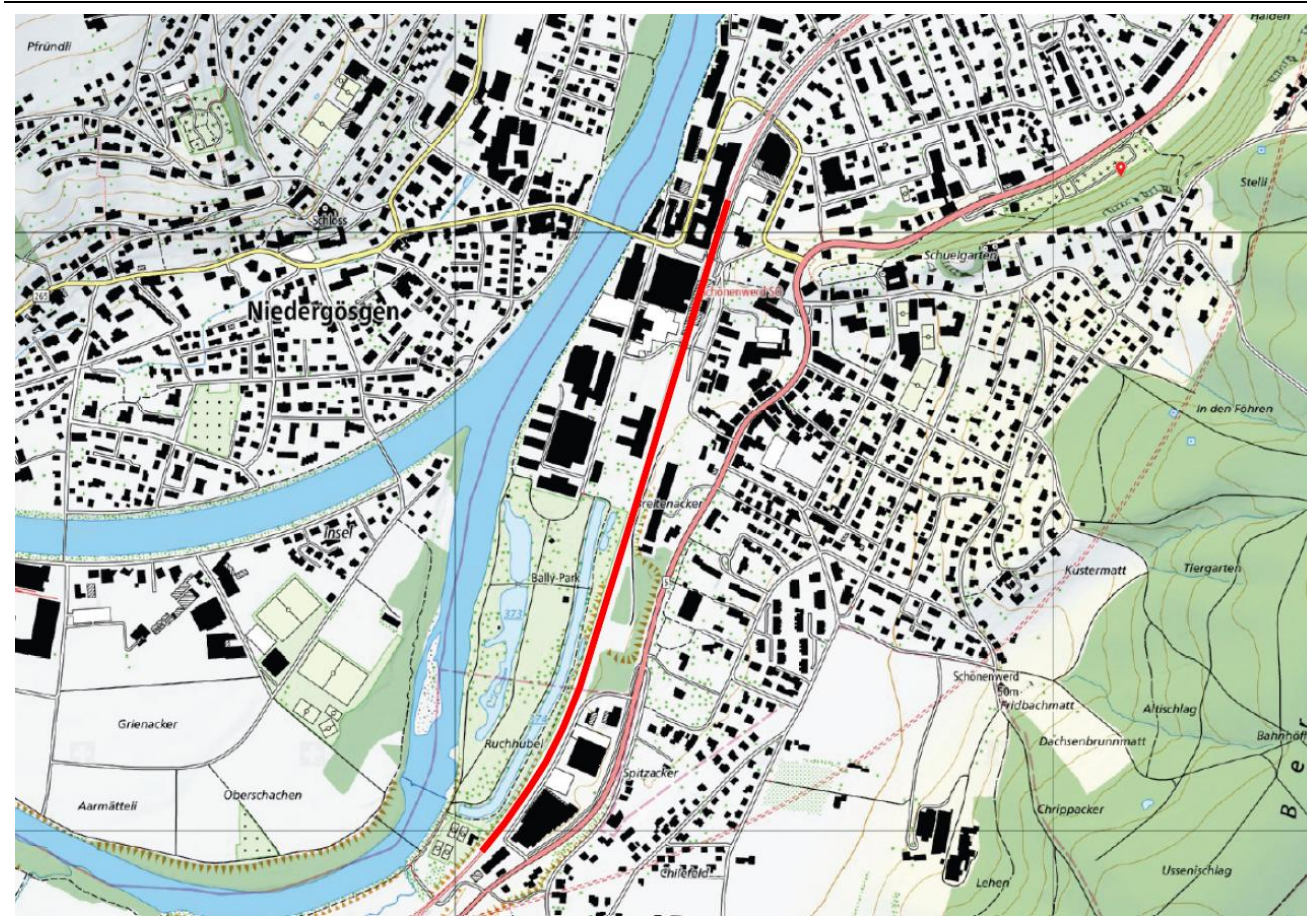
- Botschaft zum Ausbauschnitt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur, 31. Oktober 2018
- Botschaft zum Stand und zu Änderungen der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur sowie zur Perspektive Bahn 2050» vom 16. August 2023 => Darin wurden zusätzliche 290 Mio. CHF für Olten gesprochen.

Bemerkungen / Hinweise

- --

ÖV504_Ü	Nationale Planungen
Schönenwerd West, Wendegleise	

☒ Referenznummer: STEP AS 2035: Nr. 06.10



Massnahmenbeschrieb	
Ausgangslage / Zielsetzung Das Angebotskonzept des Ausbaus Schrittes 2035 sieht einen 15'-Takt zwischen Wettingen und Aarau vor. Die nächstgelegene Möglichkeit für eine Wendeanlage westlich von Aarau, liegt in Schönenwerd. Künftig sollen in Schönenwerd halbstündlich jeweils ein Regionalexpress (RE) von Zürich und eine S-Bahn von Turgi wenden. Für den Fern- und S-Bahnverkehr sind zwei Wendegleise notwendig.	
Massnahme Zwei Wendegleise im Raum Schönenwerd	
Planung und Umsetzung Projektierung: Auflage- und Bauprojekt seit Frühling 2024 Baubeginn: ab 2031 Inbetriebnahme: ca. 2035	Kosten Noch offen

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

Mit den beiden Wendegleisen im Raum Schönenwerd kann erreicht werden, dass in Aarau endende Züge bis zur Rückfahrt keine Bahnhofgleise blockieren. Sie ermöglichen damit, dass die Region Aarau mit einem guten und leistungsfähigen Bahnangebot erschlossen wird.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Die Wendegleise dienen dem rationellen Bahnbetrieb und haben keine direkten Schnittstellen mit anderen Verkehrsnetzen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- --

Bemerkungen / Hinweise

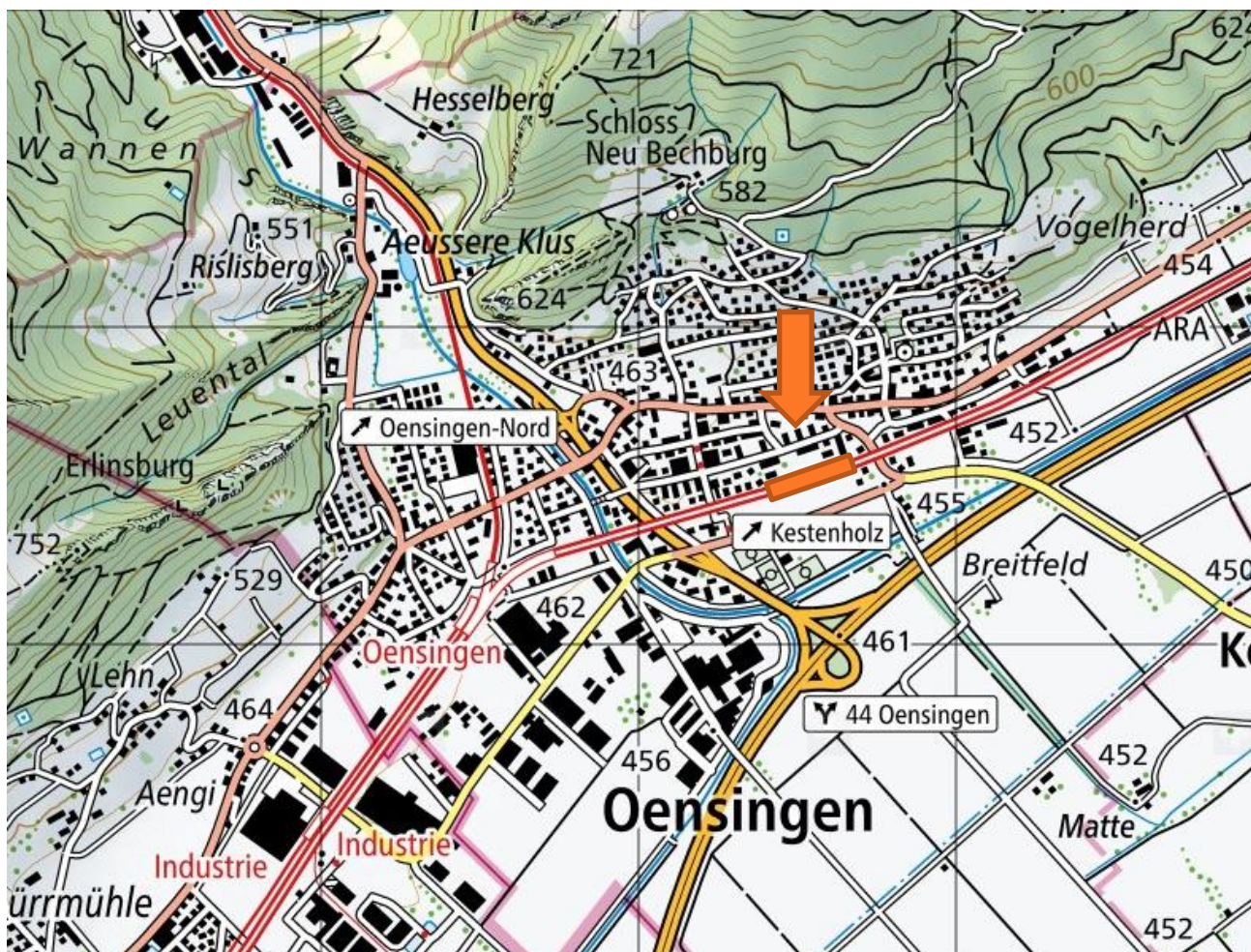
- --
-

ÖV505_Ü

Nationale Planungen

Oensingen, Haltestelle Oensingen Dorf

☒ Referenznummer: STEP AS2035: H.06 / C.06



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung

Das Siedlungsgebiet der Gemeinde Oensingen hat eine grosse Ausdehnung in der Länge und wird vom bestehenden Bahnhof peripher erschlossen. Wichtige Gebiete befinden sich zwar in Nähe zu den Bahngleisen, aber bisher ohne Haltepunkt. Nördlich der geplanten Haltestelle liegt noch grosses Entwicklungspotenzial im Bestand, welches in Zukunft ausgebaut werden soll und südlich der Bahnhof Haltestelle liegt eine unbebaute Bauzone – Areal «Gärbimatt» zwischen der Bahnlinie und der Kantonsstrasse «Jurastrasse». Zusätzlich wird die integrale Abstimmung Verkehr und Siedlung dadurch unterstützt, dass die neue Verkehrsführung bzw. die Verkehrsentslastung Oensingen genau an dieser Haltestelle vorbeiführen soll.

Massnahme

Mit einer neuen Bahnhof Haltestellen Oensingen Dorf soll die Erschliessung des entsprechenden Gebiets mit dem öffentlichen Verkehr verbessert werden.

Planung und Umsetzung

Projektierung: Vorstudie 2025

Baubeginn: offen

Inbetriebnahme: Realisierung im Zeithorizont 2031 – 2035

Kosten

Noch offen

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

Eine Arealentwicklung im Bereich des Zeughauses (mittel- bis längerfristig als Umstrukturierungsgebiet vorgesehen) sowie der Gewerbegebiete südlich der Bahngleise wird durch die Bahnstation gefördert und profitiert von der Wechselwirkung durch die gute Verkehrserschliessung. Die zusätzliche Bahnhaltestelle hat eine wesentlich gesteigerte Attraktivität für ÖV-Relationen in Richtung Gäu – Olten sowie in Richtung Solothurn zur Folge.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Mit einer guten Einbettung in das Fuss- und Velonetz erzielt die Haltestelle eine grosse Wirkung mit einem grossen Einzugsgebiet und Potenzial. Verknüpfungspunkt mit den übrigen ÖV-Linien bleibt der bestehende Bahnhof Oensingen mit dem guten Fernverkehrsangebot.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Botschaft zum Ausbauschnitt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur, 31. Oktober 2018
 - Potentialanalyse neue Bahnhaltestellen Nordwestschweiz, WAM Planer und Ingenieure, Oktober 2014
-

Bemerkungen / Hinweise

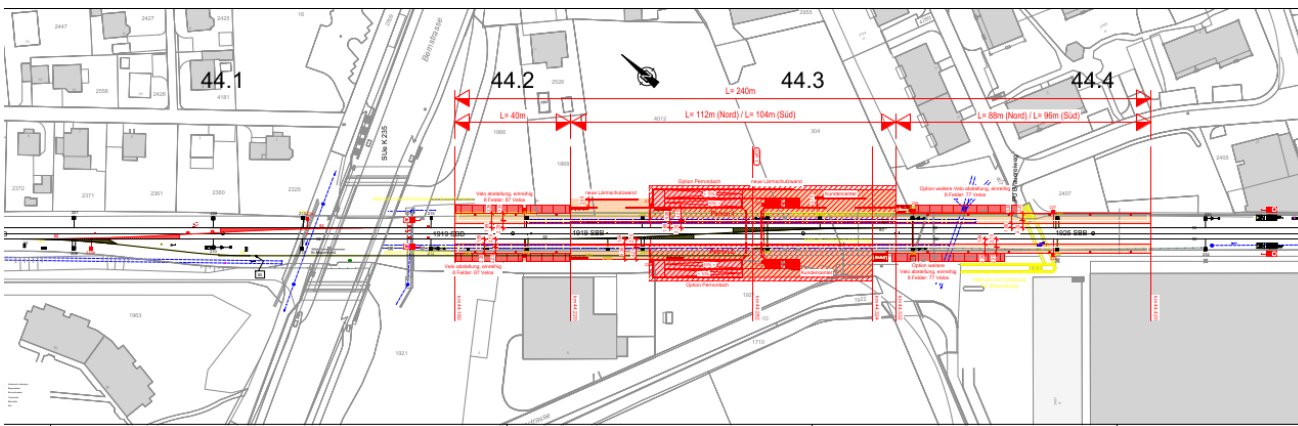
- --
-

ÖV506_Ü

Nationale Planungen

Oftringen, Neue S-Bahnhaltestelle Oftringen Zentrum

☐ Referenznummer



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Der Kreuzplatz in Oftringen liegt im Zentrum der Gemeinde Oftringen. Das Gebiet ist heute mit drei Buslinien (Rothris–Oftringen Zentrum–Zofingen, Olten–Oftringen Zentrum–Oftringen, Perrycenter und Aargau–Oftringen–Oftringen, Zentrum–Zofingen) erschlossen, die jeweils im 15’- bzw. 30’-Takt verkehren.

Im Rahmen der Umsetzung von RPG I hat der Kanton Aargau im Richtplan Wohnschwerpunkte festgelegt, die Potenzial für eine qualitativ hochwertige, dichte Wohnraumentwicklung aufweisen. Die Kernzone rund um die geplante S-Bahnhaltestelle Oftringen Zentrum ist im Richtplan als Zwischenergebnis aufgenommen. Ziel ist es, mit der S-Bahnhaltestelle eine ausreichende ÖV-Erschliessung (Güteklasse B) die Voraussetzung für die Festsetzung im Richtplan zu schaffen.

Gestützt auf die Vorstudie für die Haltestelle von 2021, wurde 2023 im Rahmen der Gesamtüberprüfung des Richtplans, Paket 1, vom Koordinationsstand Vororientierung in ein Zwischenergebnis angehoben. Für die Festsetzung im Richtplan fehlt der Nachweis der fahrplantechnischen Machbarkeit.

Massnahme

Mit einer neuen Bahnhaltestellen Oftringen Zentrum soll die Erschliessung der Kernzone (Wohnschwerpunkt) mit dem öffentlichen Verkehr verbessert werden. Die Haltestelle ermöglicht die optimale Verknüpfung der Bahn mit dem Bus.

Planung und Umsetzung

Projektierung: Vorstudie 2021 (abgeschlossen)
Baubeginn: offen
Inbetriebnahme: offen (nach 2035)

Kosten

17 Mio. Franken (exkl. MWSt.)
Genauigkeit: ± 30%
Stand: 2021

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

Mit der neuen Haltestelle Oftringen Zentrum werden Bus und Bahn optimal miteinander verknüpft. Sie verbessert die Erschliessung des Kreuzplatzes und des Wohnschwerpunkts Oftringen Zentrum (im Richtplan als Zwischenergebnis enthalten). Sie ermöglicht auch die bauliche Verdichtung der Gebiete rund um den Kreuzplatz.

Der Ausbau der Bushaltestellen am Kreuzplatz ist bereits in den Agglomerationsprogrammen 1–4 enthalten. Die Bahnhofstabelle ist nicht im Ausbauschnitt 2035 enthalten und damit derzeit nicht finanziert.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Mit der Haltestelle können primär die bestehenden Buslinien aus Rothrist, Olten und Zofingen mit der S-Bahn verknüpft werden. Die ÖV-Verbindungen werden stabiler, da längere Wege mit der Bahn zurückgelegt werden können. Zusätzliche Busangebote Richtung Zofingen via Wiggertalstrasse sind denkbar (je nach Entwicklung des kantonalen Entwicklungsschwerpunktes).

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

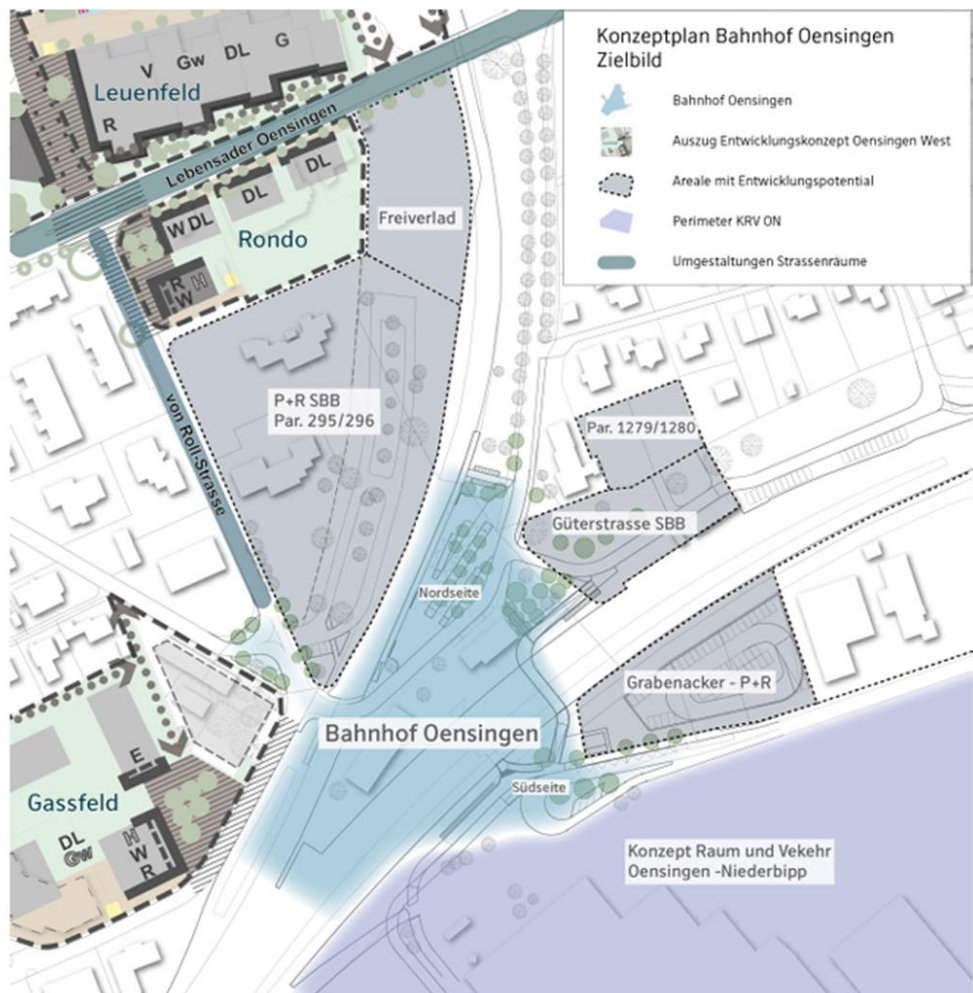
- Potentialanalyse neue Bahnhofstabelle Nordwestschweiz, WAM Planer und Ingenieure, Oktober 2014

Bemerkungen / Hinweise

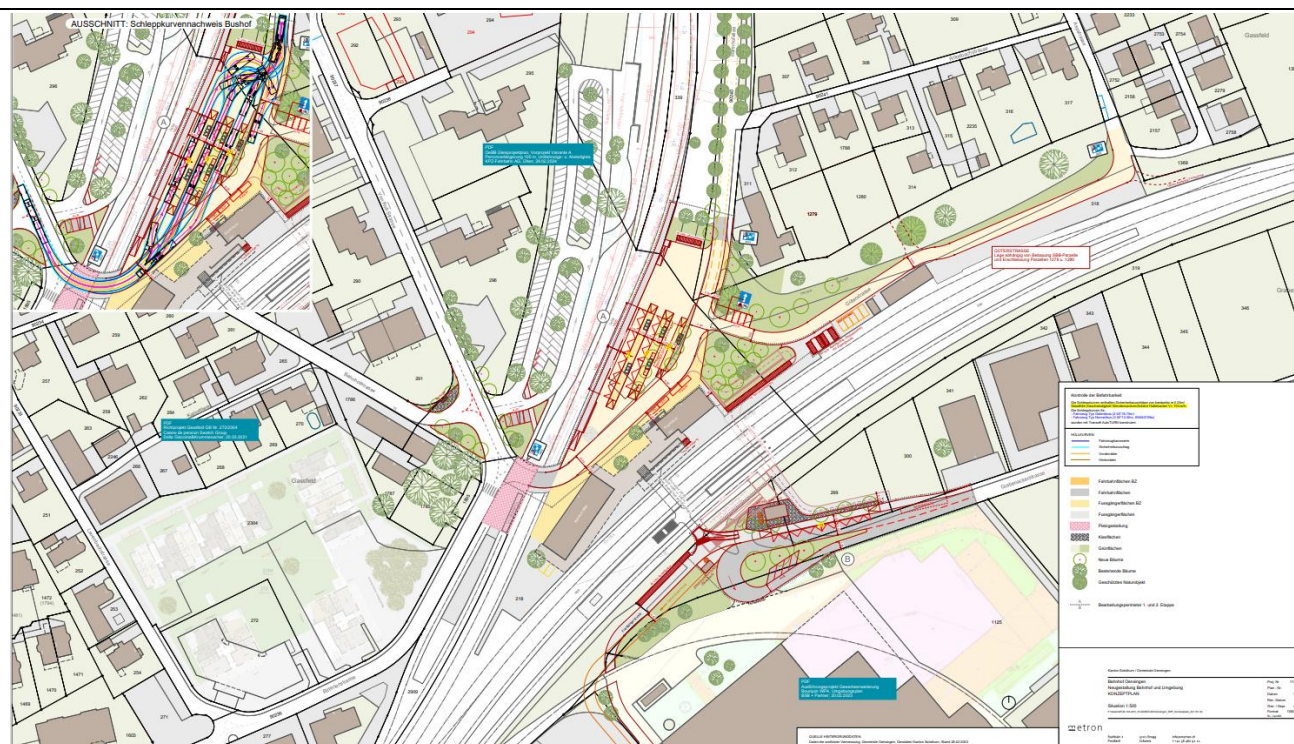
- Für den Ausbau der Bahninfrastruktur ist mit der Umsetzung von FABI der Bund zuständig. Die Haltestelle ist jedoch nicht im Ausbauschnitt 2035 enthalten.
 - Im Kantonalen Richtplan Aargau ist die neue S-Bahnhaltstabelle als Zwischenergebnis festgehalten.
-

4.2. Verkehrsdrehscheiben und Businfrastruktur

ÖV507			A-Horizont
Oensingen, Verkehrsdrehscheibe Oensingen Etappe 1 (Nordseite)			
Kategorie: Verkehrsdrehscheiben			
☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP	
☐ 1. Generation	-	-	
☐ 2. Generation	-	-	
☐ 3. Generation	-	-	
☒ 4. Generation: ÖV409	2581.4.005	B	



Zielbild Konzeptplan Bahnhof Oensingen (metron, 12.01.2024)



Konzeptplan (metron, 19.12.2024)

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Das Bahnhofsgelände in Oensingen ist aufgrund seiner regionalen und kommunalen Mobilitätsfunktion als kantonsweit dritt-wichtigster Bahnhof ein zentraler Entwicklungsschwerpunkt der Gemeinde Oensingen mit Ausstrahlung auf die Bezirke Gäu und Thal.

Das Bahnhofsgelände ist ein zentraler und bedeutender Baustein für die künftige Entwicklung der Gemeinde Oensingen und der Region. Eine qualitativ hochstehende Entwicklung des weitgehend öffentlich zugänglichen Areals ist von grossem Interesse.

Die zukunftsweisende Entwicklung des Bahnhofsgeländes geschieht gemeinsam mit den unterschiedlichen Stakeholdern wie z.B. den verschiedenen Transportunternehmen oder verschiedenen Grundeigentümern und beinhaltet Themen mit Bezug zu MIV-, ÖV- und Fuss-/Veloverkehrs-Erschliessung sowie Parkierung. Auch eine mögliche zukünftige Nutzungsintensivierung und Verdichtung aufgrund der Aufzoning für Mischnutzungen (Nordseite) und hohe Arbeitsplatzdichte mit wertschöpfungsintensiven Unternehmen (Südseite) spielen bei der Planung eine Rolle.

Die Entwicklung der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Oensingen steht in einem direkten Zusammenhang mit dem Gesamtverkehrsprojekt Oensingen (Str501), mit der laufenden und zukünftigen Legislaturplanung, mit STEP 2035 und mit der Strassen- und Grünraumgestaltung.

In der Vergangenheit wurde das Bahnhofsgelände mehrmals planerisch behandelt (Entwicklungskonzept 2011, Konzeptstudie 2012, Flächenstudie 2013, morphologischer Kasten, Konzept Raum und Verkehr Oensingen-Niederbipp). Diesen vorangegangenen Planungsschritten führten zwar noch nicht zu einem zufriedenstellenden Ergebnis und einem übergeordneten, konsolidierten Konzept, sie lieferten aber wertvolle Hinweise, welche als Grundlagen für die heute vorliegende Planung und deren Planungsprozess dienen.

Konsolidierter Konzeptplan

Zwischenzeitlich wurde ein konsolidierter Konzeptplan für die «Verkehrsdrehscheibe» erarbeitet. Beidseitig des Bahnhofs wurden die bestehenden und angestrebten Nutzungen (sofern bekannt) im weiteren Betrachtungsperimeter berücksichtigt. Zielsetzungen und Rahmenbedingungen wurden im Sinne eines Anforderungsprofils definiert und von der Begleitgruppe genehmigt.

Abstimmung Entwicklungszielplan SBB

Parallel zum Konzeptplan haben die SBB den Entwicklungszielplan (EZP) für Oensingen erarbeitet. «EZP Bahnhof»

bezeichnet ein Instrument für die mittel- und langfristig koordinierte Entwicklung kundenfreundlicher Publikumsanlagen. Es dient der Schärfung einer gemeinsamen Vorstellung über aktuelle und künftige Nutzungen am und im Bahnhof und dessen Umgebung, damit Verkehrsmittelwechsel und Personenfluss auch in Zukunft gewährleistet und verbessert werden können. Der «EVP Bahnhof» steht als Koordinationsinstrument für die gemeinsame Erarbeitung räumlicher Lösungen in Bahnhöfen sowie ihren näheren und weiteren Umfeldern zur Verfügung und ermöglicht die Koordination und Abstimmung der betrieblichen Infrastrukturanlagen der verschiedenen Transportunternehmen.

Stand der Planungen

Der konsolidierte Konzeptplan ist fertiggestellt und mit dem Entwicklungszielplan der SBB abgestimmt.

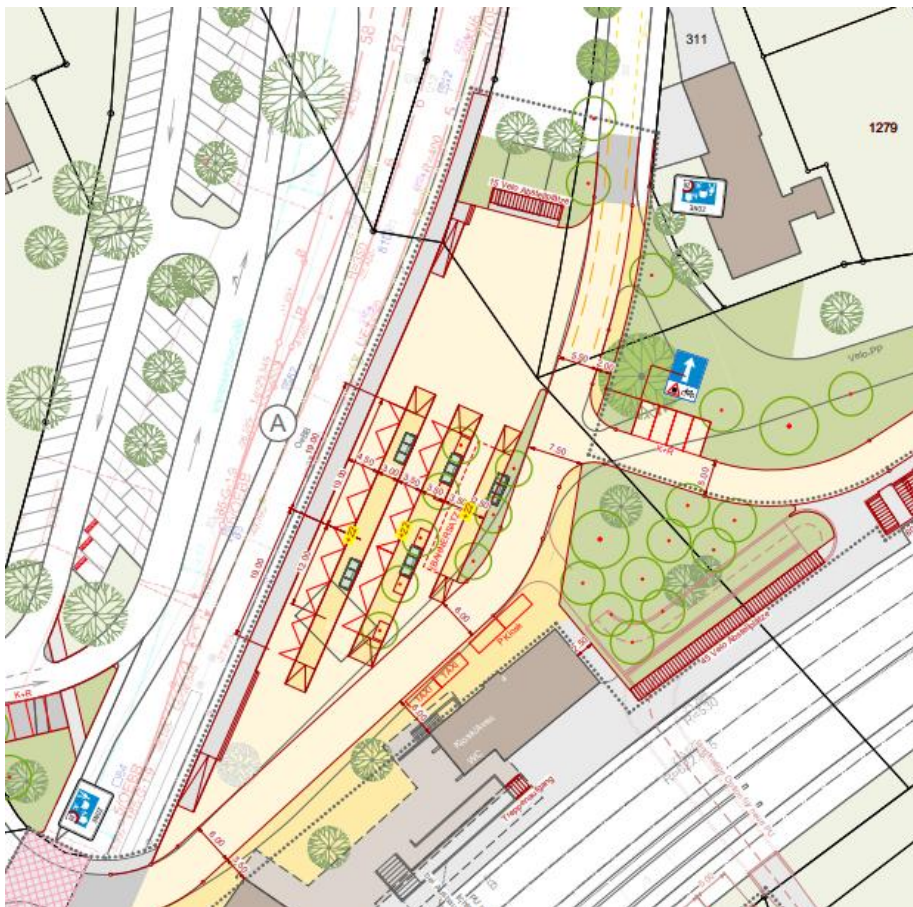
Der Konzeptplan zeigt das Entwicklungspotenzial des Bahnhof Oensingen als Verkehrsdrehscheibe und identitätsstiftender Ankunfts- und Aufenthaltsort auf. Die Zielsetzung der multimodalen Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger, insbesondere mit Betrachtung der Nähe zum Arbeitsplatzgebiet, Schlüsselareal Wohnen, Zentrum und Autobahn ist erfüllt.

Der konsolidierte Konzeptplan wurde in einer zweiten Phase weiter vertieft. Die Vertiefung umfasste die Optimierung des Konzeptplans, insbesondere des Bushofs Süd, die Sicherstellung möglicher Etappierungen unter Berücksichtigung zukünftiger Projekte der Transportunternehmen SBB und OeBB sowie die phasengerechte, detaillierte Kostenermittlung mit einer präzisen Festlegung des Planungsperimeters

Beschrieb der Massnahme

Der Konzeptplan mit Zielbild behandelt folgende Elemente resp. Themen: Nordseite, Südseite, Parkierung, Querungen, sowie Entwicklungen, Areale und Projekte in der Umgebung. Die konkreten Massnahmen sind:

- Bushof Nord
- Bahnhofplatz/-allee
- Grünraum
- Velounterstand
- Gleisanlage und Perron/Bahnübergang OeBB (Bau-/Auflageprojekt 2025)



Bushof Nord optimiert mit Schleppkurven (metron, 19.12.2024)

Die multifunktionale Verkehrsdrehscheibe auf der Nordseite beinhaltet auf der Nordseite insgesamt vier Buskanten zwischen dem Perron OeBB und dem Bahnhofgebäude bzw. der Bahnhofsallee. Der Bahnhofplatz Nord wird durch den Bahnhof neu strukturiert und als attraktive Umsteige- und Begegnungszone gestaltet.

Insgesamt sollen an drei Standorten rund 180 Veloabstellplätze angeboten werden. Weiter sind rund um den Bahnhof Oensingen verschiedene Angebote für die Kurzzeitparkierung MIV vorgesehen.

Grundsätzlich soll die heute angebotene Gesamtzahl von 147 Parkplätzen (hauptsächlich Park+Ride) weiterhin angeboten werden. Aufgrund des neuen Bushof-Layouts entfallen auf dem Bahnhofplatz rund 30 Abstellplätze. Diese können andernorts ersetzt werden. Alternativ ist im Zuge der Verbesserung des ÖV-Angebots eine Reduktion der Abstellplätze prüfenswert. Für die Verortung der P+R-Anlage sind zwei Ansätze denkbar: (a) Beibehaltung heutiger Standort oder (b) Verschiebung auf die Südseite. Die heute bestehende Personenunterführung der SBB entspricht zwar nicht mehr den aktuellen technischen Vorgaben der SBB. Sie wird mittelfristig unverändert beibehalten.

Die heutige Personenunterführung ist für den Veloverkehr nicht befahrbar. Grundsätzlich besteht mit der heutigen Freizeitroute eine Möglichkeit zur Querung der Gleise im Umfeld des Bahnhofs Oensingen. Es sind zwei Optionen denkbar: (a) neue Veloquerung am Bahnhof oder (b) «Bypass» bestehende Veloroute.

Die Personenunterführung der SBB wurde in den vergangenen Jahren saniert. Kurzfristig besteht kein Handlungsbedarf. Mit Blick in die Zukunft wurde eine alternative Lage der Personenunterführung östlich des bestehenden Ökonomiegebäudes mit Kiosk, Avec und WC geprüft. Es sind zwei Optionen denkbar: (a) neue Personenunterführung am bestehenden Standort oder (b) neue Personenunterführung weiter östlich.

Die Schnittstellen zu den Entwicklungen, Arealen und Projekten in der Umgebung sind koordiniert und mit dem Zielbild abgestimmt (siehe oben). Das Zielbild zeigt insbesondere die drei Areale des Entwicklungskonzeptes Oensingen West (Leuenfeld, Rondo, Gassfeld). Um den Bahnhof Oensingen mit dem Bushof Nord und Süd sowie der entsprechenden Gestaltung der Bahnhofplätze entstehen begünstigt durch eine Neugestaltung des Bahnhofsgeliebts weitere für die Zukunft der Gemeinde Oensingen attraktive Areale mit Entwicklungspotenzialen. Es sind dies (a) Areal östlich von Roll Strasse, (b) Areal Güterstrasse sowie (c) Areal südlich Grabenackerstrasse. Mit der «Lebensader Oensingen» (Str501) sowie der vorgesehenen Umgestaltung der von Roll-Strasse (Str512.4) werden die Strassenräume im Umfeld langfristig aufgewertet.

Am Bahnhof Oensingen wird ein attraktiver, charaktervoller Freiraum mit landschaftsgestalterischen Qualitäten realisiert. Der Bahnhof soll als identitätsstiftender Ankunftsort wahrgenommen werden.

Mitwirkung

Zu den typischen Funktionen von Verkehrsdrehscheiben wurde durch die Gemeinde im Rahmen eines alljährlichen Dorf- anlasses eine Mitwirkung im Sinne eines Stimmungsbarometers zu verschiedenen Fragen im Zusammenhang mit dem Bahnhof Oensingen durchgeführt. Diese hat gezeigt, dass insbesondere bezüglich Verweilens am Ort, Zentralität und Identität des Ortes Dringlichkeit gegeben ist.

Machbarkeit

Die Untersuchung der vertieften Machbarkeit, insbesondere der kritischen Elemente, wurde im Rahmen der Vertiefung mit allen Beteiligten angegangen. Die stufengerechte Ermittlung der Gesamtinvestitionskosten ist erfolgt. Die Abstimmung bezüglich Siedlung und Verkehr ist erfolgt. Dabei stellt der Bushof Nord ein zentrales Schlüsselement künftiger Entwicklungen dar.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	■ Agglomerationskernraum: ■ Anbindung an das nationale Fernverkehrsnetz ■ Benutzerfreundliche Verkehrsdrehscheiben, welche neue Mobilitätsformen (E-Mobilität, Sharing und Pooling) einbinden ■ Gute Vernetzung zwischen den Kernräumen
Bezug zum Handlungsbedarf	■ Ungenügende Ausgestaltung der Verkehrsdrehscheiben
Bezug zu den Teilstrategien	■ TÖV4 «Verkehrsdrehscheiben stärken» ■ TFVV7 «Kombinierte Mobilität – Anbindung für den FVV optimieren»

Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ S504.6 Oensingen, ESP Oensingen/Niederbipp (Ob der Gass/Moos/Tschäppelisacker) ▪ ÖV514 Oensingen, Verkehrsdrehscheibe Oensingen Etappe 2 (Südseite) ▪ Str512.4 Oensingen, Nord-Südverbindungen: Verbindung Leuenfeld – von Roll-Strasse – Bahnhof – Industriegebiet (FlaMa GVP)
--	---

Nutzen

- WK1 Sicherung und Stärkung des ÖV. Bessere Verknüpfung zwischen Bahn und Bus. Stärkung FVV (Sicherheit). Schaffung kantonsübergreifender Verbindungen, Optimierte Verkehrsführung und P+R.
- WK2 Unterstützt die Zentrumsentwicklung Oensingen West sowie die interkantonale Entwicklung des Top ESP. Eine einheitliche Gestaltung des Bahnhofplatzes und der angrenzenden Strassenfläche steigert die Aufenthaltsqualität und trägt als Identitätsmerkmal bei.
- WK3 Erhöhung der Sicherheit für den FVV.
- WK4 Verringerung der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs durch die Verschiebung des Modalsplits zugunsten des ÖV.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Gemeinde Oensingen	Kanton Solothurn (AVT, ARP, AWA) TU (SBB, OeBB, asm, Postauto, BOGG, Busbetriebe)

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung: 2024-2026
▪ Siedlungsentwicklungskonzept Oensingen West, 2019	Plangenehmigung/Baubewilligung: 2026-2027
▪ Konsolidierter Konzeptplan 2024 / Workshopverfahren mit TU's sowie ARP und AVT	Finanzierungsplan: 2028
Weitere Planungsschritte:	Baubeginn: ab 2028
▪ Projektierung	Inbetriebnahme: ab 2029
Planungsstand: ☒ 1 ☐ 2 ☐ 3	Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)	Flächenbeanspruchung
☐ Keine Information	Keine Flächenbeanspruchung
☐ Vororientierung	
☐ Zwischenergebnis	
☐ Festsetzung	

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

4'200'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 50%

Stand: 11.2024

Kosten ohne Gleisanlage und Perron/Bahnübergang OeBB

Finanzierung

Kostenteiler noch genau zu definieren

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Konsolidierter Konzeptplan «Neugestaltung Bahnhof und Umgebung», 12. Januar 2024
- Vertiefung Konsolidierter Konzeptplan «Neugestaltung Bahnhof und Umgebung», 28. Februar 2025

Weitere Grundlagen:

- RRB 2018/508 zur Ortsplanungsrevision Oensingen
 - Siedlungsentwicklungskonzept Oensingen West, 2019
-

Quantitative Angaben

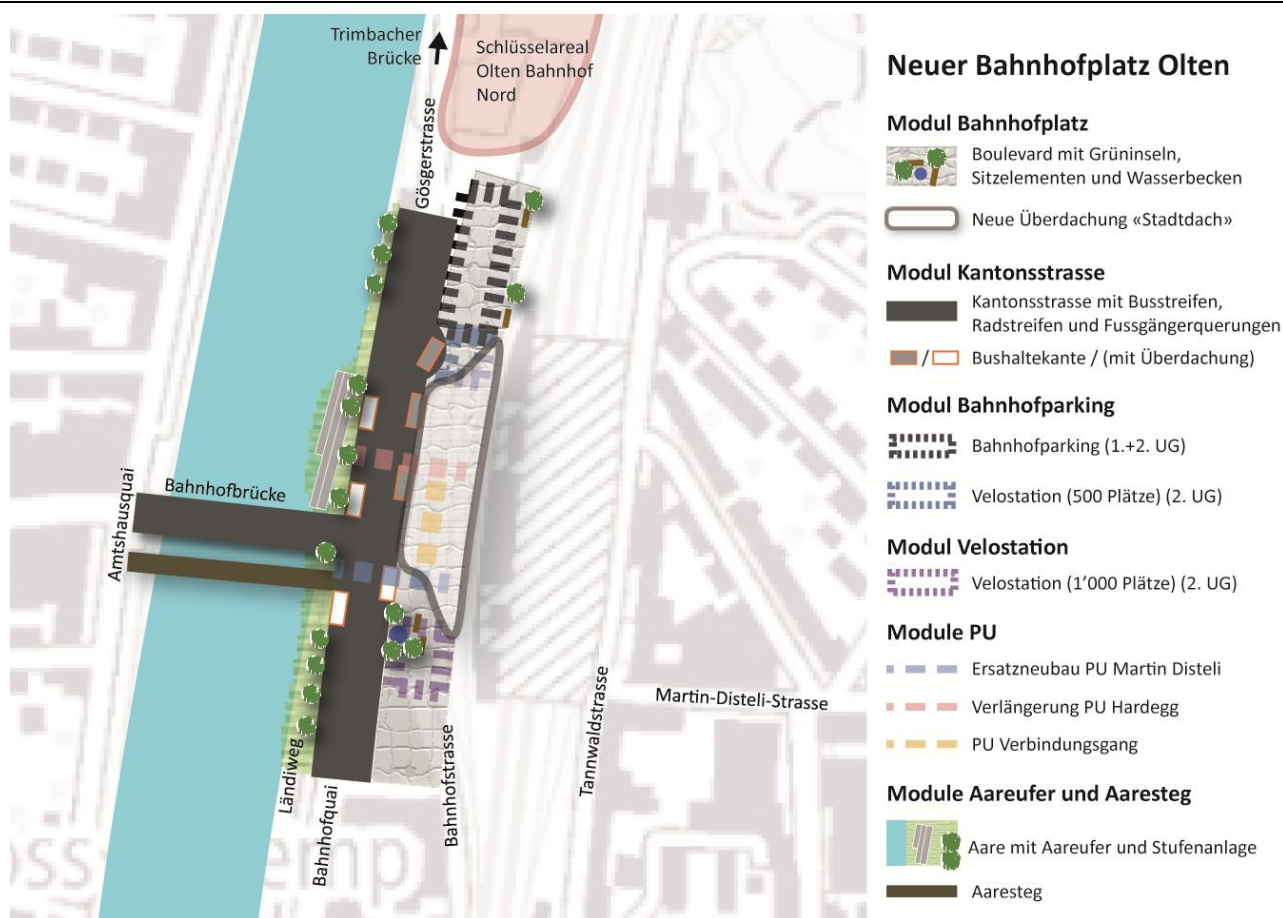
- --
-

Bemerkungen / Hinweise

- --
-

ÖV508	A-Horizont
Olten, Neuer Bahnhofplatz Olten (NBO)	
Kategorie: Verkehrsdrehscheiben	

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☒ 2. Generation: ÖV1A	2581.2.055	A (=> Abstandnahme im Rahmen AP 5)
☐ 3. Generation	-	-
☒ 4. Generation: FVV404.5	2581.4.029	A



Zentrale Elemente von NBO

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Der Eisenbahnknoten Olten liegt am Schnittpunkt der Bahnstrecken von und nach Basel, Bern, Luzern und Zürich und weist nationale Bedeutung auf. Mit über 80'000 Ein- und Aussteigenden pro Werktag zählt er zu den zehn frequenzstärksten Bahnhöfen der Schweiz. Der Bahnhof Olten nimmt als Verkehrsdrehscheibe auch eine Schlüsselfunktion im städtischen und regionalen Verkehrssystem ein. Der Bahnhof liegt mitten in der Stadt und direkt an der Aare. Der Bahnhofplatz bildet das städtebauliche Bindeglied zur Innenstadt. Der in die Jahre gekommene Bahnhofplatz wird jedoch diesen Anforderungen eines attraktiven Verbindungsknotens mit hoher Aufenthaltsqualität nicht mehr gerecht.

Zur Sicherung und Verbesserung der Funktionsfähigkeit des Bahnhofplatzes Olten als Verkehrsdrehscheibe von überregionaler Bedeutung werden folgende übergeordneten Projektziele verfolgt:

-
- Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen Bahn, Bus, Velo, MIV und Fussverkehr.
 - Ergänzung und Neugestaltung des Platzbereiches (insbesondere Busbahnhof) inklusive angrenzendem Strassennetz und Anschlüsse an die bestehenden Personenunterführungen des Bahnhofs Olten, um die heutigen und künftigen Bedürfnisse besser berücksichtigen zu können.
 - Verbesserung der betrieblichen Abläufe mit Erhöhung der Benutzerfreundlichkeit des ÖV: Bushof, Erschliessung Gäu, Niederamt, Raum Olten.
 - Erhöhung der Benutzerfreundlichkeit für den Velo- und Fussverkehr und den MIV.
 - Minimierung der Konfliktbereiche und Verbesserung der Verkehrsabläufe durch weitgehende Entflechtung der einzelnen Verkehrsträger.
 - Städtebauliche Verknüpfung und Adressbildung des Bahnhofraums, hochwertige Gestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität.
-

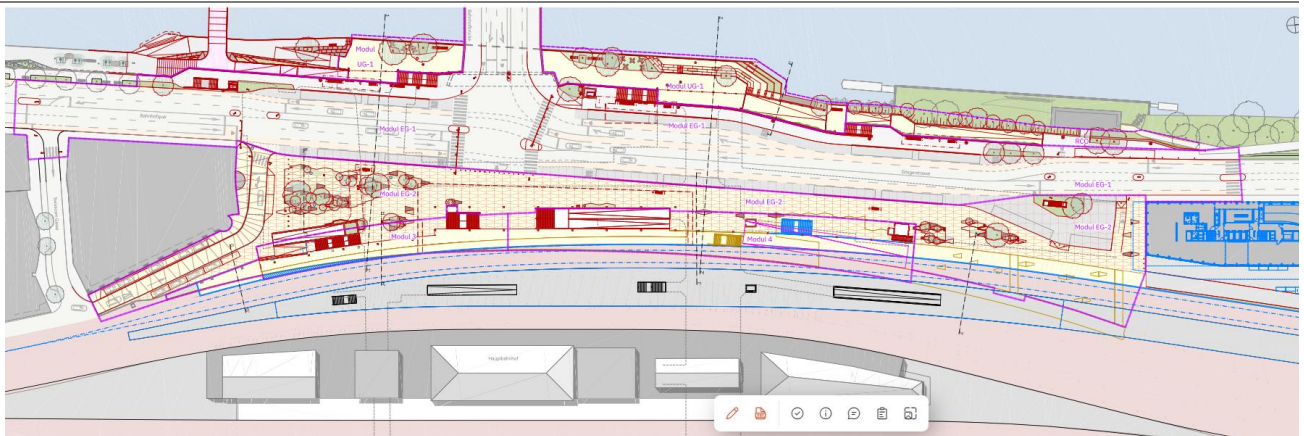
Beschrieb der Massnahme

Die Massnahme beinhaltet folgende Elemente:

- Der Bahnhofplatz wird aufgewertet und weitgehend vom Verkehr befreit. Zwischen der Bahnhofstrasse im Süden und dem Schlüsselareal Bahnhof Nord entsteht ein Boulevard mit Grüninseln, Sitzelementen und Wasserbecken. Durch die Regenwasserrückhaltung zur Bewässerung und durch Versickerung vor Ort wird den Belangen der Schwammstadt Rechnung getragen. Das Perrondach im Bereich des Gleises 1 wird ersetzt und es wird ein neues grosszügiges Dach über den Bahnzugängen, den östlichen Bushaltekannten, den Publikumsanlagen und Perron erstellt. Die Veloverbindung quert den Platz von Nord (Anschluss Schlüsselareal Bahnhof Nord und Kantonsstrasse) und Süd (Bahnhofstrasse). Die Verbindung selbst wird im Mischverkehr mit den Fussverkehr geführt. Im Norden des Platzes wird ein Buswende-bereich integriert.
 - Die Kantonsstrasse mit dem Knoten im Bereich der Bahnhofsbrücke wird neu konzipiert. Die Veloinfrastruktur wird mittels eigenen Spuren und Alternativrouten verbessert, Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr werden optimiert. Sechs Doppel-Haltekannten für je zwei Gelenkbusse werden in Längsrichtung auf der Kantonsstrasse integriert. Im Bereich der Bushaltekannten werden Wartebereiche mit teilweise separaten Überdachungen umgesetzt. Ladeinfrastruktur für Elektrobusse ist ebenfalls geplant.
 - Eine unterirdische Einstellhalle (Bahnhofparking) wird auf zwei Etagen erstellt. Im 1. UG sind 2 IV-Stellplätze, 6 Mobility-Stellplätze (+ 6 Mobility im Baufeld 1, Drittprojekt), 16 Kurzzeitstellplätze, 14 Park+Ride-Stellplätze, 84 Motorrad/Mofa Stellplätze und 2 Stellplätze für Logistik vorgesehen. Im 2. UG kommen zusätzlich 47 Park+Ride-Stellplätze dazu. Im Vergleich zum derzeitigen Bestand führt dies zu einer P+R-Stellplatzreduktion von ca. 50%. Die Parkplätze werden ins Parkleitsystem der Stadt Olten eingebunden. 500 Veloabstellplätze werden in der Einstellhalle im 1. UG angeordnet.
 - Im Süden wird eine unterirdische Velostation für ca. 1'000 Veloabstellplätze (inkl. Spezialvelos) errichtet.
 - Unterhalb vom Bahnhofplatz entstehen neue unterirdische Publikumsanlagen mit Kommerzflächen. Die PU Hardegg wird bis zum Aareufer verlängert und die bestehende PU Martin Disteli wird teilweise ersetzt. Zudem werden die beiden PUs über einen PU-Verbindungsgang miteinander verbunden. Die Bahnzugänge zum Gleis 1 und die Anbindung an die Personenunterführungen werden aufwärtskompatibel zum Projekt AS2035++ und zukünftigen Ausbausritten der SBB erstellt.
 - Das Aareufer bietet eine hohe Aufenthaltsqualität am Wasser und verbindet den neuen Aaresteg und Ländiweg mit den Zugängen zur PU Martin Disteli und PU Hardegg. Das Aareufer wird dafür verbreitert, verlängert und neugestaltet. Der neue Aaresteg bietet eine zusätzliche direkte Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr von der Altstadt auf der Seite Amtshausquai zum Bahnhof.
-

Machbarkeit

Im Rahmen des Vorprojekts nachgewiesen.



Situationsplan Bahnhofplatz EG, Vorprojekt 23.02.2024

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	■ Agglomerationskernraum: ■ Anbindung an das nationale Fernverkehrsnetz ■ Gute Vernetzung zwischen den Kernräumen und mit den Agglomerationskorridoren ■ Benutzerfreundliche Verkehrsdrehscheiben, welche neue Mobilitätsformen (E-Mobilität, Sharing und Pooling) einbinden ■ Bushaltestellen mit angemessener Ausstattung ■ Verbesserte Zugänglichkeit zum Aareraum und verstärkte Identität
Bezug zum Handlungsbedarf	■ Ungenügende Ausgestaltung der Verkehrsdrehscheiben ■ Integration kombinierte Mobilität und Sharingangebote ■ Gut zugängliche und ausreichende Veloabstellplätze an Verkehrsdrehscheiben und Publikumsanlagen ■ Direkte Zugänge zu den Verkehrsdrehscheiben / ÖV-Haltestellen und den Publikumsanlagen ■ Aufwertung des Strassenraums/Bahnhofplatzes zugunsten des Fussverkehrs
Bezug zu den Teilstrategien	■ TÖV4 «Verkehrsdrehscheiben stärken» ■ TFV7 «Kombinierte Mobilität – Anbindung für den FVV optimieren» ■ TStr2 «Ortsdurchfahrten und weitere Strassenräume gestalten» ■ TÖV3 «Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit beim Busverkehr sicherstellen» ■ TFV4 «Fusswegnetz optimieren» ■ TL5 «Siedlungsfreiraum entwickeln und Siedlungsqualität fördern»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	■ S502.11 Olten, Bahnhof Nord ■ S502.10 Olten, Olten Südwest ■ S502.12 Olten, Giroud Olma-Areal ■ ÖV503_Ü Olten, Ausbau Bahnhof Olten, Publikumsanlagen ■ Str507.2 Olten/Trimbach, Verbesserungen von Querungen für den Veloverkehr über Kantonsstrassen und Optimierungen ÖV ■ FVV501 Kantonale Velovorrangroute V6: Korridor Dulliken – Olten, Abschnitt West Aarauerstrasse ■ FVV502 Kantonale Velohauptroute H2.04: Korridor Olten – Trimbach ■ FVV507 Olten, Trimbacherbrücke

- FVV508.11 Olten, Optimierung der Velovorrang- (V6) und Velohauptrouten (H2.04, 2.05) als Zulauf zum Bahnhof Olten (NBO)

Nutzen

- WK1
- Die Massnahme verbessert die Intermodalität markant. Die verschiedenen Verkehrsmittel inkl. Sharing-Angebote werden am Bahnhof Olten deutlich besser untereinander verknüpft.
 - Der neue Bushub ermöglicht künftig ein erweitertes Busangebot. Die Benutzerfreundlichkeit des ÖV-Systems wird zudem verbessert.
 - Das Netz für den Fuss- und Veloverkehr wird mit dem neuen Aaresteg und mit der Aufwertung des Aareufers beidseits der Bahnhofbrücke erweitert bzw. verbessert. Die Erreichbarkeit und die «Durchlässigkeit» für den FVV werden mit den vorgesehenen Anpassungen an den PU Hardegg und Martin Disteli sowie deren zusätzlichen unterirdischen Verbindung deutlich erhöht.
- WK2
- Die einheitliche und attraktive Gestaltung des Bahnhofplatzes und der angrenzenden Strassenflächen steigert die Aufenthaltsqualität deutlich. Das Stadtdach bildet den Bezug in der Achse der Bahnhofbrücke zwischen Bahnhof (Aufnahmegebäude) und der Innenstadt. Diese städtebauliche Verknüpfung zur Aare und zur Innenstadt trägt wesentlich als Identitätsmerkmal bei.
 - Die Massnahme unterstützt die Entwicklung der Schlüsselareale im Umfeld des Bahnhofs.
- WK3
- Die Massnahme erhöht die objektive und subjektive Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr (MIV-freier Bahnhofplatz, neuer FVV-Aaresteg, breite Radstreifen auf der Kantonsstrasse u.a.)
 - Das Angebot an sicheren Veloabstellplätzen wird ausgebaut.
- WK4
- Die Umweltbelastung und der Ressourcenverbrauch werden durch die Verschiebung des Modalsplits zugunsten des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs reduziert.
 - Der Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr verringert sich dank einer Reduktion der P+R Stellplätze um rund 50% sowie durch die unterirdische Anordnung im Bahnhofparking.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau

Beteiligte Stellen

Stadt Olten, SBB-Infrastruktur, SBB-Immobilien

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Betriebskonzept und Referenzprojekt (2012)
- Testplanung (2014)
- BGK und Mitwirkung (2019)
- Vorprojekt (2024)
- Bauprojekt (in Erarbeitung; 2024 – 2026)

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	2024 – 2026
Plangenehmigung/Baubewilligung:	2027
Finanzierungsplan:	2027
Baubeginn:	2028
Inbetriebnahme:	2033

Reifegrad: ☐ 1 ☒ 2

Weitere Planungsschritte:

- Volksabstimmung Juni 2026

Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☒ 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☒ Festsetzung

Flächenbeanspruchung

Keine Flächenbeanspruchung

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

79'340'000 CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/- 20%
Stand: 10.2024

Finanzierung

Kostenteiler zwischen Kanton Solothurn und Stadt Olten:
50%/50%

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

- Kanton Solothurn/Stadt Olten/SBB, Neuer Bahnhofplatz Olten (NBO), Technischer Bericht Vorprojekt, 23. Februar 2024
- Kanton Solothurn/Stadt Olten/SBB, Neuer Bahnhofplatz Olten (NBO), Übersichtspläne, 23. Februar 2024
- Kanton Solothurn/Stadt Olten/SBB, Neuer Bahnhofplatz Olten (NBO), Bericht Option Velo 500+, 23. Februar 2024
- Kanton Solothurn/Stadt Olten, Neuer Aaresteg Olten, Technischer Bericht Vorprojekt, 28. Februar 2024
- Stadt Olten, Olten Fuss- und Radweg Eggerallee, Bericht zum Vorprojekt, 15. Mai 2020
- Stadt Olten, Neuer Bahnhofplatz Olten (NBO), Optimierung Betriebskonzept als Grundlage für die Projektierung, 15. Dezember 2023
- Excel-Tabelle zu den anrechenbaren Kostenelementen

Quantitative Angaben

- --

Bemerkungen / Hinweise

- Es ist geplant, dass ein neues Logistikzentrum an der Tannwaldstrasse gebaut und vor Inbetriebnahme NBO in Betrieb gesetzt wird, um den Bahnhofplatz von der Logistik zu befreien.
- Bestandteil der Massnahme NBO sind auch Velo 500+ sowie der Fuss- und Radweg Eggerallee (siehe entsprechende Berichte unter «Literatur / Grundlegendokumente»).
- Von der Massnahme ÖV1A «Olten: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz - Teil: ÖV/LV» (ARE-Code: 2581.2.055) aus der 2. Generation wird Abstand genommen (siehe Dokument «Umsetzungstabellen»). Die Pauschalmassnahme FVV404.5 «Olten, Fuss- und Radweg Eggerallee (Abschnitt Ruderclub Olten)» (ARE-Code: 2581.4.029) aus der 4. Generation wird integriert und gleichzeitig mit den anderen Elementen von NBO realisiert und somit nicht im Horizont des AP AL 4 umgesetzt.

ÖV509

A-Horizont

Reiden, Verkehrsdrehscheibe (Bushub)

Kategorie: Verkehrsdrehscheiben

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage

- Fehlende Anzahl Buskanten
- Sanierung notwendig (gesamte Arealsanierung)
- keine Wartemöglichkeiten betr. Bus, keine Überdachung
- schlechte Zugänge zum ÖV
- nicht nach BehiG ausgebaut
- mangelnde Sicherheit für FVV, MIV und ÖV

Zielsetzung

- Anzahl benötigte Buskanten
- bessere Wendemöglichkeiten des ÖV

- verbesserte Führung sämtlicher Verkehrsteilnehmer (FVV, MIV, ÖV)
- Verbesserung der Sicherheit auf dem ganzen Areal
- Zugänge gemäss BehiG ausgebaut
- Sanierung des gesamten Areals
- Umgestaltung des gesamten Areals (Grünraumgestaltung, Ausgleichsflächen, Aufenthaltsräume)
- Überdachung/Wartemöglichkeiten Busbereich

Beschrieb der Massnahme

- Bushub Ost: Realisierung von drei Buskanten (BehiG)
- Sanierung der Zufahrt, Busstation
- Sicherstellung der Wendemöglichkeit
- Verbesserung der Sicherheit für FVV, MV und ÖV im gesamten Bereich des Bahnhofs sowie der Zufahrt via Friedmattstrasse
- Anpassung der Friedmattstrasse aufgrund der mangelnden Platzverhältnisse
- Umgestaltung des gesamten Areals (Grünraumgestaltung, Ausgleichsflächen, Aufenthaltsräume)
- Überdachung / Wartemöglichkeiten Busbereich Anpassung Entwässerung aufgrund Sanierung
- Verlegung des AVEC-Gebäudes und der Parkplätze infolge Neubau Bushub

Machbarkeit

Im Rahmen des Bauprojekts nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

- | | |
|--|---|
| Bezug zum Zukunftsbild | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Agglomerationskorridore: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gute Vernetzung innerhalb der Korridore und mit dem Kernraum ▪ Benutzerfreundliche Verkehrsdrehscheiben ▪ Bushaltestellen mit angemessener Ausstattung ▪ Deutliche Erhöhung des ÖV-Anteils |
| Bezug zum Handlungsbedarf | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Defizite bei Buslinien und -haltestellen ▪ Ungenügende Ausgestaltung der Verkehrsdrehscheiben |
| Bezug zu den Teilstrategien | <ul style="list-style-type: none"> ▪ TÖV4 «Verkehrsdrehscheiben stärken» ▪ TFVV7 «Kombinierte Mobilität – Anbindung für den FVV optimieren» ▪ TVS3 «Verkehrssicherheit erhöhen und Unfallschwerpunkte sanieren» |
| Bezug zu anderen Massnahmen
(fachlich / zeitlich) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Str512.1 Reiden, Einmündung K 13 – Bahnübergang (inkl.) (BP Nr. 165) |

Nutzen

- WK1 Sicherung und Stärkung des ÖV. Bessere Verknüpfung zwischen Bahn und Bus. Stärkung FVV (Sicherheit).
- WK2 Eine einheitliche Gestaltung des Areals steigert die Aufenthaltsqualität und trägt als Identitätsmerkmal bei.
- WK3 Erhöhung der Sicherheit für den FVV.
- WK4 Verringerung der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs durch die Verschiebung des Modalsplits zugunsten des ÖV

Zuständigkeiten

Federführung

Gemeinde Reiden

Beteiligte Stellen

Kanton Luzern (vif), VVL, SBB

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Vorprojekt (2022)
- Varianten Bauprojekt (2023)
- Bauprojekt mit Detailplanung (2024)

Weitere Planungsschritte:

- Plangenehmigung/Baubewilligung
- Kostenbeteiligungen (Kanton, Bund, SBB)

Bau- und Finanzreife

Projektierung: 2024
Plangenehmigung/Baubewilligung: 2026
Finanzierungsplan: (def. Finanzierung nach Zusage AP AL 5)
2027
Baubeginn: 2028
Inbetriebnahme: 2029

Reifegrad: ☐ 1 ☒ 2

Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☒ 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Flächenbeanspruchung

Keine Flächenbeanspruchung

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

3'840'000 CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/- 10%
Stand: 06.2024

Finanzierung

Kostenteiler noch genau zu definieren

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Bushub Bahnhof Reiden, Bauprojekt, Stand 2023

Quantitative Angaben

- --

Bemerkungen / Hinweise

- --

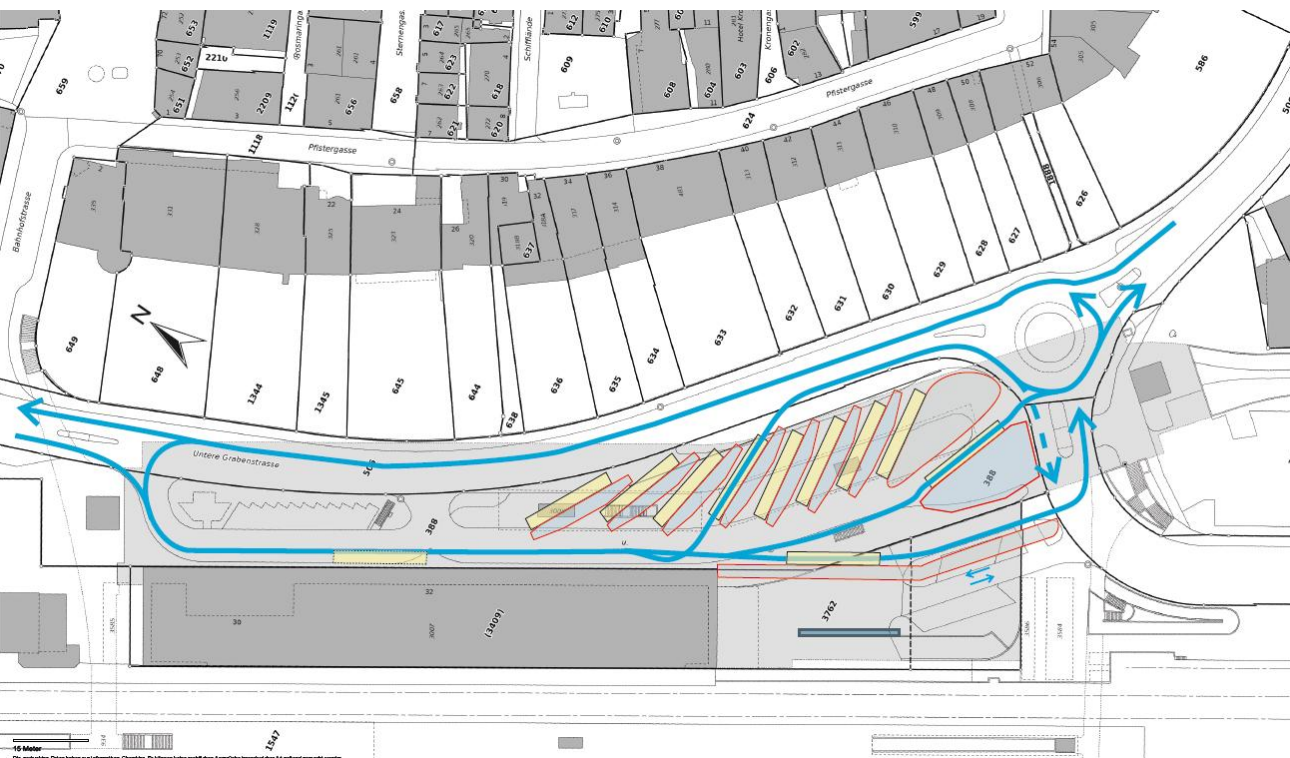
ÖV510

A-Horizont

Zofingen, Verkehrsdrehscheibe (Bushof, Umbau auf Gelenkbusse und Elektrifizierung)

Kategorie: Verkehrsdrehscheiben

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-



Bushof Zofingen: Variante Harfe plus (Quelle: Machbarkeitsstudie)

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Der bestehende Bushof beim Bahnhof Zofingen ist zu klein und genügt den heutigen Anforderungen betreffend Gelenkbussen und Elektrifizierung nicht. Die Platzverhältnisse sind sehr beschränkt und die heutige Anlage weist betriebliche Mängel auf. Nicht alle Haltestellenkanten können separat angefahren oder verlassen werden. Mit dem heutigen Konzept eines Mittelperrons kann die notwendige Zahl an Haltestellenkanten für Gelenkbusse nicht angeboten werden (zu geringe Abwicklungslänge). Zudem erlaubt eine solche Anordnung keine separaten Ein- und Ausfahrten für jede Haltestellenkante.

Der Busterminal soll entsprechend ausgebaut werden.

Zu koordinieren ist weiter die Anlieferung des DLG, die Zu- und Wegfahrt der Polizei (Repol und Kapo) und der Taxis.

Beschrieb der Massnahme

Die Haltestellenkanten des Bushofs sind für Gelenkbusse bis zu einer Länge von 18.75 m auszubauen, welche separat an- und wegfahrbar sind. Diese Anforderung gilt für alle bestehenden Buslinien plus eine Anlegekante für BOGG, mit Ausnahme der Buslinie 13, welche nur mit einem Normalbus von 12 m Länge bedient wird.

Dafür muss die Einfahrt nach Norden verschoben werden. Die Ausfahrt erfolgt über die Güterstrasse und den Kreisel (siehe auch Abbildung oben). Mit einer Beanspruchung eines Teils des Posthofs (mit Anpassung der Zufahrt) sind elf Haltekanten für Gelenkbusse möglich.

Machbarkeit

In der Machbarkeitsstudie nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	▪ Agglomerationskernraum (Zentrum des AareLand): ▪ Gute Vernetzung zwischen den Kernräumen ▪ Emissionsfreie, mit erneuerbaren Energien betriebene Busse ▪ Zuverlässiger strassengebundener ÖV
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Ungenügende Ausgestaltung der Verkehrsdrehscheiben ▪ Defizite in der Busflotte
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TÖV4 «Verkehrsdrehscheiben stärken» ▪ TÖV 5 «Umweltfreundliche Busflotte ausbauen»
Bezug zu anderen Massnahmen -- (fachlich / zeitlich)	

Nutzen

WK1	Sicherung und Stärkung des ÖV. Bessere Verknüpfung zwischen Bahn und Bus.
WK2	Eine einheitliche Gestaltung des Busterminals steigert die Aufenthaltsqualität und trägt als Identitätsmerkmal bei.
WK3	Erhöhung der Sicherheit für den FVV.
WK4	Verringerung der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs durch die Verschiebung des Modalsplits zugunsten des ÖV (Elektrifizierung).

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Stadt Zofingen	Kanton Aargau, SBB, Post, Aargau Verkehr, BOGG

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Machbarkeitsstudie (2023)
- Vorprojekt seit 2023

Weitere Planungsschritte:

- Einbezug Kanton und SBB

Planungsstand: ☒ 1 ☐ 2 ☐ 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung: ab 2023
Plangenehmigung/Baubewilligung: 2025/26
Finanzierungsplan: ab 2025
Baubeginn: 2030
Inbetriebnahme: 2032

Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Flächenbeanspruchung

Keine Flächenbeanspruchung

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

9'800'000 CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/- 30%
Stand: 03.2025

Finanzierung

Kostenteiler noch genau zu definieren

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Machbarkeitsstudie für Haltestellen für Gelenkbusse, 2023

Quantitative Angaben

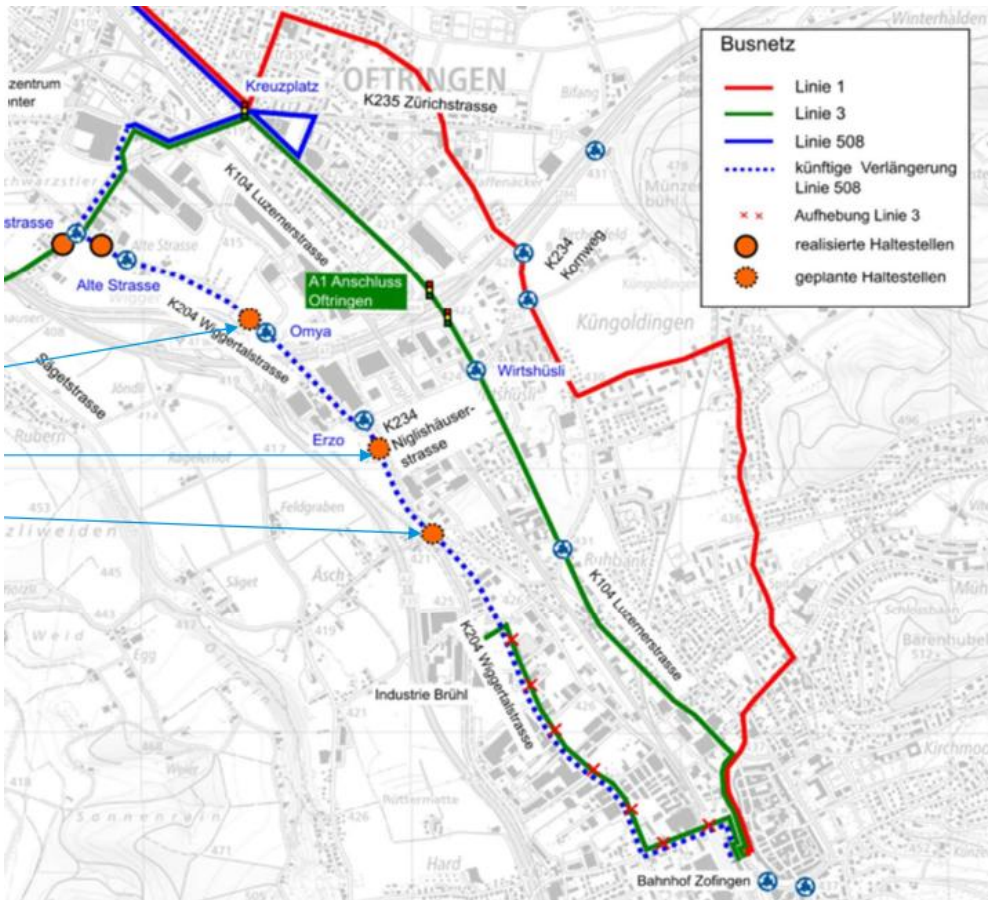
- --

Bemerkungen / Hinweise

- --

ÖV511	A-Horizont
Oftringen, Buserschliessung Wiggertalstrasse	
Kategorie: Bus-/ÖV-Infrastruktur	

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-



BVU-Bericht Wirkungskontrolle K204 Wiggertalstrasse

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit
Ausgangslage / Zielsetzung Teile des Schlüsselareals «Zofingen/Oftringen/Aarburg/Strengelbach, Regionale Arbeitszonen» (S503.5) weisen heute eine geringe ÖV-Erschliessungsqualität auf (Güteklasse D). Insbesondere die Wiggertalstrasse ist aktuell nicht direkt mit einer Buslinie erschlossen. Für eine Verlängerung der Buslinie des Perry-Centers Richtung Zofingen fehlen die Bushaltestellen entlang der Wiggertalstrasse. Die ÖV-Erschliessung der Wiggertalstrasse ist u.a. wichtig für die weitere Entwicklung des Arbeitsplatzgebietes an der Industriestrasse. Bis Anfangs 2026 werden an der Industriestrasse ca. 200 zusätzliche Arbeitsplätze realisiert. Mit drei neuen Bushaltestellen an der Wiggertalstrasse soll die ÖV-Erschliessung des Arbeitsplatzgebiets verbessert werden.

Beschrieb der Massnahme

Auf der Wiggertalstrasse, auf Gemeindegebiet von Oftringen, werden folgende Bushaltestellen mit Busbuchten erstellt:

- Oftringen Omya (Richtung Norden)
- ERZO (beide Richtungen)
- Aeschwuhweg (beide Richtungen)

Diese Haltestellen sollen durch die Verlängerung der bestehenden Buslinie Olten – Oftringen Perry Center und weiter nach Zofingen bedient werden.

Die Bushaltestelle Industriestrasse West (Omya) wird bereits vorgezogen realisiert und ist nicht Bestandteil dieser Massnahme.

Machbarkeit

Machbarkeit nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	▪ Gute Vernetzung innerhalb der Agglomerationskorridore und mit dem Agglomerationskernraum ▪ Bushaltestellen mit angemessener Ausstattung
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Defizite bei Bushaltestellen
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TÖV2 «Busangebot abgestimmt auf den jeweiligen Raumtyp ausbauen»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ S503.5 Zofingen/Oftringen/Aarburg/Strengelbach, Regionale Arbeitszonen

Nutzen

WK1	Erhöhung der Attraktivität des ÖV durch eine verbesserte Erschliessungsqualität und Benutzerfreundlichkeit.
WK2	Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch punktuelle Aufwertung des Strassenraums.
WK3	Indirekte Wirkung durch die Verschiebung des Modalsplits zugunsten des ÖV.
WK4	Verringerung der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs durch die Verschiebung des Modalsplits zugunsten des ÖV

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Aargau (AVK)	Gemeinde Oftringen

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Konkrete Projektentwürfe der Haltestelle Omya (inkl. Kostenschätzung) aus dem Jahr 2020 (K 204 Wiggertalstrasse AO)
- Start Kantonsstrassenprojekt: Mai 2025

Weitere Planungsschritte:

- Prüfen von Provisorien für einen vorgezogene/teilweise Inbetriebnahme der ÖV-Erschliessung

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	2025-2026
Plangenehmigung/Baubewilligung:	2027
Finanzierungsplan:	2027
Baubeginn:	2030
Inbetriebnahme:	2031

Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2

Planungsstand: ☒ 1 ☐ 2 ☐ 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Flächenbeanspruchung

Keine Flächenbeanspruchung

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

2'100'000 CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/- 25%
Stand: 03.2020

Finanzierung

Kostenschlüssel gemäss Strassengesetz

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Übersichtsplan Buskonzept Wiggertalstrasse

Quantitative Angaben

- --

Bemerkungen / Hinweise

- --

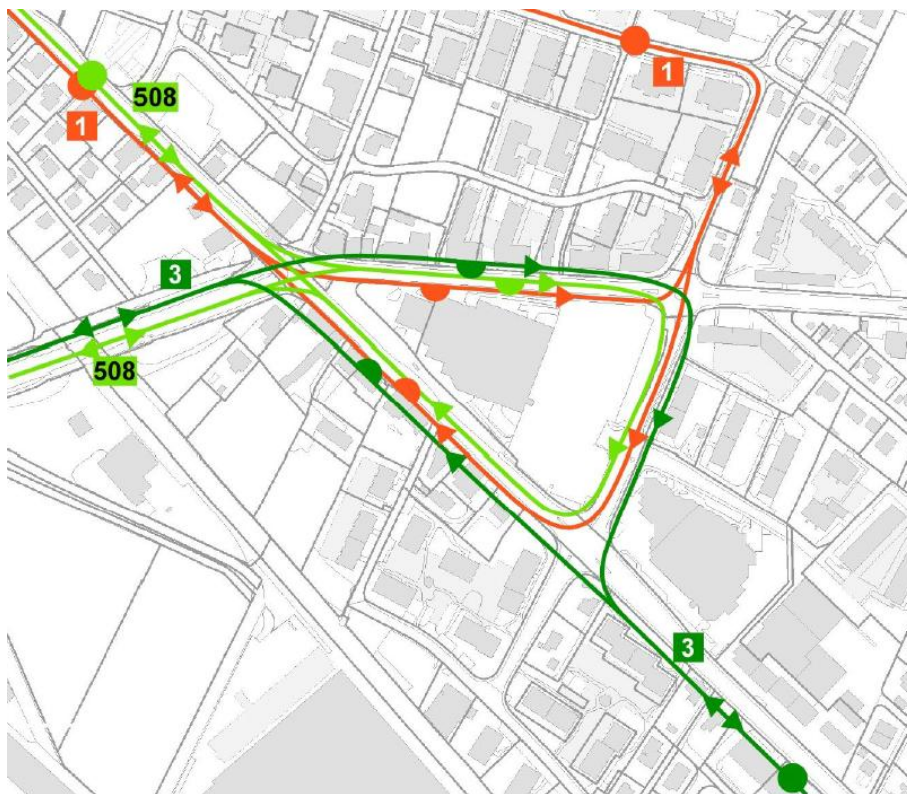
ÖV512

A-Horizont

Oftringen, ÖV-Drescheibe Kreuzplatz (Luzerner-/Zürich-/Baslerstrasse)

Kategorie: Bus-/ÖV-Infrastruktur

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☒ 2. Generation: ÖV3a	2581.2.003	A (Abstandnahme im Rahmen AP 5)
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-



Oftringen Kreuzplatz, Vorgesehene Linienführung der Busse (Quelle: Technischer Bericht 2022)

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Für die Luzernerstrasse in Oftringen wurde bis im Jahr 2017 ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeitet. Damit wurde eine Grundlage geschaffen, welche sowohl die Gesamtheit der K104 aus betrieblicher Sicht berücksichtigt, als auch die Besonderheiten der einzelnen Streckenabschnitte herausarbeitet.

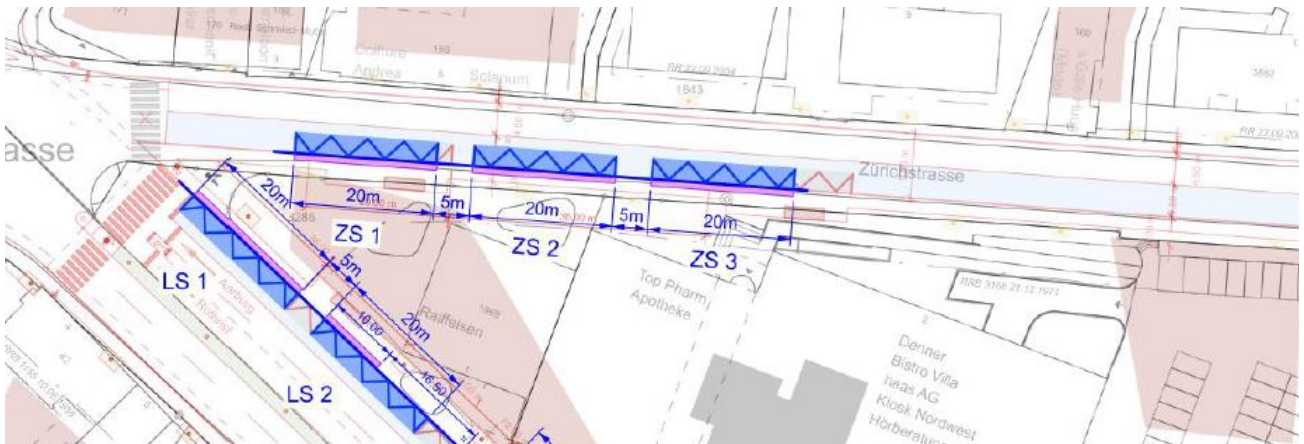
In Zusammenhang mit der Zentrumsentwicklung wird der Bereich um das Einkaufszentrum Oftringen umgestaltet. Dabei soll auch die Situation der Bushaltestellen verbessert werden.

Beschrieb der Massnahme

Im Bereich des Kreuzplatzes in Oftringen wird eine ÖV-Drescheibe mit fünf Bushaltekanten (Luzerner-/Zürichstrasse) umgesetzt, welche optimale Umsteigesituationen ermöglichen. Zudem werden auf der Baslerstrasse sowie südlicher auf der Luzernerstrasse je zwei weitere Bushaltekanten erstellt. Insgesamt werden somit neun neue Bushaltekanten realisiert. Das Vorhaben wird in Koordination mit der Massnahme Str505 «Oftringen, Kernzone – Umsetzung BGK K 104» umgesetzt.

Machbarkeit

Im Rahmen der Untersuchungen Zentrum Oftringen (2022) aufgezeigt.



Oftringen Kreuzplatz, Anordnung der Bushaltekanten im Bereich Luzerner-/Zürichstrasse (Quelle: Technischer Bericht 2022)

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	- Agglomerationskernraum - Zuverlässiger strassengebundener ÖV - Benutzerfreundliche Verkehrsdrehscheiben - Erhöhung der Anteile des ÖV, des Velo- und des Fussverkehrs - Reduktion des MIV-Anteils - Dichtes und sicheres Fussverkehrsnetz
Bezug zum Handlungsbedarf	- Zentrumsbereiche mit gestalterischen Defiziten - Ungenügende Ausgestaltung der Verkehrsdrehscheiben - Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr
Bezug zu den Teilstrategien	- TÖV3 «Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit beim Busverkehr sicherstellen» - TÖV4 «Verkehrsdrehscheiben stärken» - TFV4 «Fusswegnetz optimieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	- Str505 Oftringen, Kernzone – Umsetzung BGK K 104 - ÖV506_Ü Oftringen, Neue S-Bahnhaltestelle Oftringen Zentrum

Nutzen

WK1	Benutzerfreundlichkeit und Image des ÖV-Systems insgesamt verbessert.
WK2	- Stadträumliches Erscheinungsbild abschnittsweise verbessert. - Erhöhung der Attraktivität von Verdichtungspotenzialen.
WK3	Verbesserte gesamtverkehrliche Situation mit Sicherheitsgewinnen.
WK4	- Die Verbesserung des ÖV-Systems hat indirekt positive Auswirkungen auf die Luft- und Lärmemissionen. - Kein zusätzlicher Bodenverbrauch.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Aargau, ATB

Beteiligte Stellen

Gemeinde Oftringen

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Betriebs- und Gestaltungsprojekt
- Bauprojekt in Bearbeitung

Weitere Planungsschritte:

- Fertigstellung Bauprojekt

Planungsstand: ☐ 1 ☒ 2 ☐ 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	2024-2025
Plangenehmigung/Baubewilligung:	2026
Finanzierungsplan:	2026
Baubeginn:	2028
Inbetriebnahme:	2030

Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Flächenbeanspruchung

Keine Flächenbeanspruchung

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

4'500'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 20%

Stand: 10.2024

Finanzierung

Kostenschlüssel gemäss Strassengesetz

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Aargau, Oftringen Betriebs- und Gestaltungsprojekt BGK+, 2017
- Kanton Aargau, BGK K104, Untersuchung Zentrum Oftringen, Technischer Bericht SNZ, 2022

Quantitative Angaben

- --

Bemerkungen / Hinweise

- --

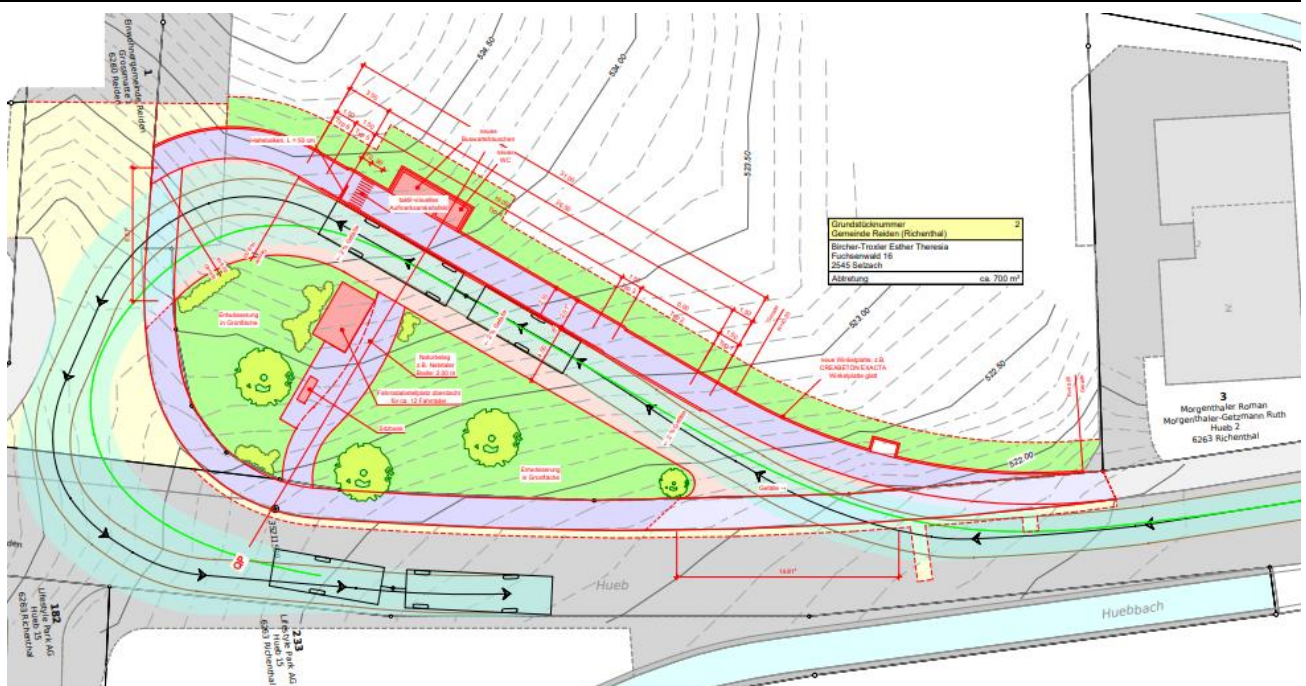
ÖV513

A-Horizont

Reiden, Neubau Buswendeschleife Kurhaus Richenthal

Kategorie: Bus-/ÖV-Infrastruktur

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage

Die Endstation der regionalen Busverbindung in Reiden befindet sich im Ortsteil Richenthal, Höhe Kurhaus. Diese verfügt über keinen Wendepunkt. In der aktuellen Situation wendet der Bus mit einem Mehrfachmanöver teils in einer Seitenstrasse (UG) und teils auf der Gemeindestrasse.

Zielsetzung

- Ausführung Buswendeschleife
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Umgestaltung Areal

Beschrieb der Massnahme

- Bau einer Buswendeschleife mit Wartehäuschen bei der Endstation im Ortsteil Richenthal der Gemeinde Reiden
- Kleine Velostation
- Umgebungsgestaltung
- WC-Anlage für Buspersonal

Machbarkeit

Im Rahmen der Vorabklärung mit dem Verkehrsverbund Luzern (VVL) und dem Kanton Luzern (rawi) nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	▪ Ländlicher Agglomerationsraum: ▪ Halten des bestehenden Angebots (mind. 60'-Takt) ▪ Anbindung an Kernraum sicherstellen ▪ Halten des ÖV-Anteils
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Punktuelle Aufwertung Bushaltestellen
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TÖV3 «Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit beim Busverkehr sicherstellen» ▪ TÖV4 «Verkehrsdrehscheiben stärken» ▪ TFVV7 «Kombinierte Mobilität – Anbindung für den FVV optimieren» ▪ TVS3 «Verkehrssicherheit erhöhen und Unfallschwerpunkte sanieren»
Bezug zu anderen Massnahmen -- (fachlich / zeitlich)	

Nutzen

WK1	Sicherung und Stärkung des ÖV. Stärkung FVV (Sicherheit).
WK2	Durch die Umgestaltung des Areals wird die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum gesteigert.
WK3	Erhöhung der Sicherheit für den FVV.
WK4	Verringerung der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs durch die Verschiebung des Modalsplits zugunsten des ÖV.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Gemeinde Reiden	Kanton Luzern (vif), VVL

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung: 2024
▪ Studie (2013) ▪ Vorprojekt (2023) ▪ Bauprojekt mit Detailplanung (2024)	Plangenehmigung/Baubewilligung: 2026
	Finanzierungsplan: (def. Finanzierung nach Zusage AP AL 5) 2027
Weitere Planungsschritte:	Baubeginn: 2028
▪ Plangenehmigung/Baubewilligung, Kostenbeteiligungen (Kanton, Bund)	Inbetriebnahme: 2028
	Reifegrad: ☐ 1 ☒ 2
Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☒ 3	

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Flächenbeanspruchung

Keine Flächenbeanspruchung

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

953'000 CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/- 10%
Stand: 06.2024

Finanzierung

Kostenteiler noch genau zu definieren

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Buswendeschlaufe Kurhaus Richental, Bauprojekt, Stand 2024

Quantitative Angaben

=> siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen
=> siehe GIS-Daten zur Massnahme

Bemerkungen / Hinweise

- --

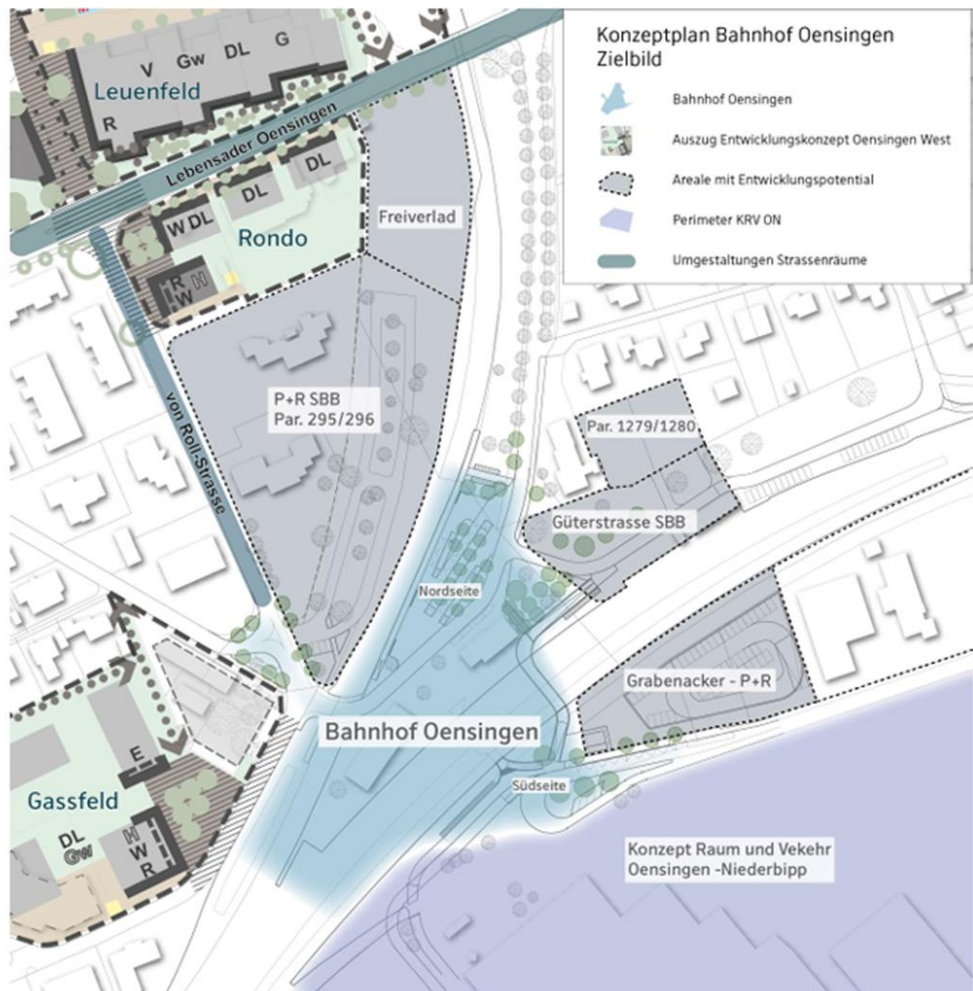
ÖV514

B-Horizont

Oensingen, Verkehrsdrehscheibe Oensingen Etappe 2 (Südseite)

Kategorie: Verkehrsdrehscheiben

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☒ 4. Generation: ÖV409	2581.4.005	B



Zielbild Konzeptplan Bahnhof Oensingen (metron, 12.01.2024)



Ausgangslage / Zielsetzung

Konsolidierter Konzeptplan

Abstimmung Entwicklungszielplan SBB

Parallel zum Konzeptplan haben die SBB den Entwicklungszielplan (EZP) für Oensingen erarbeitet. «EZP Bahnhof»

bezeichnet ein Instrument für die mittel- und langfristig koordinierte Entwicklung kundenfreundlicher Publikumsanlagen. Es dient der Schärfung einer gemeinsamen Vorstellung über aktuelle und künftige Nutzungen am und im Bahnhof und dessen Umgebung, damit Verkehrsmittelwechsel und Personenfluss auch in Zukunft gewährleistet und verbessert werden können. Der «EZP Bahnhof» steht als Koordinationsinstrument für die gemeinsame Erarbeitung räumlicher Lösungen in Bahnhöfen sowie ihren näheren und weiteren Umfeldern zur Verfügung und ermöglicht die Koordination und Abstimmung der betrieblichen Infrastrukturanlagen der verschiedenen Transportunternehmen.

Stand der Planungen

Der konsolidierte Konzeptplan ist fertiggestellt und mit dem Entwicklungszielplan der SBB abgestimmt.

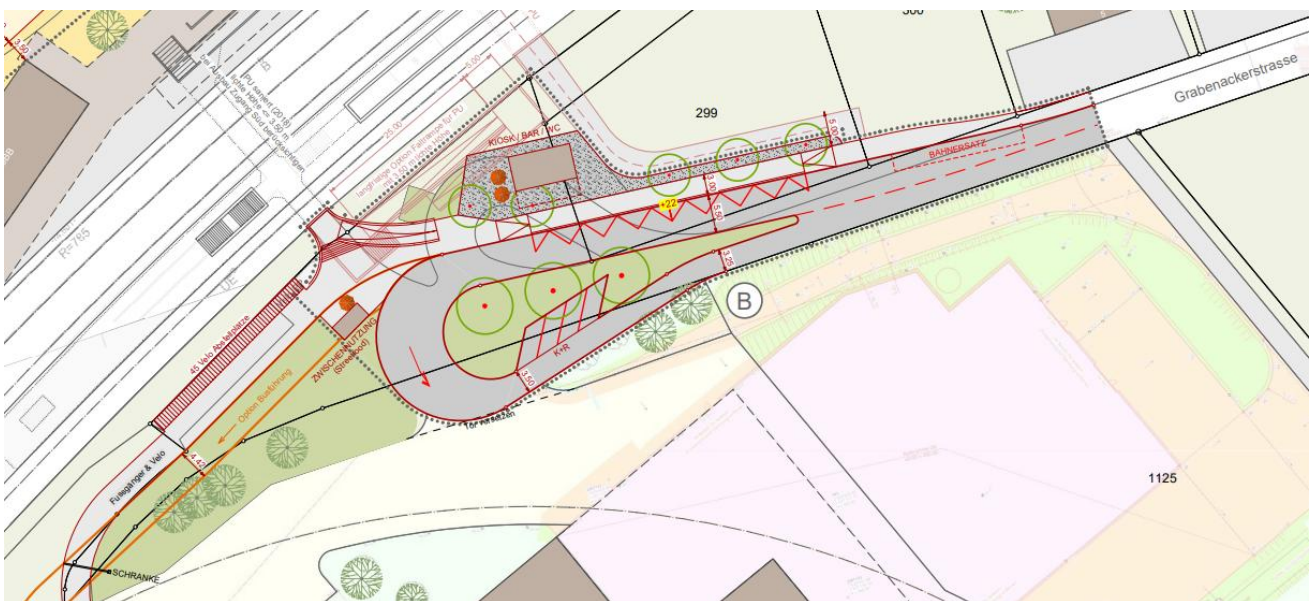
Der Konzeptplan zeigt das Entwicklungspotenzial des Bahnhof Oensingen als Verkehrsdrehscheibe und identitätsstiftender Ankunfts- und Aufenthaltsort auf. Die Zielsetzung der multimodalen Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger, insbesondere mit Betrachtung der Nähe zum Arbeitsplatzgebiet, Schlüsselareal Wohnen, Zentrum und Autobahn ist erfüllt.

Der konsolidierte Konzeptplan wurde in einer zweiten Phase weiter vertieft. Die Vertiefung umfasste die Optimierung des Konzeptplans, insbesondere des Bushofs Süd, die Sicherstellung möglicher Etappierungen unter Berücksichtigung zukünftiger Projekte der Transportunternehmen SBB und OeBB sowie die phasengerechte, detaillierte Kostenermittlung mit einer präzisen Festlegung des Planungsperimeters.

Beschrieb der Massnahme

Der Konzeptplan mit Zielbild behandelt folgende Elemente resp. Themen: Nordseite, Südseite, Parkierung, Querungen, sowie Entwicklungen, Areale und Projekte in der Umgebung. Die konkreten Massnahmen sind:

- Bushof Süd
- Velounterstand



Situationsplan Bushof Süd (metron, 19.12.2024)

Die multifunktionale Verkehrsdrehscheibe auf der Nordseite beinhaltet auf der Nordseite insgesamt vier Buskanten zwischen dem Perron OeBB und dem Bahnhofgebäude bzw. der Bahnhofsallee. Der Bahnhofplatz Nord wird durch den Bushof neu strukturiert und als attraktive Umsteige- und Begegnungszone gestaltet.

Insgesamt sollen an drei Standorten rund 180 Veloabstellplätze angeboten werden. Weiter sind rund um den Bahnhof Oensingen verschiedene Angebote für die Kurzzeitparkierung MIV vorgesehen. Grundsätzlich soll die heute angebotene Gesamtzahl von 147 Parkplätzen (hauptsächlich Park+Ride) weiterhin angeboten werden. Aufgrund des neuen Bushof-Layouts entfallen auf dem Bahnhofplatz rund 30 Abstellplätze. Diese können andernorts ersetzt werden. Alternativ ist im Zuge der Verbesserung des ÖV-Angebots eine Reduktion der Abstellplätze prüfenswert. Für die Verortung der P+R-Anlage sind zwei Ansätze denkbar: (a) Beibehaltung heutiger Standort oder (b) Verschiebung auf die Südseite.

Die heute bestehende Personenunterführung der SBB entspricht zwar nicht mehr den aktuellen technischen Vorgaben der SBB. Sie wird mittelfristig unverändert beibehalten. Die heutige Personenunterführung ist für den Veloverkehr nicht befahrbar. Grundsätzlich besteht mit der heutigen Freizeitroute eine Möglichkeit zur Querung der Gleise im Umfeld des

Bahnhofs Oensingen. Es sind zwei Optionen denkbar: (a) neue Veloquerung am Bahnhof oder (b) «Bypass» bestehende Veloroute.

Die Personenunterführung der SBB wurde in den vergangenen Jahren saniert. Kurzfristig besteht kein Handlungsbedarf. Mit Blick in die Zukunft wurde eine alternative Lage der Personenunterführung östlich des bestehenden Ökonomiegebäudes mit Kiosk, Avec und WC geprüft. Es sind zwei Optionen denkbar: (a) neue Personenunterführung am bestehenden Standort oder (b) neue Personenunterführung weiter östlich.

Die Schnittstellen zu den Entwicklungen, Arealen und Projekten in der Umgebung sind koordiniert und mit dem Zielbild abgestimmt (siehe oben). Das Zielbild zeigt insbesondere die drei Areale des Entwicklungskonzeptes Oensingen West (Leuenfeld, Rondo, Gassfeld). Um den Bahnhof Oensingen mit dem Bushof Nord und Süd sowie der entsprechenden Gestaltung der Bahnhofplätze entstehen begünstigt durch eine Neugestaltung des Bahnhofsgeliebts weitere für die Zukunft der Gemeinde Oensingen attraktive Areale mit Entwicklungspotenzialen. Es sind dies (a) Areal östlich von Roll Strasse, (b) Areal Güterstrasse sowie (c) Areal südlich Grabenackerstrasse. Mit der «Lebensader Oensingen» (Str501) sowie der vorgesehenen Umgestaltung der von Roll-Strasse (Str512.4) werden die Strassenräume im Umfeld langfristig aufgewertet.

Am Bahnhof Oensingen wird ein attraktiver, charaktvoller Freiraum mit landschaftsgestalterischen Qualitäten realisiert. Der Bahnhof soll als identitätsstiftender Ankunftsort wahrgenommen werden.

Mitwirkung

Zu den typischen Funktionen von Verkehrsdrehscheiben wurde durch die Gemeinde im Rahmen eines alljährlichen Dorf- anlasses eine Mitwirkung im Sinne eines Stimmungsbarometers zu verschiedenen Fragen im Zusammenhang mit dem Bahnhof Oensingen durchgeführt. Diese hat gezeigt, dass insbesondere bezüglich Verweilens am Ort, Zentralität und Identität des Ortes Dringlichkeit gegeben ist.

Machbarkeit

Die Untersuchung der vertieften Machbarkeit, insbesondere der kritischen Elemente, wurde im Rahmen der Vertiefung mit allen Beteiligten angegangen. Die stufengerechte Ermittlung der Gesamtinvestitionskosten ist erfolgt. Die Abstimmung bezüglich Siedlung und Verkehr ist erfolgt. Dabei stellt der Bushof Nord ein zentrales Schlüsselement künftiger Entwicklungen dar.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	▪ Agglomerationskernraum: ▪ Anbindung an das nationale Fernverkehrsnetz ▪ Benutzerfreundliche Verkehrsdrehscheiben, welche neue Mobilitätsformen (E-Mobilität, Sharing und Pooling) einbinden ▪ Gute Vernetzung zwischen den Kernräumen
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Ungenügende Ausgestaltung der Verkehrsdrehscheiben
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TÖV4 «Verkehrsdrehscheiben stärken» ▪ TFVV7 «Kombinierte Mobilität – Anbindung für den FVV optimieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ S504.6 Oensingen, ESP Oensingen/Niederbipp (Ob der Gass/Moos/Tschäppelisacker) ▪ ÖV507 Oensingen, Verkehrsdrehscheibe Oensingen Etappe 1 (Nordseite) ▪ Str512.4 Oensingen, Nord-Südverbindungen: Verbindung Leuenfeld – von Roll-Strasse – Bahnhof – Industriegebiet (FlaMa GVP)

Nutzen

- WK1 Sicherung und Stärkung des ÖV. Bessere Verknüpfung zwischen Bahn und Bus. Stärkung FVV (Sicherheit). Schaffung kantonsübergreifender Verbindungen, Optimierte Verkehrsführung und P+R.
- WK2 Unterstützt die Zentrumsentwicklung Oensingen West sowie die interkantonale Entwicklung des Top ESP. Eine einheitliche Gestaltung des Bahnhofplatzes und der angrenzenden Strassenfläche steigert die Aufenthaltsqualität und trägt als Identitätsmerkmal bei.
- WK3 Erhöhung der Sicherheit für den FVV.
- WK4 Verringerung der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs durch die Verschiebung des Modalsplits zugunsten des ÖV.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Gemeinde Oensingen	Kanton Solothurn (AVT, ARP, AWA) TU (SBB, OeBB, asm, Postauto, BOGG, Busbetriebe)

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung: ab 2025
▪ Siedlungsentwicklungskonzept Oensingen West, 2019	Plangenehmigung/Baubewilligung: ab 2028
▪ Konsolidierter Konzeptplan 2024 / Workshopverfahren mit TU's sowie ARP und AVT	Finanzierungsplan: 2031
Weitere Planungsschritte:	Baubeginn: ab 2032
▪ Projektierung	Inbetriebnahme: ab 2033
	Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2
Planungsstand: ☒ 1 ☐ 2 ☐ 3	

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)	Flächenbeanspruchung
☐ Keine Information	Keine Flächenbeanspruchung
☐ Vororientierung	
☐ Zwischenergebnis	
☐ Festsetzung	

Umweltverträglichkeit
Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

1'800'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 50%

Stand: 11.2024

Finanzierung

Kostenteiler noch genau zu definieren

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Konsolidierter Konzeptplan «Neugestaltung Bahnhof und Umgebung», 12. Januar 2024
- Vertiefung Konsolidierter Konzeptplan «Neugestaltung Bahnhof und Umgebung», 28. Februar 2025

Weitere Grundlagen:

- RRB 2018/508 zur Ortsplanungsrevision Oensingen
- Siedlungsentwicklungskonzept Oensingen West, 2019

Quantitative Angaben

- --

Bemerkungen / Hinweise

- --
-

ÖV515	B-Horizont
Wikon, Aufwertung Wendeplatz Bus Bahnhof	
Kategorie: Bus-/ÖV-Infrastruktur	

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-



Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan 2024

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit
Ausgangslage / Zielsetzung Mit einem allfälligen Wegfall des Bahnhofes Brittnau-Wikon gewinnt der Busbahnhof an Bedeutung und ist entsprechend aufzuwerten. Ziel der Aufwertung ist es, den Wendeplatz übersichtlicher zu gestalten und die Sicherheit für Fussgänger und für den Verkehr allgemein zu verbessern.
Beschrieb der Massnahme Gestaltung des Wendeplatzes im Bereich des Busbahnhofs.
Machbarkeit Wird im Rahmen des Vorprojekts nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	▪ Agglomerationskorridore: ▪ Gute Vernetzung innerhalb der Korridore und mit dem Kernraum ▪ Bushaltestellen mit angemessener Ausstattung ▪ Deutliche Erhöhung des ÖV-Anteils
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Defizite bei Buslinien und -haltestellen
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TFVV7 «Kombinierte Mobilität – Anbindung für den FVV optimieren» ▪ TVS3 «Verkehrssicherheit erhöhen und Unfallschwerpunkte sanieren»
Bezug zu anderen Massnahmen -- (fachlich / zeitlich)	

Nutzen

WK1	Erhöhung der Attraktivität des ÖV. Stärkung FVV (Sicherheit).
WK2	Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch die teilweise Aufwertung des Strassenraums.
WK3	Erhöhung der Sicherheit für den FVV.
WK4	Verringerung der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs durch die Verschiebung des Modalsplits zugunsten des ÖV.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Gemeinde Wikon	Kanton Luzern

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
Bisherige Planungsschritte: ▪ Als mittelfristige Massnahme im neuen Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan Siedlung aufgenommen (noch nicht rechtskräftig) Weitere Planungsschritte: ▪ Planung und Projektierung	Projektierung: Plangenehmigung/Baubewilligung: Finanzierungsplan: Baubeginn: ab 2032 Inbetriebnahme:
Planungsstand: ☒ 1 ☐ 2 ☐ 3	Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Flächenbeanspruchung

Keine Flächenbeanspruchung

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

250'000 CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/- 50%
Stand: 06.2024

Finanzierung

Kostenteiler noch genau zu definieren

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan der Gemeinde Wikon (Öffentliche Auflage), 17. September 2024

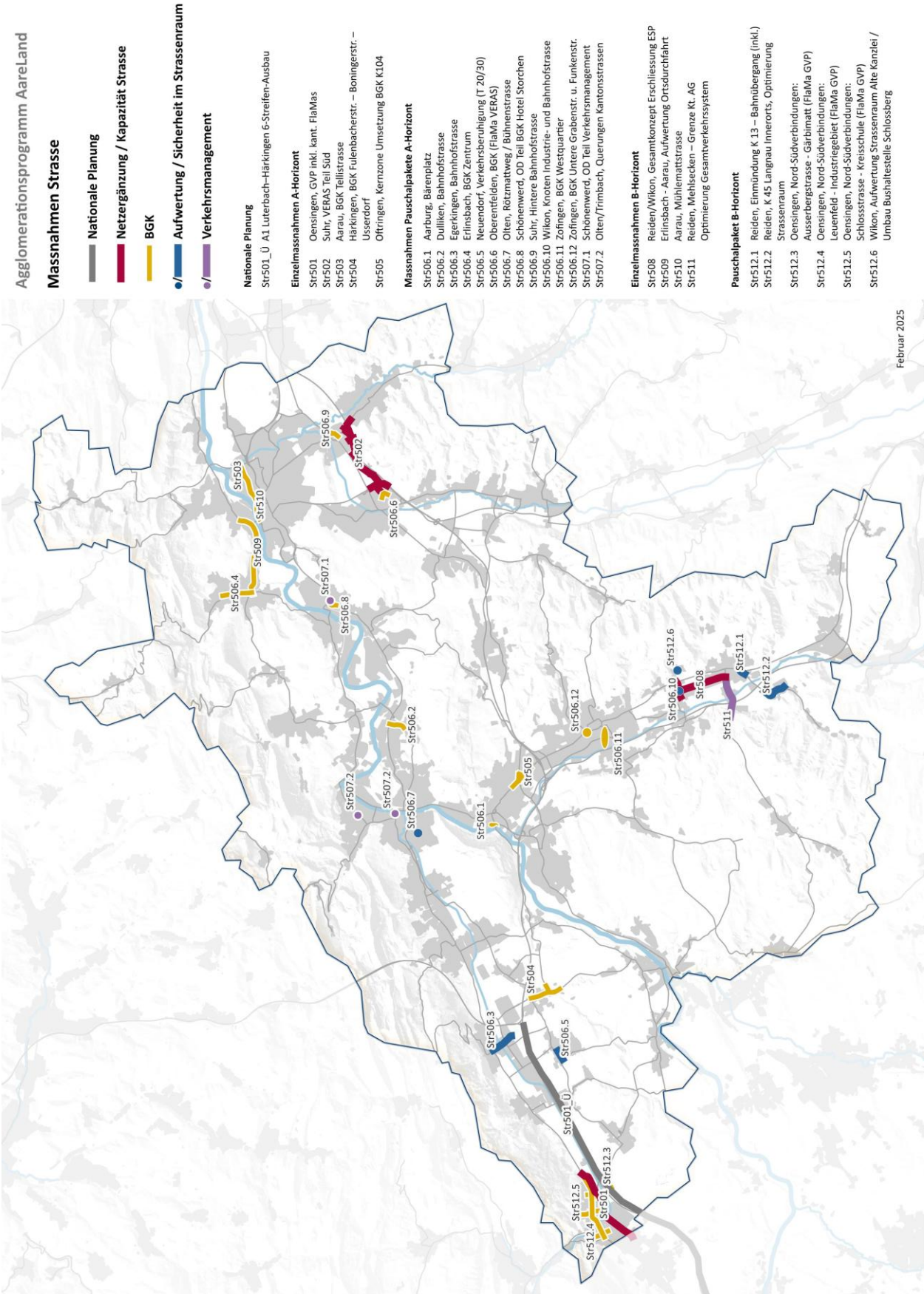
Quantitative Angaben

=> siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen
=> siehe GIS-Daten zur Massnahme

Bemerkungen / Hinweise

- --

5. Strasse



Str501_Ü

Nationale Planungen

A1 Luterbach–Härkingen 6-Streifen-Ausbau

☐ Referenznummer



Quelle: ASTRA 2025

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Der rund 22 Kilometer lange Abschnitt der Nationalstrasse A1 zwischen Luterbach und Härkingen wurde in den 60er Jahren des letzten Jahrhunderts gebaut. Nach über 50 Jahren Betrieb sind die Anlagen sanierungsbedürftig. Zudem entspricht der Abschnitt nicht mehr den heutigen gesetzlichen Vorgaben (Gewässerschutz, Lärmschutz, Störfall). Darüber hinaus gehört der Abschnitt aufgrund des weiter steigenden Verkehrsaufkommens zu den Strecken mit regelmässiger Kapazitätsüberlastung (aktuell weist der Abschnitt ca. 93'000 Fahrzeuge pro Tag auf, für 2030 wird mit ca. 113'000 Fahrzeugen pro Tag gerechnet). Deshalb wird der Abschnitt zwischen 2025 und 2032 in drei Etappen komplett erneuert und je Fahrtrichtung um einen Fahrstreifen erweitert.

Zielsetzung

Mit der Massnahme werden konkret folgende Ziele verfolgt:

- Verflüssigung des Verkehrs durch Engpassbeseitigung
- Verhinderung des Ausweichverkehrs durch die anliegenden Ortschaften
- Gewährleistung und Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Anpassung der Anlagen an die gesetzlichen Umweltvorgaben (Verbesserung Gewässerschutz, Ausbau Lärmschutzeinrichtungen, landschaftspflegerische Begleitmassnahmen)

Massnahme

Der Ausbau des Nationalstrassenabschnitts auf sechs Fahrstreifen erfolgt in drei etappierten Losen:

Baulos West: 2025 – 2027

Auf diesem Abschnitt werden unter anderem die Überführung der Kantonsstrasse Luterbach – Deitingen und eine zusätzliche Aarebrücke gebaut. Vorgesehen sind weiter die Renaturierung des Russbachs bei der Raststätte Deitingen Nord sowie ein Wildtierkorridor unter der Autobahn. Gleichzeitig werden in Oensingen und Egerkingen die Autobahnan-schlüsse angepasst.

Baulos Mitte: 2028 – 2030

Auf diesem Abschnitt ist unter anderem ein Neubau der SBB-Brücke Raenkholz in der Gemeinde Oberbipp vorgesehen. Auch entstehen bei den Ausfahrten in Wangen an der Aare und Niederbipp Anlagen, die das Strassenabwasser auf natürliche Art reinigen. Auf der gesamten Strecke zwischen Luterbach und Härkingen sind sechs solcher Anlagen geplant.

Baulos Ost: 2030 – 2032

Als Kunstbau entsteht auf diesem Abschnitt eine Wildtierüberführung zwischen Ober- und Niederbuchsiten. Die Fussgängerüberführung in Oberbuchsiten wird ersetzt. Die Verzweigung Härkingen erhält ein neues Gesicht. Der bereits im Baulos West realisierte Autobahnanschluss entlastet Egerkingen vom Verkehr. Die Dünern wird an zwei verschiedenen Stellen renaturiert.

Planung und Umsetzung

Projektierung:

- Die Plangenehmigungsverfügung ist rechtskräftig
- Die Vorarbeiten sind seit Frühling 2024 im Gange

Baubeginn (Hauptarbeiten): Mai 2025

Inbetriebnahme: 2032

Kosten

Rund 1.06 Milliarden Franken

Stand: 2025

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

Dank des 6-Streifen-Ausbau bleibt die Verkehrs- und Betriebssicherheit zwischen Luterbach und Härkingen auch in Zukunft gewährleistet. Zudem werden künftig die Stautunden reduziert, der Verkehr in den Spitzenstunden verflüssigt, der Ausweichverkehr durch Anwohnergemeinden unattraktiv gemacht, Verbesserungen im Gewässerschutz umgesetzt und Lärmschutzeinrichtungen ausgebaut.

Das angrenzende regionale Strassennetz wird mit dem abgeschlossenen 6-Streifen-Ausbau um rund 10% entlastet. Nur die den Oberaargau erschliessende Kantonsstrasse zwischen Aarwangen (BE) und Niederbipp (BE) dürfte künftig mehr Verkehr aufnehmen müssen als heute.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Strassennetz

Im AareLand wird in Oensingen mit dem 6-Streifen-Ausbau der A1-Anschlussknoten (VEBO-Knoten) ab 2025 umgesetzt. Abgestimmt darauf ist auf kantonaler Ebene das Gesamtverkehrsprojekt (GVP) Oensingen erarbeitet worden. Das GVP sieht die Verlegung der heute mitten durch Oensingen führenden Hauptverkehrsstrasse H5 auf eine weiter südlich gelegene Achse, welche direkt an die A1 anschliesst (siehe Massnahme Str501 des AP AL 5). Dadurch werden die Hauptverkehrsströme sowie die sich stark entwickelnden Arbeitsplatzzonen in Oensingen und Niederbipp (BE) direkt an die Nationalstrasse angebunden und Oensingen vom Verkehr entlastet.

Nach der Neugestaltung des Anschlusses Egerkingen kann der Verkehr künftig vor der Ortseinfahrt über einen neuen Anschluss auf die Autobahn A2 geführt werden. Heute führt der Verkehr von Olten in Richtung Basel, Bern oder Zürich über die Oltnenstrasse teilweise durch Egerkingen.

Fuss- und Velonetz

Auf allen Autobahnquerungen mit einer offiziellen Veloroute – gemäss Netzplan des Kantons Solothurn respektive Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern – werden entweder Velostreifen oder gemeinsame Geh-/Velowege realisiert. Sie gewährleisten eine sichere Führung des Veloverkehrs.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

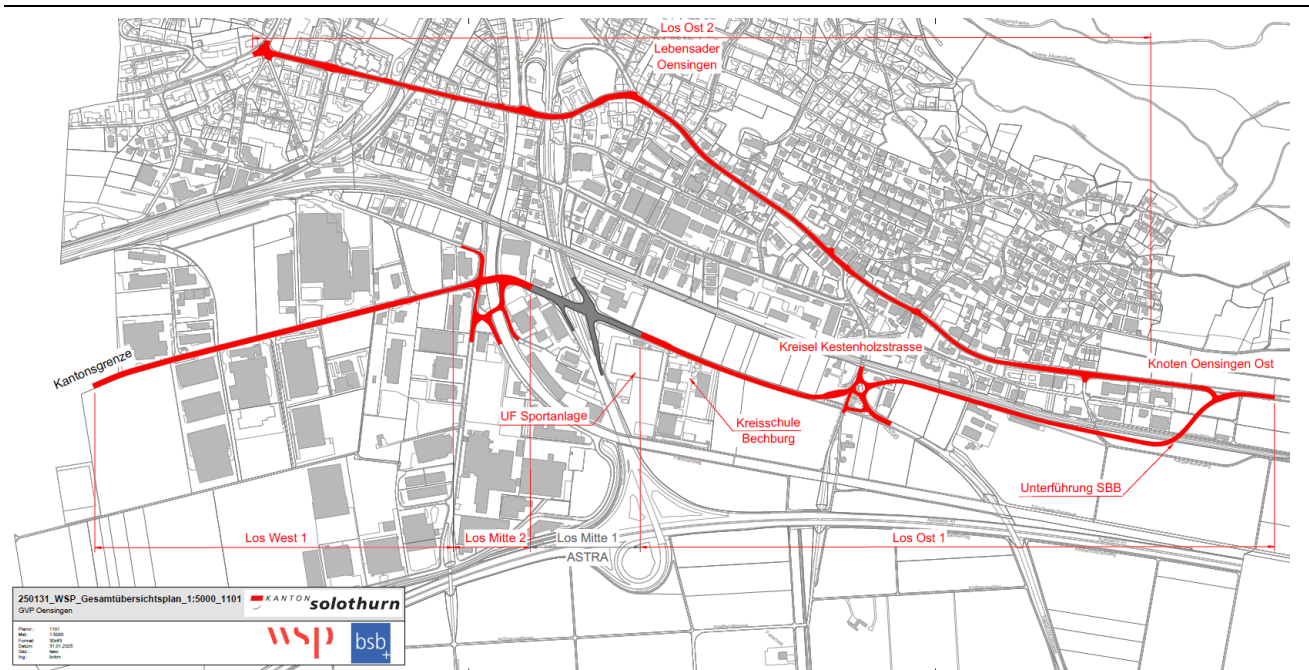
- ASTRA-Projektseite: A1 Luterbach–Härkingen 6-Streifen-Ausbau

Bemerkungen / Hinweise

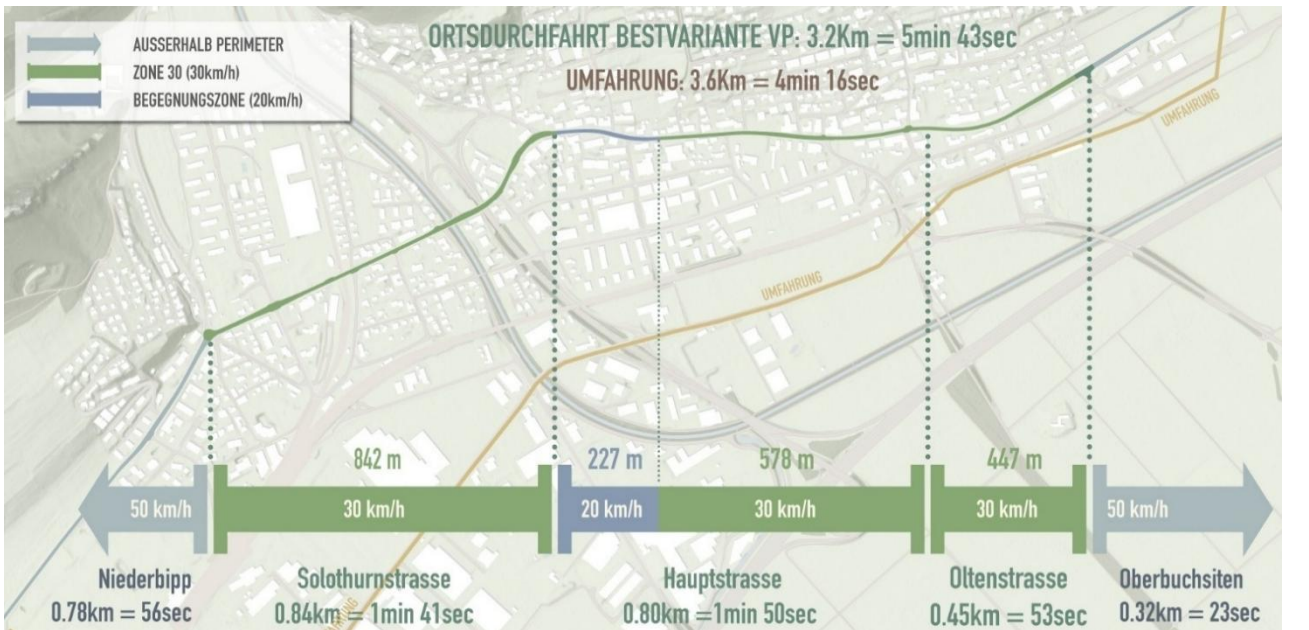
- --

Str501	A-Horizont
Oensingen, Gesamtverkehrsprojekt inkl. kantonale FlaMas	
Kategorie: Kapazität Strasse, Verkehrsmanagement, Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☒ 4. Generation: Str405	2581.4.019	B



Übersichtsplan Gesamtverkehrsprojekt (GVP) Oensingen



Ausgestaltung der «Lebensader Oensingen» mit Begegnungszone und Tempo-30-Zonen

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

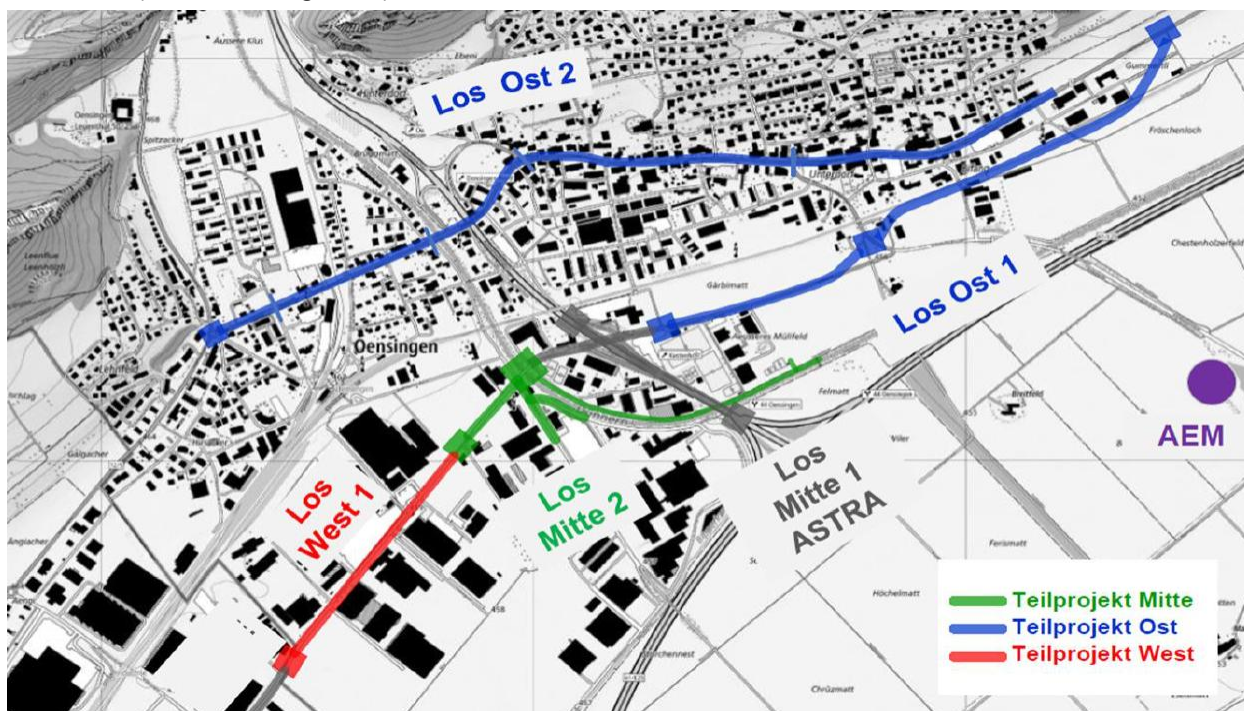
Mit dem 6-Streifenausbau Luterbach – Härkingen auf der A1, den Entwicklungsabsichten im überkantonalen Arbeitsplatzgebiet Oensingen/Niederbipp sowie beim Wohnen (z.B. Areal Leuenfeld) ergeben sich trotz Abstimmung von Siedlung und Verkehr verkehrstechnische Herausforderungen. Das Zentrum von Oensingen ist durch die hohe Verkehrsbelastung auf der Ortsdurchfahrt zunehmend von den verkehrlichen Auswirkungen betroffen.

In Zusammenhang mit den Planungsarbeiten zum 6-Streifenausbau Luterbach-Härkingen auf der A1 wurde die Anschlusssituation wie auch das kantonale Strassennetz im Raum Oensingen überprüft. Als Ergebnis ging hervor, dass sich der Anschluss Oensingen Süd als regionaler Verknüpfungspunkt eignet, während der Anschluss Oensingen Nord eine lokale Erschliessung von Oensingen darstellen soll. In diesem Sinne wird der strategische Ansatz, die Hauptverkehrsstrasse H5 nach Süden zum Anschluss Oensingen zu verlegen, weiterverfolgt. Dadurch werden die Hauptverkehrsströme sowie die sich stark entwickelnden Arbeitsplatzzonen in Oensingen und Niederbipp – gemäss Teilstrategie «Logistik und Güterverkehr» des AP AareLand – direkt an die Nationalstrasse A1 (Autobahnanschluss Oensingen Süd) angebunden und Oensingen vom Verkehr entlastet.

Mit der Entlastungsachse soll einerseits die Wohn- und Lebensqualität des Strassendorfes Oensingen und des Zentrums deutlich erhöht und andererseits eine optimale Erreichbarkeit für die Bevölkerung, das Gewerbe und die Industrie geleistet werden. Damit wird auch die Sicherheit für die Schülerinnen und Schüler gewährleistet bzw. verbessert. Die Massnahme soll eine breite Wirksamkeit bezüglich direkter Anbindung wichtiger Areale, Steigerung der Zentrumsentwicklung, Verlagerung des MIV auf FVV und Verkehrssicherheit zeigen.

Beschrieb der Massnahme

Das Vorhaben Str501 umfasst die Entlastungsstrasse sowie die kantonalen flankierenden Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt (siehe Abbildung unten).



Elemente des GVP Oensingen³

³ Der Vebo-Knoten (Realisierung 2025-2027) ist ein Drittprojekt und wird durch das ASTRA realisiert.

Entlastungsstrasse: Die Entlastungsstrasse Oensingen, welche südlich des Siedlungsgebietes geführt wird, kommt grösstenteils auf bestehende Strassenabschnitten (Jurastrasse, Werkhofstrasse, Nordringstrasse) zu liegen. Damit die Verkehrsentslastung gänzlich funktioniert muss eine Lücke zwischen Kestenholzstrasse und östlicher Siedlungsgrenze mittels Infrastrukturbau geschlossen und der entsprechende Knoten ausgestaltet werden (Kreisel Kestenholz). Die Entlastungsstrasse besteht aus den Teilprojekten Mitte, Ost (Teil) und West (siehe Abbildung oben) mit folgenden Elementen:

- **VEBO-Knoten (Los Mitte 1):** Der «VEBO-Knoten» wird umgebaut, d.h. die Verknüpfung des Autobahnanschlusses Oensingen mit dem lokalen Strassennetz (Jurastrasse, Werkhofstrasse) über den Anschluss Oensingen Süd wird angepasst. Zuständige Planungsbehörde dieses Loses ist das Bundesamt für Strassen ASTRA.
- **Knoten Dünneren (Los Mitte 2):** Den westlich an den «VEBO-Knoten» anschliessenden Knoten Werkhofstrasse/Nordringstrasse/Dünnerenstrasse wird koordiniert mit der Anpassung des «VEBO-Knotens» umgebaut, um den Verkehr zum/vom Autobahnanschluss aufnehmen zu können.

Der Knoten Dünneren wird durch den 6-Streifen-Ausbau der Autobahn A1 und den damit verbundenen Umbau des VEBO-Knotens aufgelöst.

- **Spange Ost (Los Ost 1):** Diese Spange bildet die Verbindung östlich des VEBO-Knotens über die bestehende, punktuell anzupassende Jurastrasse zum bestehenden, umzubauenden Knoten Jurastrasse/Kestenholzstrasse und über einen neuen, rund 900 m langen Strassenabschnitt weiter nach Osten bis zu einem neu zu erstellenden Anschluss an die Kantonsstrasse H5. Der neue Strassenabschnitt wird soweit möglich mit der Bahnlinie der SBB gebündelt und umfasst den Neubau einer Unterführung unter der Bahnlinie.

Mit dieser Spange wird eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs (insbesondere des Schwerverkehrs) aus dem Zentrum von Oensingen auf die südliche Achse Jurastrasse – Werkhofstrasse – Nordringstrasse und eine direkte Anbindung an die Autobahn und den überkantonalen ESP Oensingen/Niederbipp erreicht.

- **Nordringstrasse (Los West 1):** Westlich des Grosskreisels (Knoten Dünneren) bis zur Kantons- und Gemeindegrenze zum Kanton Bern/zur Gemeinde Niederbipp wird die Nordringstrasse umgestaltet. Die Nordringstrasse dient einerseits der Durchleitung des Verkehrs in Ost-West-Richtung, andererseits auch der Erschliessung der unmittelbar an diese angeschlossenen Industriebetriebe. Von der Nordringstrasse zweigen mehrere Erschliessungsstrassen nach Norden und Süden in die Tiefe des Industriegebiets ab. Zur Sicherstellung ihrer Funktionen, insbesondere auch für den Fuss- und Veloverkehr ist die bestehende Nordringstrasse zum Teil umzugestalten. Das Vorhaben wird mit den Behörden der Nachbargemeinde Niederbipp und des Nachbarkantons Bern koordiniert.

Flankierende Massnahmen: Gleichzeitig zur Entlastungsstrasse und als Teil des GVP sind flankierende Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt vorgesehen, welche neue gestalterische Möglichkeiten für den Siedlungsraum zwischen Bahnhof und Dorfkern ermöglichen und dem Fuss- und Veloverkehr eine hohe Priorität geben.

Unter dem Namen «Lebensader Oensingen» (siehe Los Ost 2) wird die vom Verkehr entlastete Ortsdurchfahrt als verkehrsberuhigte Achse («Lebensader») neu gestaltet, mit Schwerpunkten wie hohe Aufenthaltsqualität, sichere, attraktive Fuss- und Veloverkehrsverbindungen, positive Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur und das Ortsbild. Zur Verbesserung der Entlastungswirkung wird mit Temporeduktionen und weiteren Massnahmen (Knotengestaltungen) der Durchfahrtswiderstand vergrössert. Eine Begegnungszone (Zone 20) im Bereich Roggenpark auf der Hauptstrasse, Zone 30 auf dem restlichen Abschnitt dieser Strasse und auf der Oltenstrasse bis Wolfacker sowie Zone 30 inkl. Mittelstreifen auf der Solothurnstrasse werden umgesetzt. Die verkehrliche Wirkung konnte im Rahmen einer Verkehrsstudie nachgewiesen werden.

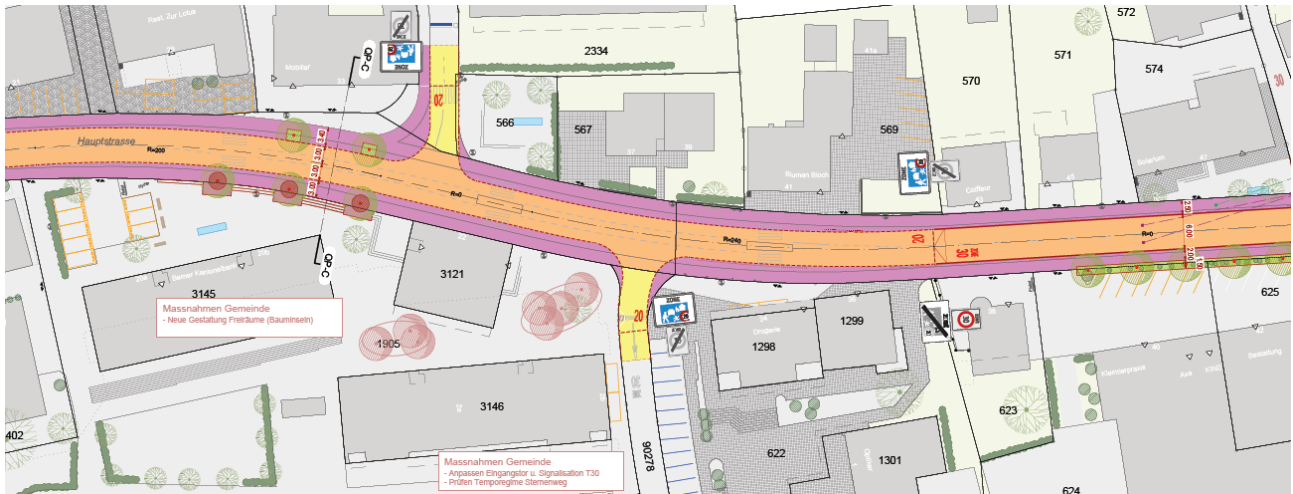
An der Schnittstelle zum Hochwasserschutzprojekt Dünneren bietet sich die Gelegenheit zur Schaffung eines attraktiven, gewässerbezogenen Freiraums. Dieser wirkt als Scharnier zwischen dem Flussraum (Nord-Süd) und dem Strassenraum (Ost-West) und verbindet die beiden Ebenen miteinander.

Weitere FlaMas:

- **Ersatzverbindung für Fuss- und Veloverkehr: kombinierter Rad- und Gehweg Sportplatzweg (Umsetzung bereits 2025)**
- **Drittprojekt Schulwegsicherung Kestenholz-Oensingen mit Verlegung Erschliessung Kieswerk Aebisholz**

Machbarkeit

Im Vorprojekt nachgewiesen.



Ausschnitt Vorprojekt «Lebensader Oensingen» (Los Ost 2)

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	■ Agglomerationskernraum ■ Verkehrslenkung und -dosierung ■ Verkehrsberuhigung in den Kernzonen ■ Quellnahe Verkehrsdrehscheiben als attraktive Umsteigeorte ■ Reduktion des MIV-Anteils ■ Dichtes und sicheres Fuss- und Veloverkehrsnetz
Bezug zum Handlungsbedarf	■ Defizite beim Verkehrsfluss und der Gestaltung des Strassenraums in städtischen Kernzonen ■ Zentrumsbereiche mit gestalterischen Defiziten
Bezug zu den Teilstrategien	■ TStr1 «Hauptverkehrsnetz und Schnittstellen HLS-HVS verbessern» ■ TStr2 «Ortsdurchfahrten und weitere Strassenräume gestalten» ■ TFVV1 «Kantonales Veloroutennetz weiterentwickeln und interkantonal abstimmen» ■ TGV1 «Logistikstandorte kantonsübergreifend abstimmen» ■ TGV3 «Siedlungsverträgliche Abstimmung des Güterverkehrs»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	Weitere flankierende Massnahmen zum GVP: ■ Str512.3 Oensingen, Nord-Südverbindungen: Verbindung Ausserbergstrasse – Kirche – Unterdorf – Gärbimatt (FlaMa GVP) ■ Str512.4 Oensingen, Nord-Südverbindungen: Verbindung Leuenfeld – von Roll-Strasse – Bahnhof – Industriegebiet (FlaMa GVP) ■ Str512.5 Oensingen, Nord-Südverbindungen: Verbindung Schlossstrasse – Schulhaus – Sternenweg/Mühlefeld – Gärbimatt – Kreisschule (FlaMa GVP) ■ S502.8 Oensingen, Gärbimatt ■ S504.6 Oensingen, ESP Oensingen/Niederbipp (Ob der Gass/Moos/Tschäppelisacker) ■ S505.5 Oensingen, Zentrumsentwicklung ■ L505 GVP Oensingen – FlaMa Teil Landschaftsentwicklung

Nutzen

- WK1
- Die Schnittstelle zwischen Hochleistungsstrasse und Hauptverkehrsstrassennetz kann im Bereich des Knotens VEBO mit einem direkten Anschluss der Entlastungsstrasse an die A1 verbessert werden. Die Hauptverkehrsströme sowie die sich stark entwickelnden Arbeitsplatzzonen in Oensingen und Niederbipp (u.a. Industrie/Logistik) werden direkt an die Nationalstrasse angebunden und das Zentrum sowie die Wohngebiete von Oensingen vom PW- und Güterverkehr entlastet. Das Projekt ist Bestandteil der Teilstrategie Logistik und Güterverkehr und setzt dessen Ziele um.
 - Der Verkehr kann im Projektperimeter des GVP gesteuert und verstetigt werden (insb. Koordination mit VEBO-Knoten des ASTRA).
 - Durch die Entlastungswirkung im Zentrum von Oensingen wird der Busverkehrs zuverlässiger. Dies betrifft insbesondere den Ortsbus Oensingen sowie die Buslinie 127, welche Oensingen mit den Ortschaften des Gäu verbindet und bis nach Olten führt. Auch die Linie 505 profitiert vom Projekt. Mit den LSA kann eine Busbevorzugung gesteuert werden. Die Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV ist ein wichtiger Aspekt auch in Zusammenhang mit der geplanten Aufwertung der Verkehrsdrehscheibe Oensingen (Massnahmen ÖV507 und ÖV514).
 - Die Attraktivität und die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr wird auf der Ortsdurchfahrt sowie auf den Quartierverbindungen erhöht.
- WK2
- Die durch das GVP ermöglichte Verkehrsentslastung der Ortsdurchfahrt bringt einen deutlichen Qualitätsgewinn für den Siedlungsraum entlang dieser Achse (Oltenstrasse – Hauptstrasse – Solothurnstrasse): Die vorhandenen Zentrumsnutzungen werden aufgewertet. Generell wird die Attraktivität von Verdichtungspotenzialen in den angrenzenden Gebieten (z.B. Unterdorf, Oensingen-West) gesteigert.
 - Die Qualität des öffentlichen Raumes auf der Ortsdurchfahrt erhöht sich durch die Verkehrsberuhigung und die Gestaltung sehr stark. Die Aufenthaltsqualität steigt.
 - Ein Teil der Entlastungsstrasse trägt zur besseren Erschliessung des überkantonalen ESP Niederbipp/Oensingen bei. Dieser im südlichen Teil güterverkehrsintensiv ausgerichtete ESP kann damit optimal ans übergeordnete Strassennetz angebunden werden. Dies entspricht den strategischen Grundsätzen (TGV1) der Teilstrategie «Güterverkehr und Logistik».
 - Die Trennwirkung der heutigen, stark verkehrsorientierten Verkehrsinfrastruktur im Zentrum von Oensingen wird auf der gesamten West-Ost-Achse dank der Umsetzung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts reduziert. Die Quartiere nördlich und südlich der Strasse finden über die umgestaltete Ortsdurchfahrt wieder zusammen. Mit dem neuen Raum entsteht eine neue, gemeinsame Identität.
- WK3
- Die Attraktivität und die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr wird auf der Ortsdurchfahrt durch die entsprechenden Massnahmen des Projekts «Lebensader Oensingen» klar erhöht. Die starke Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit (inkl. Schulwegsicherheit) auf der Zentrumsachse kann durch die massive Verkehrsreduktion sowie durch Verkehrsberuhigung erreicht werden: Eine Begegnungszonen (Zone 20) im Bereich Roggenpark auf der Hauptstrasse, Zone 30 auf dem restlichen Abschnitt dieser Strasse und auf der Oltenstrasse bis Wolfacker sowie Zone 30 inkl. Mittelstreifen auf der Solothurnstrasse werden umgesetzt.
 - Folgende weitere Bestandteile des GVP tragen wesentlich zur Erhöhung der Sicherheit für den FVV bei:
 - Der Kombi Rad-/Gehweg auf dem Sportplatzweg und die neue Unterführung bei der Kreisschule.
 - Mit der Umlegung der Erschliessung der Kiesgrube Aebisholz wird zudem der Velo-Schulweg vom stark frequentierten LKW-Verkehr entlastet. Die Sicherheit auf dem Schulweg Kestenholz-Oensingen erhöht sich somit deutlich.
 - Mit dem Umbau des Knotens Jurastrasse/Kestenholzstrasse wird der USP «Oensingen, Kestenholz-/Jurastrasse» saniert.
- WK4
- Die Entlastungsstrasse tangiert keine Naturschutzgebiete oder weitere in Inventaren verzeichnete Flächen. Sie verursacht jedoch dauerhafte kleinräumige Verluste an «schützenswerten» Lebensräumen (geschützte Hecken und Ufergehölze).
 - Die Entlastungsstrasse verläuft weitgehend auf bestehenden Strassenabschnitten (Jurastrasse, Werkhofstrasse, Nordringstrasse). Ein Neubauabschnitt ist einzig im östlichen Streckenabschnitt zur Schliessung der Lücke zur Hauptstrasse H5 erforderlich (=> Länge ca. 900 m. Mit dieser Neuanlage können ca. 3 km Ortsdurchfahrt entlastet werden). Die Entlastungsstrasse ist daher nur mit einem geringen zusätzlichen Bodenverbrauch verbunden: ca. 1 ha Fruchtfolgeflächen sind betroffen (gut die Hälfte durch direkte Beanspruchung, der Rest durch

Zerschneidung). AEM werden entsprechend umgesetzt.

- Der zusätzlichen Luft- und Lärmbelastung entlang der Entlastungsstrasse steht eine Verringerung im Innerortsbereich gegenüber. Der Schwerverkehr wird anteilmässig verstärkt auf die Umfahrung geleitet.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau

Beteiligte Stellen

Gemeinde Oensingen, ASTRA (Zuständig für das Los Mitte 1)
 Koordination mit Kanton Bern/Niederbipp (Los West 1)

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Reduziertes Vorprojekt Entlastungsstrasse (2019)
- Festsetzung Richtplan (2020)
- Betriebs- und Gestaltungskonzept FlaMa (2021)
- Beginn Projektierung (2023)
- Vorprojekt Ortsdurchfahrt (1Q 2025)
- Zusammenführen der Elemente (1Q 2025)

Weitere Planungsschritte:

- Öffentliches Mitwirkungsverfahren (4Q 2025)
- Vorprojekt (bis Ende 2025)
- Bauprojekt (2026)
- Öffentliche Planaufgabe (2027)

Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☒ 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	2026
Plangenehmigung/Baubewilligung:	2027
Finanzierungsplan:	2027
Baubeginn:	2029
Inbetriebnahme:	
Entlastungsstrasse (Los Mitte 2)	ca. 2031
Entlastungsstrasse (Ost 1)	ca. 2032
FlaMa (Los Ost 2)	ca. 2034
Entlastungsstrasse (Teilprojekt West)	ca. 2035

Reifegrad: ☐ 1 ☒ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☒ Festsetzung

Flächenbeanspruchung

	Total	Landwirtschaftszone	Reservezone
Direkte Beanspruchung von FFF	0.62 ha	0.46 ha	0.16 ha
Zerschneidung	0.49 ha	0.36 ha	0.13 ha
Restflächen < 0.25 ha			
Summe betroffene FFF	1.11 ha	0.82 ha	0.29 ha

Umweltverträglichkeit

Die Entlastungsstrasse tangiert keine Naturschutzgebiete oder weitere in Inventaren verzeichnete Flächen.

Der Umweltverträglichkeitsbericht wird im Rahmen des Bauprojekts erstellt.

Kosten

63'000'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 30%

Stand: 12.2019

Hinweis: Die Kosten für das Los Mitte 1 (Zuständigkeit ASTRA) und der «Weiteren FlaMa» sind nicht in die vorliegenden Kosten des GVP eingerechnet.

Finanzierung

Gemäss kantonalem Strassengesetz

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

- Kanton Solothurn, Vorprojekt «Lebensader Oensingen», Stand März 2025
- Kanton Solothurn, Vorprojekt Entlastung Oensingen, Entwurf, Stand Mai/Juni 2025
- Kanton Solothurn, Gesamtverkehrsprojekt Oensingen, Neue Verkehrsführung und Umgestaltung, Roadmap, Stand Januar 2025

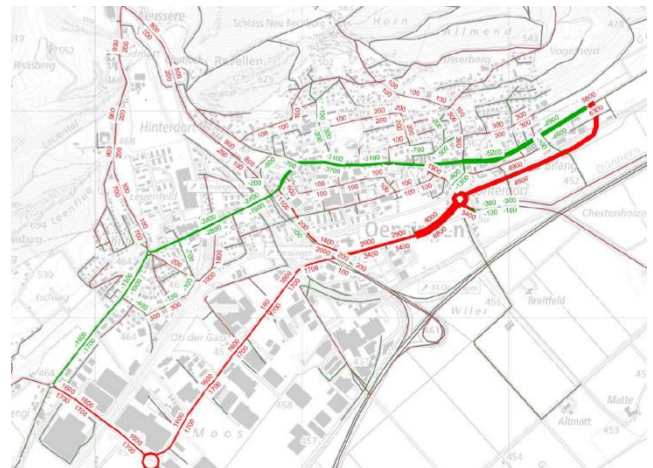
Quantitative Angaben



Belastungsplot (DTV 2040) mit Massnahme

=> siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen

=> siehe GIS-Daten zur Massnahme



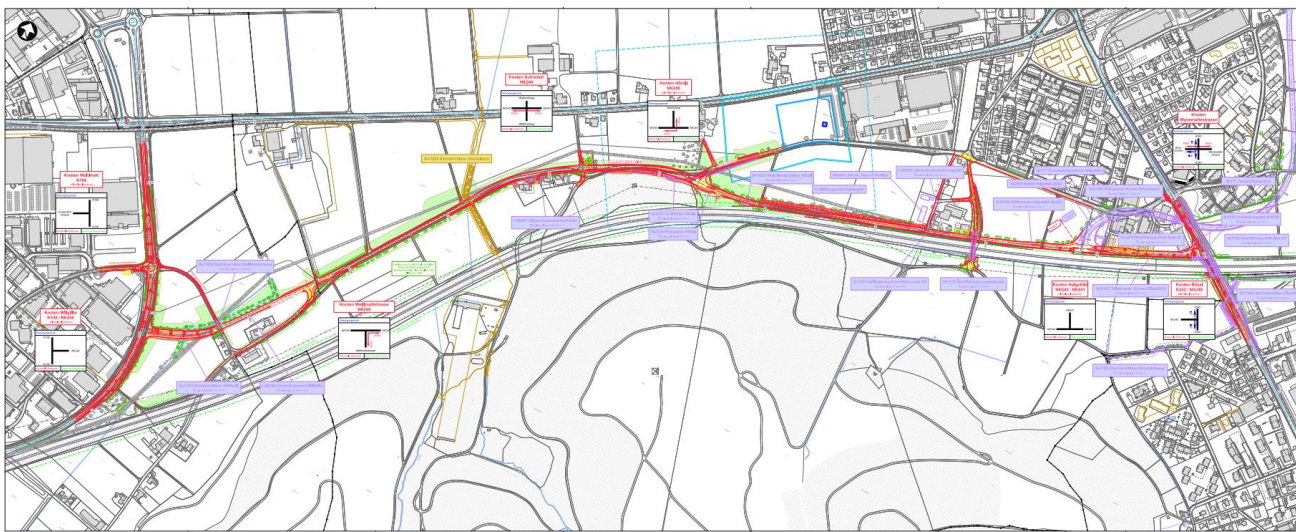
Differenzplot ggü. Referenzzustand

Bemerkungen / Hinweise

- Der überregionale Wildtierkorridor SO08 befindet sich deutlich östlich des Perimeters und wird vom GVP nicht tangiert.

Str502	A-Horizont
Suhr, VERAS Teil Süd	
Kategorie: Kapazität Strasse	

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☒ 4. Generation: Nr. Str401	2581.4.108	A (Abschnitt Ostumfahrung)



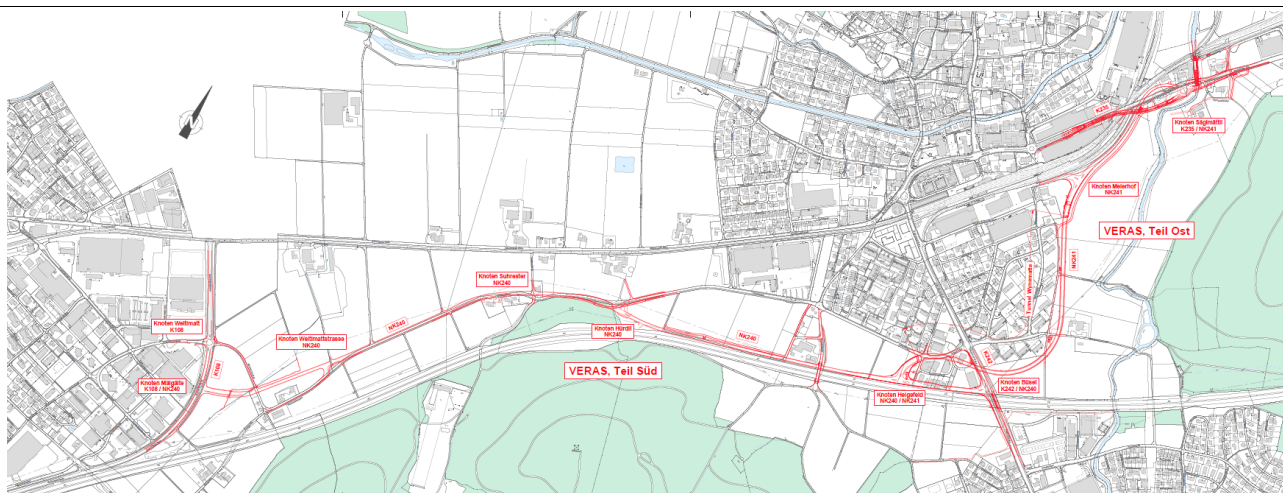
Quelle: VERAS Bauprojekt Los 3, Übersichtsplan, 31.05.2024

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Region Suhr und insbesondere das Suhrer Dorfzentrum sind seit Jahren einem stetig wachsenden Verkehrsaufkommen und einer Verkehrsüberlastung ausgesetzt. Ein bedeutender Anteil davon wird durch den Durchgangsverkehr verursacht. Die Verbesserung der Situation wird seit einiger Zeit geplant und es bestanden bereits 2002 zwei Richtplaneinträge: Die Ostumfahrung (OU) als «Festsetzung» und die Südumfahrung (SU) als «Vororientierung». Für die Ostumfahrung lag bereits 2001 ein Generelles Projekt vor. Verschiedene Rahmenbedingungen haben sich jedoch verändert und zwangen die Verantwortlichen zu einer neuen Gesamtsicht. Um die Projekte besser aufeinander abzustimmen, wurde die Gesamtplanung Verkehrsinfrastruktur – Entwicklung Raum Suhr (VERAS) vom Kanton und den Gemeinden vorangetrieben. Dabei wurden verschiedenen Studien (Zweckmässigkeitsbeurteilungen, Umweltberichte) und Konzepte (z.B. Flankierende Massnahmen) durchgeführt, welche schliesslich zu einer Anpassung des Richt-plans führten.

Nach der Genehmigung der Richtplanfestsetzung von VERAS durch den Grossen Rat (Ende 2020) des Kantons Aargau wurden die angepassten Projekte der Teile Ost und Süd von VERAS auf die gleiche Planungsstufe gebracht und hin zu einem Bau-/Auflageprojekt weiterbearbeitet. Die öffentliche Auflage von VERAS erfolgte im Jahr 2023.



Auf der Grundlage der Vorprojekte, der Berichte zur Umweltsituation und des Konzepts Flankierende Massnahmen wurde die Gesamtplanung VERAS im Mai 2021 für die 4. Generation des Agglomerationsprogramms AareLand angemeldet; dabei hat der Kanton die Gesamtplanung sowohl in den A-Horizont wie auch für den B-Horizont unterteilt. Unklar war damals, wie die genaue Etappierung aussieht.

«Für die Strassenmassnahme VERAS Abschnitt Südumfahrung ist der Nutzen sowohl für die Verkehrs- als auch für die Siedlungsentwicklung zu quantifizieren und noch klarer aufzuzeigen, damit ein ausreichendes Kosten-Nutzen-Verhältnis erreicht werden kann. Weiter sind die Auswirkungen auf Umweltwerte wie Fruchtfolgeflächen, Gewässer und Hecken sowie die zusätzliche Fragmentierung der Landschaft zu minimieren. Zusätzlich ist die verkehrliche Wirkung der Gesamtplanung VERAS und insbesondere auch vom Teil Süd aufzuzeigen.»

Die Ergebnisse der Vertiefungsuntersuchungen sind im Fachbericht «VERAS Teil Süd» vom September 2024 zusammengefasst. Die Ermittlung und Quantifizierung der Nutzen von VERAS Teil Süd sind im entsprechenden Bericht (Gesamtbewertung NWA/KWA) vom Oktober 2024 dokumentiert.

Beschrieb der Massnahme

Die NK240 VERAS, Teil Süd, beginnt mit dem Anschluss an die K108 Suhrentalstrasse. Dieser Anschluss erfolgt rund 150 m südlich des bestehenden Kreisel Weltimatt mittels eines LSA-gesteuerten T-Knotens. Dieser Anschluss der NK240 VERAS, Teil Süd hat weitreichende Anpassungen an der Strassengeometrie der K108 Suhrentalstrasse zur Folge: Der 4-Arm-Kreisel Weltimatt wird zu einem LSA-gesteuerten T-Knoten umgebaut und die K108 Suhrentalstrasse auf einer Länge von 680 m mit separaten Abbiegestreifen ergänzt. Die bestehende die Weltimattstrasse wird zu einem Feldweg zurückgebaut. Der Knotenast Ausserfeldstrasse erhält ebenfalls separate Abbiegestreifen. Durch diese Massnahmen kann eine genügende Leistungsfähigkeit gewährleistet werden.

Der Anschluss des Weilers Weltimatt erfolgt mittels eines neuen, unregelmässigen Knotens östlich der Siedlung. Der bestehende Rad-/Gehweg westlich des Knotens Weltimattstrasse wird zugunsten der Fruchtfolgeflächen zurückgebaut. Das

Fahrverbot bei der Suhrgasse (ausgenommen Anwohner) wird zum Knoten Weltimattstrasse verschoben. Zum Schutz der Liegenschaft Nr. 2385 vor zusätzlichen Lärmimmissionen wird die Lärmschutzwand Mälgälte erstellt.

Ostwärts folgt die NK240 VERAS, Teil Süd der bestehenden Weltimattstrasse bis zum Weiler Suhrester. Da der bestehende, südlich liegende Radweg erhalten wird, muss die Strasse in Richtung Norden verbreitert werden. Im Weiler Suhrester wird zum Schutz der Grundstücke südlich der Kantonsstrasse die Lärmschutzwand Suhrester erstellt.

Im Weiler Suhrester wird die Strassenführung begradigt, wofür die Liegenschaft Wälmattweg 3 abgebrochen werden muss. Die bestehenden Wälmattwege (Nord und Süd) werden analog zum heutigen Zustand an die NK240 VERAS, Teil Süd angeschlossen.

Machbarkeit und Einbindung übergeordnetes Strassennetz

Die Machbarkeit ist im Bauprojekt nachgewiesen.

Die Anbindung des Raums Suhr und des Wynentals an die A1 wird im Zusammenspiel mit den übergeordneten Vorhaben und den Planungen des ASTRA verbessert. In Richtung Zürich erfolgt die Anbindung über VERAS Teil Ost – Anschluss Buchs – T5 – Anschluss Aarau Ost und in Richtung Bern über VERAS Teil Süd und den Anschluss Aarau West.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	▪ Agglomerationskernraum (Suhr, Entfelden): Verkehrsberuhigung in den Kernzonen; Reduktion des MIV-Anteils; dichtes und sicheres Fussverkehrsnetz ▪ Agglomerationskorridore (Wynen-/Suhrental): Aufwertung Ortsdurchfahrten; Reduktion des MIV-Anteils; dichtes und sicheres Fussverkehrsnetz
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Betrieb/Gestaltung/Aufwertung von Ortsdurchfahrten (inklusive Bus-Priorisierungen) ▪ Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TStr1 «Schnittstellen HLS – HVS verbessern» ▪ TStr2 «Gestaltung Ortsdurchfahrten und weitere Strassenräume» ▪ VS4 «Sicherheitsrelevante Elemente des Agglomerationsprogramms AareLand»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ VERAS – FlaMa Teil Strassenraum / BGK (Str404_PA, Str407_PB, Str506.6) ▪ VERAS – FlaMa Teil Velo (FVV404_PA, FVV408_PB, FVV512, FVV508.5, FVV508.9) ▪ VERAS – FlaMa Teil Siedlung (S402.15, S402.16, S502.15, S505.2,4,6) ▪ VERAS – FlaMa Teil Landschaft (L504)

Nutzen

WK1	▪ Funktionale Komplettierung von VERAS und insbesondere Absicherung bzw. Verstärkung der Entlastungswirkung von VERAS Teil Ost. ▪ Deutliche Verbesserung der Verkehrslenkung und des Verkehrsmanagements in West-Ost- und in Nord-Süd-Richtung Dank funktionsgerechten Ausbau der Weltimatt-Achse und dem neuen Anschlussknoten an die K108 (Weltimatt). ▪ Die regionale Velonetzplanung ist mit VERAS koordiniert und führt mit den ergänzten Velohauptverbindungen zu einer weitreichenden Angebots- und Attraktivitätssteigerung.
WK2	▪ Erhöhte regionale Erreichbarkeit der Entwicklungs- und Arbeitsplatzgebiete in Suhr (v.a. Zentrum, Bahnhof, Pfister) sowie im nahen Umfeld (v.a. ESP Wynenfeld). Dies vor allem für Verkehrsströme auf der Ost-West-Achse.
WK3	▪ Mit VERAS Teil Süd wird die bestehende Weltmatt-Achse auf ein normgerechtes Sicherheitsniveau gebracht, sodass deutliche, positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit resultieren. ▪ Absicherung der Sicherheitsgewinne für Velo- und Fussverkehr in Suhr durch massive Verkehrsreduktion von rund 40% im Zentrumsbereich.
WK4	▪ Es sind keine Naturschutzgebiete oder weitere in Inventaren verzeichnete Flächen direkt betroffen. ▪ Die Querung des Talbächli wird zum Anlass genommen, dieses Oberflächengewässer umzulegen, den Bachlauf

um rund 60 m zu verlängern und diesen umfassend ökologisch aufzuwerten. Damit wird der Lebensraum und die ökologische Vernetzung wesentlich verbessert. Weitere Massnahmen entlang von VERAS Teil Süd (Extensivstreifen, Ersatzaufforstung, Gestaltung der Böschungsbereiche) reduzieren die Fragmentierung der Landschaft und optimieren den Übergang zum Landwirtschaftsland. Die Ausdholung des Obertelbachs ist als weitere Massnahme in diesem Raum vorgesehen.

- Zunahme der versiegelten Fläche: es sind v.a. Fruchtfolgeflächen «1. Qualität» betroffen (permanent 0.6 ha; v.a. entlang der NK240 fast durchgehend auf beiden Seiten). Mit dem Rückbau der Weltimattstrasse zu einem Flurweg und dem Rückbau des bestehenden Rad-/Gehwegs auf der alten Weltimattstrasse erfolgt eine Teilkompensation an FFF.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Aargau, Abteilung Tiefbau

Beteiligte Stellen

Gemeinden Suhr, Gränichen und Oberentfelden (Umsetzung FLAMA-Konzept gemäss Planungsvereinbarung)

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Vorprojekte Ost- und Südumfahrung sowie Synthesebericht VERAS (2019/2020)
- Berichte zur Umweltsituation (BUS) VERAS, Ost- und Südumfahrung Suhr (2019)
- Konzept Flankierende Massnahmen VERAS – Phase 1 (Februar 2020)
- Verabschiedung Botschaft durch Regierungsrat, Behandlung im Grossen Rat (Ende 2020)
- VERAS – Vorstudie flankierende Massnahmen Strassenraum und Velo – Technischer Bericht (SNZ, 9.2.2021)
- Konzept Flankierende Massnahmen VERAS – Phase 2 (März 2021)
- Planungsvereinbarung VERAS Kanton und Standortgemeinden (April 2021)
- Erarbeitung Bauprojekt (2023/2024)
- Vertiefungsstudie VERAS, Teil Süd, Gesamtbewertung NWA/KWA (2024)
- VERAS Teil Süd, Fachbericht (2024)
- Verpflichtungskredit: Öffentliche Anhörung (bis Mai 2025)

Weitere Planungsschritte:

- Öffentliche Projektauflage VERAS (2025/2026)
- Realisierung ab 2028

Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☒ 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	bis 2025
Plangenehmigung/Baubewilligung:	2025/2026
Finanzierungsplan:	AFP 2025-2028
Baubeginn:	ab 2028
Inbetriebnahme:	2033

Reifegrad: ☐ 1 ☒ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☒ Festsetzung

Flächenbeanspruchung

FFF-Netto-Verlust: 1.0 ha
Aufwertung FFF aufgrund Rückbauten Weltimattstrasse
Ersatzaufforstung (zwischen Hürdli und Suhrester)

Umweltverträglichkeit

Die Bauphase und das Bauwerk selbst (Gesamtplanung VERAS) führen aufgrund der erheblichen Materialkubaturen für den Tagbautunnel, seiner Lage im Grundwasser, der Beanspruchung hochwertiger Landwirtschaftsfläche und Landschaftsschutzzonen, der Verlegung des Talbächli, der notwendigen Rodungen, der langen Dauer der Arbeiten und der Lage des Projekts entlang von Siedlungsgebiet in einigen Umweltbereichen zu mässigen (Abfälle, Boden, Grundwasser, Landschaft und Natur, Baulärm, Oberflächengewässer, Wald) in den Bereichen Boden und Landwirtschaft sogar zu starken Belastungen. In den übrigen Bereichen sind geringe bis neutrale Auswirkungen zu erwarten.

In der Betriebsphase verbleibt in den Bereichen Boden und Landwirtschaft eine mässige Belastung aufgrund der dauerhaften Beanspruchung von ca. 4.55 ha Fruchtfolgefläche (Netto-Verlust Gesamtplanung VERAS). Kompensationsmassnahmen sind notwendig.

Bei Betrachtung eines grösseren Perimeters kann für die verkehrliche Situation im Raum Suhr eine massgebliche Verbesserung festgehalten werden. In einigen Umweltbereichen sind auch Verbesserungen möglich. Hervorzuheben sind hier insbesondere der strassenbegleitende 8 m breite extensive Grünstreifen mit Magerwiesen, Strauchgruppen und Hochstammbäumen, die Beseitigung von Wanderhindernissen in der Wyna sowie die Verlegung des Talbächli, das in seinem 13 m breiten Gewässerraum und auf 60 m zusätzlicher Lauflänge naturnah geführt und mit ufertypischen Sträuchern bepflanzt wird. Aufgrund der künftigen Umfahrung des Ortskerns und der Entlastung der historischen Wynabrücke kann auch im Bereich Kulturgüter eine gewisse Verbesserung der Situation erreicht werden.

Durch erhöhten Verkehrslärm kommt es bei sieben Liegenschaften zu Überschreitungen der Belastungsgrenzwerte und es sind Erleichterungen zu beantragen und Schallschutzfenster einzubauen. Im Zentrum von Suhr führt das Projekt dagegen zu einer Verkehrsabnahme, was mit einer deutlich wahrnehmbaren Luftschadstoff- und Lärmreduktion auf der Gränicherstrasse und der Bernstrasse West verbunden ist.

Kosten

Kosten

30'940'000 CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/- 10%
Stand: 04.2024

Finanzierung

Kostenschlüssel gemäss Strassengesetz

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

- Synthesebericht VERAS, Ostumfahrung Suhr, 24.02.2020
- Synthesebericht VERAS, Südumfahrung Suhr, 24.02.2020
- Bericht zur Umweltsituation (BUS) VERAS, Ostumfahrung Suhr, 24.02.2020
- Bericht zur Umweltsituation (BUS) VERAS, Südumfahrung Suhr, 24.02.2020
- Gesamtbewertung VERAS, Nutzwert- und Kostenwirksamkeitsanalyse, 24.02.2020
- Botschaft an den Grossen Rat – Anpassung des Richtplans, Festsetzung «Suhr, Oberentfelden, Gränichen, Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS (Bernstrasse Ost K 235 bis Suhrentalstrasse K 108 mit Anschluss Gränicherstrasse K 242)» (Kapitel M 2.2, Beschluss 2.1, Nr. 111); Anpassung des Kantonsstrassennetzes; 26.08.2020
- Konzept flankierende Massnahmen VERAS (Phasen 1 und 2), 06.02.2020 / 30.03.2021
- VERAS – Vorstudie flankierende Massnahmen Strassenraum und Velo – Technischer Bericht, SNZ, 09.02.2021
- Planungsvereinbarung VERAS Kanton und Standortgemeinden, April 2021
- VERAS Teil Süd, Übersichtsplan und Technischer Bericht, Auflageprojekt, Stand 31.05.2024/29.11.2024

- ### Quantitative Angaben

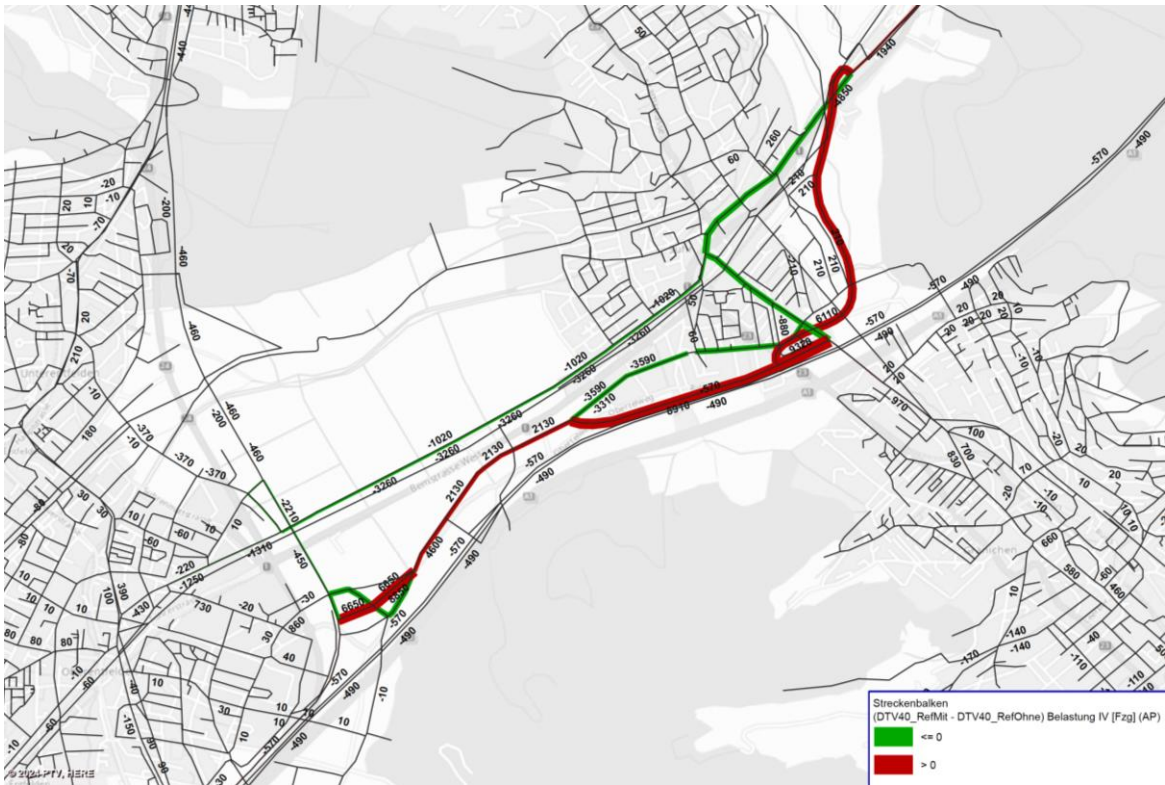
=> siehe GIS-Daten zur Massnahme



DTV-Belastung 2040 ohne VERAS



DTV-Belastung 2040 mit VERAS



Differenzbelastungen DTV 2040 (mit/ohne VERAS)

Bemerkungen / Hinweise

■ --

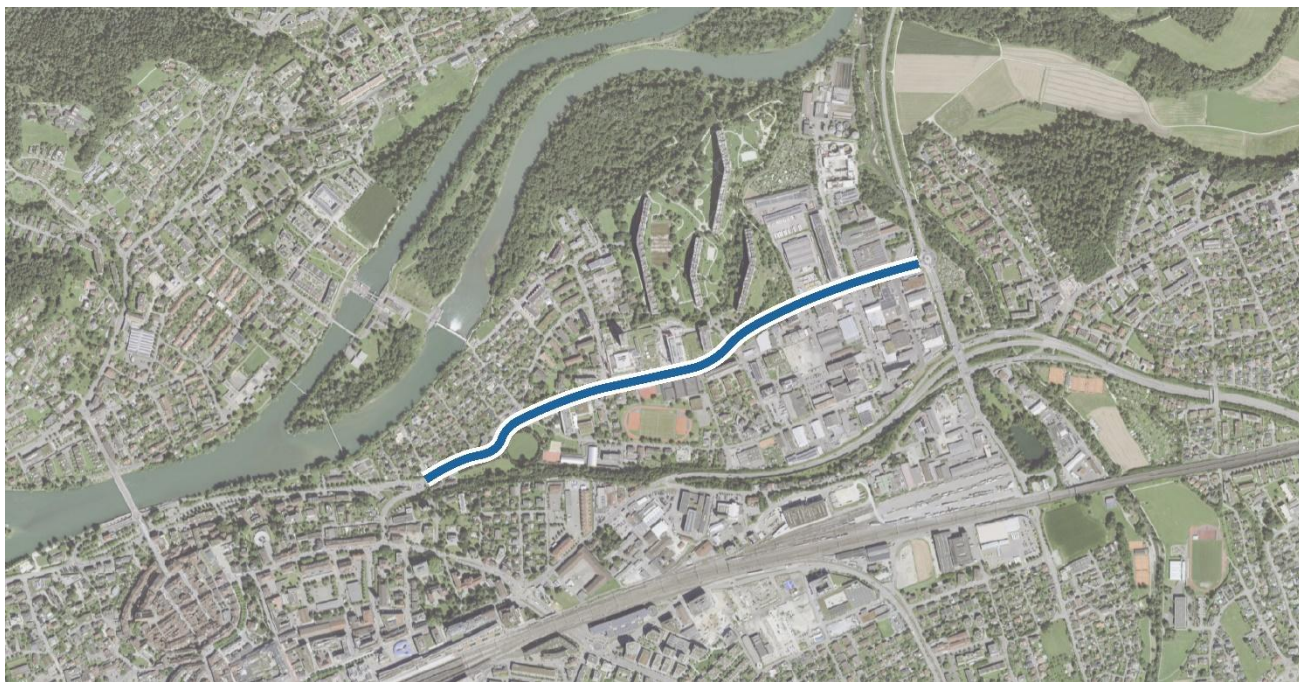
Str503

A-Horizont

Aarau, BGK Tellstrasse

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☒ 2. Generation: OD 6A	2581.2.014	A (Abstandnahme)
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Mit der Planung und dem Bau des Staffeleggzubringers wurde auch der Betrieb und die Neugestaltung der Tellstrasse zwischen der Stadt Aarau und dem Kanton Aargau neu geregelt. Seit 2005 ist die Tellstrasse im kommunalen Verkehrsrichtplan der Stadt Aarau resp. im Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) als kommunale Quartiersammelstrasse enthalten, welche städtebaulich aufzuwerten bzw. verkehrstechnisch neu zu definieren ist.

Die folgenden Zielsetzungen wurden für die Erarbeitung des BGK definiert:

- Die Tellstrasse soll zusammen mit der Mühlemattstrasse eine neue starke Stadtachse auf der Aareebene bilden.
- Einzelne Abschnitte können im Rahmen der übergeordneten Betrachtung kontextbezogen differenziert ausgestaltet werden.
- Mit der Einführung von Tempo 30 auf der Tellstrasse wird der Fuss- und Veloverkehr in diesem Abschnitt stärker gewichtet.
- Das Betriebs- und Gestaltungskonzept ist robust und auf zukünftige bauliche Veränderungen gemäss Entwicklungsplan adaptierbar.
- Eine Baumallee soll auf öffentlichem Grund auf der gesamten Länge der Tellstrasse/Mühlemattstrasse realisiert werden.
- Befestigte Flächen sind möglichst grosszügig zu entsiegeln, es sollen Grünflächen angelegt werden.

- Die Knotenausbildung/-gestaltung soll vom Prinzip her einheitlich und erkennbar sein.
- Der politisch regional definierte Plafon von 15'000 Fahrzeugen DTV ist zu berücksichtigen. Der bestehende auf die Tellstrasse bezogene Durchgangsverkehr von ca. 30% ist hierfür zu reduzieren.
- Die Tellstrasse wird zu einer adressbildenden Strasse und schafft die Anbindung von publikumsorientierteren Erdgeschossnutzungen und Aussenräumen.
- Die Tellstrasse soll für Fussgängerinnen und Fussgänger durchlässig sein. Fuss- und Quartierwege sind besser zu vernetzen.
- Der Veloverkehr des Tellquartiers soll an der Tellstrasse gesammelt und zum Tellrain und zur Mühlemattstrasse geleitet werden. Damit soll der Philosophenweg entlang der Aare vom Veloverkehr entlastet werden.
- Die Verlustzeiten für den Busbetrieb sind zu minimieren.

Beschrieb der Massnahme

Ab 2006 wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept in einem breit angelegten Mitwirkungsprozess erarbeitet. Ab 2009 erfolgte die Umsetzung in ein Vorprojekt mit Überprüfung der Werkleitungen sowie zusätzlichen Präzisierungen der betrieblichen Anforderungen. Die rechtliche Sicherstellung des BGK und des Vorprojekts erfolgte mit der Festsetzung des Erschliessungsplanes Tellstrasse 2015. Aufgrund von Sparprogrammen wurde die Realisierung des Projekts aber zurückgestellt. Da sich inzwischen zahlreiche Rahmenbedingungen geändert haben (höhere Priorisierung des Veloverkehrs, Tempo 30, Schwammstadt, etc.) und die Beplanung der Entwicklungsgebiete läuft, zeigte sich, dass das ursprüngliche Projekt nicht mehr zukunftstauglich war. Aus diesem Grund wurde die Planung (BGK/Vorprojekt) überarbeitet. Das BGK, welches in vielen Bereichen auch bereits die Anforderungen eines Vorprojekts erfüllt, wurde vom Stadtrat im Oktober 2023 verabschiedet. Anschliessend erfolgte eine öffentliche Anhörung. Anfang Juli 2024 hat der Stadtrat die Verwaltung mit der weiteren Projektierung beauftragt.

Machbarkeit

Im Rahmen des Vorprojekts nachgewiesen.



BGK Tellstrasse: Situationsplan Etappe 1

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild

- Agglomerationskernraum (Zentrum des AareLand)
 - Erhöhung der Anteile des ÖV, des Velo- und des Fussverkehrs
 - Reduktion des MIV-Anteils
 - Verkehrsberuhigung in den Kernzonen
 - Dichtes Netz, direkte und sichere Verbindungen für Velo-Alltagsverkehr
 - Dichtes und sicheres Fussverkehrsnetz
 - Zuverlässiger strassengebundener ÖV

Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Zentrumsbereiche mit gestalterischen Defiziten ▪ Defizite bei der Gestaltung des Strassenraums in städtischen Kernzonen ▪ Defizite im Velonetz ▪ Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr ▪ Behinderung des strassengebundenen ÖV
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TStr2 «Ortsdurchfahrten und weitere Strassenräume gestalten» ▪ TFVV3 «Verkehrsberuhigte Zonen etablieren» ▪ TFVV4 «Fusswegnetz optimieren» ▪ TFVV1 «Kantonales Veloroutennetz weiterentwickeln und interkantonal abstimmen» ▪ TL5 «Siedlungsfreiraum entwickeln und Siedlungsqualität fördern»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ Str510 Aarau, Mühlemattstrasse ▪ FVV504 Aarau, Aareufer Süd-Ost ▪ S502.1 Aarau, Telli Ost ▪ S502.2 Aarau, Hangartner Areal

Nutzen

WK1	▪ Das Geschwindigkeitsniveau auf der Tellstrasse ist reduziert. ▪ Die Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr werden in Längs- und Querrichtung verbessert. ▪ Die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr ist verbessert.
WK2	▪ Das stadträumliche Erscheinungsbild ist verbessert. ▪ Das Verdichtungspotenzial innerhalb planerischer Rahmenbedingungen ist besser ausgeschöpft. ▪ Innenentwicklung und Landschaft sind aufeinander abgestimmt. ▪ Gebäude- und Freiraumtypologie sind in Abstimmung mit dem Strassenraum optimiert. ▪ Zentralitäten und Nutzungsschwerpunkte sind akzentuiert.
WK3	▪ Die Verkehrssicherheit ist für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert. ▪ Die Trennwirkung der Strasse, wo bedeutende Querbeziehungen festgestellt werden, ist reduziert.
WK4	▪ Die Umweltbelastung und der Ressourcenverbrauch sind durch die Verringerung des Durchgangsverkehrs kleiner. ▪ Kein zusätzlicher Bodenverbrauch. ▪ Der Bezug zu angrenzenden Freiräumen ist akzentuiert und Zugang zu Naherholungsgebieten aufgewertet.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Stadt Aarau	Stadtbauamt

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- BGK / Vorprojekt (2021-2024)

Weitere Planungsschritte:

- Erarbeitung Bau- und Auflageprojekt 2025-2028

Planungsstand: ☐ 1 ☒ 2 ☐ 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung: 2025

Plangenehmigung/Baubewilligung: 2027

Finanzierungsplan: 2026

Baubeginn: 2029

Inbetriebnahme: 2031

Reifegrad: ☐ 1 ☒ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Flächenbeanspruchung

Keine Flächenbeanspruchung

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

18'000'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 25%

Stand: 06.2023

Finanzierung

Stadt Aarau

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Betriebs- und Gestaltungskonzept Tellstrasse, Technischer Bericht und Plan, Stand 15. September 2023

Quantitative Angaben

- BGK-Fläche bzw. Fläche des Umsetzungsbereichs in m²: 20'000
 - Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der Achse/Knoten, ohne Massnahme: >15'000
- => siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen
- => siehe GIS-Daten zur Massnahme (Linie)

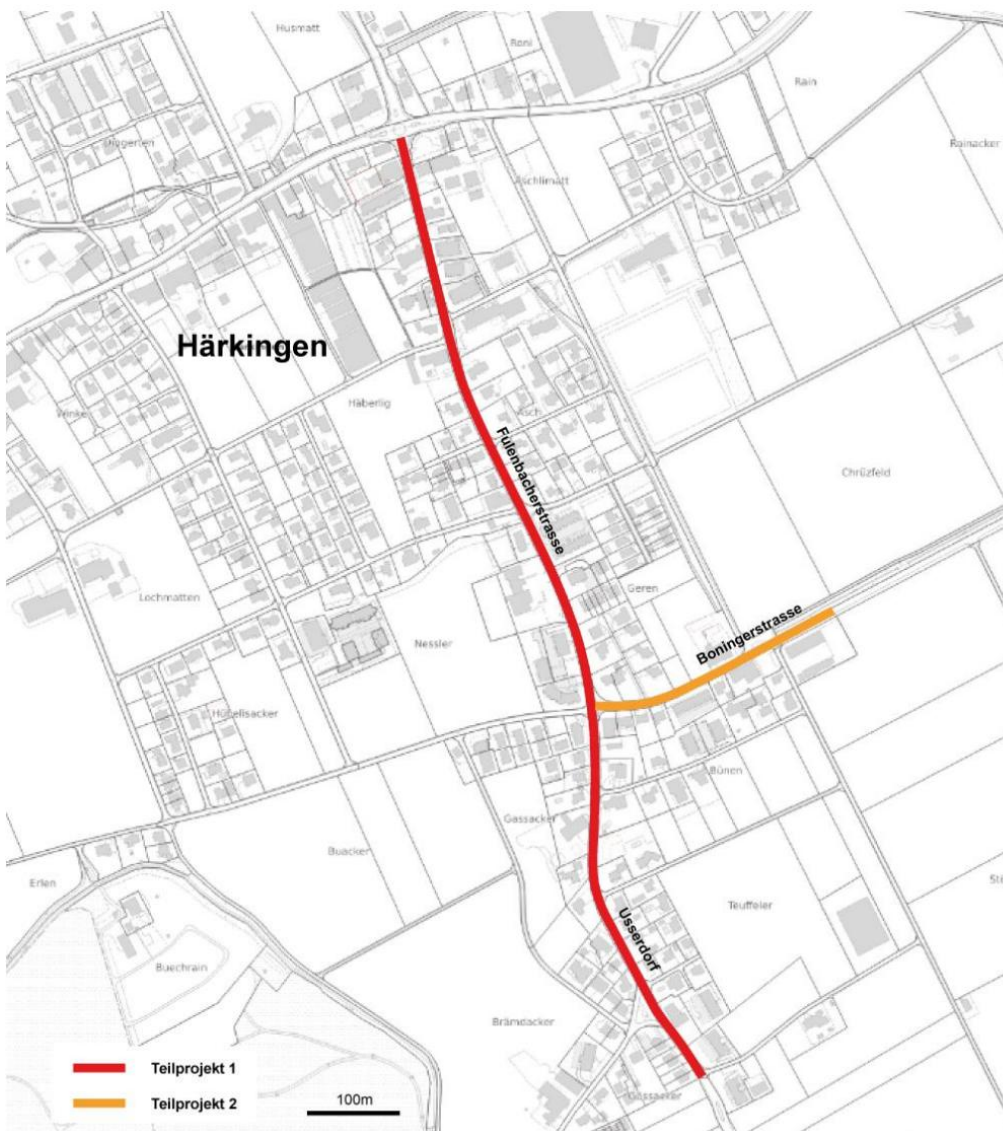
Bemerkungen / Hinweise

- --

A-Horizont

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-



Bearbeitungsperimeter: Teilprojekt 1 (Fulenbacherstrasse und Usserdorf)/Teilprojekt 2 (Boningerstrasse) (BGK 2024)

Die Umgestaltung der Fulenbacherstrasse, der Bonningerstrasse und des Usserdorf in Härkingen wird im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts durchgeführt. Diese Strassen erfüllen eine doppelte Funktion: Einerseits dienen sie als

wichtige Schulwege, andererseits fungieren sie als Zufahrtsstrassen zur Kiesgrube und als Autobahnzubringer für die umliegenden Dörfer Boningen und Fulenbach. Das Betriebs- und Gestaltungskonzept zielt darauf ab, die Strassen aufzuwerten und sowohl die Aufenthaltsqualität als auch die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Durch die Umsetzung dieses Konzepts sollen die multifunktionalen Anforderungen der Strassen besser erfüllt und gleichzeitig eine verbesserte Integration in das städtebauliche Umfeld erreicht werden.

Beschrieb der Massnahme

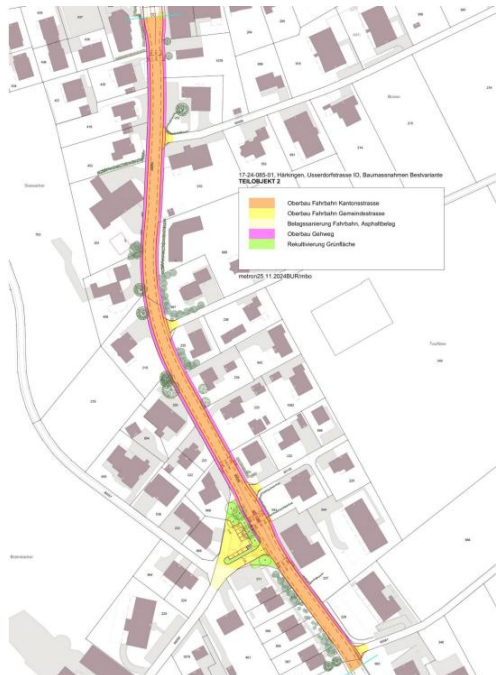
Durch neu beidseitige Trottoirs, gesicherte Querungsstellen und Mittelzonen kann die Verkehrssicherheit gesteigert werden. Ebenso kann dadurch die Attraktivität für den Velo- und Fussverkehr erhöht werden. Für Velofahrende wird mit der Kernfahrbahn zudem eine Infrastruktur in Längsrichtung geschaffen. Gleichzeitig kann dank den erwähnten Massnahmen auch der motorisierte Verkehr siedlungsverträglicher abgewickelt werden. Mit punktuellen Ergänzungen des Grünbestands kann die Attraktivität im Strassenraum weiter erhöht werden.

Machbarkeit

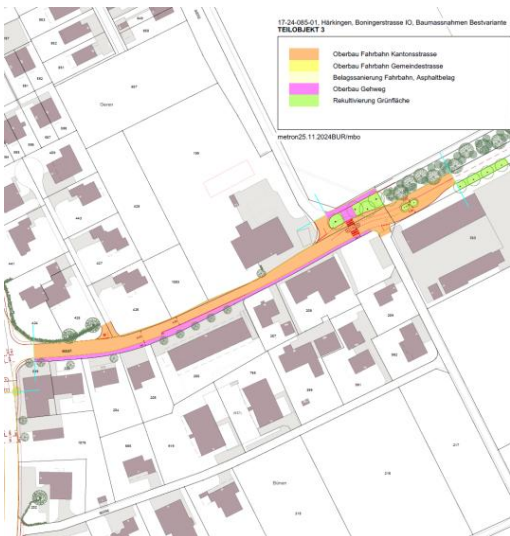
Im Rahmen des BGK aufgezeigt:



Bestvariante Teilprojekt 1 Fulenbacherstrasse



Bestvariante Teilprojekt 2 Usserdorf



Bestvariante Teilprojekt 3 Boningerstrasse



Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	▪ Agglomerationskorridore ▪ Verkehrsberuhigung in den Kernzonen ▪ Aufgewertete Ortsdurchfahrten ▪ Direkte, möglichst querungsfreie und sichere Veloverbindungen und Fussverkehrsnetze ▪ Den Ortschaften angepasste überdurchschnittlich hohe Siedlungsdichten und Qualitäten ▪ Kanalisierung auf das übergeordnete Netz
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Defizite bei Ortsdurchfahrten und Strassenraumgestaltung ▪ Handlungsbedarf bezüglich Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TStr2 «Ortsdurchfahrten und weitere Strassenräume gestalten»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ S504.2 Egerkingen/Härkingen/Neuendorf, RAZ-Masterplanprozess ▪ S504.5 Härkingen/Egerkingen, Erweiterung Regionales Paketzentrum Post ▪ L501.2 Siedlungsnaher Landschaftsraum Landschaft vor der Haustüre

Nutzen

WK1	Aufwertung und Sicherheitsgewinne für den Fuss- und Veloverkehr, Verstetigung des Verkehrs.
WK2	Aufwertung umliegender Areale und erhöhte Attraktivität von Verdichtungspotenzialen in den betroffenen Gebieten.
WK3	Verbesserte gesamtverkehrliche Situation mit Sicherheitsgewinnen insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr.
WK4	Geringer zusätzlicher Bodenverbrauch durch Verbreiterung der Strassenparzelle (für Trottoirs und Velostreifen). Die Verbesserung der Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs hat indirekt positive Auswirkungen auf die Luft- und Lärmemissionen.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau	Gemeinde Härkingen

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife	
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung:	2025-2026
▪ Betriebs- und Gestaltungskonzept (2024-2025)	Plangenehmigung/Baubewilligung:	2027
	Finanzierungsplan:	2028
Weitere Planungsschritte:	Baubeginn:	ca. 2028
▪ Vorprojekt 2025	Inbetriebnahme:	ab 2029
▪ Bauprojekt 2026		
	Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2	
Planungsstand: ☒ 1 ☐ 2 ☐ 3		

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Flächenbeanspruchung

Keine Beanspruchung von FFF

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

9'220'000 CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/- 30%
Stand: 11.2024

Finanzierung

Gemäss kantonalem Strassengesetz

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrten Härkingen, Bericht und Pläne

Quantitative Angaben

- Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme):
Gemäss dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell für den Zustand 2040:

- Im Usserdorf: ca. 6'200 Fz/d
- Im Norden kurz vor dem Kreisel: ca. 6'500 Fz/d
- Boningerstrasse: ca. 2'600 Fz/d

- Quadratmeter Umsetzungsbereich: 12'100

=> siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen

=> siehe GIS-Daten zur Massnahme (Linie)

Bemerkungen / Hinweise

- Die Massnahme weist eine hohe verkehrliche Wirkung auf – insbesondere im Bereich Verkehrssicherheit – aufgrund der doppelten Funktion der Achse Fulenbacherstrasse – Usserdorf (Schulweg vs Zufahrtsstrasse zur Kiesgrube und Autobahnzubringer für Boningen und Fulenbach).
- Die Achse stellt eine zentrale Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zwischen den südlichen Wohngebieten und dem Ortskern von Härkingen dar. Direkt angrenzend an die Fulenbacherstrasse (Fröschengasse) befinden sich der Kindergarten, die Primarschule sowie die Gemeindeverwaltung von Härkingen als intensive Nutzungen. Die Achse weist ein hohes FVV-Aufkommen auf.

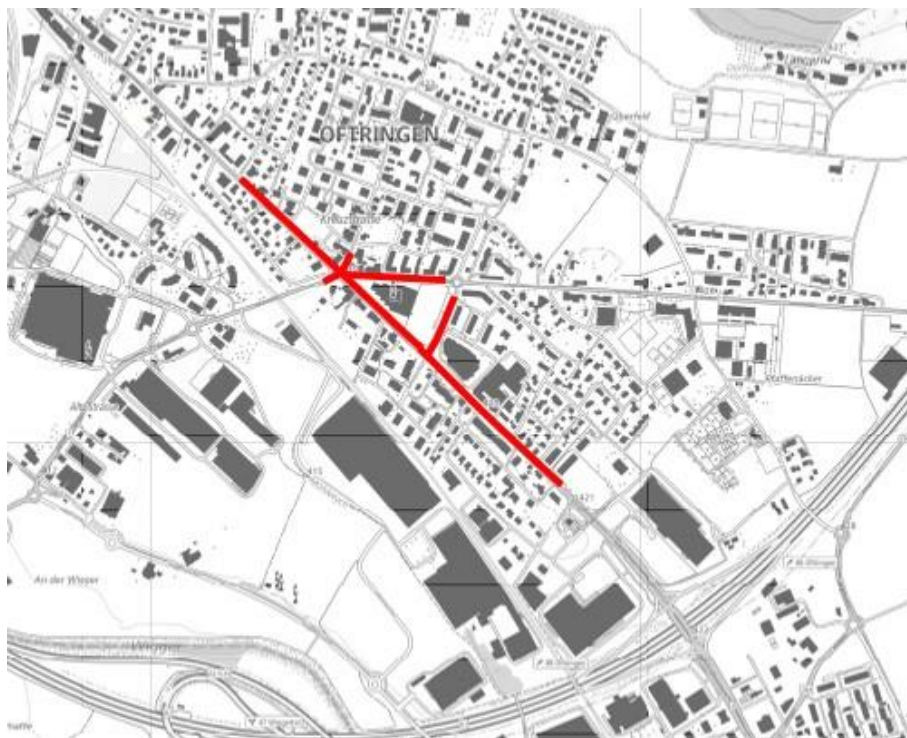
Str505

A-Horizont

Oftringen, Kernzone – Umsetzung BGK K104

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-



Perimeter BGK

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Für die Luzernerstrasse in Oftringen wurde bis im Jahr 2017 ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeitet. Damit wurde eine Grundlage geschaffen, welche sowohl die Gesamtheit der K104 aus betrieblicher Sicht berücksichtigt, als auch die Besonderheiten der einzelnen Streckenabschnitte herausarbeitet. Es dient zugleich der Abstimmung der – zum Teil divergierenden – Interessen und soll eine einheitliche Handhabung der Anliegen Siedlung, Verkehr und Strassenraum ermöglichen. Im Sinne einer Handlungsanweisung werden die Grundsätze zu den Themen Strassenraum (Raumentwicklung bis auf die 1. Bautiefe), Verkehr und Gestaltung formuliert.

Ziel ist es, die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr im Zentrum von Oftringen zu erhöhen sowie die Situation für den strassengebundenen ÖV zu verbessern.

Bezug zu den Teilstrategien	▪ TStr2 «Ortsdurchfahrten und weitere Strassenräume gestalten» ▪ TÖV3 «Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit beim Busverkehr sicherstellen» ▪ TÖV4 «Verkehrsdrehscheiben stärken» ▪ TFVV7 «Kombinierte Mobilität – Anbindung für den FVV optimieren» ▪ TFVV4 «Fusswegnetz optimieren» ▪ TL5 «Siedlungsfreiraum entwickeln und Siedlungsqualität fördern»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ ÖV512 Oftringen, ÖV-Drescheibe Kreuzplatz (Luzerner-/Zürich-/Baslerstrasse) ▪ ÖV506_Ü Oftringen, Neue S-Bahnhaltestelle Oftringen Zentrum

Nutzen

- WK1
- Erhöhung der Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV.
 - Aufwertung und Sicherheitsgewinne für den Fuss- und Veloverkehr.
- WK2
- Verbesserung des stadträumlichen Erscheinungsbilds für den Gesamtperimeter.
 - Erhöhung der Attraktivität von Verdichtungspotenzialen.
- WK3
- Verbesserte gesamtverkehrliche Situation mit Sicherheitsgewinnen insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr.
- WK4
- Die Verbesserung der Zuverlässigkeit im ÖV und der Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs hat indirekt positive Auswirkungen auf die Luft- und Lärmemissionen.
 - Kein zusätzlicher Bodenverbrauch.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Aargau, ATB	Gemeinde Oftringen

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung: 2024-2025
▪ Betriebs- und Gestaltungsprojekt (2017)	Plangenehmigung/ Baubewilligung: 2026
▪ Bauprojekt in Bearbeitung	Finanzierungsplan: 2026
	Baubeginn: 2028
Weitere Planungsschritte:	Inbetriebnahme: 2030
▪ Fertigstellung Bauprojekt	
	Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2
Planungsstand: ☐ 1 ☒ 2 ☐ 3	

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Flächenbeanspruchung

Keine Flächenbeanspruchung

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

14'000'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 20%

Stand: 10.2024

Finanzierung

Kostenschlüssel gemäss Strassengesetz

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Aargau, Oftringen Betriebs- und Gestaltungsprojekt BGK+, 2017
- Kanton Aargau, BGK K104, Untersuchung Zentrum Oftringen, Technischer Bericht SNZ, 2022

Quantitative Angaben

- Quadratmeter Umsetzungsbereich: 31'000
 - Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse (ohne Massnahme): 23'000
- => siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen
- => siehe GIS-Daten zur Massnahme (Linie)

Bemerkungen / Hinweise

- --

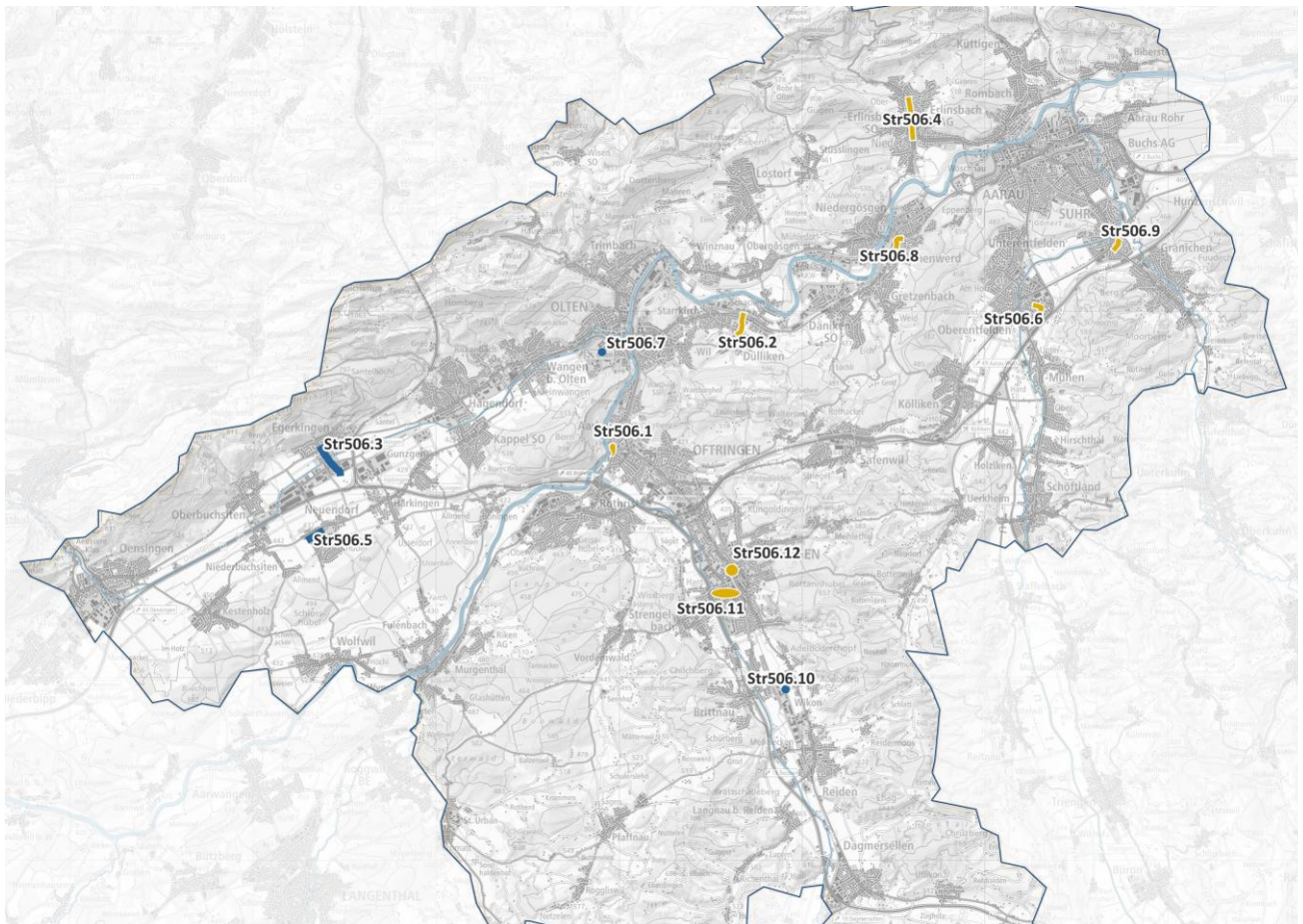
Str506_PA

A-Horizont

Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum

☒ Bestandteil früheres AP (siehe Teilmassnahmen unten)



gelb: BGK; blau: Aufwertung /Sicherheit im Strassenraum

Konzeption und Zweckmässigkeit

Ausgangslage

Im Strassenraum besteht auf diversen Ortsdurchfahrten und Einfallsachsen zu den drei Zentren des AareLand Aufwertungs- und Gestaltungsbedarf. Die jeweilige Ausgangslage und Zweckmässigkeit unterscheiden sich je nach Teilmassnahme => siehe nachfolgende Beschreibungen

Konzeption und Zweckmässigkeit

Auch wenn sich die Detailkonzeptionen der Massnahmen voneinander unterscheiden (vgl. Beschreibungen unten), werden damit ähnliche Ziele verfolgt: Die Massnahmen sollen die Situation für den Gesamtverkehr und die Aufenthaltsqualität wesentlich verbessern sowie Gefahrenstellen beheben.

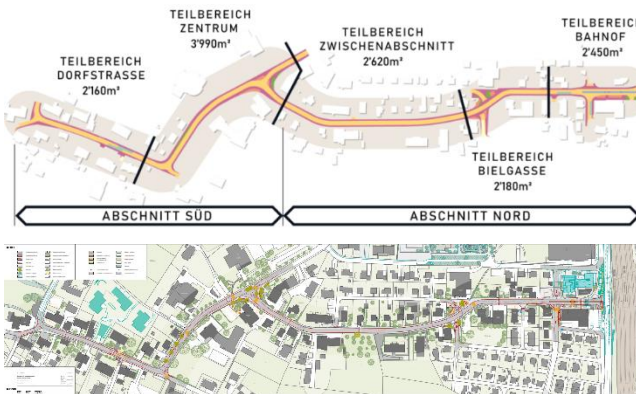
Bezug zum Zukunftsbild	▪ Agglomerationskernraum / Agglomerationskorridore ▪ Verkehrsberuhigung in den Kernzonen ▪ Aufgewertete Ortsdurchfahrten ▪ Zuverlässiger strassengebundener ÖV ▪ Direkte, möglichst querungsfreie und sichere Veloverbindungen und Fussverkehrsnetze ▪ Den Ortschaften angepasste überdurchschnittlich hohe Siedlungsdichten und Qualitäten ▪ Kanalisierung auf das übergeordnete Netz
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Defizite beim Verkehrsfluss und der Gestaltung des Strassenraums in städtischen Kernzonen ▪ Defizite bei Ortsdurchfahrten und Strassenraumgestaltung ▪ Handlungsbedarf bezüglich Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TStr2 «Ortsdurchfahrten und weitere Strassenräume gestalten»

Teilmassnahmen				
Nr. AP 5	Nr. AP 1-4 / ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
Str506.1	FVV307A / 2581.3.007	Aarburg, Bärenplatz (Altstadt) Strassenraum und Platzgestaltung Der Bärenplatz ist einer der wichtigsten öffentlichen Räume Aarburgs. Im Zuge der Umfahrung Aarburg konnte das Verkehrsaufkommen auf dem Bärenplatz massiv reduziert werden. Als Element der Stadtaufwertung Aarburg soll der Bärenplatz zentrumsbildend gestaltet werden: ▪ Strassenraum- und Platzgestaltung (Tempo 30/20) unter Einbezug der Veloverkehrsrouten mit erhöhter Verkehrssicherheit planen; ▪ Bushaltestellen in beide Richtungen konzentriert am nördlichen Eingangstor zum Städtchen auf der Fahrbahn; ▪ Arkade als Platzbegrenzung nach Norden, mit Integration von 20 oberirdischen PP gesammelt angeordnet, 5 Kurzzeit-PP vor den Geschäften; ▪ Erneuerung der Beleuchtung (Altstadt, Objekte) und der Entwässerung. ▪ <i>Planungsstand: Gestaltungskonzept 2013, Räumliches Entwicklungsleitbild 2020/2022; nächste Schritte: Entwicklungsrichtplan in Arbeit 2024-2026</i> ▪ <i>Jahr Baubeginn: 2031</i> ▪ <i>Quadratmeter Umsetzungsbereich: 5'185</i>	Stadt Aarburg	2'000'000 Stand: 12.2024 Genauigkeit: +/- 20%

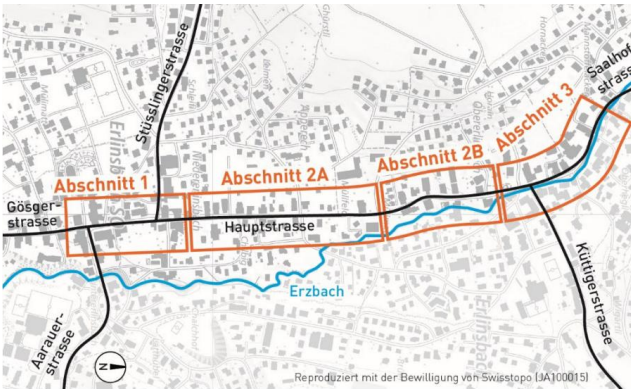


Entwurf Entwicklungsrichtplan «Städtli Aarburg» (Planar AG, 07.12.2023)

Str506.2	-	Dulliken, Bahnhofstrasse Umsetzung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts auf der Bahnhofstrasse. Die Sicherheit für den Velo- und Fussgängerverkehr ist eingeschränkt und bezüglich Aufenthaltsqualität bestehen Gestaltungsdefizite. Mit geeigneten gesamtverkehrlichen Massnahmen wird die Strasse umgestaltet und aufgewertet. Dies umfasst die Sicherstellung hoher Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, die Aufwertung der Dorfstrasse für den FVV (insbesondere Schulverkehr), hindernisfreie Aufwertung der ÖV-Haltestellen, siedlungsverträgliche Abwicklung des MIV, sowie die generelle Aufwertung der Strassenraumgestaltung und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität. ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte: Erarbeitung Vorprojekt 2025, Erarbeitung Bauprojekt 2026</i> ▪ <i>Jahr Baubeginn: 2028</i> ▪ <i>Quadratmeter Umsetzungsbereich: 13'400</i>	Kanton Solothurn	4'779'000 Stand: 12.2024 Genauigkeit: +/- 30%
----------	---	--	------------------	--

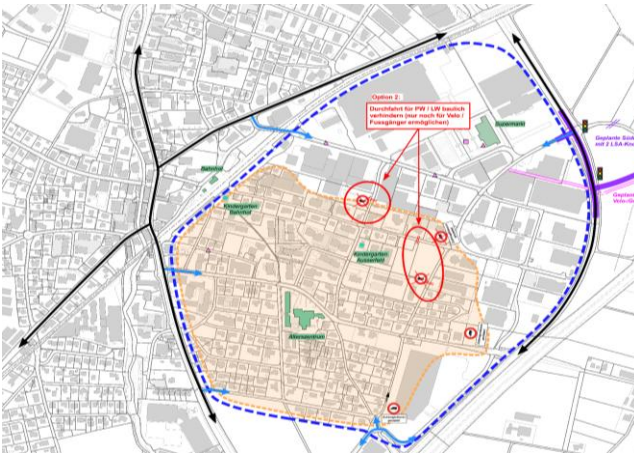


BGK Bestvariante mit Sichtweiten (Metron, 04.12.2024)

Str506.3	-	Egerkingen, Bahnhofstrasse Auf der Bahnhofstrasse in Egerkingen sind folgende Massnahmen vorgesehen: ▪ Reduktion der Fahrbahnbreite zugunsten Strassenraumgestaltung (Kernfahrbahn mit beidseitigen Radstreifen). ▪ Durchgehende Trottoirs mit Trottoirüberfahrten bei Seitenstrassen (exkl. Einschlagstrasse). ▪ Fussgängerübergänge mit Mittelinseln. ▪ Aufwertung der Bushaltestelle Zentrum (beidseitig Fahrbahnhaltstellen nach BehiG, inkl. Abstellplätzen für Fahrräder). ▪ Strassenrabatten (Grünstreifen) mit Bäumen sowie Einzelbäume und Baumgruppen. ▪ Miteinbezug Drittprojekt «Offenlegung Dorfbach» ▪ <i>Planungsstand: Entwicklung Grobkonzept, Vorstudien Bushaltestelle Zentrum, Entwicklung Gestaltungskonzept (2024); nächste Schritte: Vor- und Bauprojekt (2025/26), Kreditbeschluss (2027), Ausführungsplanung, Submission (2027/28)</i> ▪ <i>Jahr Baubeginn: 2028</i> ▪ <i>Quadratmeter Umsetzungsbereich: 5'500</i>	Gemeinde Egerkingen 900'000 Stand: 06.2023 Genauigkeit: +/- 30%
Str506.4	-	Erlinsbach, BGK Zentrum Im Rahmen des Projekts zur Umsetzung eines umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzepts auf der Hauptstrasse in Erlinsbach wird angestrebt, die Aufenthaltsqualität erheblich zu verbessern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Die Massnahme umfasst die Abschnitte Jöggigässli bis Hornstrasse (Abschnitte 2A, 2B und 3). Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Sicherheit der Schulwege. Durch gezielte Massnahmen soll gewährleistet werden, dass die Verkehrsführung und das Umfeld so gestaltet werden, dass sie den Bedürfnissen der Bewohnerinnen und Bewohner sowie der Schülerinnen und Schüler gerecht werden. Die Massnahmen umfassen unter anderem bauliche Anpassungen, Verkehrsberuhigungsstrategien und die Schaffung sicherer Fussgängerzonen und -querungen, um eine höhere Lebensqualität und Sicherheit im öffentlichen Raum zu gewährleisten.  Reproduziert mit der Bewilligung von Swisstopo (JA)00015 <i>Abschnittsbildung im Projektperimeter (Quelle: BGK 2023)</i>	Kanton Solothurn 4'610'000 Stand: 12.2024 Genauigkeit: +/- 50%

		▪ <i>Planungsstand: BGK 2023, Erarbeitung Vorprojekt 2024/2025; nächste Schritte: Erarbeitung Bauprojekt 2027</i> ▪ <i>Jahr Baubeginn: 2029</i> ▪ <i>Quadratmeter Umsetzungsbereich: 9'352</i>		
Str506.5	-	Neuendorf, Aufwertung / Sicherheit: Verkehrsberuhigungsmassnahmen, Tempo 20 / 30 Die Einwohnergemeinde Neuendorf entwickelte sich im Bereich der Primar- und Sekundarschulen in den letzten Jahrzehnten nahezu zu einem Campus. Der Zweckverband Kreisschule Gäu, dem sieben Gemeinden angeschlossen sind, betreibt insgesamt vier Schulgebäude (Neubau im 2023) in Neuendorf. Die 3-fach Halle und der grosszügige Sportplatz zieht eine immer höhere Schülerzahl nach Neuendorf. Die Einwohnergemeinde beabsichtigt nun kurzfristige und mittelfristige Verkehrsberuhigungsmassnahmen umzusetzen. Die kurzfristigen Massnahmen sollen insbesondere im Bereich der Schulen erfolgen. Die mittelfristigen Massnahmen auf dem gesamten Strassennetz der Gemeinde. Das stark von Kindern frequentierte Quartiergebiet soll kurzfristig mit einer 20er oder 30er ausgebaut werden. Mittelfristig sollen auf dem Strassennetz der Einwohnergemeinde Neuendorf wo nötig 30er Zonen folgen. Hiermit wird der FVV gefördert und die Verkehrssicherheit erhöht. ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte: Verkehrsstudie</i> ▪ <i>Jahr Baubeginn: 2028</i> ▪ <i>Quadratmeter Umsetzungsbereich: 350</i>	Gemeinde Neuendorf	95'000 Stand: 08.2024 Genauigkeit: +/- 30%
Str506.6	Str407.1 / 2581.4.021	Oberentfelden, Quartier Kirchfeld / Aussenfeld (BGK) Die geplante Südumfahrung mündet am östlichen Rand des Gebiets «Kirchfeld / Aussenfeld» in die Suhrentalstrasse. Über zwei lichtsignalgesteuerte T-Knoten gelangt man von der Südumfahrung via Suhrentalstrasse in das Gebiet «Kirchfeld / Aussenfeld». Durch den Ausbau der Südumfahrung ist eine Verkehrsverlagerung von der Suhrerstrasse / Bernstrasse West (östliche Hauptverkehrsachse nach Oberentfelden) auf die Südumfahrung zu erwarten. Zur Unterbindung des Schleichverkehrs sind im Bereich der Tempo-30-Zonengrenze auf der Hohrainstrasse, auf dem Kirchfeldweg und auf dem Lerchenweg absenkbare Vertikalelemente (z.B. Poller) anzubringen. Mit absenkbaren Vertikalelementen kann die Einfahrt für die Blaulichtorganisation (Polizei, Rettung/Sanität, Feuerwehr, etc.) oder Werkverkehr und die Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr an diesen Stellen weiterhin gewährleistet werden. Allenfalls kann die Durchfahrt auch angrenzenden Liegenschaften gewährt werden. Eine Unterbindung der Durchfahrt direkt am Knoten Ausserfeldstrasse/Kirchfeldweg ist nicht möglich (direkt am Tempo-30-Zonenrand), da drei gewerbliche Grundstücksflächen über den Lerchenweg erschlossen sind (insb. eine Tankstelle). Die gute Anbindung im westlichen und südlichen Bereich des Siedlungsgebiets an das übergeordnete Kantonsstrassennetz	Gemeinde Oberentfelden	200'000 Stand: 05.2021 Genauigkeit: +/- 50%

führt nur bedingt zu Umwegfahrten für die Anwohnerinnen und Anwohner.



Quelle: VERAS - Flankierende Massnahmen FLAMA- Technischer Bericht (SNZ, 9.2.2021)

- Jahr Baubeginn: Ab ca. 2028
- Quadratmeter Umsetzungsbereich: 600

Str506.7	-	Olten, Rötzmattweg/Bühnenstrasse Velolinksabbieger Die Linksabbiegebeziehungen für den Veloverkehr sind am Knoten Rötzmattweg / Bühnenstrasse derzeit nicht gegeben. Der Knoten wird umgestaltet und ein Mittelbereich für das Linksabbiegen erstellt. ▪ Planungsstand: Masterplan Velo Olten (2024) ▪ Jahr Baubeginn: ab 2028 ▪ Quadratmeter Umsetzungsbereich: 300	Stadt Olten	70'000 Stand: 05.2024 Genauigkeit: +/- 40%
Situation Rötzmattweg / Bühnenstrasse (Quelle: Masterplan Velo Olten, 14.05.2024)				
Str506.8	-	Schönenwerd, Ortsdurchfahrt Teil BGK Hotel Storchen Die Zentrumsdurchfahrt Schönenwerd soll ab dem Jahr 2028 umgestaltet werden. Im Rahmen dieses Projekts wird die unübersichtliche Situation vor dem Hotel Storchen mittels gestalterischen Massnahmen verbessert. ▪ Planungsstand und nächste Schritte: Vorstudie ▪ Jahr Baubeginn: 2029 ▪ Quadratmeter Umsetzungsbereich: 1'141	Kanton Solothurn	513'000 Stand: 11.2024 Genauigkeit: +/- 50%



Ausmass Platzgestaltung (Bauprojekt; SKK 15.11.2024)

Str506.9	-	Suhr, Hintere Bahnhofstrasse mit Platzgestaltung Bahnhofplatz Süd Das Projekt der Umgestaltung der Hinteren Bahnhofstrasse Suhr und des Bahnhofplatzes schlägt eine Etappierung vor. Diese Vorgehensweise ermöglicht mit den baulichen Entwicklungen in der Umgebung zusammen eine attraktive Gestaltung des Platzes. Die Rahmenbedingungen des heutigen Bahnhofplatzes und der Hinteren Bahnhofstrasse erlauben zum aktuellen Zeitpunkt aufgrund des Platzbedarfes für beispielsweise die Anlieferungen der Lagerhäuser nur limierte Gestaltungsmöglichkeiten. Es sind daher drei Stufen vorgesehen, welche integral mit den baulichen Entwicklungen zusammengedacht werden und mit den entsprechenden zeitlichen Abständen realisiert werden können, um am Ende ein Idealbild zu erhalten und die Gestaltung des Bahnhofplatzes und der Hinteren Bahnhofstrasse zu steuern: ▪ Die erste Stufe, eine erste Intervention, wird für den Zeitrahmen bis zur Realisierung des Projektes Salzhof (Fortimo) projektiert. ▪ Die zweite Stufe wird zusammen mit dem Bau des Bau-feldes A1 und der Verlängerung der Hinteren Bahn-hofstrasse projektiert. ▪ Die dritte Stufe wird mit dem Bau des Bau-feldes A2 pro-jektiert. Es entsteht ein attraktiver Bahnhofplatz und Strassenquerschnitt. ▪ <i>Planungsstand: Bauprojekt liegt finalisiert vor; nächste Schritte: Auflage voraussichtlich 2026/2027</i> ▪ <i>Jahr Baubeginn: Etappe 1-2 ab 2028/2029</i> ▪ <i>Quadratmeter Umsetzungsbereich: 7'000</i>	Gemeinde Suhr	1'540'000 Stand: 12.2024 Genauigkeit: +/- 20%

Stufe 3 Vollausbau (Bericht zum Bauprojekt, 12.2023)

Str506.10	-	Wikon, Knoten Industrie- und Bahnhofstrasse Auf der Industrie- und Bahnhofstrasse herrscht reger Verkehr. Der Knoten ist relativ eng, sodass er gemäss Urteil Kantonsgericht für Logistikverkehr nicht ausreicht. Längere Fahrzeuge kommen bei der Einmündung auf die Gegenfahrbahn, was eine Gefahr für die Fussgänger, insbesondere auch die Schulkinder darstellen könnte. Um die Situation zu verbessern, soll der Knoten ausgebaut werden. Bei der Massnahme handelt es sich um die Erschliessung eines ESP Gewerbe/Industrie. Ziel der Neugestaltung ist es, den Knoten so auszubauen, dass er für sämtliche erforderlichen Nutzungen genügend gross ist und dadurch auch die Verkehrssicherheit verbessert werden kann. Dies ist eine der Massnahmen, die dazu beitragen soll, dass der ESP zukünftig für alle zulässigen Nutzungen gemäss Zonenplan erschlossen wird. Die Massnahme ist für die Gemeinde Wikon unerlässlich. Mit dem Ausbau soll sowohl für geplante Industrie-/Gewerbeneubauten als aber auch für bestehende Betriebe, welche erweitern/umbauen möchten, eine genügende Erschliessung sicherstellen. ▪ <i>Planungsstand: Situationsplan zu Um-/Ausbau Knoten liegt vor; als mittelfristige Massnahme im neuen Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan Siedlung aufgenommen (noch nicht rechtskräftig)</i> ▪ <i>Jahr Baubeginn: ab 2028</i> ▪ <i>Quadratmeter Umsetzungsbereich: 900</i> <i>Siehe auch Bemerkungen im Massnahmenblatt Str508</i>	Gemeinde Wikon	1'000'000 Stand: 06.2024 Genauigkeit: +/- 20%
Str506.11	-	Zofingen, BGK Westquartier Das Westquartier befindet sich in Transformation. Mittels eines BGKs soll der Strassenraum generell aufgewertet und die Infrastruktur für den Velo- und Fussverkehr verbessert werden. Folgende Strassen sind betroffen: Kanalweg, Mühlegasse, Fliederstrasse, Weststrasse, Gottfried-Keller-Strasse, Gotthelfstrasse. ▪ <i>Planungsstand: Planungsstudie; nächste Schritte: Verfeinerung der Planungsstudie ab 2024/25</i> ▪ <i>Jahr Baubeginn: ab 2028</i> ▪ <i>Quadratmeter Umsetzungsbereich: 5'500</i>	Stadt Zofingen	1'300'000 Stand: 07.2023 Genauigkeit: +/- 30%
Str506.12	-	Zofingen, BGK Untere Grabenstrasse und Funkenstrasse Das Gebiet Untere Vorstadt Nord-West befindet sich in Transformation. Mittels eines BGKs soll der Strassenraum (Untere Graben-/Funken-/Henzmannstrasse) aufgewertet und die Infrastruktur für den Velo- und Fussverkehr verbessert werden. ▪ <i>Nächste Schritte: Planungsstudien, abgestimmt mit dem Workshopverfahren der Arealentwicklung</i> ▪ <i>Jahr Baubeginn: ab 2028</i> ▪ <i>Quadratmeter Umsetzungsbereich: 4'200</i>	Stadt Zofingen	900'000 Stand: 07.2023 Genauigkeit: +/- 30%
				17.91 Mio.

Nutzen

- WK1 Verstetigung des Verkehrs, erhöhte Zuverlässigkeit des Strassen-ÖV, Aufwertung und Sicherheitsgewinne für den Fuss- und Veloverkehr.
- WK2 Aufwertung umliegender Areale und erhöhte Attraktivität von Verdichtungspotenzialen in den betroffenen Gebieten.
- WK3 Verbesserte gesamtverkehrliche Situation mit Sicherheitsgewinnen für MIV sowie Fuss- und Veloverkehr.
- WK4 Kein zusätzlicher Bodenverbrauch.
-

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- --
-

Quantitative Angaben

=> siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen

Bemerkungen / Hinweise

- --
-

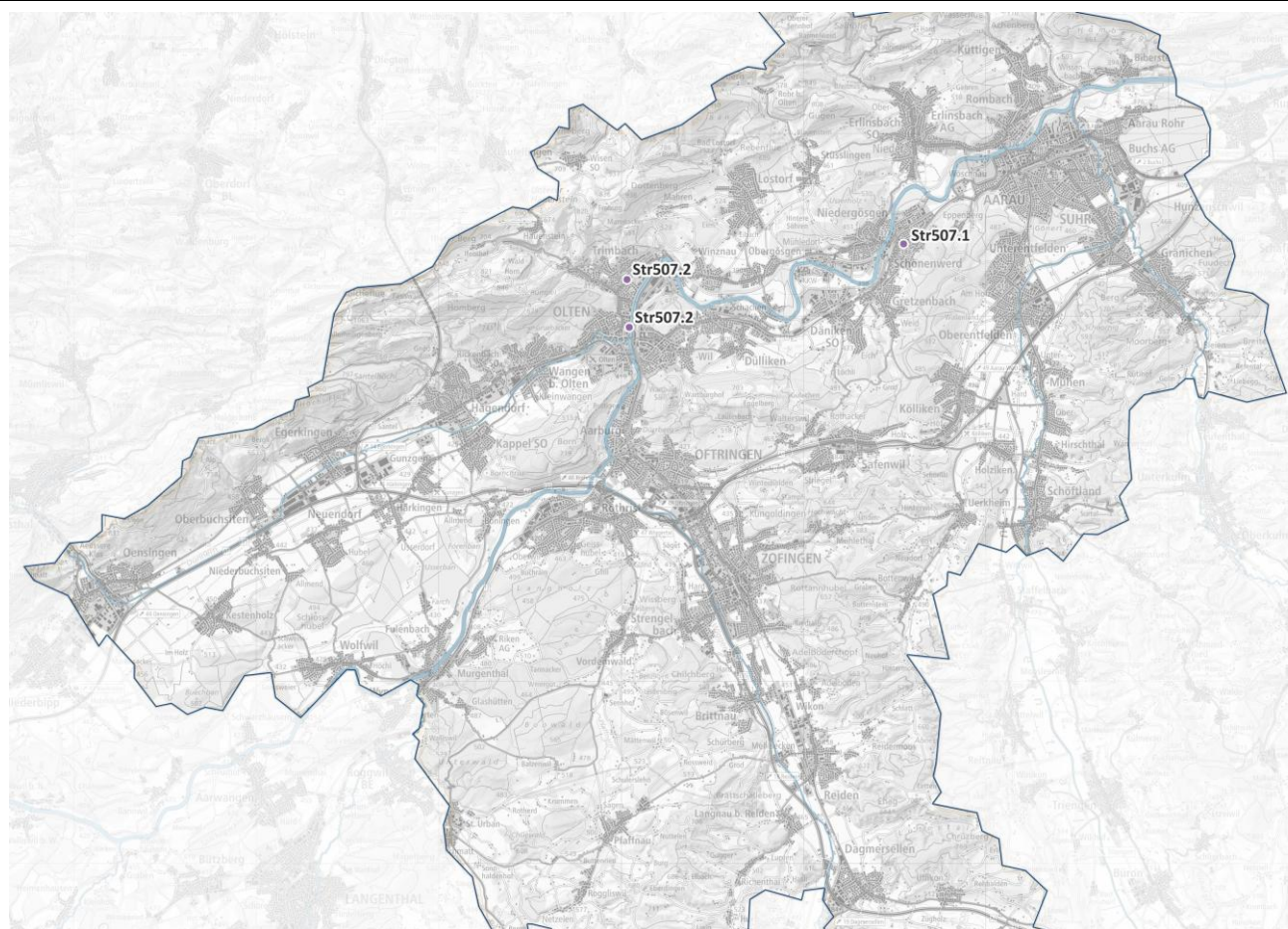
Str507_PA

A-Horizont

Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen

Kategorie: Verkehrsmanagement

☐ Bestandteil früheres AP



Konzeption und Zweckmässigkeit

Ausgangslage

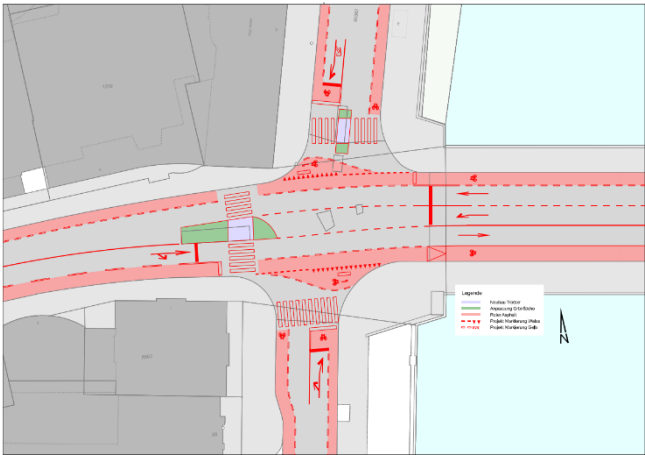
Die Verkehrsbelastung auf verschiedenen Ortsdurchfahrten im Niederamt ist v.a. entlang der Hauptverbindungsachse (H5) zwischen Olten und Aarau hoch. Die Strassenräume sind mehrheitlich verkehrsorientiert und haben eine tiefe Aufenthaltsqualität, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr.

Konzeption und Zweckmässigkeit

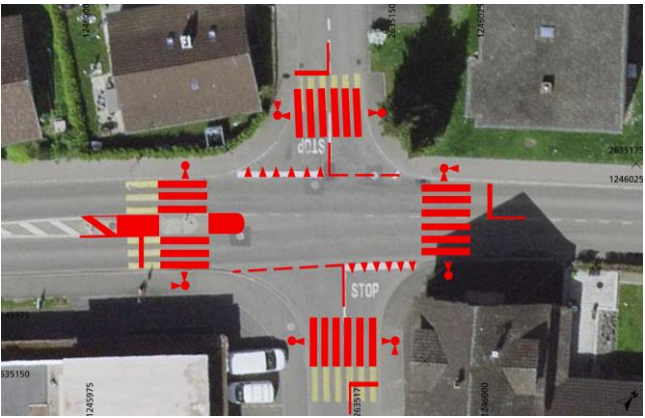
Das Ziel ist es die gesamtverkehrliche Funktionsfähigkeit aufrechtzuerhalten und gleichzeitig die negativen Auswirkungen des Strassenverkehrs zu reduzieren. Zudem können auch das Verkehrsverhalten im Sinne der Koexistenz, die städtebauliche Qualität, die Verkehrssicherheit, gute Rahmenbedingungen für das Velo und die Umweltauswirkungen positiv beeinflusst werden. In Kombination mit Aufwertungs- und Gestaltungsmaßnahmen (Str506_PA) trägt dies zu einer gesteigerten Aufenthaltsqualität bei.

Bezug zum Zukunftsbild	▪ Agglomerationskernraum ▪ Verkehrslenkung und -dosierung ▪ Zuverlässiger strassengebundener ÖV
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Verkehrsmanagement weiterentwickeln und mit Korridoren abstimmen ▪ Behinderung des strassengebundenen ÖV
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TStr3 «Teilregionale Verkehrsmanagementsysteme umsetzen» ▪ TÖV3 «Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit beim Busverkehr sicherstellen»

Teilmassnahmen				
Nr. AP 5	Nr. AP 1-4 / ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
Str507.1	-	Schönenwerd, Ortsdurchfahrt, Teil Verkehrsmanagement Erstellung/Ergänzung von drei Lichtsignalanlagen, welche den Verkehrsfluss optimal steuern und Kapazitätsreserven nutzen. Die Anlagen sollen den strassengebundenen öffentlichen Verkehr priorisiert durch den Rückstau gefährdeten Bereich der Zentrumsdurchfahrt Schönenwerd leiten können. Zu den Hauptverkehrszeiten sollen bei erhöhter Verkehrsbelastung die Zufahrten dosiert werden, um unter anderem im Kernbereich die Aufenthaltsqualität zu verbessern und Querungsmöglichkeiten zu schaffen. ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte: Vorprojekt (2024/25)</i> ▪ <i>Jahr Baubeginn: 2028/29</i> ▪ <i>Anzahl Knoten: 4</i>	Kanton Solothurn	1'200'000 Stand: 11.2024 Genauigkeit: +/- 30%
Str507.2	-	Olten/Trimbach, Verbesserungen von Querungen für den Veloverkehr über Kantonsstrassen und Optimierungen ÖV Westlich des Bahnhofs Olten und in Trimbach wird bei zwei Knoten auf Kantonsstrassen die Situation für den querenden Veloverkehr sowie für den ÖV verbessert: Bei der Bahnhofsbrücke in der Stadt Olten wird die Querung für die Achse Amtshausquai aber auch das Linksabbiegen auf die Velohauptroute verbessert. Auch eine Busabbiegebeziehung Amtshausquai Nord zum Bahnhof muss gewährleistet werden. Dazu wird der Knoten inkl. LSA umgebaut. Der Knoten Winznauerstrasse/Leinfeldstrasse in Trimbach wird mit einer Lichtsignalanlage ausgerüstet und gleichzeitig baulich optimiert. Damit kann der Knoten sicher und konfliktfrei vom Veloverkehr passiert werden. Eine Lösung ohne LSA kommt aufgrund des Gebäudebestandes nicht in Frage, weil eine Tempoabsenkung auf der Winznauerstrasse erforderlich wäre, um die Sichtweiten sicherzustellen. ▪ <i>Planungsstand: Velokorridorstudie Raum Olten (2024/2025); nächste Schritte: Knotenstudien</i> ▪ <i>Jahr Baubeginn: 2028/29 bzw. ab 2030</i> ▪ <i>Anzahl Knoten: 2</i>	Kanton Solothurn	1'300'000 Stand: 01.2025 Genauigkeit: +/- 50%



Situationsplan 1:250 für den Knoten Bahnhofbrücke in Olten (02.2025)



Visualisierung einer möglichen Variante für den Knoten Winznauerstrasse in Trimbach

2.50 Mio.

Nutzen

- WK1 Verstetigung des Verkehrs. Erhöhte Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV. Aufwertung und Sicherheitsgewinne für den Fuss- und Veloverkehr.
- WK2 Aufwertung umliegender Areale und erhöhte Attraktivität von Verdichtungspotenzialen in den betroffenen Gebieten.
- WK3 Verbesserte gesamtverkehrliche Situation mit Sicherheitsgewinnen für MIV sowie Fuss- und Veloverkehr.
- WK4 Kein zusätzlicher Bodenverbrauch.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- --

Quantitative Angaben

=> siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen

Bemerkungen / Hinweise

- --
-

Str508

B-Horizont

Reiden/Wikon, Gesamtkonzept Erschliessung ESP (FVV, MIV, öV, Schwerververkehr)

Kategorie: Kapazität Strasse

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-



Plan Erschliessungskonzept 07.06.2024

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage

- Der Projektperimeter befindet sich im ESP für Arbeitsnutzung Reiden/Wikon.
- Die Erschliessung des ESP ist gemäss Gerichtsurteilen teils nicht gewährleistet.
- Aktuell gibt es keine Bushaltestelle bei der Industriestrasse. Arbeitnehmende aus der Industrie / Gewerbe müssen deshalb, wenn sie mit dem ÖV zur Arbeit fahren, ab dem Bahnhof zu Fuss weiter. Dies bedeutet für die Arbeitnehmenden auf Wikoner Boden zwischen 10 – 15 Minuten Fussmarsch pro Weg, welcher zur Anreise mit dem ÖV dazu kommt. Dies macht die Anreise mit dem ÖV entsprechend unattraktiver.
- Entlang der Industriestrasse hat es diverse Betriebe, welche der Bevölkerung von Wikon und aus der Region Arbeitsplätze bieten. Das Gebiet ist jedoch velotechnisch faktisch nicht erschlossen. Um die Anreise mit dem Velo vor allem für die Arbeitnehmenden des ESP-Gebiets aber auch für die Anwohnende des Gebiets attraktiver zu gestalten, soll ein Veloweg erstellt werden.

Zielsetzung

- Genügende Erschliessung des ESP-Gebiets.
- Planungssicherheit für Gewerbe-/Industriegebiet.
- Sicherheit für Anwohnende.
- Anschluss des ESP-Gebiets an den ÖV.
- Ziel der zusätzlichen Bushaltestelle ist, die Anreise der Mitarbeitenden, sowie der anderweitig in diesem Gebiet passierenden Personen, mit dem ÖV attraktiver zu gestalten. Dadurch soll der Anteil der ÖV-Anreisenden erhöht werden, was die Strassen im Gebiet Bahnhofstrasse / Industriestrasse entlastet. Eine gute ÖV-Erschliessung des ESP Gebiets ist unerlässlich.
- Ziel des Velowegs ist es eine velotechnisch gute Erschliessung des ESP-Gebiets zu gestalten.
- Die Sicherheit der Velofahrenden zu erhöhen.
- Anreiz schaffen, den Arbeitsweg mit dem Fahrrad zu bestreiten.

Beschrieb der Massnahme

- Tempo 30 Bahnhofstrasse
- Aufklassierung der Industriestrasse (Reiden/Wikon) und Bahnhofstrasse (Abschnitt Knoten Industrie-/Bahnhofstrasse bis Kreuzung Luzernerstrasse) (Wikon)
- Ausbau Industriestrasse (Reiden/Wikon) und Bahnhofstrasse (Wikon); Verbreiterung der Industriestrasse auf 7.0 m Fahrbahnbreite / Verbreiterung der Bahnhofstrasse
- Bedingt voraussichtlich Abklassierung Hauptstrasse Reiden und Luzernerstrasse Wikon / (Kantonsstrasse → Gemeindestrasse)
- Ausbau Knoten Industrie-/Bahnhofstrasse Wikon (separate Massnahme, da als A-Projekt eingereicht, Kosten in diesem Massnahmenblatt ebenfalls ausgewiesen), gliedert sich jedoch als aufwärtskompatible Massnahme in das Gesamtkonzept ein.
- Wiederinbetriebnahme der Bushaltestelle Industriestrasse
- Verlängerung der Linie 4 oder 5 ab Brittnau via Industriestrasse bis zum Bahnhof Reiden
- Verlängerung der Linie 277 ab Dagmersellen Industriepark via Bahnhof bis Reiden Bahnhof zur Erschliessung des ESP Reiden Wikon Südwest
- Erstellen Veloweg
- Die Massnahmen sind auf einem Strassenabschnitt von insgesamt ca. 2 km

Machbarkeit

Wird in den nächsten Schritten nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	▪ Agglomerationskorridore ▪ Gute ÖV-Vernetzung innerhalb der Korridore und mit dem Kernraum ▪ Kanalisierung des MIV auf das übergeordnete Netz ▪ Direkte, möglichst querungsfreie und sichere Veloverbindungen ▪ Bushaltestellen mit angemessener Ausstattung
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Defizite bei Buslinien und -haltestellen ▪ Kapazitätsengpässe HVS-Netz (Industrie- und Bahnhofsstrasse) ▪ Defizite in der Strassenraumgestaltung ▪ Defizite im Velonetz
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TÖV2 «Busangebot abgestimmt auf den jeweiligen Raumtyp ausbauen» ▪ TStr1 «Hauptverkehrsnetz und Schnittstellen HLS-HVS verbessern» ▪ TStr4 «Abstimmung mit Strassengüterverkehr» ▪ TFVV1 «Kantonales Veloroutennetz weiterentwickeln und interkantonal abstimmen» ▪ TVS3 «Verkehrssicherheit erhöhen und Unfallschwerpunkte sanieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ Str506.10 Wikon, Ausbau Knoten Industrie- und Bahnhofstrasse ▪ Str511 Reiden, Mehlsecken – Grenze Kanton Aargau Optimierung Gesamtverkehrssystem (BP Nr. 88) ▪ S503.1 Reiden/Wikon, Entwicklungsschwerpunkt ▪ S504.1 Dagmersellen Entwicklungsschwerpunkt ▪ Abstimmung mit Gebietsmanager

Nutzen

WK1	▪ Geschwindigkeitsreduktion auf der Bahnhofstrasse ▪ Sicherung und Stärkung ÖV ▪ Mit dem Veloweg wird die Erschliessung des ESP für den Veloverkehr verbessert ▪ Stärkung FVV (Sicherheit)
WK2	▪ Dichte ÖV- und durchgängige FVV-Netze stützen eine nachhaltige und verdichtete Siedlungsentwicklung. Durch die Qualitätsverbesserungen ergeben sich Chancen für die Entwicklung der betroffenen Quartiere.
WK3	▪ Erhöhung der Sicherheit für den FVV
WK4	▪ Umweltbelastung/Ressourcenverbrauch: Beitrag zur generellen Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖV und FVV bei gleichzeitig minim zusätzlichen Bodenverbrauch. Somit verringern sich auch die Lärm- und Schadstoffemissionen.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Gemeinden Wikon und Reiden	Kanton Luzern

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Erster Plan aus Machbarkeitsstudie (Erschliessung ESP) der SNZ Ingenieure vorhanden, Ergänzungen durch Gemeinden vorgenommen
- Wiederinbetriebnahme Bushaltestelle Industriestrasse als kurzfristige Massnahme im neuen Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan Siedlung Wikon aufgenommen (noch nicht rechtskräftig)
- Verbesserung Verkehrssicherheit Knoten Industrie- und Bahnhofstrasse durch Neugestaltung als mittelfristige Massnahme im neuen Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan Siedlung Wikon aufgenommen (noch nicht rechtskräftig)
- Prüfung Einführung Tempo 30 Bahnhofstrasse als kurzfristige Massnahme im neuen Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan Siedlung Wikon aufgenommen (noch nicht rechtskräftig)

Weitere Planungsschritte:

- Kooperationsvereinbarung (KV) zwischen Kanton und den Standortgemeinden zur Entwicklung des ESPs
- Basierend auf der KV Erarbeiten eines ESP-Gesamtkonzepts Siedlung und Verkehr

Planungsstand: ☒ 1 ☐ 2 ☐ 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung:

Plangenehmigung/ Baubewilligung:

Finanzierungsplan:

Baubeginn:

ab 2032

Inbetriebnahme:

Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

--

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

10'000'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/-25%

Stand: 06.2024

Finanzierung

Kostenteiler noch offen

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Erschliessungskonzept, Stand 2024

Quantitative Angaben

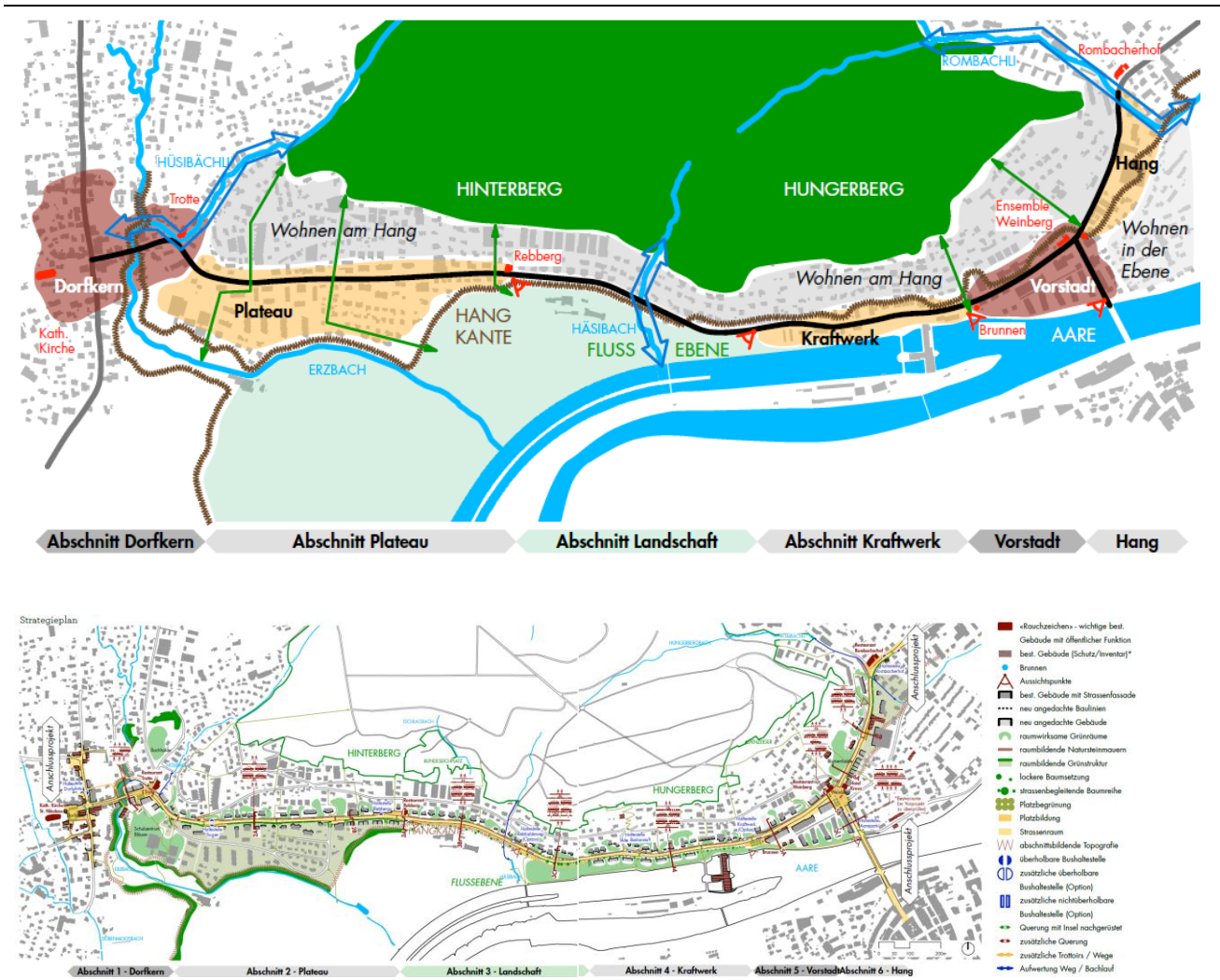
=> siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen

Bemerkungen / Hinweise

- Sämtliche Angaben beziehen sich auf die Arbeitsversionen des Kantonalen Richtplans Luzern (KrP LU) sowie des ESP-Programms, Stand November 2024. Die vorliegenden Angaben sind somit nicht definitiv und können sich im Laufe der weiteren Bearbeitung ändern.
 - Es ist zu beachten, dass anhand einer Kooperationsvereinbarung zwischen dem Kanton sowie den Standortgemeinden Reiden und Wikon ein «ESP-Gesamtkonzept Siedlung und Verkehr» erarbeitet werden soll, welches als gemeinsame Grundlage zur Konkretisierung und Ausarbeitung von weiteren, umfassenden Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft dienen wird.
 - Die Ausführungen im Massnahmenblatt entsprechen den Vorstellungen der Standortgemeinden. Der Aushandlungsprozess mit dem Kanton ist am Laufen.
-

Str509	B-Horizont
Aarau – Erlinsbach, Aufwertung Ortsdurchfahrten K207 und K243	
Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☒ 4. Generation: Str406	2581.4.020	B



Aarau – Erlinsbach AG/SO – Vorstudie Abschnitt Kettenbrücke – Rombacherhof – Löwenkreisel, Planungsbericht (Metron et al., Oktober 2020)

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die K207 und K243 sind kantonale Hauptverkehrsstrassen im Aargau. Die K207 (Küttigerstrasse) führt von der Kettenbrücke in Aarau nach Küttigen, die K243 (Erlinsbacher- resp. Aarauerstrasse) zweigt von der K207 ab und führt via Erlinsbach auf die Salhöhe. Gemäss dem Erhaltungsmanagement des Kantons Aargau steht eine Sanierung beider Strassen (K243 bis Erlinsbach Kantonsgrenze) in acht bis zehn Jahren an. In einer Vorstudie (März 2020) wurden verkehrsplanerische, siedlungsplanerische und landschaftsplanerische Absichten entlang der Ortsdurchfahrt koordiniert miteinander erarbeitet. Sie dient als Grundlage für die darauffolgende Projektierung. Die Vorstudie wurde unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen und Zielsetzungen erarbeitet, welche auf dem Kantonalen Richtplan, der Mobilitätsstrategie Aargau und kommunalen Planungen aufbauen.

Beschrieb der Massnahme

Für die K207 sowie die K243 wurde unter Federführung des Kantons Aargau und unter Miteinbezug der Gemeinden Erlinsbach und Aarau eine Vorstudie erarbeitet. Darin wird einerseits das betriebliche und gestalterische Grundgerüst der Strassenzüge gelegt, andererseits werden städtebauliche Entwicklungen aufgenommen bzw. neu umrissen. Mit dieser Vorstudie ist eine aufeinander abgestimmte Planungsgrundlage für die künftige Strassen- und Siedlungsentwicklung im direkten Umfeld der betrachteten Strassenzüge entstanden.

Die Ortsdurchfahrt umfasst die K207 von der Kettenbrücke Aarau bis vor den Knoten Küttiger-/Gehrenstrasse, für den ein Sanierungsprojekt vorliegt. Die K243 umfasst den Teil zwischen Kreisel «Weinberg» und der Kantonsgrenze AG/SO in Erlinsbach, wobei der letzte Teil auf Solothurner Kantonsgebiet bis zum Kreisel «Löwen» (ca. 100 m) miteinbezogen wurde. Insgesamt ist der betrachtete Strassenzug rund 3 km lang.

Betrachtungsperimeter ist das gesamte Siedlungsgebiet zwischen Aare und Wald, als Bearbeitungsperimeter wurden die erste und zweite Bautiefe beidseits des Strassenzugs festgelegt.

Seit Abschluss der Vorstudie Aarau – Erlinsbach wurden verschiedene kommunale Planungsarbeiten auf Basis der Handlungsempfehlungen weiterbearbeitet. Die Festlegungen in der Vorstudie dienten dabei als behördenverbindliche Grundlage, die für die kommunalen Planungen zur Planungssicherheit beiträgt. Dazu gehört unter anderem:

- Planung ENIWA-Areal
- Masterplanung Weinbergplatz und Umgebung
- Bedarfsabklärung öV-Haltestellen im Perimeter
- REL Erlinsbach
- Planung Unterwerk ENIWA mit SBB/AXPO-Leitungsführung

Nach Abschluss dieser kommunalen Planungsarbeiten kann in Zusammenarbeit zwischen Erlinsbach, Aarau und dem Kanton (im Lead) die Sanierung der K207 und K243 gestartet werden. Die Festlegungen in der Vorstudie dienen dazu als Grundlage.

Seit Abschluss der Vorstudie wird an einem jährlich durchgeführten runden Tisch zwischen Gemeinden und Kanton die Planungsarbeiten aufeinander abgestimmt.

Machbarkeit

Im Rahmen des BGK nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	▪ Agglomerationskorridore ▪ Aufgewertete Ortsdurchfahrten ▪ Direkte, querungsfreie und sichere Veloverbindungen und Fussverkehrsnetze ▪ Zuverlässiger strassengebundener ÖV ▪ Den Ortschaften angepasste überdurchschnittlich hohe Siedlungsdichten und Qualitäten
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Defizite bei Ortsdurchfahrten und Strassenraumgestaltung
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TStr2 «Ortsdurchfahrten und weitere Strassenräume gestalten»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ Str506.4 Erlinsbach, BGK Zentrum

Nutzen

WK1	▪ Verkehrsfluss auf den HVS sichergestellt (Abstimmung mit Verkehrsmanagement); das Geschwindigkeitsniveau auf der Erlinsbacher-/Aarauerstrasse ist reduziert. ▪ Die Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr werden in Längs- und Querrichtung auf der Kantonsstrasse wie auch auf der Parallelroute entlang der Aare verbessert. ▪ Es wird ein störungsfreier Busbetrieb ermöglicht (Minimierung Verlustzeiten); Lage und Anzahl der Bushaltestellen sind optimiert und ggf. ergänzt.
WK2	▪ Stadträumliches Erscheinungsbild abschnittsweise und für den Gesamtperimeter verbessert. ▪ Verdichtungspotenzial innerhalb planerischer Rahmenbedingungen besser ausschöpfen. ▪ Innenentwicklung und Landschaft ist aufeinander abgestimmt. ▪ Räumliche Leitidee für die einzelnen Abschnitte sind auf die Leitbilder von Aarau und Erlinsbach SO abgestimmt. ▪ Gebäude- und Freiraumtypologie sind in Abstimmung mit dem Strassenraum optimiert. ▪ Zentralitäten und Nutzungsschwerpunkte sind akzentuiert.
WK3	▪ Verkehrssicherheit ist für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert. ▪ Die Trennwirkung der Strasse, wo bedeutende Querbeziehungen festgestellt werden, ist reduziert.
WK4	▪ Quervernetzung zwischen Fluss und Wald sind gestärkt. ▪ Räumliche Konzeption für Bebauung und Freiraum für strategisch wichtige Orte (Untererlinsbach, Weinberg, Alte Badanstalt/Häsibrücke). ▪ Bezug zu angrenzenden Freiräumen ist akzentuiert und Zugang zu Naherholungsgebieten aufgewertet.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Aargau, ATB	Gemeinden Aarau, Erlinsbach AG/SO

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Vorstudie (2020)

Weitere Planungsschritte:

- Betriebs- und Gestaltungskonzept 2025
- Vorprojekt

Planungsstand: ☐ 1 ☒ 2 ☐ 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung: ca. 2028
Plangenehmigung/Baubewilligung: ca. 2029
Finanzierungsplan: ca. 2029
Baubeginn: ab 2032
Inbetriebnahme: ab 2034

Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

11'350'000 CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/- 30%
Stand: 03.2020

Finanzierung

Kostenschlüssel gemäss Strassengesetz

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

- Aarau – Erlinsbach AG/SO – Vorstudie Abschnitt Kettenbrücke – Rombacherhof – Löwenkreisel, Planungsbericht (Metron et al., Oktober 2020) inkl. Faltpaket

Quantitative Angaben

- BGK-Fläche: 34'000 m²
 - Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse (ohne Massnahme): 19'500
- => siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen
=> siehe GIS-Daten zur Massnahme (Linie)

Bemerkungen / Hinweise

- --

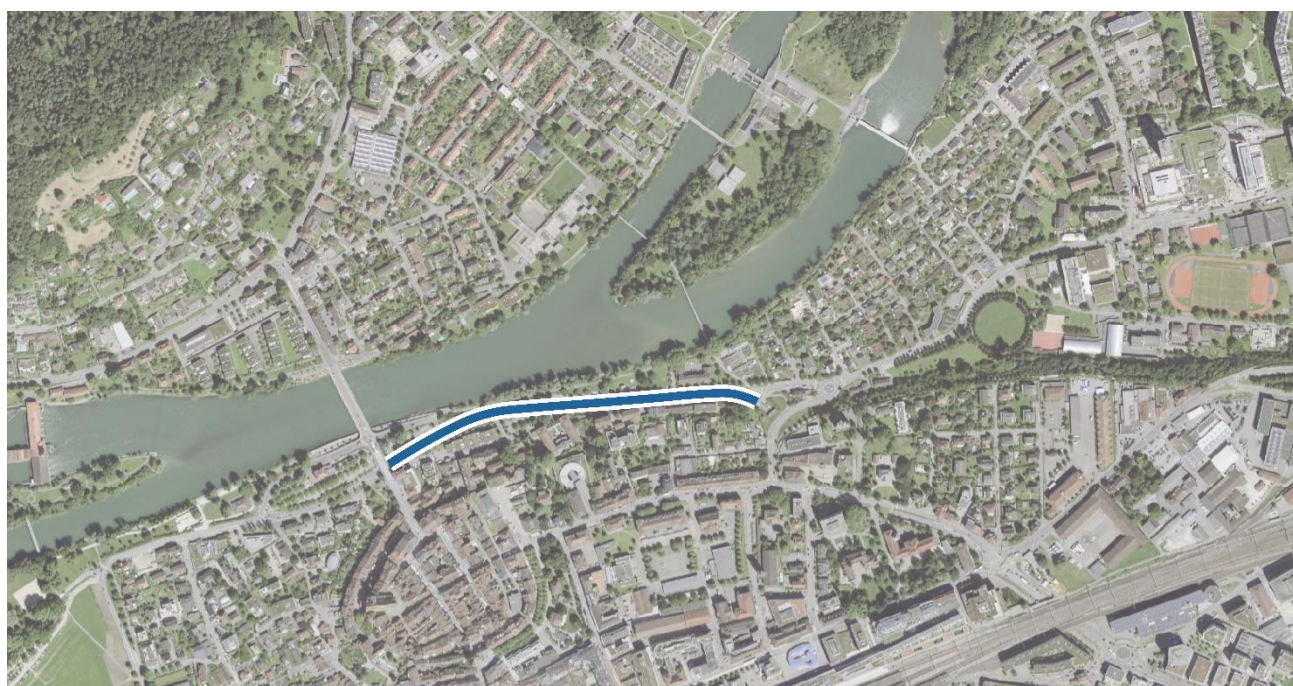
Str510

B-Horizont

Aarau, Mühlemattstrasse

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Nördlich der Altstadt Aarau bietet die kantonale Hauptverkehrsstrasse K238 eine Ost-West Verbindung durch das Stadtgebiet Aarau. Als Zubringer zur Autobahn A1R übernimmt die K238 eine wichtige verkehrliche Funktion im Kantonsstrassennetz. Über die Aarebrücke und die kantonale Hauptverkehrsstrasse K207 besteht in der Mühlematt eine Anbindung der Stadtteile nördlich der Aare sowie von Erlinsbach und Küttigen. Durch ihre Lage zwischen der Altstadt und der Aare nehmen die K238 und K207 eine wichtige Funktion im urbanen Raum ein und stellen die Schnittstelle zwischen dem Siedlungs- und dem Erholungsraum entlang der Aare und des Schachens dar.

Im Abschnitt Mühlemattstrasse weist die K238 mit einem DTV von rund 21'000 Fahrzeugen pro Tag (Fzg/Tag) (2017) eine hohe Belastung auf. Der Strassenraum ist heute stark verkehrsorientiert gestaltet. Zusätzlich ist der Bereich Mühlemattstrasse – Schiffpländestrasse – Allmendweg geprägt durch grosse Parkplätze (von West nach Ost): Sportanlage Schachen, Sporthalle Schachen, Flösserplatz (Parkhaus), Kettenbrücke, Fretz/Hammer und Mühlematt.

Beschrieb der Massnahme

Die Mühlemattstrasse wird mit entsprechenden Betriebs- und Gestaltungsmaßnahmen als Verkehrs- und Stadtraum aufgewertet. Die Verkehrsflächen werden optimiert, sodass zum einen eine effiziente Nutzung der Kantonsstrasse für den motorisierten Verkehr gewährleistet wird, zum anderen aber auch die Fuss- und Veloverbindungen an der Nahstelle Altstadt Aarau und Uferraum Aare aufgewertet werden. Mit den betrieblichen und gestalterischen Massnahmen im Strassenraum werden hierzu die Durchlässigkeit zwischen dem Siedlungs- und Landschaftsraum im Bereich Mühlemattstrasse

– Schifffländestrasse – Allmendweg sichergestellt und eine sichere und attraktive Veloverbindung zwischen den Schul- und Sportarealen Schachen und Telli realisiert.

Machbarkeit

Im Rahmen der Vorstudie nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	▪ Agglomerationskernraum ▪ Direkte, querungsfreie und sichere Veloverbindungen und Fussverkehrsnetze ▪ Zuverlässiger strassengebundener ÖV ▪ Aarelandschaft mit dem FVV rasch und sicher erreichbar
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Defizite beim Verkehrsfluss und der Gestaltung des Strassenraums in städtischen Kernzonen
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TStr2 «Ortsdurchfahrten und weitere Strassenräume gestalten» ▪ TFVV5 «Zugänglichkeit von Freizeit- und Erholungsräumen sichern»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ Str503 Aarau, BGK Tellstrasse

Nutzen

WK1	▪ Der Verkehrsfluss auf der Kantonsstrasse ist sichergestellt. ▪ Die Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr werden verbessert. ▪ Die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr ist verbessert.
WK2	▪ Das stadträumliche Erscheinungsbild ist verbessert. ▪ Das Verdichtungspotenzial innerhalb planerischer Rahmenbedingungen ist besser ausgeschöpft. ▪ Innenentwicklung und Landschaft sind aufeinander abgestimmt. ▪ Gebäude- und Freiraumtypologie sind in Abstimmung mit dem Strassenraum optimiert. ▪ Zentralitäten und Nutzungsschwerpunkte sind akzentuiert.
WK3	▪ Die Verkehrssicherheit ist für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert. ▪ Die Trennwirkung der Strasse, wo bedeutende Querbeziehungen festgestellt werden, ist reduziert.
WK4	▪ Kein zusätzlicher Bodenverbrauch. ▪ Der Bezug zu angrenzenden Freiräumen ist akzentuiert und Zugang zu Naherholungsgebieten aufgewertet.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Aargau	Stadt Aarau

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Vorstudie 2023 – 2025

Weitere Planungsschritte:

- BGK / Vorprojekt

Planungsstand: ☒ 1 ☐ 2 ☐ 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung:

Finanzierungsplan:

Baubeginn: ab 2032

Inbetriebnahme: ab 2033

Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

8'000'000 CHF exkl. MWSt. (ohne Sanierungskosten)

Genauigkeit: +/- 30%

Stand: 05.2024

Finanzierung

Kostenschlüssel gemäss Strassengesetz

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Vorstudie (in Arbeit)

Quantitative Angaben

- BGK-Fläche: 35'000 m²

- Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse (ohne Massnahme): 24'500

=> siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen

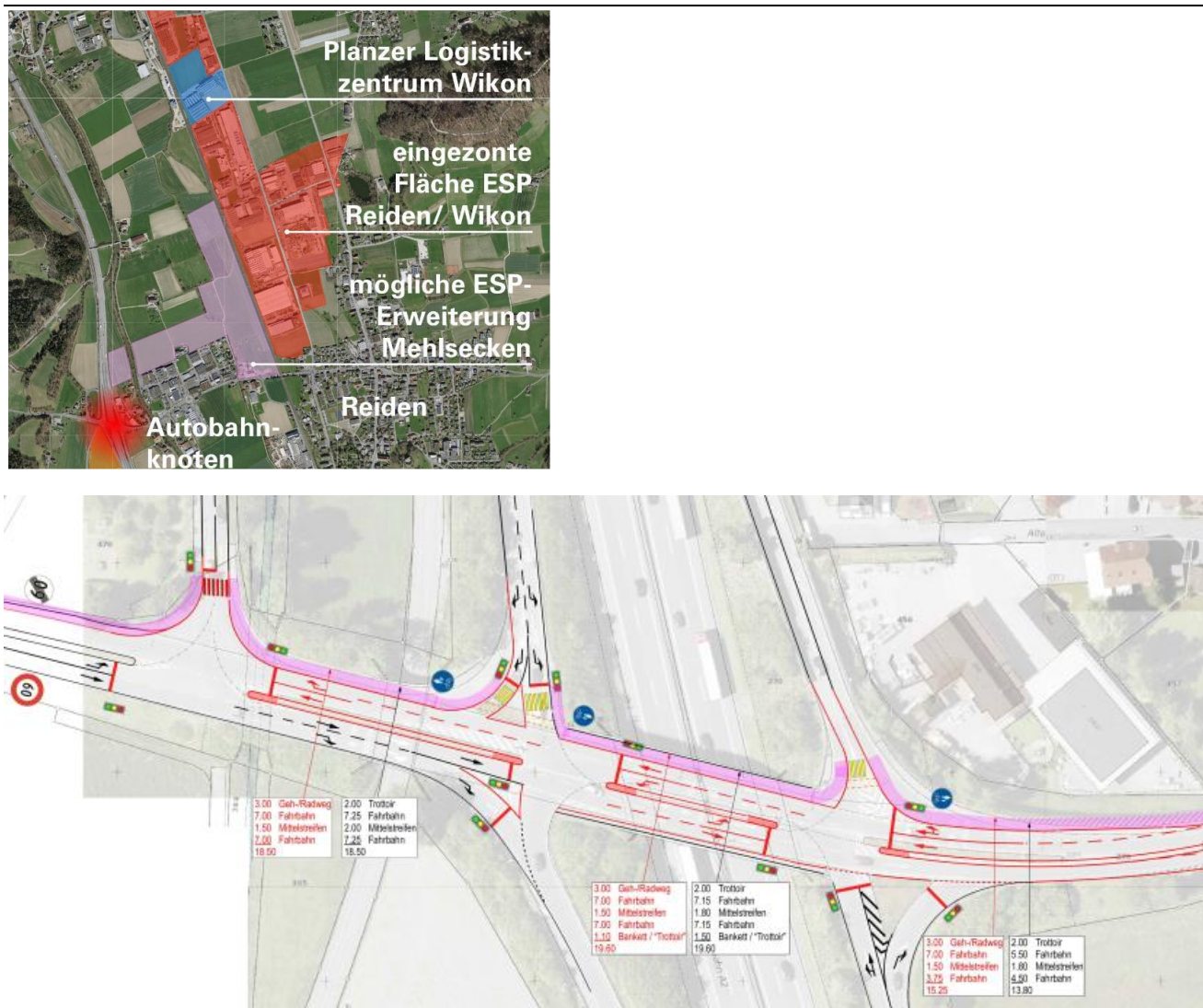
=> siehe GIS-Daten zur Massnahme (Linie)

Bemerkungen / Hinweise

- --

Str511	B-Horizont
K 46: Reiden, Mehlsecken – Grenze Kanton Aargau: Optimierung Gesamtverkehrssystem	
Kategorie: Verkehrsmanagement	

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit
Ausgangslage / Zielsetzung In den Gemeinden Reiden und Wikon sowie im Gebiet entlang der Industriestrasse (ESP Reiden/Wikon) wird gemäss Siedlungsprognose des Kantons von 2015 bis 2040 eine Zunahme der Bevölkerung und Beschäftigten von rund 30% erwartet. Diese Entwicklung der Bevölkerung und Wirtschaftstätigkeit wird zu Mehrverkehr führen. Einzelne Knoten im Strassennetz sind in den Spitzenstunden bereits heute stark belastet. Damit die Erreichbarkeit des Standortes auch mit

den geplanten Entwicklungen gewährleistet ist und somit die Attraktivität des Standortes erhalten bleibt, sind Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abzustimmen.

Beschrieb der Massnahme

Der Knoten Weihermatte und die Autobahnanschlussknoten sollen als LSA ausgestaltet werden, die übrigen übergeordneten Knoten entlang der Pfaffnauerstrasse (Kreuzmatte, Werkstrasse, Friedmattstrasse/Industriestrasse) bleiben bestehen oder werden zu Kreiseln umgebaut (wobei der Knoten Werkstrasse auch als LSA ausgestaltet werden könnte). Diese Massnahmen führen zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit und der verkehrlichen Leistungsfähigkeit. Das Strassennetz kann nach der Umsetzung dieser Massnahmen genügend Leistungsfähigkeit bereitstellen, sodass die Spitzenstundenverkehre 2040 auch bei vollständiger Umsetzung des Entwicklungsschwerpunktes inkl. ESP-Erweiterung verarbeitet werden können. Durch den Umbau der Knoten am Autobahnanschluss in LSA kann der Verkehr bei Bedarf so gesteuert werden, dass der Abfluss ab der Autobahn gewährleistet ist.

Aus einer gesamtverkehrlichen Optik besteht auch Bedarf an Verbesserungen beim Fuss- und Veloverkehr sowie beim öffentlichen Verkehr. Die Netzlücken im Velonetz Weihermatte – Kreuzmatte und Industriestrasse – Kreisel Hauptstrasse sollen geschlossen und die Querung der kantonalen Radroute über die Pfaffnauerstrasse sicherer ausgestaltet werden. Im Weiteren ist zu prüfen, ob im Rahmen der nötigen Strassenumbauten die Bushaltestelle Mehlsecken mit BehiG-konformen hohen Haltekanten ausgestattet werden können.

(BP Nr. 88)

Machbarkeit

Für den Abschnitt Industriestrasse – Brücke über die Wigger ist die technische Machbarkeit – insbesondere die Systemwechsel in der Führung des FVV sowie der allgemeine Raumbedarf für den Ausbau – in der aktuellen Planungsphase in Abklärung. Zudem ist das Radroutenkonzept inklusive das Radroutennetz des Kantons Luzern in der Überarbeitung. Gegebenenfalls wird der Radverkehr vom Übergang über die Wigger bis zur Kantonsgrenze LU-AG abseits der Kantonsstrasse und somit unabhängig vom Autobahnanschluss geführt.

Die effektive Machbarkeit kann erst im Bauprojekt abschliessend überprüft werden.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	- Agglomerationskorridore: - Kanalisierung auf das übergeordnete Netz - Direkte, möglichst querungsfreie und sichere Veloverbindungen - Bushaltestellen mit angemessener Ausstattung
Bezug zum Handlungsbedarf	- Kapazitätsengpässe HVS und Schnittstellen HLS-HVS - Defizite im Velonetz - Defizite bei Bushaltestellen
Bezug zu den Teilstrategien	- TStr1 «Hauptverkehrsnetz und Schnittstellen HLS-HVS verbessern» - TStr3 «Teilregionale Verkehrsmanagementsysteme umsetzen» - TStr4 «Abstimmung mit Strassengüterverkehr» - TFVV1 «Kantonales Veloroutennetz weiterentwickeln und interkantonal abstimmen»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	- Str506.10 Wikon, Ausbau Knoten Industrie- und Bahnhofstrasse - Str508 Reiden/Wikon, Gesamtkonzept Erschliessung ESP (FVV, MIV, öV, Schwerverkehr) - S503.1 Reiden/Wikon, Entwicklungsschwerpunkt - S504.1 Dagmersellen Entwicklungsschwerpunkt

Nutzen

- WK1
- Verstetigung des Verkehrs und Erhöhung der Leistungsfähigkeit.
 - Lückenschlüsse und sichere Querungen im Velonetz.
 - Aufwertung und Sicherheitsgewinne für den Fuss- und Veloverkehr.
 - Verbesserung und erhöhte Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV.
 - Durch die Summe der Massnahmen wird die Qualität des Gesamtverkehrssystems gesteigert.
- WK2
- Aufwertung umliegender Areale und erhöhte Attraktivität von Verdichtungspotenzialen in den betroffenen Gebieten.
- WK3
- Verbesserte gesamtverkehrliche Situation mit Sicherheitsgewinnen für MIV sowie Fuss- und Veloverkehr.
 - Die Trennwirkung der Strasse, wo bedeutende Querbeziehungen festgestellt werden, ist reduziert.
- WK4
- Kein zusätzlicher Bodenverbrauch.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Luzern, vif

Beteiligte Stellen

ASTRA, Gemeinde Reiden

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Vorstudie März 2021
- Vorprojekt Abschnitt Industriestrasse - Brücke über die Wigger

Weitere Planungsschritte:

- Vorprojekt Abschnitt Brücke über die Wigger – Kantons-
grenze LU/AG unter Berücksichtigung neues Radrouten-
netz / Standards (z.Z. in Erarbeitung)
- Erstellung Bauprojekt

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	2024-2030
Plangenehmigung/Baubewilligung:	2030
Finanzierungsplan:	2031
Baubeginn:	ab 2032
Inbetriebnahme:	2036

Reifegrad: ☐ 1 ☒ 2 ☐ 3

Planungsstand: ☐ 1 ☒ 2 ☐ 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Flächenbeanspruchung

--

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

9'000'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 50%

Stand: 11.2022

Finanzierung

Gemäss kantonalem Strassengesetz

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

- Bericht K 46 Reiden, Abstimmung Siedlung und Verkehr Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Reiden/Wikon, 3. März 2021
- Ergänzungsstudie verkehrliche Leistungsfähigkeit Autobahnanschluss Reiden, 7. Oktober 2022

Quantitative Angaben

=> siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen

=> siehe GIS-Daten zur Massnahme (Linie)

Bemerkungen / Hinweise

- --
-

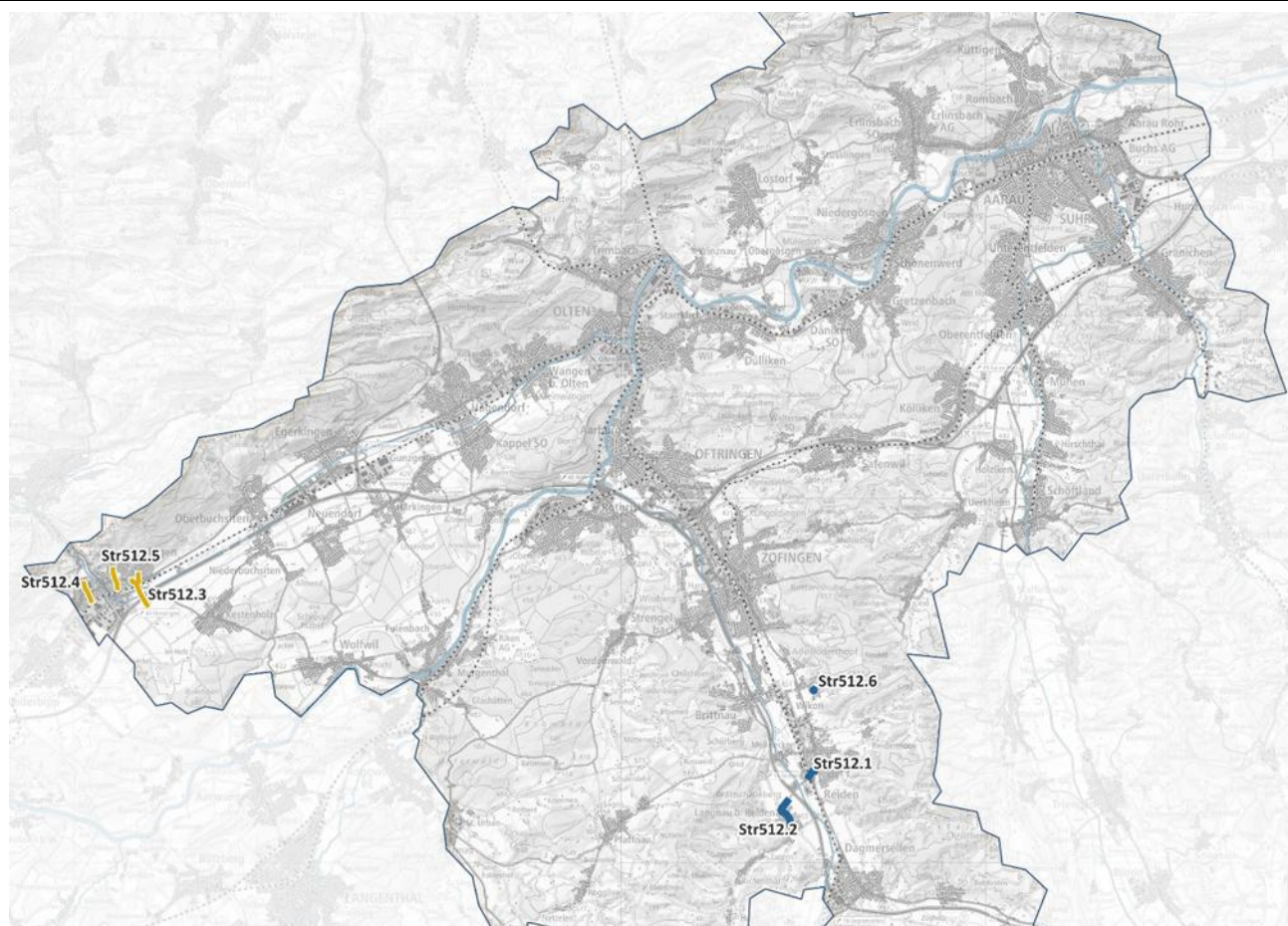
Str512

B-Horizont

Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum

☐ Bestandteil früheres AP



gelb: BGK; blau: Aufwertung /Sicherheit im Strassenraum

Konzeption und Zweckmässigkeit

Ausgangslage

Im Strassenraum besteht auf verschiedenen Achsen in Oensingen und im Wiggertal Aufwertungs- und Gestaltungsbedarf. Die jeweilige konkrete Ausgangslage und Zweckmässigkeit sind situativ unterschiedlich und unterscheiden sich je nach Teilmassnahme => siehe nachfolgende Beschreibungen

Konzeption und Zweckmässigkeit

Auch wenn sich die Detailkonzeptionen der Massnahmen voneinander unterscheiden (vgl. Beschreibungen unten), werden damit ähnliche Ziele verfolgt: Die Massnahmen sollen die Situation für den Gesamtverkehr und die Aufenthaltsqualität wesentlich verbessern sowie Gefahrenstellen beheben.

Bezug zum Zukunftsbild	▪ Agglomerationskorridore ▪ Aufgewertete Ortsdurchfahrten ▪ Zuverlässiger strassengebundener ÖV ▪ Direkte, möglichst querungsfreie und sichere Veloverbindungen und Fussverkehrsnetze ▪ den Ortschaften angepasste überdurchschnittlich hohe Siedlungsdichten und Qualitäten
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Defizite bei Ortsdurchfahrten und Strassenraumgestaltung ▪ Handlungsbedarf bezüglich Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TStr2 «Ortsdurchfahrten und weitere Strassenräume gestalten»

Teilmassnahmen				
Nr. AP 5	Nr. AP 1-4 / ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
Str512.1	-	K 45: Reiden, Einmündung K 13 – Bahnübergang (inkl.), Verbesserung für den Gesamtverkehr Die Kantonsstrasse K 45 im Abschnitt Einmündung K 13 bis zum Bahnübergang in Reiden ist zu sanieren. Weiter werden in diesem Zusammenhang zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und -qualität Massnahmen für den Radverkehr geprüft. (BP Nr. 165) ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte: Vorprojekt für Sanierung liegt vor</i> ▪ <i>Jahr Baubeginn: ab 2032</i>	Kanton Luzern	2'900'000 Stand: 11.2022 Genauigkeit: +/- 50%
Str512.2	-	K 45: Reiden, Langnau Innerorts, Optimierung Strassenraum Im Entwurf des neuen kantonalen Radroutenkonzepts ist die Kantonsstrasse K 45 dem Basisnetz zugeteilt. Die geplante Optimierung des Strassenraums beinhaltet insbesondere die Umsetzung dieses Bedürfnisses, der BehiG-gerechte Ausbau der Haltestellen Käserei und die Sanierung der Kunstbauten des strassenbegleitenden Huebbachs. (BP Nr. 166) ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte: Projektstart im Jahr 2030</i> ▪ <i>Jahr Baubeginn: ab 2034</i>	Kanton Luzern	2'000'000 Stand: 11.2022 Genauigkeit: +/- 50%
Str512.3	-	Oensingen, Nord-Südverbindungen: Verbindung Ausserbergstrasse – Kirche – Unterdorf – Gärbimatt (FlaMa GVP) Ein Betriebs- und Gestaltungskonzept wird auf der Achse Ausserbergstrasse – Kirche – Unterdorf – Gärbimatt umgesetzt. Der Bereich Ausserbergstrasse – Kirche ist für das historische Ortsbild von Oensingen wichtig (Ensemblewirkung). Es ist für das Hanggebiet Südost die wichtigste Verbindung zur Hauptstrasse H5 und wird durch die Entwicklungen im Gebiet Unterdorf, Gärbimatt und Haltestelle Oensingen Dorf (ÖV505_Ü) zunehmend wichtiger.	Gemeinde Oensingen	500'000 Stand: 07.2024 Genauigkeit: +/- 25 %

- Planungsstand: Entwicklungsstrategie Oensingen 2010: Baustelle 2, Umsetzung Tempo 30 erfolgt; nächste Schritte: BGK
- Jahr Baubeginn: im Anschluss an Lebensader

Str512.4

-

Oensingen, Nord-Südverbindungen: Verbindung Leuenfeld – von Roll-Strasse – Bahnhof – Industriegebiet (FlaMa GVP)

Gemeinde
Oensingen

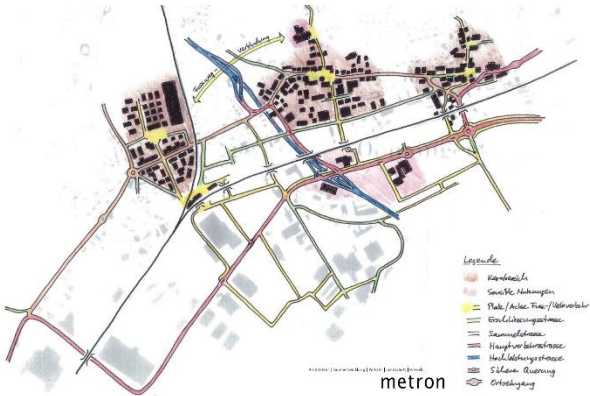
1'000'000

Stand:
07.2024

Genauigkeit:
+/- 40%

Ein Betriebs- und Gestaltungskonzept wird auf der Achse Leuenfeld – von Roll-Strasse umgesetzt. Auf dieser Achse werden das Schlüsselareal Oensingen West und der ESP Oensingen/Niederbipp sowie der Bahnhof tangiert. In der vergangenen Ortsplanungsrevision wurde das Gebiet als Transformationsgebiet ausgeschieden. Entsprechend hoch ist die aktuelle und künftige Bautätigkeit. Die weitere Umsetzung ist anzugehen.

- Planungsstand: Entwicklungsstrategie Oensingen 2010: Baustelle 2, Umsetzung Tempo 30 erfolgt; nächste Schritte: BGK
- Jahr Baubeginn: im Anschluss an Lebensader



Str512.5

-

Oensingen, Nord-Südverbindungen: Verbindung Schlossstrasse – Schulhaus – Sternenweg/Mühlefeld – Gärbimatt – Kreisschule (FlaMa GVP)

Gemeinde
Oensingen

1'000'000

Stand:
07.2024

Genauigkeit:
+/- 35%

Ein Betriebs- und Gestaltungskonzept wird auf der Achse Schlossstrasse – Schulhaus – Sternenweg/Mühlefeld – Gärbimatt – Kreisschule umgesetzt. Mit der Erweiterung des Schulhaus Oberdorf (über 550 Schüler), der Fertigstellung des Roggenparks und dem Bau des Sportzentrums bei der Kreisschule hat die Verbindung an Bedeutung

gewonnen. Mit der absehbaren Entwicklung im Gebiet Gärbimatt wird die Querverbindung noch wichtiger. Die Planung ist mit der Siedlungsmassnahme Gärbimatt abzustimmen.				
▪ <i>Planungsstand: Entwicklungsstrategie Oensingen 2010: Baustelle 2, Umsetzung Tempo 30 erfolgt; nächste Schritte: BGK</i> ▪ <i>Jahr Baubeginn: im Anschluss an Lebensader</i>				
Str512.6	-	Wikon, Aufwertung Strassenraumgestaltung Alte Kanzlei / Umbau auf eine hindernisfreie Bushaltestelle Schlossberg Beim Strassendreieck Reiderstrasse / Oberdorfstrasse / Dorfstrasse steht das alte Kanzleigebäude in der Mitte. Auf dem rechten Abzweiger wurden Steinblöcke platziert, damit dieser Weg nicht mehr befahren werden kann. Ausserdem ist die Bushaltestelle Schlossberg nicht hindernisfrei zugänglich. Die Strassenraumgestaltung im Bereich der alten Kanzlei soll daher überprüft und optimiert werden. In diesem Zusammenhang soll auch gleich der Umbau auf eine hindernisfreie Bushaltestelle Schlossberg umgesetzt werden. ▪ <i>Planungsstand: Als mittelfristige Massnahme im neuen Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan Siedlung aufgenommen (noch nicht rechtskräftig)</i> ▪ <i>Jahr Baubeginn: 2032</i>	Gemeinde Wikon	400'000 Stand: 06.2024 Genauigkeit: +/- 50%
				7.80 Mio.
Nutzen				
WK1	Verstetigung des Verkehrs. Erhöhte Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV. Aufwertung und Sicherheitsgewinne für den Fuss- und Veloverkehr.			
WK2	Aufwertung umliegender Areale und erhöhte Attraktivität von Verdichtungspotenzialen in den betroffenen Gebieten.			
WK3	Verbesserte gesamtverkehrliche Situation mit Sicherheitsgewinnen für MIV sowie Fuss- und Veloverkehr.			
WK4	Kein zusätzlicher Bodenverbrauch.			
Sonstiges				
Literatur / Grundlagendokumente ▪ --				
Quantitative Angaben ▪ --				
Bemerkungen / Hinweise ▪ --				

Str513_E	AE-Horizont
Sanierung Unfallschwerpunkte/Unfallhäufungsstellen	

☐ Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm	ARE-Code	Priorität in früheren Agglomerationsprogrammen
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Aufgrund von Unfallanalysen und dem systematischen Einsatz der Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI-Instrumente) haben die Kantone Aargau und Solothurn die Unfallschwerpunkte auf dem Strassennetz im AareLand identifiziert. Das Black Spot Management (BSM) dient der schrittweisen Beseitigung von Unfallschwerpunkten im Strassennetz. Diese werden systematisch identifiziert und nach Sanierungspriorität im Detail analysiert. Geeignete Massnahmen zur Sanierung werden abgeleitet, projektiert und realisiert. Die Wirksamkeit der Massnahme wird überprüft und gewährleistet eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Ziel ist es, die grössten Unfallschwerpunkte im AareLand zu sanieren.

Beschrieb der Massnahme

Für den Solothurnischen Teil des AareLand ist in den Jahren ab 2025 ist die Sanierung folgender Unfallschwerpunkte vorgesehen (Zuständigkeit Kanton):

- Kappel, Boningerstrasse
- Olten, Baslerstrasse - Ausfahrt Kantonsspital
- Olten, Unterführungsstrasse
- Olten, Sälikreisel

Im Kanton Aargau überprüft die Sektion Verkehrssicherheit jährlich Knoten und Abschnitte des Kantonsstrassennetzes auf ihr Unfallgeschehen. Der Kanton Aargau hat sich zum Ziel gesetzt, pro Jahr mindestens drei Unfallschwerpunkte dauerhaft zu sanieren. USP gemäss Erhebungen 2023/2024 sind:

- Küttigen, Kreisel Bibersteinerstrasse
- Gränichen, Suhrerstrasse, Fussgängerstreifen und Einmündung Mattenstrasse
- Aarau, Kreisel Gais, Buchserstrasse Nordwest/Hintere Bahnhofstrasse
- Aarau, Kreisel Telli-/Neumattstrasse

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild

- Agglomerationskernraum
 - Veloverkehr: Dichtes Netz, direkte und sichere Verbindungen für Velo-Alltagsverkehr
 - Fussverkehr: Dichtes und sicheres Netz
- Agglomerationskorridore:
 - Veloverkehr: Direkte, möglichst querungsfreie und sichere Verbindungen
 - Fussverkehr: Dichtes und sicheres Netz
 - Aufgewertete Ortsdurchfahrten

Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Hotspots im Bereich Sicherheit
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TVS1 «Unfallmanagement Kantone Aargau und Solothurn weiterentwickeln» ▪ TVS2 «Sichere Verkehrsinfrastruktur planen und Verkehrssicherheit erhöhen»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	--

Nutzen

- WK1 Indirekte Wirkung dank einer Verbesserung der Situation und somit einer Verschiebung des Modalsplits zugunsten des FVV
- WK2 Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit können auch eine Verbesserung der öffentlichen Strassenräume mit sich bringen.
- WK3 Deutliche Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit dank der Sanierung von verschiedenen Unfallschwerpunkten.
- WK4 Leichte Verbesserung der Umweltbelastung dank der Verschiebung des Modalsplits zugunsten des FVV

Zuständigkeiten

Federführung

Kantone

Beteiligte Stellen

Realisierung

Planungsstand

Laufende Planung

Planungsstand: ☒ 1 ☐ 2 ☐ 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung:

Plangenehmigung/Baubewilligung:

Finanzierungsplan:

Baubeginn:

Inbetriebnahme:

Reifegrad: ☐ 1 ☒ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

--

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

Kosten werden als eigene Leistung von den Kantonen getragen

Finanzierung

Kantone

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- ISSI-Instrumente
-

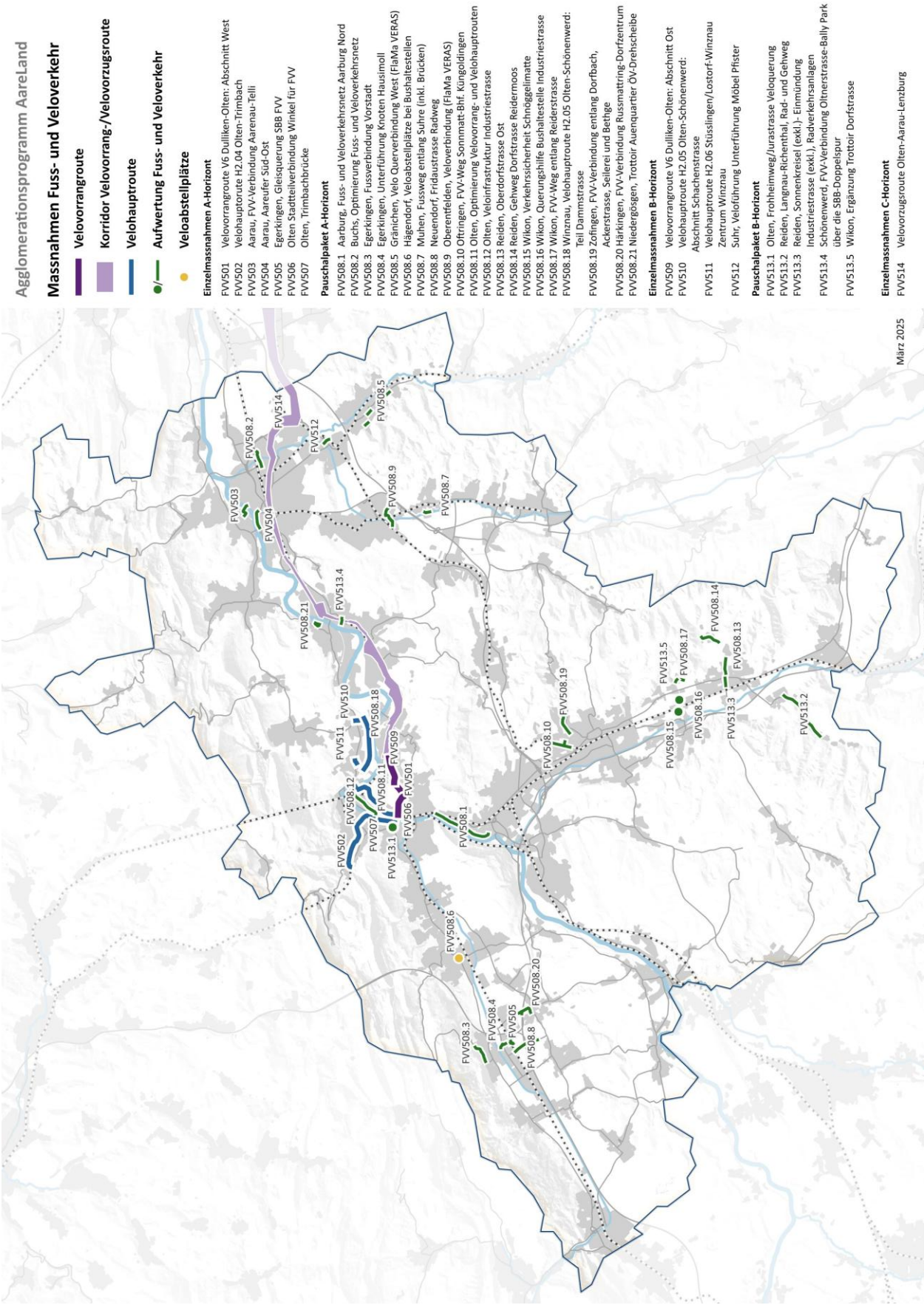
Quantitative Angaben

--

Bemerkungen / Hinweise

Der USP «Oensingen, Kestenholz-/Jurastrasse» wird im Rahmen der Massnahme «Str501 Oensingen, GVP inkl. kant. Flamas» (A-Liste AP AL 5) entschärft und der Umgang mit dem USP «Dulliken, Niederämterstrasse Kreisel» wird detailliert im Projekt «FVV509 Velovorrangroute V6 Dulliken – Olten: Abschnitt Ost» (B-Liste AP AL 5) geprüft.

6. Fuss- und Veloverkehr



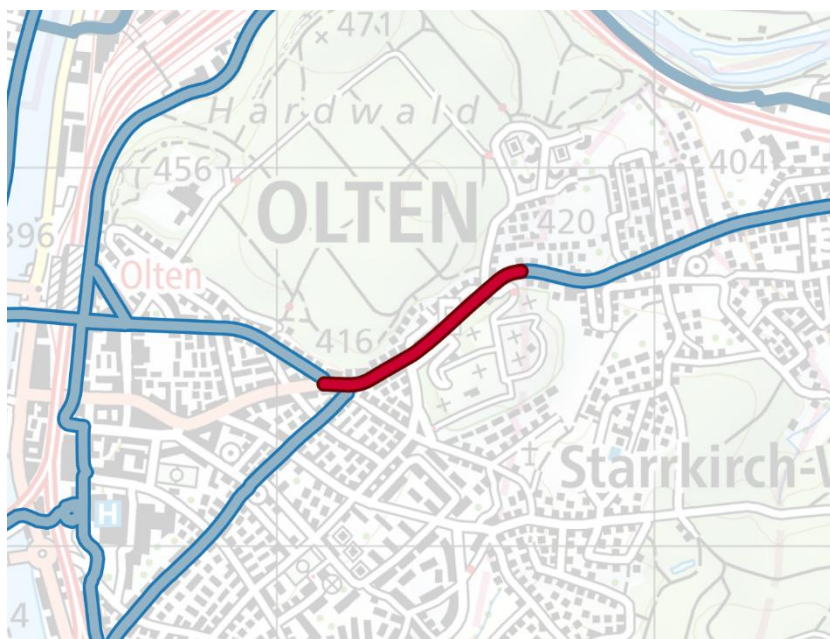
FVV501

A-Horizont

Kantonale Velovorrangroute V6: Korridor Dulliken – Olten, Abschnitt West Aarauerstrasse

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☒ 2. Generation: LV1B	2581.2.041	B
☒ 3. Generation: FVV314B	2581.3.014	B
☒ 4. Generation: FVV406	2581.4.035	B



Legende

- Betroffener Abschnitt
- Kantonale Velovorrang-/Velohauptroute
- Velobasisnetz (Auszug)



0 200 400 m

Hintergrundkarte: swisstopo

Lage im Netz

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Kantonsstrasse zwischen Dulliken und Olten erfüllt die Anforderungen an eine kantonale Velovorrangroute nicht. Zwar sind über weite Strecken Velomassnahmen vorhanden, sie entsprechen jedoch nicht mehr den aktuellen Standards. Beim Abzweiger zur Reiserstrasse ist das Linksabbiegen für Velos zu verbessern, die bestehende Pflasterung ist heikel. Auch bei den Anlagen für den Fussverkehr bestehen Mängel (z.B. fehlende Querungshilfen bei Einmündungen).

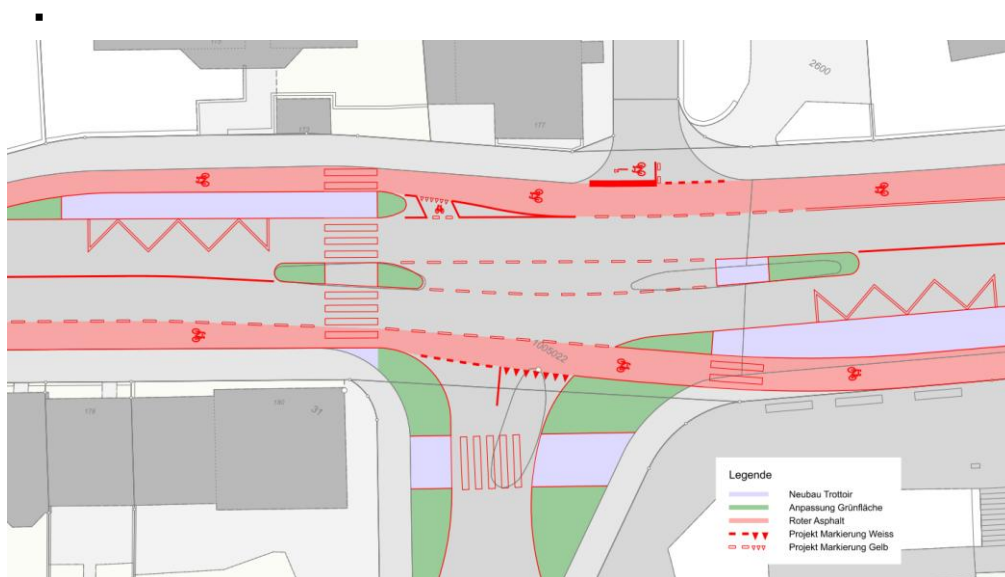


Situation vor dem Knoten Aarauerstrasse – Knoblachweg und beim Abzweiger Reiserstrasse in Olten

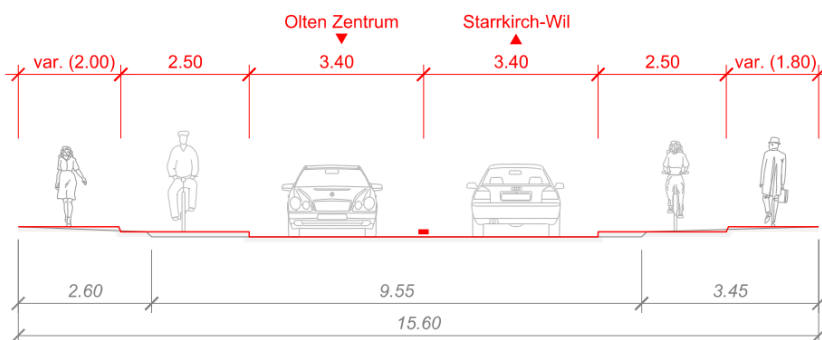
Beschrieb der Massnahme

Die Kantonsstrasse zwischen dem Knoten Knoblauchweg und dem Knoten Wilerweg in Olten ist auf der gesamten Länge umzugestalten. Der Regelquerschnitt sieht beidseitig Einrichtungsradwege (bergwärts 2.5 m, talwärts ≥ 1.8 m) vor, die sowohl von der Strasse wie auch vom Fussverkehr getrennt geführt werden. Zwischen den Knoten Martin-Disteli-Strasse und Wilerweg kann von diesem Grundsatz abgewichen werden, da keine Velovorrangroute vorhanden ist (Basisnetz). Die Bushaltestellen werden behindertengerecht und velofreundlich ausgestaltet (z.B. mit einer Kapüberfahrt). Wo nicht zwingend notwendig werden, die Busbuchten zu Fahrbahnhaltestellen umgebaut, damit der Bus Pulkführer bleibt. So kann auch auf den Busstreifen verzichtet werden. Beim Abzweiger in die Reiserstrasse ist eine LSA (z.B. als Dunkelanlage für ein indirektes Linksabbiegen in die Reiserstrasse) zu prüfen. Die Bäume in der Strassenmitte werden eher am Rand angeordnet, damit der Strassenquerschnitt reduziert werden kann. Die Dimensionierung des Knotens beim Knoblauchweg ist zu überprüfen (z.B. Verzicht auf separaten Rechtsabbieger für MIV). Allgemein wird die Dimensionierung der Knoten reduziert (z.B. Einmündung Meisenhardweg). Die Fussverkehrsquerungen werden optimiert und ihre Sicherheit erhöht. Generell werden die Sichtweiten geprüft und verbessert.

Diese Massnahme ist Teil der kantonalen Velovorrangroute 6 Olten – Däniken – Schönenwerd – (Aarau AG – Lenzburg AG).



Visualisierung einer möglichen Variante für den Knoten Meisenhardweg – Aarauerstrasse in Olten



Visualisierung einer möglichen Variante für eine Querschnitt auf der Aarauerstrasse in Olten

Machbarkeit

Die grobe Machbarkeit wurde in der Velokorridorstudie Raum Olten aufgezeigt. Weitere Vertiefungen erfolgen im Rahmen des BGK und des Vorprojektes.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	▪ Agglomerationskernraum ▪ Dichtes Netz, direkte und sichere Verbindungen für Velo-Alltagsverkehr ▪ Agglomerationskorridore ▪ Direkte, möglichst querungsfreie und sichere Verbindungen
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Defizite im Veloverkehrsnetz: Bedarf an schnellen Veloverbindungen von den Agglomerationskorridoren in den Agglomerationskernraum
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TFVV2 «Velovorzugs- bzw. Velovorrangrouten etappiert umsetzen» ▪ TFVV1 «Kantonales Veloroutennetz weiterentwickeln und interkantonal abstimmen»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ FVV509 Kantonale Velovorrangroute Dulliken – Olten, Abschnitt Aarauerstrasse Ost – Niederämterstrasse West ▪ FVV508.11 Olten, Optimierung der Velovorrang- (V6) und Velohaupttrouten (H2.04, H2.05) als Zulauf zum Bahnhof Olten ▪ ÖV508 Olten, Neuer Bahnhofplatz Olten (NBO)

Nutzen

WK1	▪ Lückenschluss und sichere Querungen für den FVV. ▪ Aufwertung und Sicherheitsgewinne für den Fuss- und Veloverkehr.
WK2	▪ Dichte und durchgängige FVV-Netze stützen eine nachhaltige und verdichtete Siedlungsentwicklung. ▪ Aufwertung umliegender Areale und erhöhte Attraktivität von Verdichtungspotenzialen in den betroffenen Gebieten.
WK3	▪ Erhöhung der Sicherheit für den FVV.
WK4	▪ Die Verbesserung des Netzes und der Attraktivität des FVV hat indirekte positive Auswirkungen auf die Luft- und Lärmemissionen. ▪ Kein zusätzlicher Bodenverbrauch.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau	Stadt Olten, Gemeinde Starrkirch-Wil

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung: 2026-2027
▪ Velonetzplan Kanton Solothurn (2023)	Plangenehmigung/Baubewilligung: 2027
▪ Velokorridorstudie Raum Olten (2024/2025)	Finanzierungsplan: 2028
Weitere Planungsschritte:	Baubeginn: 2028/2029
▪ BGK 2025	Inbetriebnahme: 2031
▪ Vorprojekt 2026	Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2
▪ Bauprojekt 2027	

Planungsstand: ☒ 1 ☐ 2 ☐ 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☒ Festsetzung

Flächenbeanspruchung

Es sind keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen.

Umweltverträglichkeit

Im Gebiet Meisenhard grenzt die Aarauerstrasse am Wald an. Im bestehenden Strassenquerschnitt bestehen keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

8'000'000 CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/- 50%
Stand: 01.2025

Finanzierung

Gemäss kantonalem Strassengesetz

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Velokorridorstudie Raum Olten, 2024
 - Massnahmenblatt Nr. 11 Velovorrangroute Dulliken – Olten, Abschnitt Aarauerstrasse West
- Velonetzplan Kanton Solothurn, 2023

Quantitative Angaben

- Laufmeter Massnahme FVV: 914
- Quadratmeter Umsetzungsbereich: 9'140
- DTV 2040: 15'000 bis 16'500 Fzg.

Bemerkungen / Hinweise

- --

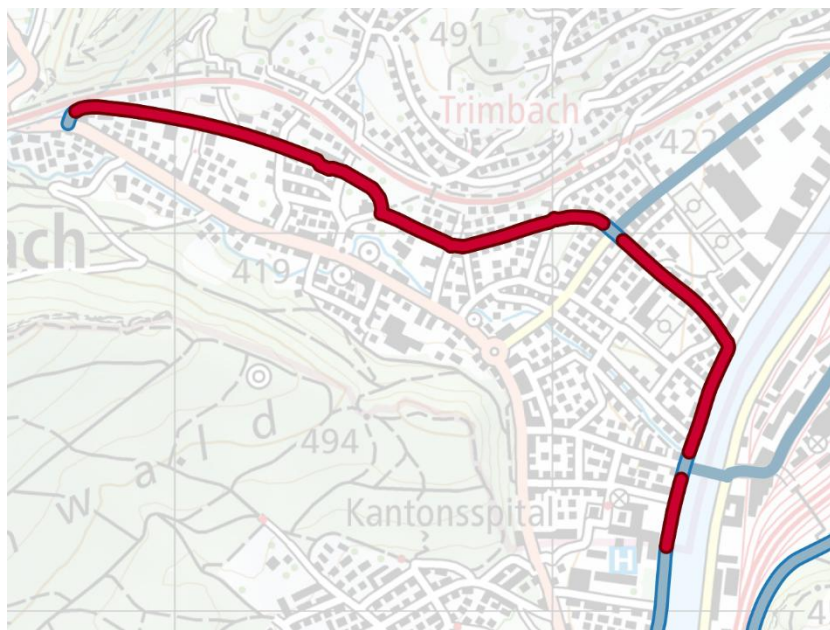
FVV502

A-Horizont

Kantonale Velohauptroute H2.04: Korridor Olten – Trimbach

Kategorie: Fuss- und Veloverkehr

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-



Legende

- Betroffener Abschnitt
- Kantonale Velovorrang-/Velohauptroute
- Velobasisnetz (Auszug)



0 200 400 m

Hintergrundkarte: swisstopo

Lage im Netz

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Auf der Rebberg-, der Schulhaus-, der Kirchfeld-, der Leinfeld- und der Quaistrasse in Trimbach gilt heute schon Tempo 30. Allerdings wird der Veloverkehr durch diverse Rechtsvortrittknoten gebremst. Der Fahrkomfort ist stellenweise durch den mangelhaften Belagszustand beeinträchtigt. In den Knoten Kirchfeld-/Schulhausstrasse und Leinfeld-/Quaistrasse ist zudem die Führung des Veloverkehrs zu wenig wahrnehmbar und die Sichtweiten teilweise ungenügend. Zwischen der Rebbergstrasse/Milchgasse und dem Mühleweg fehlt eine direkte Verbindung für den Veloverkehr. Es muss ein Umweg gefahren werden. Mit einem Fuss-/Veloweg soll diese Netzlücke geschlossen werden.



Links die Situation beim Knoten Leinfeld-/Quaistrasse mit schlechtem Belagszustand, rechts fehlender Veloweg ab der Milchgasse in Trimbach

Beschrieb der Massnahme

Auf den Strassenabschnitten von der Rebberg- bis zur Quaistrasse in Trimbach wird eine Velostrasse eingerichtet. Die Vortrittsregelung wird in den Knoten angepasst, so dass der Veloverkehr möglichst durchgehend vortrittsberechtigt ist. Durch ergänzende Markierungen (grosse Velopiktogramme, evtl. Schriftzug VELOSTRASSE) und dem Einbau von rotem Belag (wo der Deckbelag in einem ungenügenden Zustand ist) bzw. roten FGSO-Bändern (sonst) wird die Wahrnehmbarkeit der Velostrasse für alle Verkehrsteilnehmenden verdeutlicht. Das heutige Temporegime (T30) bleibt erhalten. Zwischen der Milchgasse und dem Mühleweg wird ein neuer Fuss-/Veloweg mit einer Breite von mind. 3.50 m erstellt. Die genaue Lage ist im Vorprojekt in Absprache mit dem Grundeigentümer zu präzisieren. In Abstimmung mit den Velostrassen Rebberg- und Kirchfeldstrasse ist ein roter Belag vorzusehen. Am Schluss ist die kantonale Veloroute ab der Kantonsstrasse (ab dem Knoten Basler-/Rebbergstrasse) auf der ganzen Strecke zu signalisieren (inkl. Vorsignal und Velopiktogrammen im Mehrzweckstreifen).

Diese Massnahme ist Teil der kantonalen Velohauptroute H2.04 Olten – Trimbach.



Links: Prinzipskizze der Umgestaltung am Knoten Rebberg/Brüelmattstrasse, rechts: Visualisierung einer möglichen Umgestaltung der Quaistrasse

Machbarkeit

Die Machbarkeit wurde in der Velokorridorstudie Raum Olten aufgezeigt.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	■ Agglomerationskernraum ■ Dichtes Netz, direkte und sichere Verbindungen für Velo-Alltagsverkehr ■ Agglomerationskorridore ■ Direkte, möglichst querungsfreie und sichere Verbindungen
Bezug zum Handlungsbedarf	■ Defizite im Veloverkehrsnetz: Bedarf an schnellen Veloverbindungen von den Agglomerationskorridoren in den Agglomerationskernraum
Bezug zu den Teilstrategien	■ TFVV2 «Velovorzugs- bzw. Velovorrangrouten etappiert umsetzen» ■ TFVV1 «Kantonales Veloroutennetz weiterentwickeln und interkantonal abstimmen»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	■ FVV507 Olten, Trimbacherbrücke ■ Str507.2 Olten/Trimbach, Verbesserungen von Querungen für den Veloverkehr über Kantonsstrassen und Optimierungen ÖV ■ S502.10 Olten, Olten Südwest

Nutzen

- WK1 ■ Lückenschluss und sichere Querungen für den FVV.
 ■ Aufwertung und Sicherheitsgewinne für den Fuss- und Veloverkehr.
- WK2 ■ Dichte und durchgängige FVV-Netze stützen eine nachhaltige und verdichtete Siedlungsentwicklung.
 ■ Aufwertung umliegender Areale und erhöhte Attraktivität von Verdichtungspotenzialen in den betroffenen Gebieten.
- WK3 ■ Erhöhung der Sicherheit für den FVV.
- WK4 ■ Die Verbesserung des Netzes und der Attraktivität des FVV hat indirekte positive Auswirkungen auf die Luft- und Lärmemissionen.

Zuständigkeiten

Federführung

Gemeinde Trimbach

Beteiligte Stellen

Kanton Solothurn, Stadt Olten

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Velonetzplan Kanton Solothurn (2023)
- Velokorridorstudie Raum Olten (2024/2025)

Weitere Planungsschritte:

- Vorprojekt bis Ende 2025

Planungsstand: ☒ 1 ☐ 2 ☐ 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung: 2025-2027
 Plangenehmigung/Baubewilligung: 2027/2028
 Finanzierungsplan: 2028
 Baubeginn: ab 2028
 Inbetriebnahme: ab 2029

Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☒ Festsetzung

Flächenbeanspruchung

Beanspruchung Fruchtfolgeflächen für den neuen Radwegabschnitt zwischen Rebbergstrasse und Schulhausstrasse: Zwischen 0 und 640 m², je nach Linienführungsvariante.
 Ein 5.3 m breiter Korridor ist bereits innerhalb der bestehenden FFF (im FFF-Plan) ausgeschieden worden.

Umweltverträglichkeit

Der westliche Abschnitt der Rebbergstrasse (bestehend) befindet sich in der Juraschutzzone.

Die Quaistrasse grenzt an der Aare an: Die Ufervegetation ist geschützt (NHG) und die Bestimmungen des GschG sind zu beachten. Weil im Rahmen der Massnahme nur Anpassungen im bestehenden Strassenquerschnitt (teilweise zu Lasten bestehender Verkehrsfläche) und ohne permanente Eingriffe im Uferbereich und bezüglich der Vegetation vorgesehen sind, werden keine Konflikte erwartet.

Kosten

Kosten

3'860'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 50%

Stand: 01.2025

Finanzierung

Gemäss kantonalem Strassengesetz

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Velokorridorstudie Raum Olten, 2024
 - Massnahmenblatt Nr. 1 Velostrasse Rebbergstrasse
 - Massnahmenblatt Nr. 2 Schliessen Netzlücke Rebbergstrasse - Schulhausstrasse
 - Massnahmenblatt Nr. 3 Velostrasse Kirchfeld-/Schulhausstrasse
 - Massnahmenblatt Nr. 5 Velostrasse Leinfeldstrasse – Quaistrasse
 - Massnahmenblatt Nr. 7 Velostrasse Quaistrasse
- Velonetzplan Kanton Solothurn, 2023

Quantitative Angaben

- Laufmeter Massnahme FVV: 2'591

Bemerkungen / Hinweise

- Das Erscheinungsbild der Velostrasse ist mit demjenigen anderer Velostrassen im Kanton Solothurn abzustimmen.
- Im Rahmen der Umsetzung ist im Sinne eines klimaresilienten Strassenraums stets zu prüfen, ob entsprechende Massnahmen gleichzeitig umgesetzt werden können (Entsiegelung von Flächen, Pflanzen von Bäumen usw.).

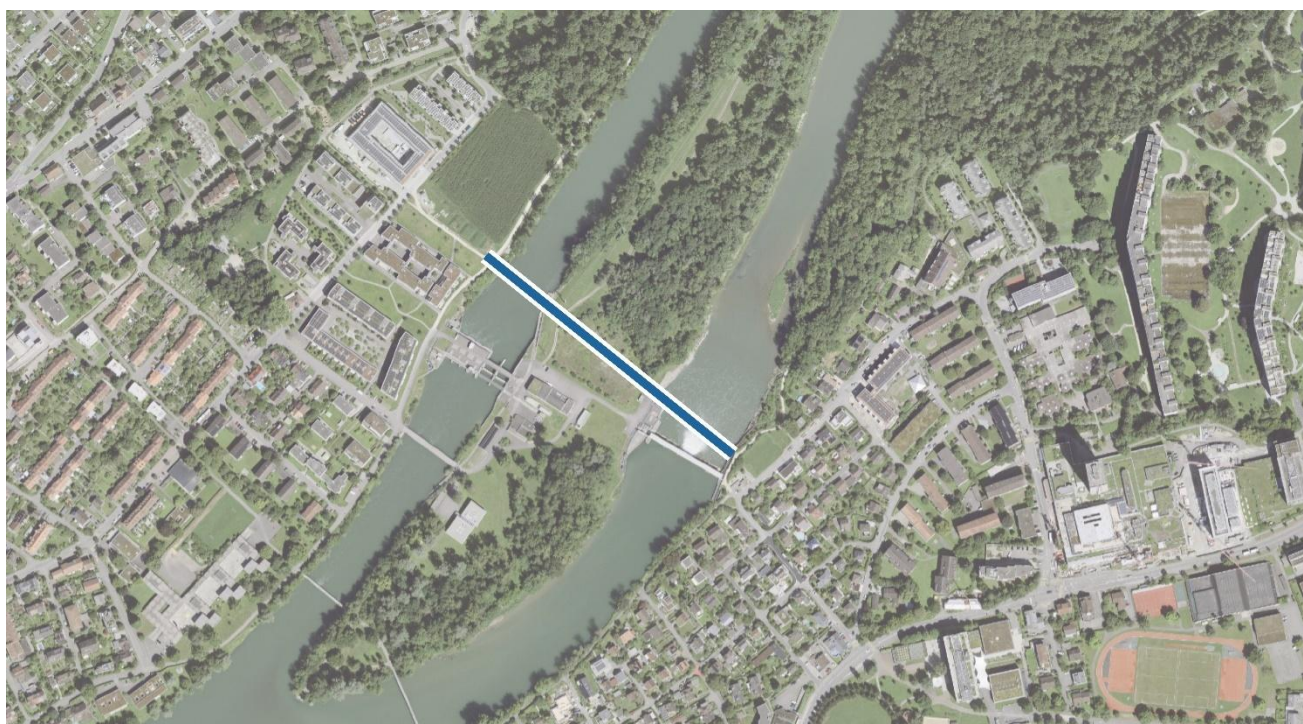
FVV503

A-Horizont

Aarau, Fuss-/Velobrücke Aarenau-Telli

Kategorie: Fuss- und Veloverkehr

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☒ 4. Generation: FVV402	2581.4.023	A (Prüfbericht: C)



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die heute einzige bestehende Fuss- und Veloverbindung zwischen der Aarenau (Wohnen) und der Telli (Wohnen, Einkaufen, Schule, Freizeit) führt über den Zurlindensteg. Dieser stellt einen erheblichen Umweg dar, ist relativ schmal und bereits für das heutige Fuss- und Veloverkehrsaufkommen nicht geeignet. Die Aarenau als Schlüsselareal hat in den letzten Jahren eine starke Entwicklung erfahren, welche auch künftig weiter anhalten wird. Durch das geplante regionale Oberstufenzentrum wird die Bedeutung der Aarequerung insbesondere für den Veloverkehr aus den nördlichen Quartieren und den nördlichen Nachbargemeinden nochmals deutlich zunehmen. Die fehlende Verbindung ist in den kommunalen Fuss- und Velonetzplänen als Netzlücke ausgewiesen.

Mit der Massnahme sollen die Trennungswirkung der Aare für den Fuss- und Veloverkehr gemindert und die Quartiere und Einrichtungen (Einkaufsnutzungen, Freizeitnutzungen, Schulen, etc.) besser verknüpft werden.

Beschrieb der Massnahme

Zwischen der Aarenau (Wohnen) und der Telli (Wohnen, Einkaufen, Schule, Freizeit) soll eine neue direkte Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr erstellt werden. Die Verbindung ist in den kommunalen Fuss- und Velonetzplänen als Netzlücke eingetragen. Es wurden insgesamt acht mögliche Linienführungen überprüft. Der Stadtrat hat diesbezüglich einen Variantenentscheid gefällt. Die Gespräche mit den Grundeigentümern haben ergeben, dass Variante 5 der Machbarkeitsstudie nördlich des Kraftwerks weiterzuverfolgen ist. 2025 wird ein Wettbewerb gestartet.

Die Lage der Brücke ist auch mit dem südlichen Projekt «Tellistrasse» abgestimmt. Die Tellistrasse bindet die nördlich von der künftigen Brücke herkommende Route optimal an und stellt gute und komfortable Anschlüsse zu den Einkaufsmöglichkeiten, Freizeiteinrichtungen sowie zum geplanten regionalen Oberstufenzentrum her.

Machbarkeit

In der Machbarkeitsstudie nachgewiesen.



Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	- Agglomerationskernraum - Dichtes Netz, direkte und sichere Verbindungen für Velo-Alltagsverkehr - Dichtes und sicheres Fussverkehrsnetz
Bezug zum Handlungsbedarf	Defizite respektive Netzlücken im Velonetz und punktuelle Defizite im Fusswegnetz
Bezug zu den Teilstrategien	- TFVV1 «Kantonales Veloroutennetz weiterentwickeln und interkantonale abstimmen» - TFVV4 «Fusswegnetz optimieren» - TFVV5 «Zugänglichkeit von Freizeit- und Erholungsräumen sichern»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	--

Nutzen

- WK1 Mit der neuen Verbindung wird die Vernetzung für den FVV verbessert und die Attraktivität entsprechend gesteigert. Die Qualität des Gesamtverkehrssystems profitiert davon.
- WK2 Dichte und durchgängige FVV-Netze stützen eine nachhaltige und verdichtete Siedlungsentwicklung. Die Vernetzung der inneren Verdichtung kann damit sichergestellt werden.
- WK3 Durch das Schliessen von Netzlücken, der Behebung von Schwachstellen und der resultierenden Bereitstellung eines durchgängigen und sicheren FVV-Netzes werden die subjektive und objektive Sicherheit erhöht.
- WK4 Die Verbesserung des Netzes und der Attraktivität des FVV hat indirekte positive Auswirkungen auf die Luft- und Lärmemissionen.

Zuständigkeiten

Federführung

Stadt Aarau

Beteiligte Stellen

--

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Kommunales Fuss- und Veloverkehrskonzept (2019)
- Schwachstellenanalyse (2021-2022)
- Machbarkeitsstudie und Variantenentscheid (2021-2022)
- Variantenentscheid (Grundeigentümergegespräche) Ende 2023 erfolgt

Weitere Planungsschritte:

- Start Wettbewerb 2025

Planungsstand: ☐ 1 ☒ 2 ☐ 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	2024
Plangenehmigung/Baubewilligung:	2027
Finanzierungsplan:	2026
Baubeginn:	2029
Inbetriebnahme:	2031

Reifegrad: ☐ 1 ☒ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Flächenbeanspruchung

Evtl. zwei Brückenpfeiler in Naturschutzgebiet, Eingriff ca. 20 qm

Umweltverträglichkeit

Je nach Untervariante führt die Fuss-/Velowegverbindung auf einem kurzen Abschnitt entlang des Auenschutzgebietes (Aarau-Wildegg) und des Amphibienlaichgebietes (Zurlindeninsel) von nationaler Bedeutung. Durch den Fuss- und Veloweg sollen keine weiteren Flächen beansprucht werden. Genutzt werden sollen bereits bestehende Verkehrsinfrastrukturen des Kraftwerkes Rüchlig. Die Anliegen der Umweltverträglichkeit werden in der weiteren Projektierung stark mitberücksichtigt.

Kosten

Kosten

13'500'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 25%

Stand: 06.2023

Finanzierung

Stadt Aarau

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

- Neue Fuss-/Velobrücke Aarenau-Telli, Machbarkeitsstudie, 16. April 2021
 - Konzept Fussverkehr Aarau, Metron Verkehrsplanung AG, 6. Dezember 2019
 - Velokonzept Aarau, Metron Verkehrsplanung AG, 6. Dezember 2019
 - Kommunalen Gesamtplan Verkehr Aarau, 29. August 2016
-

Quantitative Angaben

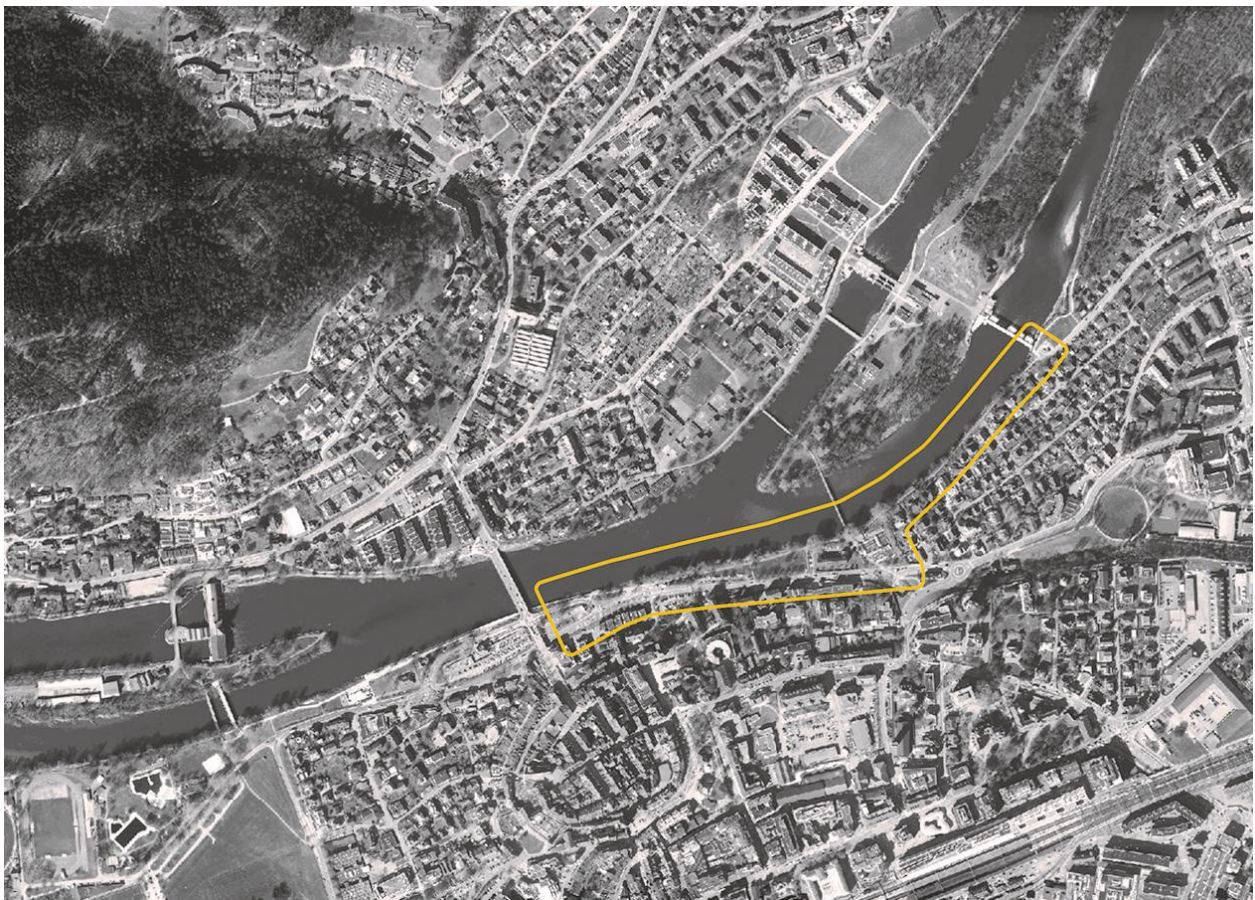
- --
-

Bemerkungen / Hinweise

- Projektname «Tellisteg»
-

FVV504	A-Horizont
Aarau, Aareufer Süd-Ost	
Kategorie: Fuss- und Veloverkehr	

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Ziel ist die Neugestaltung des zentralen innerstädtischen Freiraums am Aareufer Süd, Teil Ost mit der wichtigen Verkehrslängsachse für Fuss-, Velo- und motorisierten Verkehr entlang der Mühlemattstrasse. Mit der Aufwertung des Freiraums wird ein gut erreichbares Aufenthalts- und Erholungsangebot für die Stadtbevölkerung von Aarau gestärkt, Verkehr- und Siedlungsentwicklung somit nach innen gelenkt. Das Aareufer Süd, Teil Ost bildet ein wichtiges Bindeglied auf der Ost-West Achse zwischen Sauerländertunnel und der östlich gelegenen Tellstrasse und dem Schachen auf westlicher Seite. Die Stärkung der Fuss- und Veloinfrastruktur bildet neben freiräumlichen Qualitäten den Fokus der Planungen.

Beschrieb der Massnahme

Zentrale Idee ist die Aufteilung des Fuss- und Veloverkehrs in eine attraktive, naturnah gestaltete Fusswegverbindung entlang des Aareufers sowie einer grosszügig angelegten Fuss- und Velopromenade entlang der Mühlemattstrasse.

Dazwischen spannt sich ein hochwertig gestalteter Frei- und Aufenthaltsraum auf, der sich in unterschiedliche Nutzungs- und Gestaltungsabschnitte unterteilt. Die Zugänglichkeit des Uferraums von der Altstadt her kommend, wird durch verbesserte Querungsmöglichkeiten an zentralen Stellen entlang der Mühlemattstrasse verbessert. Als Nord-Süd Tangenten werden die Anschlüsse an die Kettenbrücke und auch den Zurlindensteg in die Planung integriert. Der Philosophenweg wird bis zum Anschluss an die Aurorastrasse im Osten in den Planungsperimeter einbezogen.

Machbarkeit

Im Rahmen der Vorstudie nachgewiesen.



Situationsplan Freiraum (Vorabzug Vorprojekt 22.05.2024)

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	▪ Agglomerationskernraum ▪ Dichtes Netz, direkte und sichere Verbindungen für Velo-Alltagsverkehr ▪ Dichtes und sicheres Fussverkehrsnetz ▪ Aarelandschaft mit dem FVV rasch und sicher erreichbar
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Aufwertungsbedarf von Flussräumen, insbesondere beim Aareufer in Aarau ▪ Defizite im Fuss- und Veloverkehrsnetz
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TFVV5 «Zugänglichkeit von Freizeit- und Erholungsräumen sichern»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ Str510 Aarau, Mühlemattstrasse

Nutzen

WK1	Mit der Verbindung wird die Vernetzung für den FVV verbessert und die Attraktivität entsprechend gesteigert. Die Qualität des Gesamtverkehrssystems profitiert davon.
WK2	Dichte und durchgängige FVV-Netze stützen eine nachhaltige und verdichtete Siedlungsentwicklung.
WK3	Durch das Schliessen von Netzlücken, der Behebung von Schwachstellen und der resultierenden Bereitstellung eines durchgängigen und sicheren FVV-Netzes werden die subjektive und objektive Sicherheit erhöht.
WK4	Die Verbesserung des Netzes und der Attraktivität des FVV hat indirekte positive Auswirkungen auf die Luft- und Lärmemissionen. Der Bezug zu angrenzenden Freiräumen ist akzentuiert und der Zugang zu Naherholungsgebieten aufgewertet

Zuständigkeiten

Federführung

Stadt Aarau

Beteiligte Stellen

--

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Vorstudie

Weitere Planungsschritte:

- Aktuell Ausarbeitung Vorprojekt (bis ca. Mitte 2025)

Bau- und Finanzreife

Projektierung: 2026

Plangenehmigung/Baubewilligung: 2027

Finanzierungsplan: 2028

Baubeginn: 2029

Inbetriebnahme: 2031

Planungsstand: ☐ 1 ☒ 2 ☐ 3

Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Flächenbeanspruchung

Keine Flächenbeanspruchung

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

7'000'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 30%

Stand: 12.2022

Finanzierung

Stadt Aarau

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Vorstudie

Quantitative Angaben

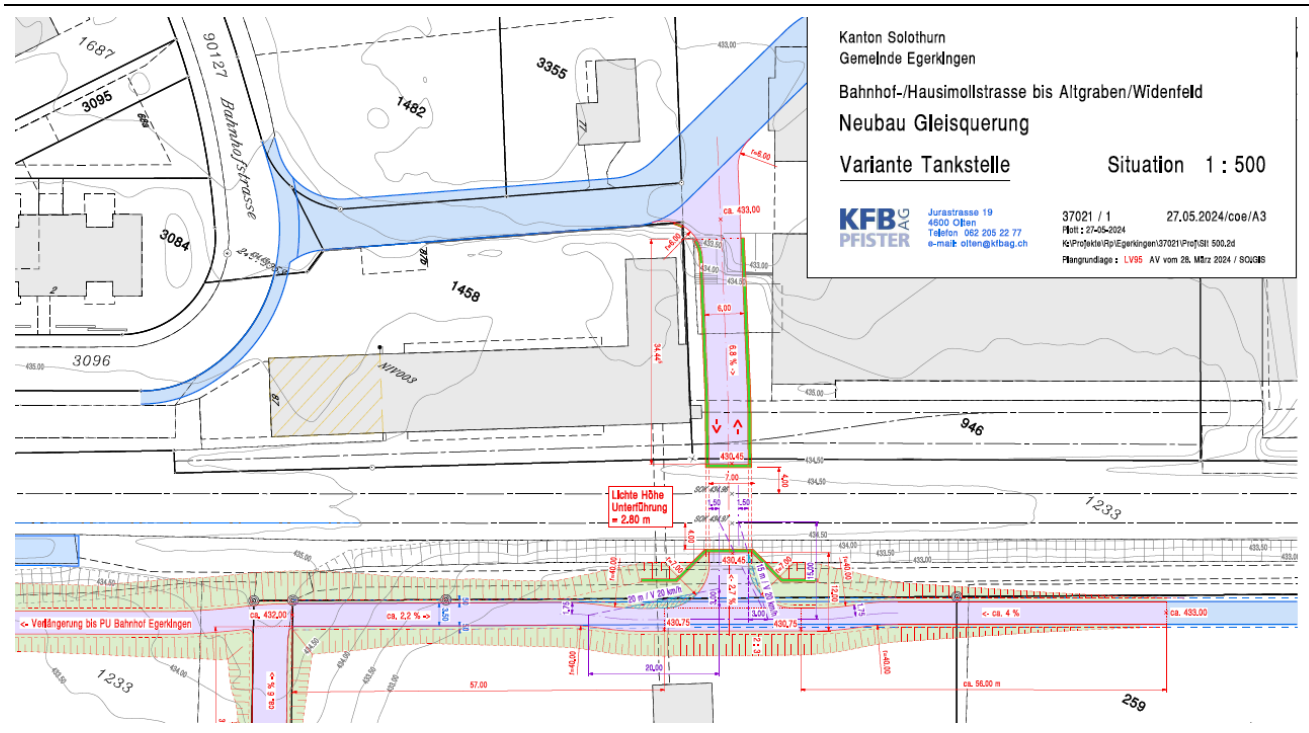
- --

Bemerkungen / Hinweise

- --

FVV505	A-Horizont
Egerkingen, Gleisquerung FVV	
Kategorie: Fuss- und Veloverkehr	

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Der Bahnhof Egerkingen wird zu einer zentralen Verkehrsdrehscheibe ausgebaut. In absehbarer Zukunft wird eine Inter-regio-Verbindung den Bahnhof bedienen. Im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaus der Autobahn wird der Autobahnan-schluss umgestaltet. Aufgrund des hohen durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens (DTV) ist der Anschlussbe-reich für Velofahrende nicht sicher passierbar.

Verschiedene städtebauliche Entwicklungen sind im Umfeld des Bahnhofs geplant. Sowohl von Neuendorf als auch von Härkingen (einschliesslich des Industriegebiets Härkingen) gibt es derzeit keine Möglichkeit für den Fuss- und Radver-kehr, die Bahnstrecke zu queren.

Die geplanten Entwicklungen sollen eine optimale Anbindung für den Fuss- und Radverkehr gewährleisten. Es soll ein durchgehendes Netz für Fussgänger und Radfahrer im Raum Egerkingen entstehen. Durch die Schaffung einer neuen Ver-bindung werden folgende Nutzungsbereiche miteinander verknüpft: die Gemeinden Härkingen und Neuendorf, das In-dustriegebiet Härkingen, der geplante Neubau der Migros, die Gemeinde Egerkingen, die Verkehrsdrehscheibe Egerkin-gen und der Gäu Park.

Zwischen 2025 und 2027 soll in einem ersten Teilprojekt die Verbindung zwischen Härkingen und dem Bahnhof Egerkin-gen geschaffen werden. In einem zweiten Schritt soll die Gleisquerung erstellt werden.

Beschrieb der Massnahme

Im Rahmen der geplanten städtebaulichen Entwicklungen und zur Verbesserung der Verkehrsverbindungen wird eine neue Unterführung zwischen dem zwischen der nördlichen und der südlichen Bahnseite errichtet. Diese Unterführung wird zwischen den Grundstücken Härkingen GB 258 und Egerkingen GB 946 verlaufen.

Dabei wird eine neue Fahrradquerung geschaffen, um die Anbindung für Radfahrende zu optimieren. Diese Massnahmen zielen darauf ab, die Zugänglichkeit und Sicherheit für den FVV zu verbessern. Durch diese infrastrukturellen Verbesserungen wird ein durchgehendes und sicheres Netz für den Fuss- und Radverkehr im Raum Egerkingen entstehen, welches die verschiedenen Nutzungsbereiche effizient miteinander verbindet.

Machbarkeit

Im Rahmen der Vorstudie nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	▪ Agglomerationskorridore ▪ Dichtes Netz, direkte und sichere Verbindungen für Velo-Alltagsverkehr ▪ Dichtes und sicheres Fussverkehrsnetz
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Defizite im Fuss- und Veloverkehrsnetz
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TFVV1 «Kantonales Veloroutennetz weiterentwickeln und interkantonale abstimmen» ▪ TFVV4 «Fusswegnetz optimieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ Str506.3 Egerkingen, Bahnhofstrasse ▪ S502.7 Egerkingen, Gäupark Süd (Hausimollstrasse) ▪ S504.2 Egerkingen/Härkingen/Neuendorf, RAZ-Masterplanprozess

Nutzen

WK1	▪ Lückenschluss und sichere Querungen für den FVV. ▪ Aufwertung und Sicherheitsgewinne für den Fuss- und Veloverkehr.
WK2	▪ Dichte und durchgängige FVV-Netze stützen eine nachhaltige und verdichtete Siedlungsentwicklung. ▪ Aufwertung umliegender Areale und erhöhte Attraktivität von Verdichtungspotenzialen in den betroffenen Gebieten.
WK3	▪ Erhöhung der Sicherheit für den FVV.
WK4	▪ Kein zusätzlicher Bodenverbrauch.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau	Gemeinde Egerkingen, Gemeinde Härkingen, SBB

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Vorstudie (2024)

Weitere Planungsschritte:

- Vorprojekt 2025
- Bauprojekt 2026
- Auflage/Bewilligung 2027
- Realisierung ab 2028

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	2025-2026
Plangenehmigung/Baubewilligung:	2027
Finanzierungsplan:	2028
Baubeginn:	ab 2028
Inbetriebnahme:	2030

Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2

Planungsstand: ☐ 1 ☒ 2 ☐ 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Flächenbeanspruchung

Keine Flächenbeanspruchung

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

6'250'000 CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/- 30%
Stand: 06.2024

Finanzierung

Gemäss kantonalem Strassengesetz

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Egerkingen, Bahnhof-/Hausmollstrasse bis Altgraben/Widenfeld, Neubau Gleisquerung Egerkingen, Variantenstudium und Machbarkeitsnachweis, 29. November 2024

Quantitative Angaben

- --

Bemerkungen / Hinweise

- In Abhängigkeit mit Massnahme öV-Erschliessung Gäupark (Massnahme AP 4, ÖV407)

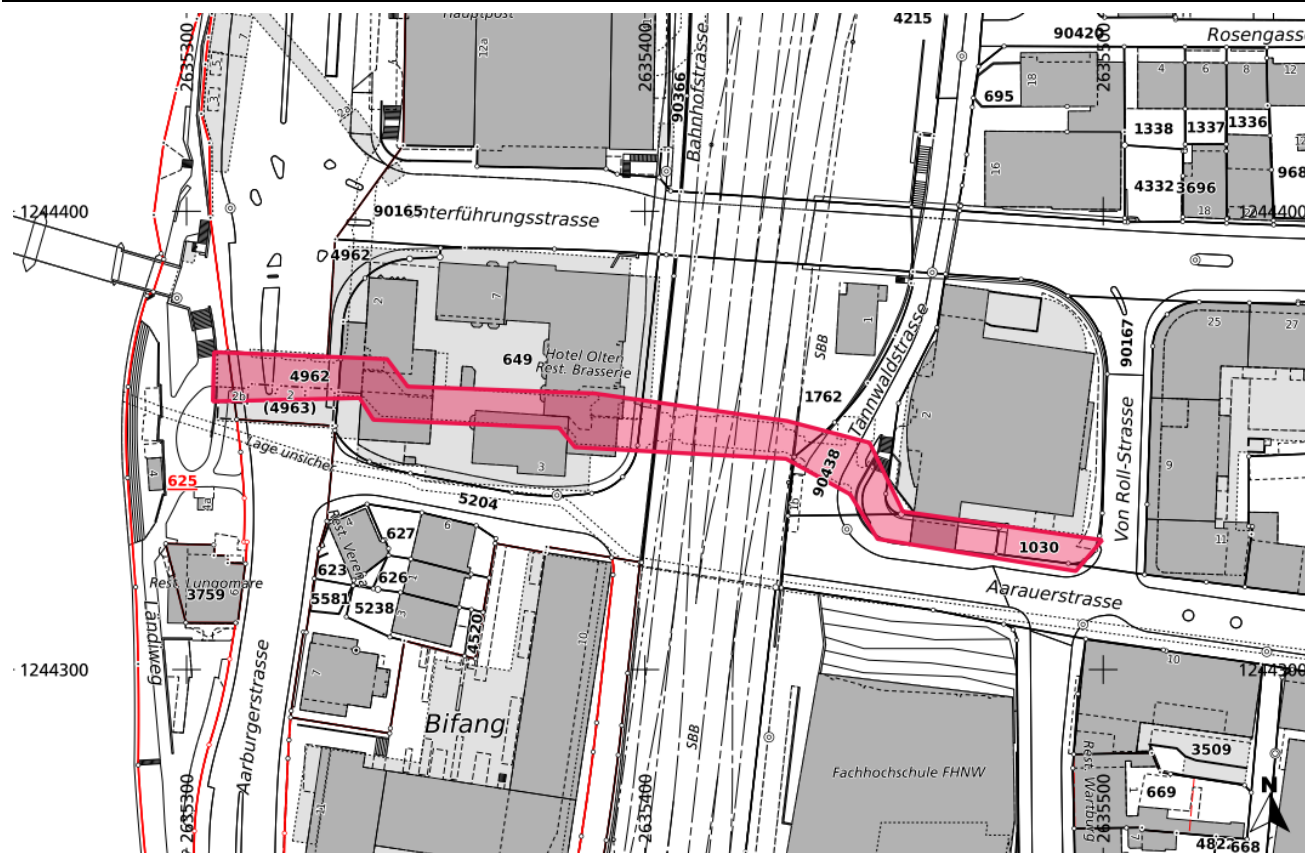
FVV506

A-Horizont

Olten, Stadtteilverbindung Winkel für Fuss- und Veloverkehr zwischen Bifang und Innenstadt

Kategorie: Fuss- und Veloverkehr

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-



Situationsplan Olten Winkelunterführung (November 2024)

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage

Die heutige Verbindung Winkel in der Stadt Olten erfüllt nur die Anforderungen an den Fussverkehr. Sie wird verbotenerweise von Velofahrenden in Anspruch genommen, da es sich um eine zentrale Stadtseitenverbindung abseits der für Velofahrende anspruchsvollen HVS handelt. Aufgrund des Ausbaustandards und der vertikalen Linienführung besteht ein Gefahrenpotenzial für den Fussverkehr. Ein Ausbau der korrespondierenden Unterführungsstrasse ist zumindest mittelfristig nicht möglich. Der Masterplan Velo sieht darum den kurzfristigen Ausbau der Winkelunterführung als Velohauptroute vor. Dazu soll die Unterführung inkl. beidseitigen Anschlüssen und Rampen für den Fuss- und Radverkehr zeitgemäss ausgebaut werden. Der private Abschnitt inkl. Gewerbeflächen (Eigenleistung) muss erworben werden. Mit der Eigentümerin wurde eine Planungsvereinbarung abgeschlossen.

Zielsetzung

Sichere und attraktive Stadtseitenverbindung für den Fuss- und Veloverkehr abseits der Hauptachsen des MIV.

Beschrieb der Massnahme

In der bestehenden Unterführung werden die angrenzenden unattraktiven Gewerbeflächen zurückgebaut zugunsten einer genügend breiten Wegverbindung. Dabei wird die Veloverbindung getrennt von der Fusswegverbindung geführt. Zudem sind die Rampen beidseits der Unterführung baulich anzupassen.

Machbarkeit

In der Machbarkeitsstudie nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	- Agglomerationskernraum - Dichtes Netz, direkte und sichere Verbindungen für Velo-Alltagsverkehr - Dichtes und sicheres Fussverkehrsnetz
Bezug zum Handlungsbedarf	Defizite respektive Netzlücken im Velonetz und punktuelle Defizite im Fusswegnetz
Bezug zu den Teilstrategien	- TFVV1 «Kantonales Veloroutennetz weiterentwickeln und interkantonal abstimmen» - TFVV4 «Fusswegnetz optimieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	- ÖV508 Olten, Neuer Bahnhofplatz Olten (NBO) - FVV508.11 Olten, Optimierung der Velovorrang- (V6) und Velohaupttrouten (H2.04, H2.05) als Zulauf zum Bahnhof Olten

Nutzen

WK1	- Lückenschluss und sichere Querungen für den FVV. - Aufwertung und Sicherheitsgewinne für den Fuss- und Veloverkehr.
WK2	Dichte und durchgängige FVV-Netze stützen eine nachhaltige und verdichtete Siedlungsentwicklung. Die Vernetzung der inneren Verdichtung kann damit sichergestellt werden.
WK3	Durch das Schliessen von Netzlücken, der Behebung von Schwachstellen und der resultierenden Bereitstellung eines durchgängigen und sicheren FVV-Netzes werden die subjektive und objektive Sicherheit erhöht.
WK4	Die Verbesserung des Netzes und der Attraktivität des FVV hat indirekte positive Auswirkungen auf die Luft- und Lärmemissionen.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Stadt Olten	--

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung: seit 2024
Vor- und Machbarkeitsstudie abgeschlossen	Plangenehmigung/Baubewilligung: 2027
Vorprojekt in Bearbeitung	Baubeginn: 2028
Weitere Planungsschritte:	Inbetriebnahme: ab 2029
Vorprojekt, Bauprojekt abschliessen	Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2

Planungsstand: ☒ 1 ☐ 2 ☐ 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Flächenbeanspruchung

Keine Flächenbeanspruchung

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

9'500'000 CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/- 30%
Stand: 10.2024

Finanzierung

Stadt Olten

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Winkelunterführung Olten, Vorstudie, Stand 2024

Quantitative Angaben

- --

Bemerkungen / Hinweise

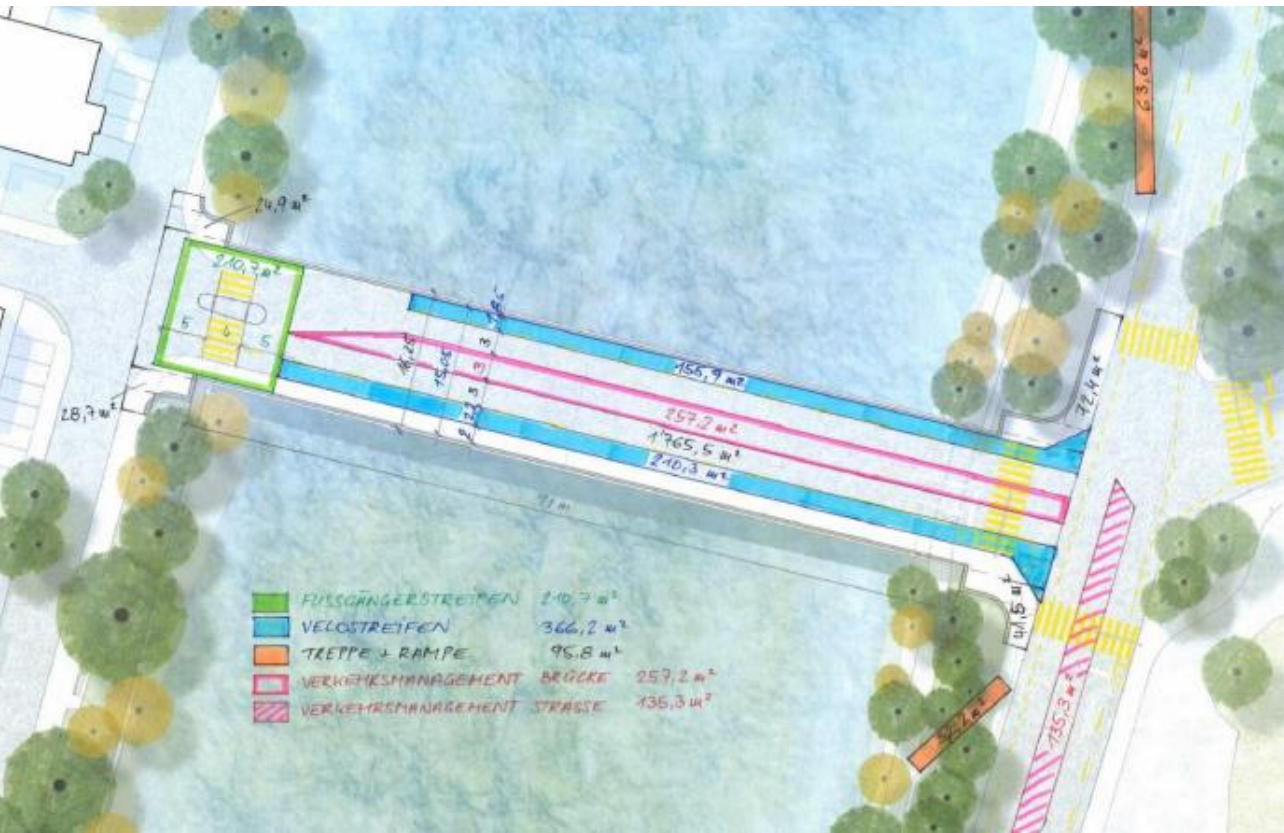
- --

FVV507A-Horizont

Olten, Trimbacherbrücke

Kategorie: Fuss- und Veloverkehr, Verkehrsmanagement

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-



Situationsplan (Technischer Bericht 07.06.2024)

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Trimbacherbrücke verbindet das rechte Ufer der Aare in der Stadt Olten mit dem linken Ufer der Aare in der Gemeinde Trimbach. Der Zugang am rechten Ufer erfolgt über den Knoten Gösger-/Industriestrasse, während der Zugang am linken Ufer über den Knoten Brücken-/Quaistrasse erfolgt.

Die Trimbacherbrücke stellt eine bedeutende Ost-West-Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr dar. Die Strecke zwischen Trimbach und dem Bahnhof Olten weist ein erhebliches Nutzungspotenzial auf, mit ungefähr 750 Fahrten pro Tag zwischender Gemeinde Trimbach und dem Bahnhof Olten.

Es ist geplant, die Brücke zu erneuern und zu verbreitern, um eine attraktive Verbindung über die Aare zu schaffen. Darüber hinaus sollen die angrenzenden Knotenpunkte neu gestaltet und für Fussgänger und Radfahrer attraktiv gemacht werden. Dadurch kann eine sichere und ansprechende Verbindung zwischen Trimbach und dem Bahnhof Olten gewährleistet werden.

Beschrieb der Massnahme

Die Trimbacherbrücke wird ersetzt und verbreitert. Dabei entsteht nordseitig ein neuer Velostreifen von 1.85 Meter Breite. Südseitig entsteht ein neuer Velostreifen mit 2.2 Meter Breite.

Der östliche Knoten (Gösger-/Industriestrasse) wird für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv gestaltet. Zudem werden zusätzliche Spuren geschaffen, um den Verkehrsfluss und das Verkehrsmanagement zu optimieren. Zudem werden am östlichen Aareufer zwei neue Zugänge an den Weg entlang der Aare geschaffen. Es handelt sich hierbei um eine Treppe und eine BehiG-konforme Rampe.

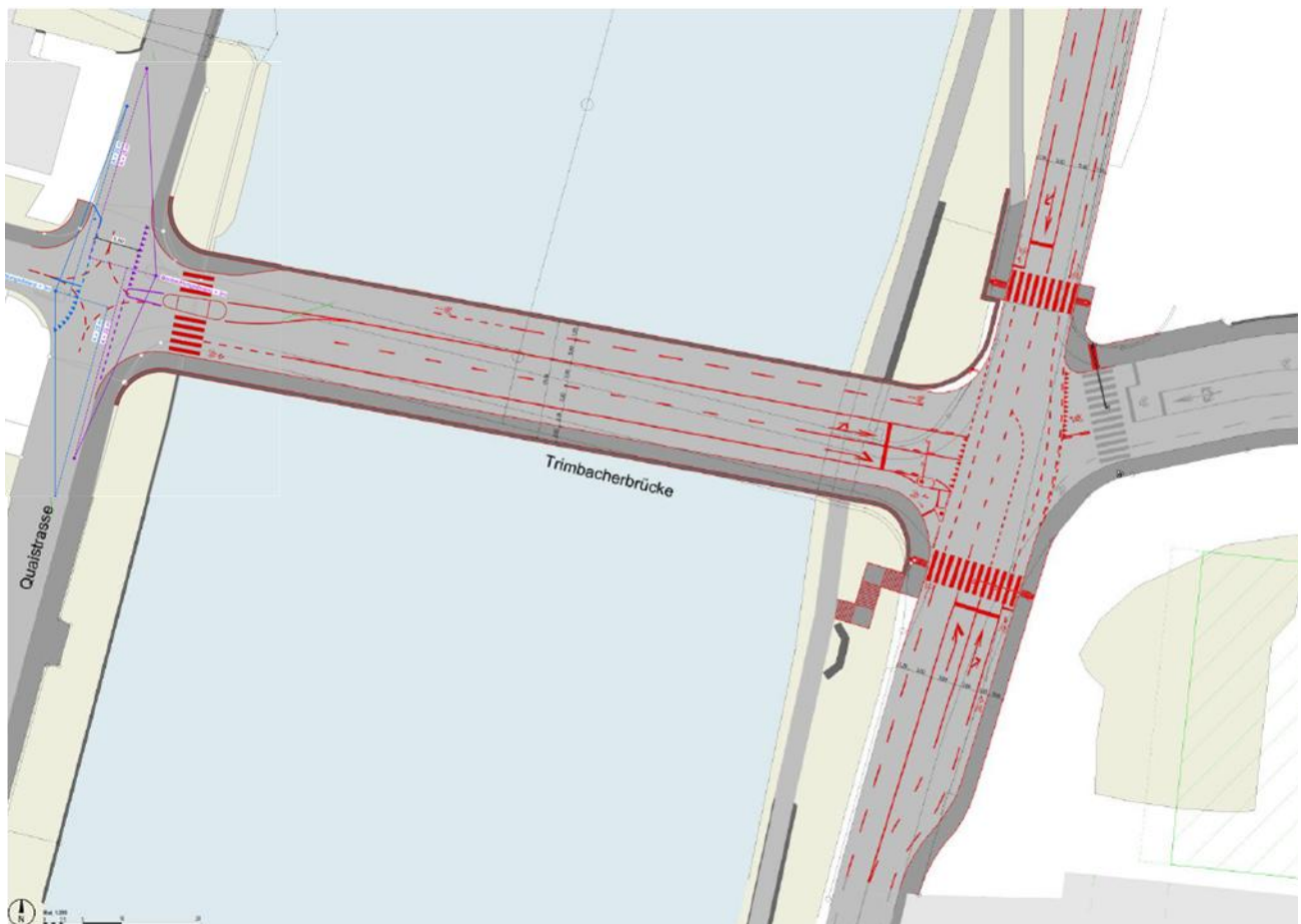
Der westliche Knoten (Brücken-/Quaistrasse) wird zugunsten des Veloverkehr umgestaltet (Vortritt für Velohauptroute Olten – Trimbach, welche auf der Quaistrasse verläuft). Zudem wird auf der westlichen Seite der Brücke der bestehende Fussgängerstreifen mit einer Mittelinsel ausgestattet.

Im Zuge der Massnahme werden ausserdem folgende Verkehrsmanagement-Elemente umgesetzt:

- Auf der Brücke wird ein zusätzlicher Fahrstreifen für Linksabbieger und Geradeausfahrende geschaffen. Dadurch kann die Rechtsabbiegespur im Rahmen des Verkehrsmanagements der Stadt Olten bewirtschaftet werden. Die Spur für Linksabbiegende und Geradeausfahrende kann zudem durch den Bus benutzt werden. Der Knoten wird so ausgestaltet, dass es dem Bus möglich ist von dieser Spur stadteinwärts abzubiegen.
- Durch eine zusätzliche Abbiegespur am östlichen Knoten kann der Verkehrsablauf am Knoten optimiert werden.
- Aufgrund der neuen Situation am östlichen Knoten muss die Lichtsignalanlage erweitert und teilweise erneuert werden. Am Knoten wird der Veloverkehr künftig mit einer separaten Velophase geführt.

Machbarkeit

Die Machbarkeit wird im Rahmen des Vorprojektes nachgewiesen.



Technischer Bericht (07.06.2024)

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	- Agglomerationskernraum - Dichtes Netz, direkte und sichere Verbindungen für Velo-Alltagsverkehr - Dichtes und sicheres Fussverkehrsnetz
Bezug zum Handlungsbedarf	Defizite im Fuss- und Veloverkehrsnetz
Bezug zu den Teilstrategien	- TFVV1 «Kantonales Veloroutennetz weiterentwickeln und interkantonal abstimmen» - TFVV4 «Fusswegnetz optimieren» - TStr3 «Teilregionale Verkehrsmanagementsysteme umsetzen»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	- S502.11 Olten, Bahnhof Nord - FVV502 Kantonale Velohauptroute H2.04: Korridor Olten – Trimbach

Nutzen

WK1	- Lückenschluss und sichere Querungen für den FVV. - Aufwertung und Sicherheitsgewinne für den Fuss- und Veloverkehr.
WK2	- Dichte und durchgängige FVV-Netze stützen eine nachhaltige und verdichtete Siedlungsentwicklung. - Aufwertung umliegender Areale und erhöhte Attraktivität von Verdichtungspotenzialen in den betroffenen Gebieten.
WK3	Erhöhung der Sicherheit für den FVV.
WK4	Kein zusätzlicher Bodenverbrauch.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau	Stadt Olten, Gemeinde Trimbach

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung: 2025-2026
Vorstudie Verkehr	Plangenehmigung/Baubewilligung: 2027
Weitere Planungsschritte:	Finanzierungsplan: 2028
- Vorprojekt bis Ende 2025 - Bauprojekt	Baubeginn: 2028
	Inbetriebnahme: 2030
	Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2
Planungsstand: ☒ 1 ☐ 2 ☐ 3	

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Flächenbeanspruchung

Keine Flächenbeanspruchung

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

3'169'020 CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/- 50%
Stand: 01.2025

Finanzierung

Gemäss kantonalem Strassengesetz

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Brückenwettbewerb: Vorstudie Verkehr, April 2023
- Ersatzneubau Trimbacherbrücke, Technischer Bericht, Juni 2024

Quantitative Angaben

- Total anrechenbare Flächen Brücke: 834.1 m²
 - Velostreifen: 366.2 m²
 - Verkehrsmanagement Brücke: 257.2 m²
 - Fussgängerstreifen: 210.7 m²

Bemerkungen / Hinweise

- --

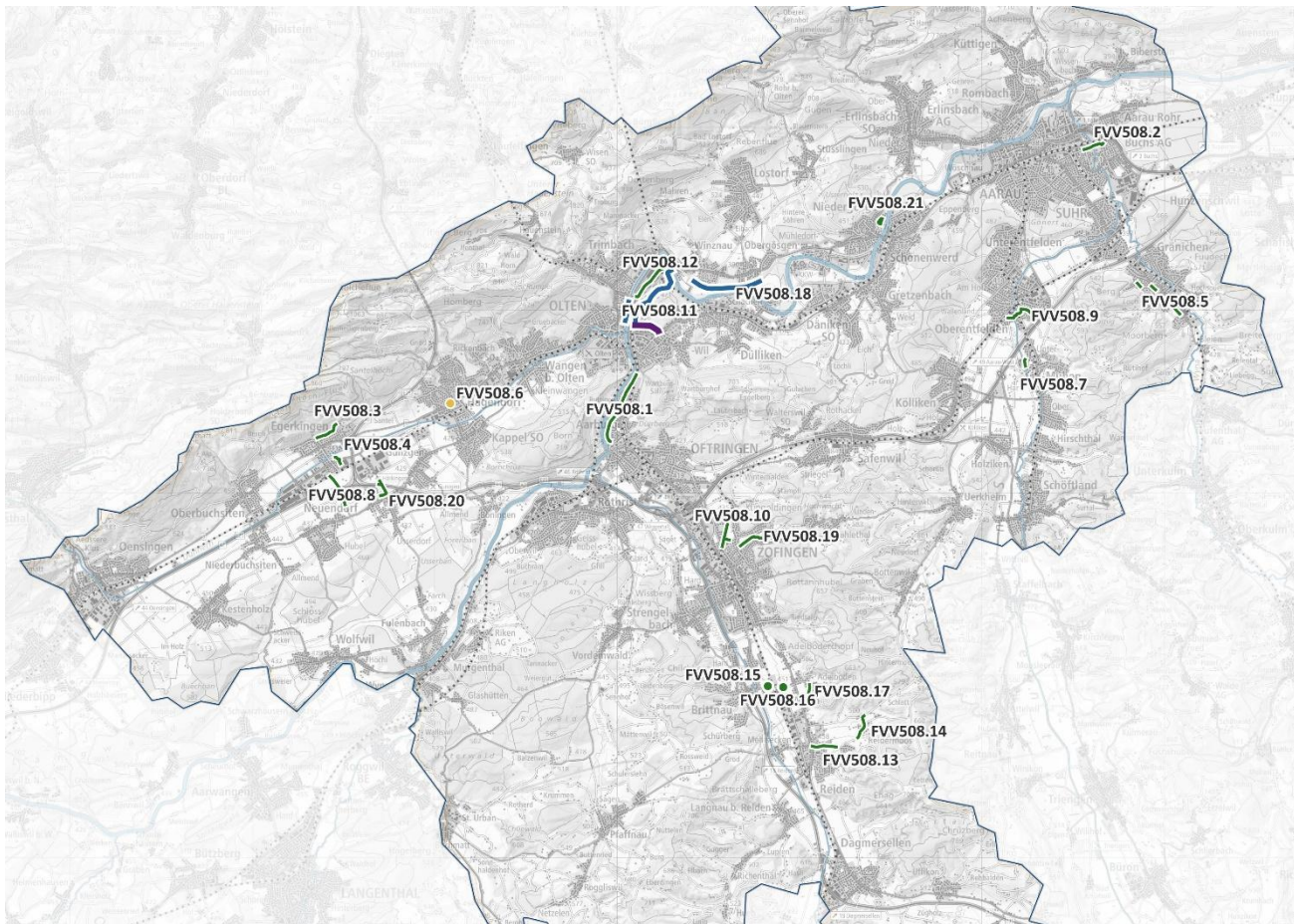
FVV508_PA

A-Horizont

Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen

Kategorie: Fuss- und Veloverkehr

☒ Bestandteil früheres AP (siehe Teilmassnahmen unten)



violett: Velovorrangrouten; **blau:** Velohauptrouten; **grün:** Aufwertung Fuss- und Velowegnetz; **gelb:** Veloabstellplätze

Konzeption und Zweckmässigkeit

Ausgangslage

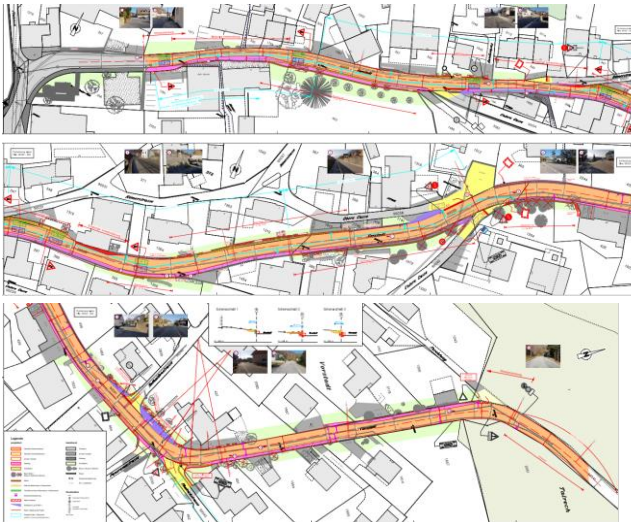
Die kantonalen Velovorzugs- bzw. Velovorrangrouten werden sukzessive und etappiert umgesetzt. Zusätzlich weist das Fuss- und Velowegnetz im AareLand in einigen Gemeinden diverse kleinere punktuelle aber auch linienhafte Schwachstellen und Netzlücken auf. Mit gezielten Massnahmen sollen diese Defizite behoben werden, um ein durchgängiges und sicheres Fuss- und Velowegnetz mit attraktiven Abstellanlagen zu erreichen.

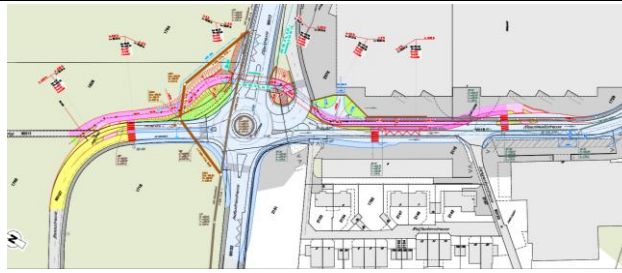
Konzeption und Zweckmässigkeit

Einzelne kleinere Massnahmen ergeben im Gesamtkontext ein durchgängiges und attraktives Fuss- und Velowegnetz.

Bezug zum Zukunftsbild	▪ Agglomerationskernraum / Agglomerationskorridore ▪ Dichtes Netz, direkte und sichere Verbindungen für Velo-Alltagsverkehr ▪ Dichtes und sicheres Fussverkehrsnetz ▪ Gut zugängliche und ausreichende Veloabstellplätze an Verkehrsdrehscheiben und Publikumsanlagen
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Defizite im Fuss- und Veloverkehrsnetz
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TFVV1 «Kantonales Veloroutennetz weiterentwickeln und interkantonal abstimmen» ▪ TFVV2 «Velovorzugs- bzw. Velovorrangrouten etappiert umsetzen» ▪ TFVV4 «Fusswegnetz optimieren» ▪ TFVV5 «Zugänglichkeit von Freizeit- und Erholungsräumen sichern»

Teilmassnahmen				
Nr. AP 5	Nr. AP 1-4 / ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
FVV508.1	FVV408.1 / 2581.4.037	Aarburg, Fuss- und Veloverkehrsnetz Aarburg Nord Aarburg Nord stellt ein Schlüsselareal der Siedlungsentwicklung dar (S502.6). Allerdings weist das Fuss- und Velowegnetz noch Mängel auf, welche dazu führen, dass das Potenzial nicht ausgeschöpft werden kann. In der Massnahme vorgesehen sind die Umgestaltung der Quartier-Sammelstrasse zu einer für den Fuss- und Veloverkehr orientierten Strasse sowie die Ausgestaltung der Netzan-schlüsse im Norden und Süden. ▪ <i>Planungsstand: Genehmigung Masterplan Höhe 2024; nächste Schritte: Rahmengestaltungspläne 2026-2028</i> ▪ <i>Jahr Baubeginn: frühestens 2030</i> ▪ <i>Länge der Massnahme in m: ca. 400-500</i>	Gemeinde Aarburg	1'500'000 Stand: 05.2021 Genauigkeit: +/- 50%
FVV508.2	FVV301A / 2581.3.001	Buchs, Optimierung Fuss- und Veloverkehrsnetz Im Gebiet Buchs Nord (Neubuchs) soll im Bereich der Entwicklungsgebiete ein kombinierter Rad- und Fussweg umgesetzt werden. Durch diese Nordtangente entsteht eine Verbindung von Aarau her über das Siedlungsgebiet bis an den Grünraum an der Suhre und weiter ins Buchser Wohnquartier Triesch. Im Zuge dessen ist der Bau einer neuen Fuss- und Radwegbrücke über die Suhre erforderlich. Die etwas weiter südlich bestehende bereits marode Brücke wird im Rahmen der Längsvernetzung der Suhre 2023 abgebrochen. ▪ <i>Planungsstand: Partielle Vorstudien aus dem Jahr 2015 vorhanden; nächste Schritte: Konkretisierung der Vorstudie ab ca. 2026/2027</i> ▪ <i>Jahr Baubeginn: 2030/2031</i> ▪ <i>Länge der Massnahme in m: ca. 350 bis 400</i>	Gemeinde Buchs	1'000'000 Stand: 06.2023 Genauigkeit: +/- 30%

FVV508.3	-	Egerkingen, Neue Fusswegverbindung entlang der Vorstadt Entlang des Abschnitts in der Vorstadt fehlt ein Gehweg, und der Strassenraum ist äusserst beengt. Diese Gegebenheiten führen zu einer Verkehrssituation, die für Fussgänger weder sicher noch komfortabel ist. Mit der geplanten Massnahme wird eine Verbreiterung der Strasse vorgenommen, wodurch Platz für die Errichtung eines einseitigen Trottoirs geschaffen werden kann.  <i>Vorprojekt (KFB Pfister 17.02.2022)</i> ▪ <i>Planungsstand: Vorprojekt 2022; nächste Schritte: Bauprojekt</i> ▪ <i>Jahr Baubeginn: ab 2028</i> ▪ <i>Länge der Massnahme in m: 618</i>	Kanton Solothurn	2'380'000 Stand: 12.2024 Genauigkeit: +/- 30%
FVV508.4	-	Egerkingen, Unterführung Knoten Hausimoll Am Knoten «Hausimoll» in Egerkingen ist der Bau einer Fuss- und Radunterführung vorgesehen. Der Knoten Hausimoll liegt an der Industriestrasse/Gäustrasse. Diese Achse verbindet die Industriegebiete Neuendorf, Egerkingen und Härkingen mit dem Autobahnanschluss Egerkingen und wird entsprechend stark durch den Schwerverkehr der angesiedelten Logistikbetriebe benutzt. Um die publikumsintensive Anlage Gäupark zu erreichen, muss der Fuss- und Veloverkehr den Knoten Hausimoll queren, wesswegen eine Unterführung von 5 Metern Breite vorgesehen ist. Die Errichtung dieser Infrastrukturmassnahme fördert sowohl die Verkehrssicherheit und die Attraktivität für Fussgänger und Velofahrende. Zusätzlich trägt die geplante Unterführung zur Entlastung und Kapazitätserweiterung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und der Erschliessung der Industriegebiete bei.	Kanton Solothurn	3'200'000 Stand: 11.2024 Genauigkeit: +/- 30%



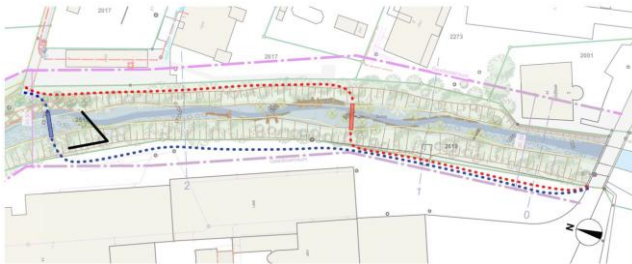
Vorstudie (KFB Pfister 26.11.2024)

- *Planungsstand: Vorstudie/Variantenentscheid 2024; nächste Schritte: Vorprojekt*
- *Jahr Baubeginn: 2028*
- *Quadratmeter Umsetzungsbereich: 898*

FVV508.5	FVV408.6 / 2581.4.042	Gränichen, Veloführung Querverbindung West (FlaMa VERAS) Auf der westlichen Talseite soll eine Nord-Süd-Quartierverbindung angeboten werden. Um auch für ungeübte Velofahrende eine attraktive Route anzubieten, sind mehrere Teilmassnahmen nötig. ▪ Lückenschluss zwischen Schützenweg und Moortalstrasse: Ein 240 m langes Teilstück soll als Velo-/Gehweg neu erstellt werden. Die Schliessung dieser Netzlücke (heute Landwirtschaftsfläche) ist für eine Führung abseits der Kantonsstrasse unabdingbar. ▪ Lückenschluss zwischen Lochgasse und Gänstelstrasse via Schulareal: Dieses Teilstück soll durch das Schulareal führen und wird während des Umbaus des Schulareals realisiert. Während Schulzeiten soll nur im Schrittempo gefahren werden können. ▪ Lückenschluss Gänstelquartier: Das Gänstelquartier ist heute nur durch einen schmalen (1.40 m Breite) Fussgängerweg in Nord-Süd-Richtung durchquerbar. Die Überbauung zwischen Matten- und Gänstelstrasse erlaubt es, einen Veloweg in Nord-Süd-Richtung zu integrieren. ▪ <i>Jahr Baubeginn: ab 2028</i> ▪ <i>Länge der Massnahme in m: 510</i>	Gemeinde Gränichen	650'000 Stand: 05.2021 Genauigkeit: +/- 30%
FVV508.6	-	Hägendorf, Gedeckte Veloabstellplätze bei Bushaltestellen Für die beiden (innert 100 m) Bushaltestellen an der Solothurnerstrasse kann die Gemeinde Hägendorf keine Veloabstellflächen bzw. Parkplätze zur Verfügung stellen. Mit dieser Massnahme könnte dies behoben und zudem der ÖV gefördert werden. ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte: AVT prüft aktuell einen Umbau (Behig) der Bushaltekante Solothurnerstrasse Süd. Die Gemeinde möchte Synergien nutzen und einen gedeckten Velounterstand realisieren. Gespräche betr. notwendigem Landerwerb mit AVT fanden noch nicht statt.</i> ▪ <i>Jahr Baubeginn: 2028</i> ▪ <i>Anzahl Veloabstellplätze: ca. 20-30</i>	Gemeinde Hägendorf	500'000 Stand: 04.2024 Genauigkeit: +/- 25%

Standort (auf BG-Nr. 1304):

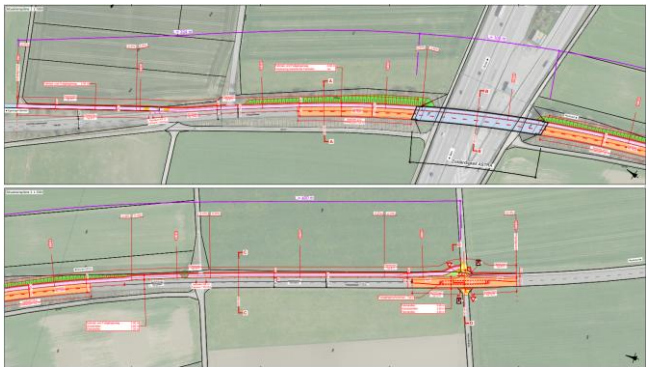


FVV508.7	-	Muhlen, Fussweg entlang Suhre (inkl. Fussgängerbrücken Buchsweg und Fabrikstrasse) Die Einwohnergemeinde Muhlen beabsichtigt in einer ersten Etappe, den Fussweg entlang der Suhre bis zur Brücke Fabrikstrasse weiterzuführen. Später, in weiteren Ausbaustadien soll dieser Fussweg als ein durchgehender Fussweg entlang der Suhre bis an die Gemeindegrenze zu Schöftland ausgebaut werden. Für die Linienführung des Fusswegs wurden insgesamt vier Varianten geprüft. Für die Realisierung der gewählten Variante (blau) benötigt es auf der Höhe des Buchsweges eine Fussgängerbrücke vom rechten Ufer auf die linke Ufer Seite (Gelände KAPAG). Der Fussweg verläuft dann ca. 170 m auf der Parzelle der KAPAG Immobilien AG und soll mit einer weiteren Flussquerung bis zur zukünftigen zweiten Etappe erstellt werden. Diese zweite Fussgängerbrücke wird direkt an die bestehende Fahrzeugbrücke der Fabrikstrasse erstellt.  - Planungsstand: Vorstudie; nächste Schritte: Projektierungskosten werden ins Budget 2025/2026 aufgenommen, um das Vor-/Bauprojekt auszuarbeiten. - Jahr Baubeginn: 2028/2029 - Länge der Massnahme in m (ohne Brücke): ca. 175 - Quadratmeter der Brücken: Brücke Buchsweg = ca. 30, Brücke Fabrikstrasse = ca. 35	Gemeinde Muhlen	450'000 Stand: 04.2024 Genauigkeit: +/- 20%
FVV508.8	-	Neuendorf, Fridastrasse Radweg zwischen Widenfeldweg und öV-Drehscheibe Egerkingen Erstellung eines 3 Meter breiten Rad- und Gehweges zwischen dem Widenfeldweg und der Verkehrsdrehscheibe Egerkingen. Damit wird die Fuss- und Veloverbindung zwischen Neuendorf und Egerkingen Bahnhof entsprechend den heutigen Qualitätsstandards verbessert und insbesondere sicherer gestaltet. Zudem sind bei der Projektierung	Kanton Solothurn	1'056'000 Stand: 01.2023 Genauigkeit: +/- 20%

und der Ausführung die Synergien mit dem gleichzeitig stattfindenden ASTRA-Projekt 6-Streifen-Ausbau N01 Luterbach–Härkingen zu nutzen. Im ASTRA-Projekt wird u.a. die Brücke Z57 instandgesetzt, welche im Perimeter des vorliegenden Projekts liegt.



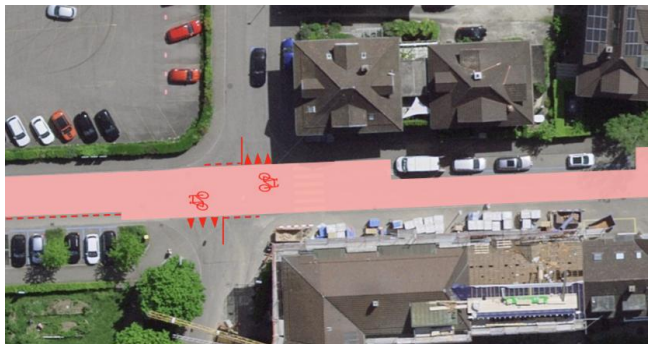
- *Planungsstand: Vorprojekt 2022; nächste Schritte: Bauprojekt*
- *Jahr Baubeginn: 2028/2029*
- *Länge der Massnahme in m: 724 (ohne ASTRA-Brücke Z57)*



Situationspläne Vorprojekt (AFRY Svizzera SA 12.08.2022)

FVV508.9	FVV403 / 2581.4.024	Oberentfelden, Veloverbindung R570 zwischen R64 (FlaMa VERAS) Heute besteht eine Netzlücke zwischen der kommunalen Veloroute auf der Industriestrasse in Oberentfelden und der kantonalen Veloroute zwischen Muhen und Suhr. Die Suhrentalstrasse K108 stellt dabei das grösste Hindernis dar. Mit der Realisierung der Südumfahrung wird ein Teil der heutigen Weltimattstrasse aufgehoben, der Anschlusskreisel an der Suhrentalstrasse wird rückgebaut. Eine Infrastruktur für Velofahrende steht somit nicht mehr zur Verfügung. Eine Vielzahl von Varianten für den Lückenschluss wurde untersucht. Als einzig machbare Variante hat sich in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Oberentfelden den Anschluss der Bergstrasse über das Schustergässli-Sagigut-Fliederweg herausgestellt. Es braucht eine Verbesserung der Querungsstelle der Kantonsstrasse (K208). Im Anschluss ist die Verbreiterung, d.h. Neubau der Fussgängerbrücke über die Suhre und eine Verschiebung und Verbreiterung des Fussgänger-	Kanton Aargau	2'000'000 Stand: 05.2024 Genauigkeit: +/- 40%
----------	------------------------	---	------------------	--

		weges entlang der Suhre erforderlich. ▪ <i>Planungsstand: Vorstudien; nächste Schritte: Vorprojekt</i> ▪ <i>Jahr Baubeginn: ab 2028</i> ▪ <i>Länge der Massnahme in m: 1'520; Quadratmeter der Brücke: 87.5</i>		
FVV508.10	-	Oftringen, Sonnmatt-SBB Haltestelle Küngoldingen: Rad- und Gehweg Von der SBB-Haltestelle Küngoldingen bis zur Bündtenstrasse östlich des Bahntrasses soll eine Rad- und Gehwegverbindung mit einer Gesamtlänge von ca. 770 m und der Minimal-Breite von 2.5 m baulich realisiert werden. Zusätzlich soll diese Rad- und Gehwegverbindung auf einer Länge von ca. 190 m mit der Weissbergstrasse verbunden werden. ▪ <i>Planungsstand: Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV), Teilplan Radverkehr, Situation 1:5'000 (2020); nächste Schritte: Vorprojekt 2028</i> ▪ <i>Jahr Baubeginn: 2030</i> ▪ <i>Länge der Massnahme in m: 960</i>	Gemeinde Oftringen	1'200'000 Stand: 08.2023 Genauigkeit: +/- 25%
FVV508.11	-	Olten, Optimierung der Velovorrang- (V6) und Velohaupttrouten (H2.04, H2.05) im Zulauf des Bahnhofs Olten Auf den kantonalen Velohaupttrouten H2.04 Olten – Trimbach und H2.05 Olten – Winznau sowie auf der Velovorrangroute V6 Olten – Däniken werden im Zufahrtsbereich des Bahnhofs Olten folgende Massnahmen umgesetzt: Erstellung einer Velostrasse mit rotem Belag und vortrittsberechtigter Führung auf der Martin-Disteli-Strasse und auf dem Amtshausquai in Olten. Auf der Hasli- und der Tannwaldstrasse ist je eine Kernfahrbahn mit T30 und mit breiten Radstreifen nach holländischem Vorbild einzurichten (inkl. rotem Belag). Weiter ist die Zufahrt zum Wehr und die Sichtweiten im Bereich der Unterführung unter der SBB-Linie Olten-Dulliken zu verbessern. ▪ <i>Planungsstand: Velokorridorstudie Raum Olten (2024/2025); nächste Schritte: BGK Amtshausquai, Vorprojekt</i> ▪ <i>Jahr Baubeginn: ab 2028</i> ▪ <i>Länge der Massnahme in m: 3'142</i>	Stadt Olten	3'200'000 Stand: 01.2025 Genauigkeit: +/- 50%
		 Visualisierung einer möglichen Variante einer Kernfahrbahn nach holländischem Vorbild auf der Haslistrasse in Olten		

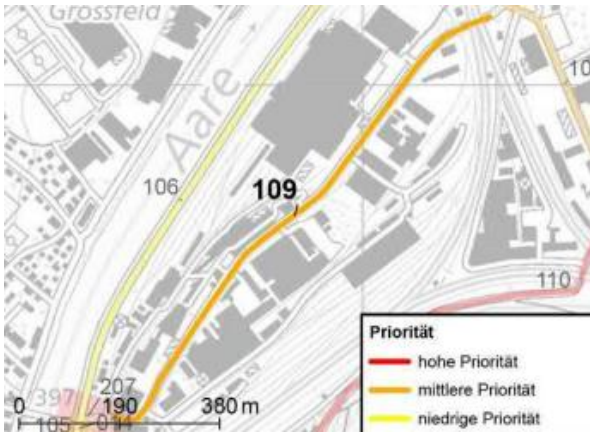


Visualisierung einer möglichen Variante einer Velostrasse mit rotem Belag auf der Martin-Disteli-Strasse in Olten



Visualisierung einer möglichen Variante einer Velostrasse mit rotem Belag auf dem Amtshausquai in Olten

FVV508.12	-	Olten, Veloinfrastruktur Industriestrasse	Stadt Olten	900'000
		Die Veloinfrastruktur auf der Industriestrasse ist nicht durchgehend und zu schmal (1.25-1.50 m) ausgestaltet. Zudem gibt es eine Konfliktstrecke mit der Längsparkierung (Dooring-Zone) und Konfliktzonen mit der Anlieferung für die Industrie (Halt Lieferwagen auf Radstreifen). Die Industriestrasse wird umgestaltet und eine konsistente Veloinfrastruktur gemäss entsprechenden Standards (Radstreifenbreite > 1.80 m) umgesetzt (Ummarkierung).		Stand: 05.2024
		▪ Planungsstand: Masterplan Velo Olten ▪ Jahr Baubeginn: 2028 ▪ Länge der Massnahme in m: 1'080		Genauigkeit: +/- 40%



Situation auf der Industriestrasse (Quelle: Masterplan Velo Olten 14.05.2024)

FVV508.13	-	Reiden, Oberdorfstrasse Ost Ausbau des Rad- und Gehwegs entlang der Oberdorfstrasse Ost. Verbesserung der Sicherheit resp. der Gesamtsituation. Die Oberdorfstrasse ist als Gemeindestrasse 1. Klasse eingereiht und dient als Verbindungsstrasse der Dorfteile Reiden bis Reidermoos. Anschliessend führt die Strasse kantonsübergreifend via Schlatt nach Moosersage, Gemeinde Wiliberg, Kanton Aargau und ist gleichzeitig die Hauptverbindungsachse zwischen dem Ruedertal und dem Wiggertal. ▪ <i>Planungsstand: Bauprojekt; nächste Schritte: Finalisierung Ergänzung Bauprojekt (evtl. Erweiterung des Perimeters), Finalisierung Kostenzusammenstellung</i> ▪ <i>Jahr Baubeginn: 2029/2030</i> ▪ <i>Länge der Massnahme in m: 575</i>	Gemeinde Reiden	675'000 Stand: 05.2024 Genauigkeit: +/- 20%
FVV508.14	-	Reiden, Neubau Gehweg und Anpassung der Dorfstrasse Reidermoos Neubau des Gehwegs und Anpassung der Dorfstrasse. Verbesserung der Sicherheit resp. der Gesamtsituation. Die Dorfstrasse ist als Gemeindestrasse 1. Klasse eingereiht und dient als Verbindungsstrasse der Dorfteile Reiden bis Reidermoos. Anschliessend führt die Strasse kantonsübergreifend via Schlatt in die Gemeinde Wiliberg, Kanton Aargau und ist gleichzeitig die Hauptverbindungsachse zwischen dem Ruedertal und dem Wiggertal. ▪ <i>Planungsstand: Vorprojekt; nächste Schritte: Finalisierung Ergänzung Bauprojekt (evtl. Erweiterung des Perimeters), Finalisierung Kostenzusammenstellung</i> ▪ <i>Jahr Baubeginn: 2030</i> ▪ <i>Länge der Massnahme in m: 675</i>	Gemeinde Reiden	700'000 Stand: 06.2024 Genauigkeit: +/- 25%
FVV508.15	-	Wikon, Verbesserung Verkehrssicherheit Fussgängerstreifen vis-à-vis Schnöggelimatte Aktuell ist die Sicherheit beim Fussgängerstreifen bei der Schnöggelimatte zu wenig gegeben. Dieser ist aufgrund der nahegelegenen Kurve unübersichtlich und Autofahrer sehen den Fussgängerstreifen erst spät. Als Massnahme wird der bestehende Fussgängerstreifen demarkiert und dafür bfu «Füessli» angebracht. ▪ <i>Jahr Baubeginn: 2028</i> ▪ <i>Anzahl Fussgängerstreifen: 1</i>	Gemeinde Wikon	100'000 Stand: 06.2024 Genauigkeit: +/- 30%
FVV508.16	-	Wikon, Erstellung Querungshilfe für Zufussgehende im Zusammenhang mit neuer Bushaltestelle Industriestrasse Aktuell gibt es keine Bushaltestelle bei der Industriestrasse. Bei einer Wiedereinführung der Bushaltestelle gibt es mehr Zufussgehende und es braucht eine entsprechende Querungshilfe. Ziel der Querungshilfe ist, dafür zu sorgen, dass Zufussgehende sicher über die Strasse gelangen. Konkret wird mit der Massnahme ein Fussgängerstreifen mit Schutzinsel sowie eine Strassenaufweitung gemacht.	Gemeinde Wikon	100'000 Stand: 06.2024 Genauigkeit: +/- 30%

		▪ <i>Planungsstand: Als kurzfristige Massnahme im neuen Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan Siedlung aufgenommen (noch nicht rechtskräftig)</i> ▪ <i>Jahr Baubeginn: 2028</i> ▪ <i>Anzahl Fussgängerstreifen: 1</i>		
FVV508.17	-	Wikon, Erstellung Fuss- und Veloweg sowie Ausweichstellen entlang Reiderstrasse Die Reiderstrasse ist relativ schmal. Die Fussgänger/Velofahrende teilen sich den Strassenraum mit dem Bus sowie Autos etc.. Bei Gegenverkehr muss ein Fahrzeug jeweils aufs Land ausweichen. Dadurch entstehen Landschaftsschäden und bei Regen und Schlamm wird die Strasse schmutzig. Für die Schulkinder sind die Ausweichmanöver zudem gefährlich, da kein Fussweg besteht. Aufgrund dessen sollen zum einen ein Fuss- und Veloweg sowie Ausweichstellen erstellt werden. ▪ <i>Planungsstand: Gespräche mit Eigentümern geführt, als kurz- bis mittelfristige Massnahme im neuen Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan Siedlung aufgenommen (noch nicht rechtskräftig); nächste Schritte: Vorprojekt</i> ▪ <i>Jahr Baubeginn: ab 2028</i> ▪ <i>Länge der Massnahme in m: ca. 245</i>	Gemeinde Wikon	90'000 Stand: 06.2024 Genauigkeit: +/- 25%
FVV508.18	-	Winznau, Kantonale Velohauptroute H2.05: Teil Dammstrasse Entlang des Oberwasserkanals soll die Dammstrasse zwischen dem Wehr in Winznau und der Schachenstrasse in Obergösgen für den Veloverkehr verbreitert und durchgehend asphaltiert werden. ▪ <i>Planungsstand: Velokorridorstudie Raum Olten (2024/2025); nächste Schritte: Vorprojekt</i> ▪ <i>Jahr Baubeginn: ab 2028</i> ▪ <i>Länge der Massnahme in m: 2'524</i>	Kanton Solothurn	1'700'000 Stand: 01.2025 Genauigkeit: +/- 50%
		 Fahrbahnbreite: 3.50 m + Belag <i>Visualisierung einer möglichen Variante für die Dammstrasse zwischen Winznau und Obergösgen</i>		

FVV508.19	-	Zofingen, Neue Fuss- und Veloverbindung entlang Dorfbach, Ackerstrasse, Seilereie und Bethge Im Grenzbereich Zofingen/Oftringen fehlt eine attraktive Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr. Es wird ein strassenabgewandter, freigeführter Fuss- und Veloweg realisiert. Dieser verläuft teilweise entlang dem Dorfbach (Grenzbach) und ist sowohl für die Alltags- als auch für die Freizeitnutzung vorgesehen. Ausserdem kompensiert die neue Verbindung abschnittsweise das fehlende Trottoir längs der Mühlethalstrasse K315. ▪ <i>Nächste Schritte: Linienführung bereinigen (Koordination mit Oftringen), Planungsstudie</i> ▪ <i>Jahr Baubeginn: 2028</i> ▪ <i>Länge der Massnahme in m: 1'080</i>	Stadt Zofingen	400'000 Stand: 07.2023 Genauigkeit: +/- 30%
FVV508.20	-	Härkingen, Fuss-/Radweg zwischen Russmattring und Dorfzentrum und Ausbau Flurweg entlang Autobahn Errichtung eines 3.5 Meter breiten Rad- und Gehweges zwischen dem Russmattring über die Autobahnbrücke bis ins Dorfzentrum. Zudem wird eine Querverbindung zwischen der Egerkingenstrasse und dem Cheesturmweg erstellt. Im Rahmen dieses Projekts soll zudem der Weg entlang der Autobahn (Stelzmatt) verbreitert und asphaltiert werden. Dadurch werden zwei neue, attraktive und sichere Verbindungen von Gunzgen und Härkingen an die Verkehrsdrehscheibe Egerkingen geschaffen. Dieses Projekt verbessert die Anbindung an den öffentlichen Verkehr, fördert die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel und erhöht die Verkehrssicherheit, indem es Fussgänger und Radfahrer von den Hauptstrassen trennt. Die Brücke über die Autobahn wird durch das ASTRA erstellt. ▪ <i>Planungsstand: Vorstudie; nächste Schritte: Erarbeitung Vorprojekt 2026, Erarbeitung Bauprojekt 2028</i> ▪ <i>Jahr Baubeginn: 2030/31</i> ▪ <i>Länge der Massnahme in m: 543</i>	Kanton Solothurn	1'050'000 CHF Stand: 01.2023 Genauigkeit: +/- 20%
FVV508.21	-	Niedergösgen, Anschluss Auenquartier an die ÖV-Drehscheibe Schönenwerd, linearer Fussgängerschutz Die Gemeinde Niedergösgen wird in Zusammenhang mit der anstehenden Realisierung der Überbauung Auenpark (S501.2) die Velo- und Fussgängersicherheit auf den engen Quartierstrassen verbessern, um Pendler:innen und Schüler:innen den Zugang zur ÖV-Drehscheibe Schönenwerd zu optimieren, aber auch für den Schülerverkehr im Quartier. Dafür wird entlang der Schachenstrasse und Hinteren Schachenstrasse ein Trottoir erstellt. Das Regime im Quartier wird auf Einbahnverkehr umgestellt, damit ein Platzgewinn zugunsten des FVV erreicht wird. ▪ <i>Planungsstand: Pilotversuch 2025-2027; nächste Schritte: Auswertung Pilotversuch 2027</i> ▪ <i>Jahr Baubeginn: 2028</i> ▪ <i>Länge der Massnahme in m: 680</i>	Gemeinde Niedergösgen	490'000 CHF Stand: 03.2025 Genauigkeit: +/- 30%

23.34 Mio.

Nutzen

- WK1 Mit neuen Verbindungen und der Behebung von Schwachstellen wird die Vernetzung für den FVV verbessert und die Attraktivität entsprechend gesteigert. Die Qualität des Gesamtverkehrssystems profitiert davon.
- WK2 Dichte und durchgängige FVV-Netze stützen eine nachhaltige und verdichtete Siedlungsentwicklung. Die Vernetzung der inneren Verdichtung kann damit sichergestellt werden.
- WK3 Durch das Schliessen von Netzlücken, der Behebung von Schwachstellen und der resultierenden Bereitstellung eines durchgängigen und sicheren FVV-Netzes werden die subjektive und objektive Sicherheit erhöht.
- WK4 Die Verbesserung des Netzes und der Attraktivität des FVV hat indirekte positive Auswirkungen auf die Luft- und Lärmemissionen.
-

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- --

Quantitative Angaben

=> siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen

Bemerkungen / Hinweise

- --
-

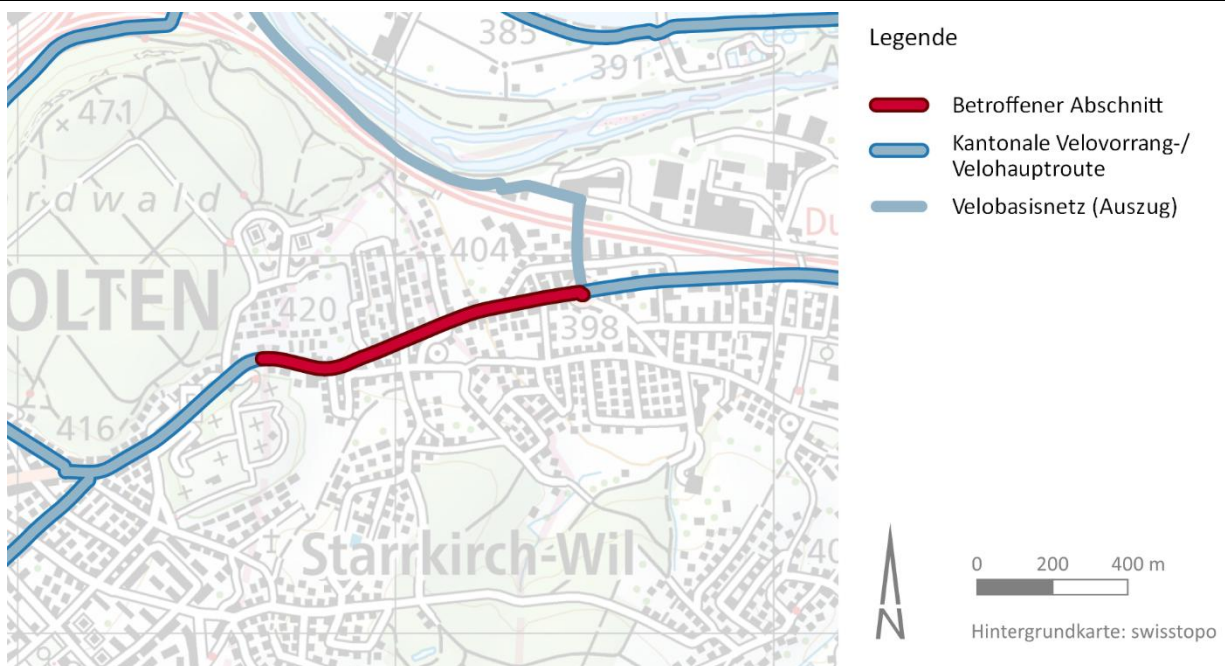
FVV509

B-Horizont

Kantonale Velovorrangroute V6: Korridor Dulliken – Olten, Abschnitt Aarauerstrasse Ost – Niederämterstrasse West

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-



Lage im Netz

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Kantonsstrasse zwischen Dulliken und Olten erfüllt die Anforderungen an eine kantonale Velovorrangroute nicht. Zwar sind über weite Strecken Velomassnahmen vorhanden, sie entsprechen jedoch nicht mehr den aktuellen Standards. Der Kreisel in Dulliken weist zudem keine Velomassnahmen auf und er ist ein Unfallschwerpunkt. Auch bei den Anlagen für den Fussverkehr bestehen Mängel (z.B. Querungen oder ungelöste Parkierung im Bereich des Trottoirs, siehe Bild).

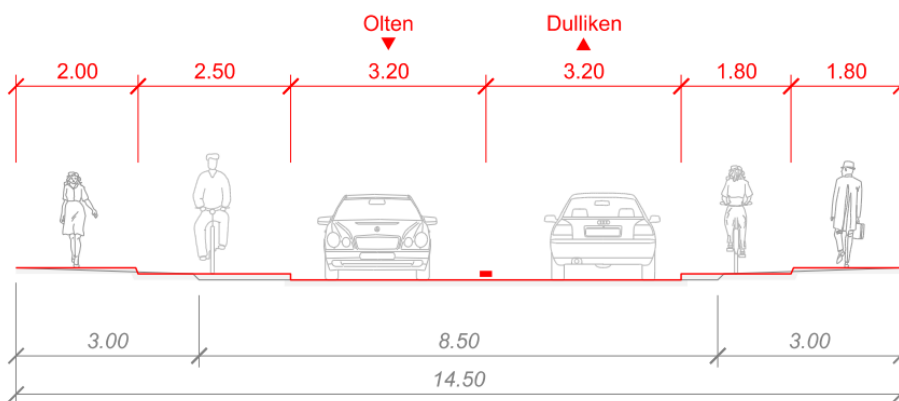


Situation auf der Aarauerstrasse in Starrkirch-Wil und beim Kreisel Wolfacker in Dulliken

Beschrieb der Massnahme

Die Kantonsstrasse zwischen dem Kreisel Wolfacker in Dulliken und dem Abzweiger zum Knoblauchweg in der Stadt Olten ist auf der gesamten Länge umzugestalten. Der Regelquerschnitt sieht beidseitig Einrichtungsradwege (bergwärts 2.5 m, talwärts ≥ 1.8 m) vor, die sowohl von der Strasse wie auch vom Fussverkehr getrennt geführt werden. Der Kreisel Wolfacker ist zu einem Kreisel nach holländischem Vorbild umzubauen (mit umlaufendem Radweg separiert vom motorisierten Verkehr). Als Minimalmassnahme ist er normgerecht zu erstellen (z.B. mit Schleppring). Die Velo-Ortsausfahrt Starrkirch-Wil ist neu zu führen (evtl. in Kombination mit einer neuen Knotenausgestaltung/LSA beim Restaurant Rütli). Bushaltestellen werden behindertengerecht und velofreundlich ausgestaltet (z.B. mit einer Kapüberfahrt). Wo nicht zwingend notwendig werden die Busbuchten zu Fahrbahnhaltestellen umgebaut, damit der Bus Pulkführer bleibt. So kann auch auf den Busstreifen verzichtet werden. Allgemein wird die Dimensionierung der Knoten überprüft und wo sinnvoll reduziert. Die Fussverkehrsquerungen werden optimiert und ihre Sicherheit erhöht. Generell werden die Sichtweiten geprüft und verbessert.

Diese Massnahme ist Teil der kantonalen Velovorrangroute 6 Olten – Däniken – Schönenwerd – (Aarau AG – Lenzburg AG).



Visualisierung einer möglichen Variante eines zukünftigen Querschnitts der Niederämterstrasse

Machbarkeit

Die grobe Machbarkeit wurde in der Velokorridorstudie Raum Olten aufgezeigt. Weitere Vertiefungen erfolgen im Rahmen des BGK und des Vorprojekts.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	- Agglomerationskorridore - Direkte, möglichst querungsfreie und sichere Verbindungen - Agglomerationskernraum - Dichtes Netz, direkte und sichere Verbindungen für Velo-Alltagsverkehr
Bezug zum Handlungsbedarf	Defizite im Veloverkehrsnetz: Bedarf an schnellen Veloverbindungen von den Agglomerationskorridoren in den Agglomerationskernraum
Bezug zu den Teilstrategien	- TFVV2 «Velovorzugs- bzw. Velovorrangrouten etappiert umsetzen» - TFVV1 «Kantonales Veloroutennetz weiterentwickeln und interkantonal abstimmen»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	- FVV501 Kantonale Velovorrangroute Dulliken – Olten, Abschnitt West Aarauerstrasse - FVV508.11 Olten, Optimierung der Velovorrang- (V6) und Velohaupttrouten (H2.04, 2.05) als Zulauf zum Bahnhof Olten (NBO)

Nutzen

- WK1 ■ Lückenschluss und sichere Querungen für den FVV.
■ Aufwertung und Sicherheitsgewinne für den Fuss- und Veloverkehr.
- WK2 ■ Dichte und durchgängige FVV-Netze stützen eine nachhaltige und verdichtete Siedlungsentwicklung.
■ Aufwertung umliegender Areale und erhöhte Attraktivität von Verdichtungspotenzialen in den betroffenen Gebieten.
- WK3 ■ Erhöhung der Sicherheit für den FVV.
- WK4 ■ Die Verbesserung des Netzes und der Attraktivität des FVV hat indirekte positive Auswirkungen auf die Luft- und Lärmemissionen.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau

Beteiligte Stellen

Stadt Olten, Gemeinde Starrkirch-Wil, Gemeinde Dulliken

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Velonetzplan Kanton Solothurn (2023)
- Velokorridorstudie Raum Olten (2024/2025)

Weitere Planungsschritte:

- BGK 2025 (zusammen mit Abschnitt Aarauerstrasse West)
- Vorprojekt ab 2027

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	ab 2027
Plangenehmigung/Baubewilligung:	2030
Finanzierungsplan:	2031
Baubeginn:	ab 2032
Inbetriebnahme:	ab 2034

Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2

Planungsstand: ☒ 1 ☐ 2 ☐ 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Flächenbeanspruchung

Es sind keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen.

Umweltverträglichkeit

In Starrkirch-Wil grenzt die Aarauerstrasse an eine Ortsbildschutzzone (Gebiet rund um die Kirche und die Dorfstrasse). In der Nähe befindet sich zudem eine kommunale Landschaftsschutzzone (Gebiet Chilemätteli-Sigristenmatt). Bei der weiteren Planung sind die Schutzziele dieser Zonen miteinzubeziehen. Im bestehenden Strassenquerschnitt bestehen keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

6'500'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 50%

Stand: 01.2025

Finanzierung

Gemäss kantonalem Strassengesetz

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Velokorridorstudie Raum Olten, 2024
 - Massnahmenblatt Nr. 12 Velovorrangroute Dulliken – Olten, Abschnitt Aarauerstrasse Ost – Niederämterstrasse West
- Velonetzplan Kanton Solothurn, 2023

Quantitative Angaben

- Laufmeter Massnahme FVV: 890
- Quadratmeter Umsetzungsbereich: 8'900
- DTV 2040: 16'000 bis 17'700 Fzg.

Bemerkungen / Hinweise

- Der Umgang mit dem USP «Dulliken, Niederämterstrasse Kreisel» wird detailliert im Rahmen dieser Massnahme geprüft.

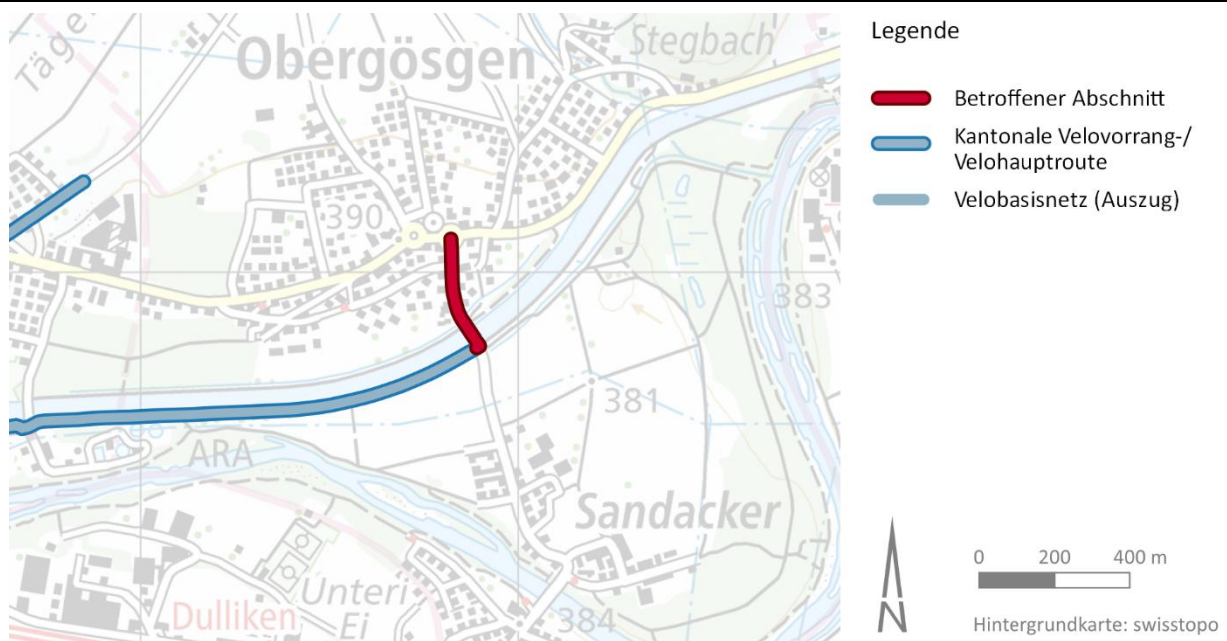
FVV510

B-Horizont

Kantonale Velohauptroute H2.05: Korridor Olten – Winznau – Schönenwerd, Schachenstrasse

Kategorie: Fuss- und Veloverkehr

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-



Lage im Netz

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die kantonale Velohauptroute Olten – Schönenwerd quert nach der Brücke die Schachenstrasse in Obergösgen. Auch die beiden nationalen Velolandrouten Nr. 5 und Nr. 8 von SchweizMobil nutzen diese Querungsstelle. Diese ist heute sehr schlecht einsehbar und entsprechend gefährlich. Zudem fehlen auf der Schachenstrasse durchgehende Velomassnahmen. Aufgrund der bestehenden Bebauung ist ein grosszügiger Ausbau für durchgehend breite Radstreifen nicht möglich.



Bestehende Situation mit der schlecht erkennbaren Querungsstelle und fehlender Veloinfrastruktur auf der Schachenstrasse in Obergösgen

Beschrieb der Massnahme

Auf der Schachenstrasse ist eine Kernfahrbahn und ein reduziertes Geschwindigkeitsregime (T30) einzurichten. Wo möglich wird die Strasse verbreitert. Dazu ist ein Teilrückbau einer gewerblich genutzten Liegenschaft notwendig. Die Radstreifen der Kernfahrbahn sind mit rotem Belag auszubilden.

Für die Querung der Schachenstrasse in Obergösgen sind verschiedene Varianten zu prüfen. Diese können sein: Querungshilfe mit Mittelinsel und Horizontalversatz, Querungshilfe mit Vertikalversatz (falls keine Mittelinsel möglich), Anpassung der Linienführung der Kantonsstrasse (grosszügigere Kurve von Süden her inkl. Querungshilfe) oder Anbringen eines separaten Fussgängersteiges, damit der bestehende Gehweg als Strassenraum genutzt werden kann (gibt Raum in der Mitte für eine Querungshilfe). Aus Sicht Veloverkehr wäre eine niveaufreie Querung (Über-/Unterführung) für den Veloverkehr am besten (Kosten basieren auf dieser Lösung). Aus Gründen der Umweltverträglichkeit ist ebenfalls eine Lösung mit Lichtsignalanlage zu prüfen, wenngleich dieser Ansatz aufgrund des Unterbruchs und der jährlich wiederkehrenden Betriebskosten nicht im Vordergrund steht. Zusätzlich ist auch die oberirdische Anbindung an Obergösgen sicherzustellen.

Diese Massnahme ist Teil der kantonalen Velohauptroute H2.05 Olten – Winznau – Schönenwerd.

Machbarkeit

Die Machbarkeit wird im Rahmen des Vorprojekts nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	- Agglomerationskorridore - Direkte, möglichst querungsfreie und sichere Verbindungen
Bezug zum Handlungsbedarf	Defizite im Veloverkehrsnetz: Bedarf an schnellen Veloverbindungen von den Agglomerationskorridoren in den Agglomerationskernraum
Bezug zu den Teilstrategien	- TFVV2 «Velovorzugs- bzw. Velovorrangrouten etappiert umsetzen» - TFVV1 «Kantonales Veloroutennetz weiterentwickeln und interkantonal abstimmen»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	FVV508.18 Winznau, Kantonale Velohauptroute H2.05: Teil Dammstrasse (Federführung Gemeinde)

Nutzen

WK1	- Lückenschluss und sichere Querungen für den FVV. - Aufwertung und Sicherheitsgewinne für den Fuss- und Veloverkehr.
WK2	- Dichte und durchgängige FVV-Netze stützen eine nachhaltige und verdichtete Siedlungsentwicklung. - Aufwertung umliegender Areale und erhöhte Attraktivität von Verdichtungspotenzialen in den betroffenen Gebieten.
WK3	Erhöhung der Sicherheit für den FVV.
WK4	Die Verbesserung des Netzes und der Attraktivität des FVV hat indirekte positive Auswirkungen auf die Luft- und Lärmemissionen.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau

Beteiligte Stellen

Gemeinde Obergösgen, Alpiq

Realisierung

Planungsstand

- Bisherige Planungsschritte:
- Velonetzplan Kanton Solothurn (2023)
 - Velokorridorstudie Raum Olten (2024/2025)
- Weitere Planungsschritte:
- Vorprojekt ab 2027

Bau- und Finanzreife

- Projektierung: ab 2027
- Plangenehmigung/Baubewilligung: 2030
- Finanzierungsplan: 2031
- Baubeginn: ab 2032
- Inbetriebnahme: ab 2034

Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2 ☐ 3

Planungsstand: ☒ 1 ☐ 2 ☐ 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Flächenbeanspruchung

Die Werte sind von der umgesetzten Verbesserungsvariante für die Querung der Schachenstrasse abhängig. Angegeben sind die Werte für eine Unterführung inkl. Rampenbauwerke (im Sinne von Maximalwerten).

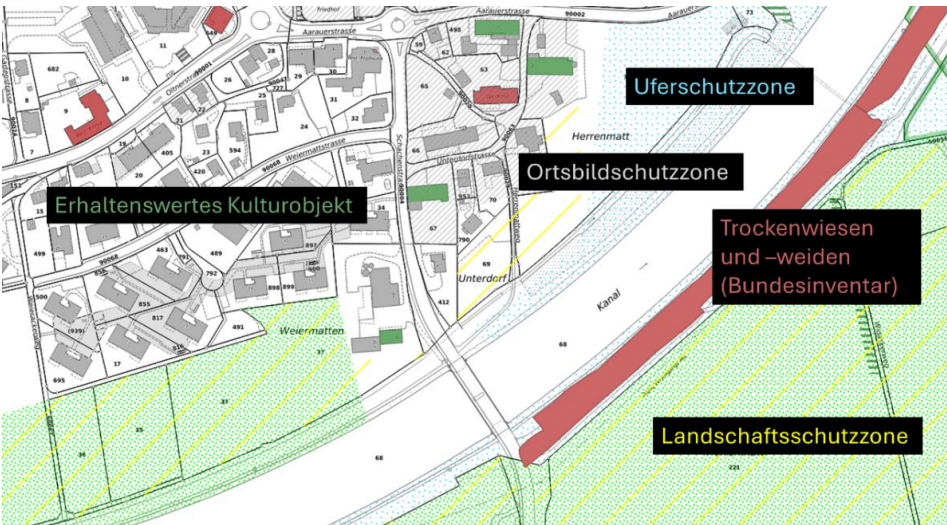
Beanspruchung Fruchtfolgeflächen: ca. 350 m²

Beanspruchung Schutzgebiete von nationaler Bedeutung (TWW): ca. 2'700 m²

Umweltverträglichkeit

Das betroffene Gebiet befindet sich zum Teil in der kantonalen Uferschutzzone entlang des Oberwasserkanals. Östlich der Schachenstrasse ist der südliche Damm Teil des Bundesinventars der Trockenwiesen und -weiden. In Obergösgen grenzt die Schachenstrasse auf der östlichen Strassenseite an einer Ortsbildschutzzone an. Die von einem Teilrückbau betroffene gewerblich genutzten Liegenschaft ist als erhaltenswertes Kulturobjekt klassiert. Ferner sind diverse Landschaftsschutzzonen vorhanden.

Bei der weiteren Planung sind die Schutzziele sämtlicher Zonen miteinzubeziehen. Aufgrund des zum Teil vorhandenen hohen Schutzstatus ist damit zu rechnen, dass bestimmte Lösungsansätze wie zum Beispiel die Erstellung einer neuen Unterführung frühzeitig verworfen werden müssen.



Kosten

Kosten

5'700'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 50%

Stand: 01.2025

Finanzierung

Gemäss kantonalem Strassengesetz

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

- Velokorridorstudie Raum Olten, 2024
 - Massnahmenblatt Nr. 15 Verbesserung der Querung/Einmündung in die Schachenstrasse
 - Massnahmenblatt Nr. 16 Kernfahrbahn Schachenstrasse
 - Velonetzplan Kanton Solothurn, 2023
-

Quantitative Angaben

- Laufmeter Massnahme FVV: 640
 - Quadratmeter Umsetzungsbereich: 1'250
-

Bemerkungen / Hinweise

- Die Kosten umfassen auf der Schachenstrasse die Massnahmen, die für einen velofreundlichen Querschnitt notwendig sind. Es handelt sich nicht um die Kosten einer Gesamtsanierung des Strassenabschnitts.
-

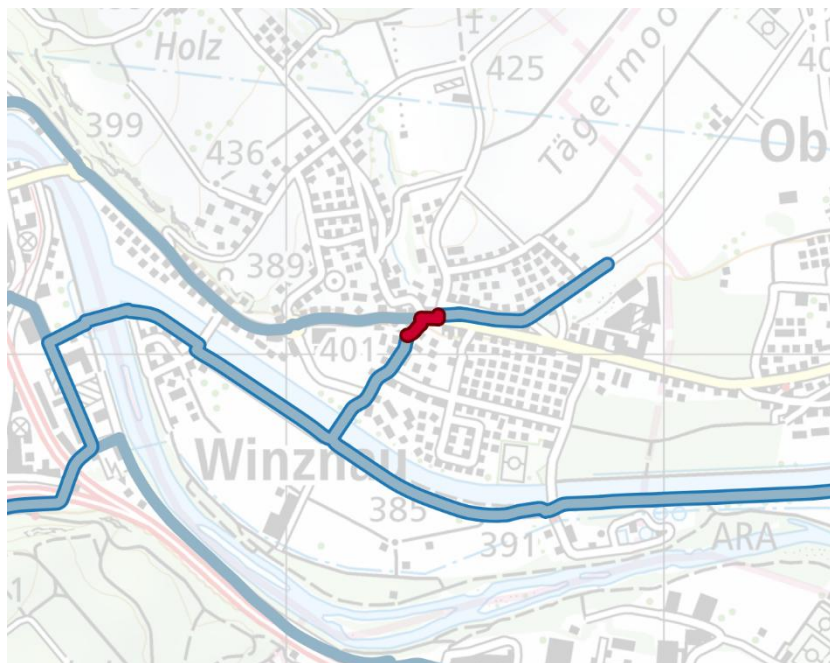
FVV511

B-Horizont

Kantonale Velohauptroute H2.06: Korridor Stüsslingen/Lostorf – Winznau, Umgestaltung Zentrum Winznau

Kategorie: Fuss- und Veloverkehr

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-



Legende

- Betroffener Abschnitt
- Kantonale Velovorrang-/Velohauptroute
- Velobasisnetz (Auszug)



0 200 400 m

Hintergrundkarte: swisstopo

Lage im Netz

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die kantonale Velohauptroute H2.06 Stüsslingen/Lostorf – Winznau quert im Ortszentrum von Winznau die dicht befahrene Kantonsstrasse. Die Querung ist für den Veloverkehr sehr anspruchsvoll. Nebst objektiven Risiken wird die Querung von den Velofahrenden auch subjektiv als gefährlich wahrgenommen.



Bestehende Situation am Knoten im Ortszentrum von Winznau

Beschrieb der Massnahme

Um die Querung der Kantonsstrasse im Ortszentrum von Winznau sicher zu machen, braucht es eine Umgestaltung der Situation. Einerseits ist die Einmündung der Friedhofstrasse in die bestehende LSA zu integrieren. Andererseits ist die Verbindung zwischen der Unterdorfstrasse und der Kantonsstrasse/Gösgerstrasse für den fahrenden Veloverkehr zu ermöglichen. Dazu ist eine Velorampe zu erstellen. Als Rückfallebene ist die Ergänzung der heutigen Fussverbindung mit einer Velorampe denkbar.

Diese Massnahme ist Teil der kantonalen Velohauptroute H2.06 Stüsslingen/Lostorf – Winznau.

Machbarkeit

Die grobe Machbarkeit wurde in der Velokorridorstudie Raum Olten aufgezeigt. Weitere Vertiefungen erfolgen im Rahmen des Vorprojekts.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	▪ Agglomerationskorridore ▪ Direkte, möglichst querungsfreie und sichere Verbindungen
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Defizite im Veloverkehrsnetz: Bedarf an schnellen Veloverbindungen von den Agglomerationskorridoren in den Agglomerationskernraum
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TFVV2 «Velovorzugs- bzw. Velovorrangrouten etappiert umsetzen» ▪ TFVV1 «Kantonales Veloroutennetz weiterentwickeln und interkantonal abstimmen»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ FVV508.18 Winznau, Kantonale Velohauptroute H2.05: Teil Dammstrasse (Federführung Gemeinde)

Nutzen

WK1	▪ Lückenschluss und sichere Querungen für den FVV. ▪ Aufwertung und Sicherheitsgewinne für den Fuss- und Veloverkehr.
WK2	▪ Dichte und durchgängige FVV-Netze stützen eine nachhaltige und verdichtete Siedlungsentwicklung. ▪ Aufwertung umliegender Areale und erhöhte Attraktivität von Verdichtungspotenzialen in den betroffenen Gebieten.
WK3	▪ Erhöhung der Sicherheit für den FVV.
WK4	▪ Die Verbesserung des Netzes und der Attraktivität des FVV hat indirekte positive Auswirkungen auf die Luft- und Lärmemissionen.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau	Gemeinde Winznau

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Velonetzplan Kanton Solothurn (2023)
- Velokorridorstudie Raum Olten (2024/2025)

Weitere Planungsschritte:

- Knotenstudie ab 2025
- Vorprojekt ab 2027

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	ab 2027
Plangenehmigung/Baubewilligung:	2030
Finanzierungsplan:	2031
Baubeginn:	ab 2032
Inbetriebnahme:	ab 2034

Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2

Planungsstand: ☒ 1 ☐ 2 ☐ 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Flächenbeanspruchung

Es sind keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen.

Umweltverträglichkeit

Der Baum auf Höhe der Einmündung der Oberdorfstrasse in die Oltenerstrasse in Winznau ist ein geschützter Einzelbaum. Dies ist im Rahmen der weiteren Planung (Linienführung Velorampe) zu berücksichtigen.

Kosten

Kosten

1'300'000 CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/- 50%
Stand: 01.2025

Finanzierung

Gemäss kantonalem Strassengesetz

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Velokorridorstudie Raum Olten, 2024
 - Massnahmenblatt Nr. 17 Umgestaltung Zentrum Winznau
- Velonetzplan Kanton Solothurn, 2023

Quantitative Angaben

- Laufmeter Massnahme FVV: 120

Bemerkungen / Hinweise

- Das Ortszentrum von Winznau ist in Planung, aber nicht Teil dieser Massnahme. Die beiden Planungen sind aufeinander abzustimmen.
- Bei frühzeitigem Ersatz des heutigen Steuergeräts ist darauf zu achten, dass das Ersatzgerät mit einer Erweiterung des Knotens und den Velomassnahmen aufwärtskompatibel ist.

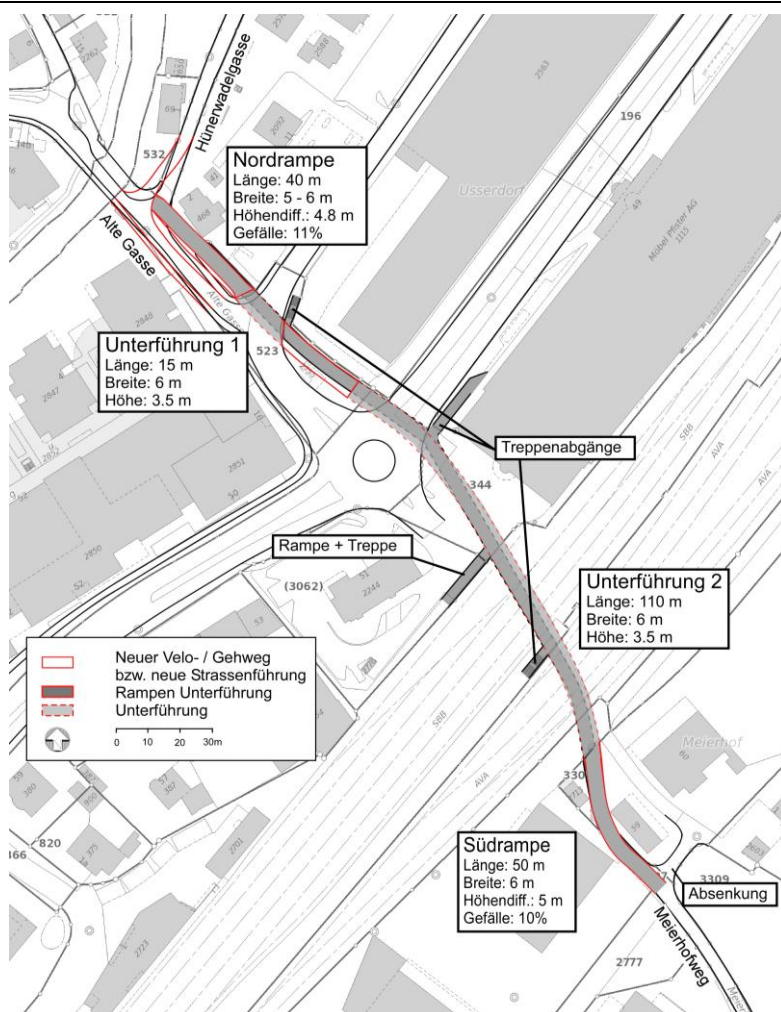
FVV512

B-Horizont

Suhr, Veloführung Unterführung Möbel Pfister

Kategorie: Fuss- und Veloverkehr

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☒ 4. Generation: FVV407	2581.4.036	B



Standort: 2'648'726, 1'247'072

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Region Suhr und insbesondere das Suhrer Dorfzentrum sind seit Jahren einem stetig wachsenden Verkehrsaufkommen und Verkehrsüberlastung ausgesetzt. Zur Verbesserung der Situation sind eine Ost- und Südumfahrung geplant mit entsprechenden Richtplaneinträgen. Um die Projekte besser aufeinander abzustimmen, laufen die Vorhaben als Gesamtplanung «VERAS – Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr». Dazu gehört auch ein umfassendes Konzept flankierender Massnahmen (FlaMa). Bestandteil des FlaMa-Konzepts sind diverse Teilmassnahmen zur Aufwertung des Velonetzes auf Kantons- und Gemeindestrassen.

Ein zentrales Element im Velonetz der Gemeinde Suhr und der Region ist die Unterführung der Bernstrasse Ost beim Möbel Pfister. Sie ist die einzige Querungsmöglichkeit der Bahngleise östlich des Bahnhofs und die einzige niveaufreie Querung in Suhr. Sie übernimmt damit eine wichtige Rolle im Fuss- und Veloverkehrsnetz der Gemeinde und der Region. Die Unterführung unterquert auf einer Länge von ca. 140 m sowohl das Bahntrasse und die Bernstrasse Ost. Das gesamte Bauwerk erstreckt sich über eine Länge von etwa 230 m und hat einen Regelquerschnitt von 4 m Breite und rund 2.40 m lichte Höhe. Es verfügt über sechs Zugänge (davon vier Rampen) und bietet unter anderem auch einen direkten Zugang zum Mittelperron des Bahnhofs Suhr. Die Unterführung ist Teil der kantonalen Veloroute zwischen Aarau und Gränichen. Zudem mündet die kantonale Veloroute von Lenzburg/Hunzenschwil ebenfalls in die Unterführung.

Die aktuelle Ausgestaltung der Unterführung entspricht nicht den gängigen Normen. Die Unterführung ist untermässig (Breite und Höhe), wodurch es zu Gefahrenstellen und einer mangelhaften Übersichtlichkeit kommt. Die Rampenbauwerke sind sehr steil, aus Gründen der Verkehrssicherheit mussten Hindernisse eingebaut werden, welche Velofahrende zu einer Temporeduktion zwingen. Mit dem Neubau der Unterführung sind die bestehenden sicherheitsrelevanten Defizite zu beheben und die Attraktivität zu verbessern.

Die Ziele lauten wie folgt:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr in der Unterführung
- Aufwertung der Personenunterführung für ein höheres subjektives Sicherheitsempfinden
- Steigerung der Attraktivität der Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr (weniger Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden)
- Potenziell Erhöhung des Modalsplits Velo auf der Route Gränichen – Suhr – Aarau

Beschrieb der Massnahme

Zur Erhöhung der Sicherheit der Unterführung wird diese an bestehender Lage neu gebaut. Eine Anpassung resp. Verbreiterung der bestehenden Unterführung ist aus bautechnischen Gründen nicht möglich resp. zu empfehlen. Die lichte Höhe wird erhöht. Durch eine Vergrösserung der Kurvenradien und eine Trennung von Fuss- und Veloverkehr können die Konflikte vermieden und die Verkehrssicherheit gewährleistet werden. Aufgrund der knappen Platzverhältnisse (Gewässer-raum Suhr, Gestaltungsplan Bahnhof Süd inkl. Trafostation) mitten im Siedlungsgebiet können die Rampenneigungen gemäss Norm auch zukünftig nicht überall eingehalten werden.

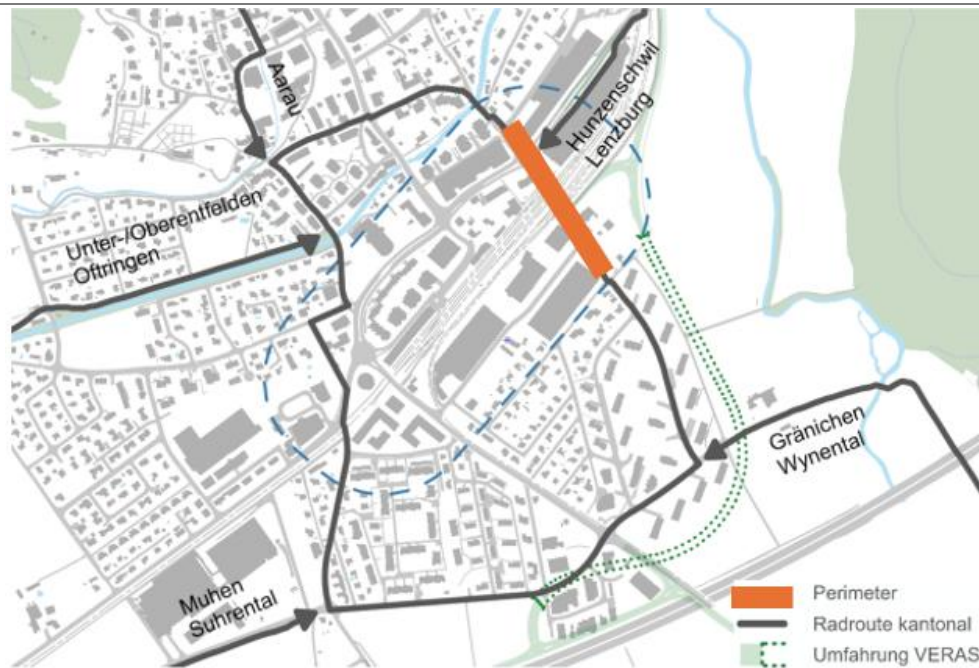
Die Nordrampe wird verlängert, dazu muss der Anschluss der Hünenwadelgasse Richtung Norden verschoben werden. In der nächsten Projektphase ist eine Abwägung zwischen lichter Höhe der Unterführung und der Rampenneigung erforderlich.

Die Südrampe wird verlängert. Die Zufahrt zum Meierhofweg 1 muss aufgrund der Lage der neuen Rampe leicht angepasst werden.

Der Anschluss an die kantonale Radroute nach Hunzenschwil erfolgt neu ebenerdig im Zusammenhang mit dem BGK Bernstrasse Ost.

Machbarkeit

Die Machbarkeit einer neuen Personen- und Velounterführung wird als möglich, jedoch aufgrund des Bahntrassees als sehr anspruchsvoll eingeschätzt. Gemäss ersten geologischen Erkenntnissen sind keine Probleme mit dem Baugrund zu erwarten. In weiteren Projektphasen ist zu prüfen, ob die bautechnischen Risiken durch alternative Linienführungen verringert werden können.



Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	▪ Agglomerationskorridore ▪ Dichtes Netz, direkte und sichere Verbindungen für Velo-Alltagsverkehr ▪ Dichtes und sicheres Fussverkehrsnetz
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Defizite im Fuss- und Veloverkehrsnetz
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TFVV1 «Kantonales Veloroutennetz weiterentwickeln und interkantonal abstimmen» ▪ TFVV4 «Fusswegnetz optimieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ S502.15 Suhr, Bahnhof Süd ▪ S505.6 Suhr, Zentrumsentwicklung

Nutzen

WK1	▪ Inwertsetzung der Strassenverkehrsreduktion infolge Ost- und Südumfahrung für den Veloverkehr. ▪ Aufwertung der grossräumigen Veloverbindungen auf den Nord-Süd- und West-Ost Verbindungen via Suhr bei gleichzeitiger Arrondierung des kommunalen Ergänzungsnetzes.
WK2	▪ Durch Qualitätsverbesserungen im Veloverkehr ergeben sich Chancen für die Zentrumsentwicklungen sowie die Entwicklung betroffener Quartiere in den Standortgemeinden. ▪ Die verbesserten grossräumigen Verbindungen bringen auch Nutzen für die über die Standortgemeinden hinausgehenden Korridoräste Wynen- und Suhrental.
WK3	▪ Erhöhter Sicherheitsstandard auf den betroffenen Abschnitten.
WK4	▪ Beitrag zur generellen Verkehrsverlagerung vom MIV auf LV bei gleichzeitig kleinem zusätzlichem Bodenverbrauch. Somit weniger Lärm- und Schadstoffemissionen.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Aargau, ATB

Beteiligte Stellen

Gemeinde Suhr

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Vorstudie

Weitere Planungsschritte:

- Vorprojekte, Bauprojekte, ev. Wettbewerb

Planungsstand: ☐ 1 ☒ 2 ☐ 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung: ca. 2026

Plangenehmigung/Baubewilligung: ca. 2030

Finanzierungsplan: ca. 2030

Baubeginn: ca. 2033

Inbetriebnahme: ca. 2035

Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☒ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Kein Verbrauch von FFF, da innerorts.

Landerwerb innerorts: 380 m²

Umweltverträglichkeit

- Voraussichtlich Befestigung von heute begrünten Flächen im Innerortsbereich notwendig.
- Tangierung Gewässerschutzbereich ist bei Vertiefung zu prüfen.

Kosten

Kosten

17'000'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 40%

Stand: 01.2021

Finanzierung

Kostenschlüssel gemäss Strassengesetz

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- VERAS – Konzept flankierende Massnahmen, Schlussbericht Phase 1, 6. Februar 2020
- VERAS – Konzept flankierende Massnahmen, Bericht Phase 2, 30. März 2021
- VERAS – Vertiefungsstudie FLAMA VERAS – Technischer Bericht, SNZ, 9. Februar 2021
- Veloquerung Suhr – Korridorstudie, ewp, 23. Juni 2023

Quantitative Angaben

- Unterführung: 900 m²
- Rampenanlage: 660 m²
- Laufmeter Strasse: 80 m

-
- | | |
|-------------------------|--------------------|
| ▪ Laufmeter Gehweg: | 80 m |
| ▪ Treppenanlagen: | 4 Stk. |
| ▪ Landerwerb innerorts: | 380 m ² |
-

Bemerkungen / Hinweise

- Der Aufgabenfokus der Machbarkeitsstudie liegt in der Ermittlung des Verbesserungspotenzials der kantonalen Veloroute R763. Sie soll aufzeigen, welches die Bestlösung für eine niveaufreie Querung der Bahnanlagen sowie der K235 ist. Dabei wird der Fächer für mögliche Lösungen neu aufgemacht, sprich Überführungen sollen ebenfalls geprüft werden. Aufgrund angrenzender Drittplanungen muss die Linienführung verifiziert werden, um die grösstmögliche Interaktion mit den Betroffenen zu erzielen.
 - Die Inbetriebnahme von VERAS ist auf 2033 geplant. Die Realisierung der neuen Querung sollte aus baulichen sowie betrieblichen Gründen erst danach beginnen, sprich frühestens ab 2033.
-

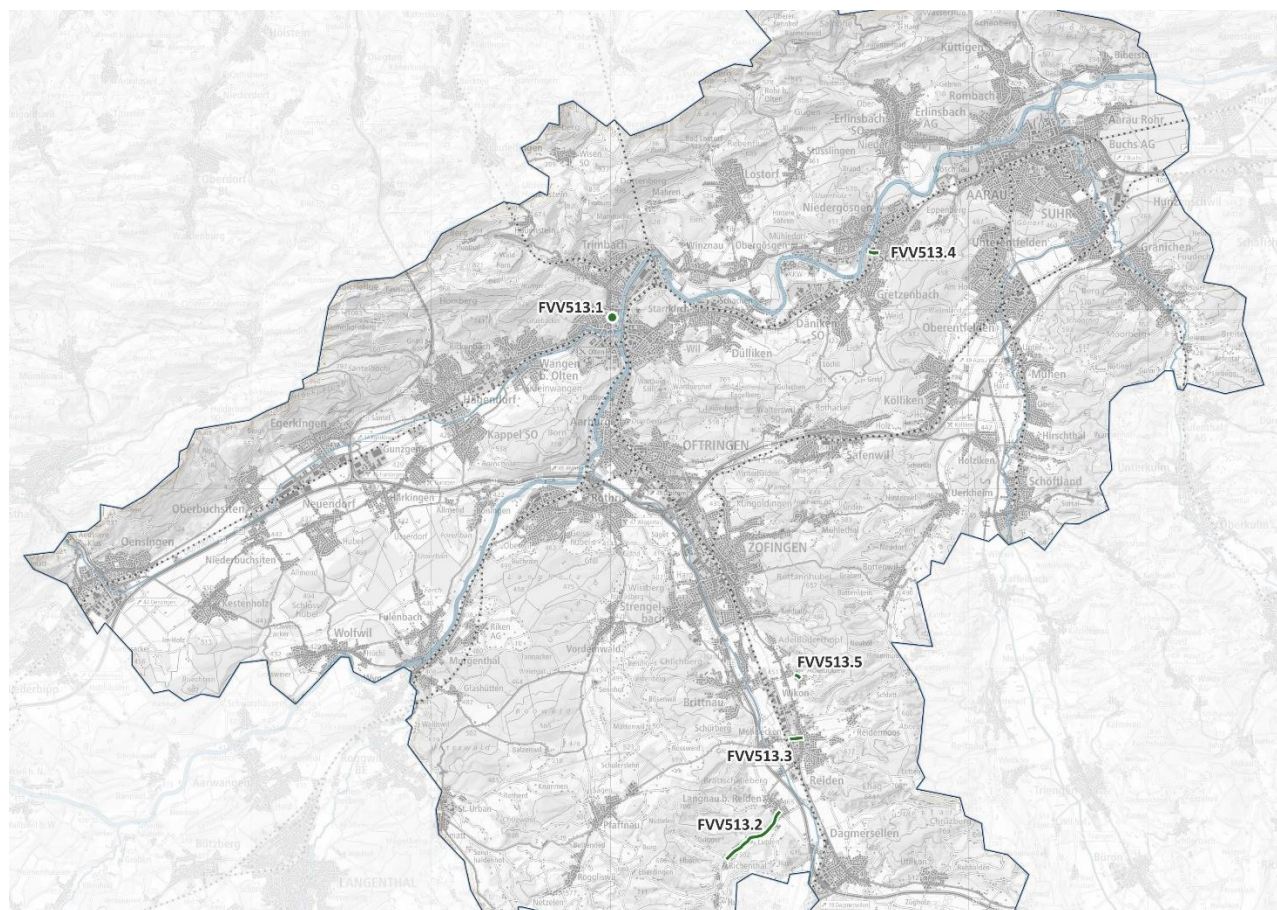
FVV513_PA

B-Horizont

Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen

Kategorie: Fuss- und Veloverkehr

☐ Bestandteil früheres AP



grün: Aufwertung Fuss- und Velowegnetz

Konzeption und Zweckmässigkeit

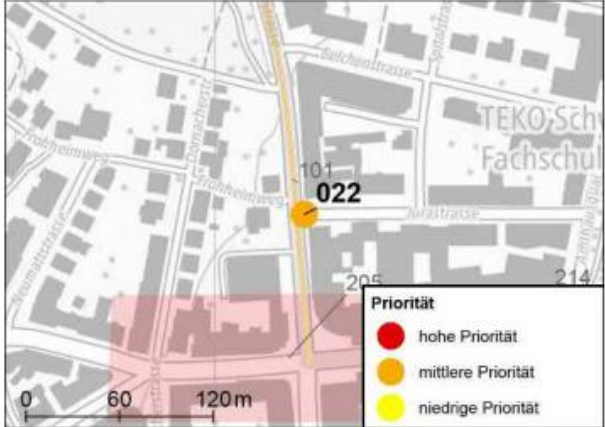
Ausgangslage

Die kantonalen Velovorzugs- bzw. Velovorrangrouten werden sukzessive und etappiert umgesetzt. Zusätzlich weist das Fuss- und Velowegnetz im AareLand in einigen Gemeinden diverse kleinere punktuelle aber auch linienhafte Schwachstellen und Netzlücken auf. Mit gezielten Massnahmen sollen diese Defizite behoben werden, um ein durchgängiges und sicheres Fuss- und Velowegnetz zu erreichen.

Konzeption und Zweckmässigkeit

Einzelne kleinere Massnahmen ergeben im Gesamtkontext ein durchgängiges und attraktives Fuss- und Velowegnetz.

Bezug zum Zukunftsbild	- Agglomerationskernraum / Agglomerationskorridore - Dichtes Netz, direkte und sichere Verbindungen für Velo-Alltagsverkehr - Dichtes und sicheres Fussverkehrsnetz
Bezug zum Handlungsbedarf	Defizite im Fuss- und Veloverkehrsnetz
Bezug zu den Teilstrategien	- TFVV1 «Kantonales Veloroutennetz weiterentwickeln und interkantonal abstimmen» - TFVV4 «Fusswegnetz optimieren»

Teilmassnahmen				
Nr. AP 5	Nr. AP 1-4 / ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
FVV513.1	-	Olten, Frohheimweg / Jurastrasse Veloquerung Zwischen dem Frohheimweg und der Jurastrasse besteht für den Veloverkehr keine Querungsmöglichkeit. Die zu querende Baslerstrasse ist zudem mit einer doppelt durchgezogenen Linie markiert. Durch eine Anpassung des Knotens soll die Querung für Velofahrende ermöglicht werden. Dafür wird das Rechtsabbiegen des MIV von/in die Jurastrasse unterbunden und die Jurastrasse als Einbassstrasse geführt. - Planungsstand: Masterplan Velo Olten; nächste Schritte: Projektierung - Jahr Baubeginn: ab 2032	Kanton Solothurn	70'000 Stand: 05.2024 Genauigkeit: +/- 40%
 Situation Frohheimweg / Jurastrasse (Quelle: Masterplan Velo Olten 14.05.2024)				
FVV513.2	-	Reiden, Langnau – Richenthal, Rad- und Gehweg Erstellung eines Rad- und Gehwegs zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr zwischen Langnau und Richenthal. (BP Nr. 167) - Planungsstand und nächste Schritte: Start Projekt ab 2030 vorgesehen. - Jahr Baubeginn: ab 2034	Kanton Luzern	5'000'000 Stand: 11.2022 Genauigkeit: +/- 50%

FVV513.3	-	Reiden, Sonnenkreisel (exkl.) – Einmündung Industrie- strasse (exkl.), Radverkehrsanlagen Erstellung einer Radverkehrsanlage zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr zwischen dem Sonnenkreisel und der Einmündung Industriestrasse. (BP Nr. 87) - Planungsstand und nächste Schritte: Erarbeitung Vorprojekt - Jahr Baubeginn: ab 2032	Kanton Luzern	2'900'000 Stand: 11.2022 Genauigkeit: +/- 50%
FVV513.4	-	Schönenwerd, Fuss- und Veloverbindung ab Olt- nerstrasse in den Bally Park über die SBB-Doppelspur Die Passerelle über die SBB-Gleisanlage (mit Liftanlage auf Parz. 1709) dient als Fuss- und Velowegverbindung ab Oltnerstrasse in den Bally-Park. Diese Passerelle soll den südlichen Dorfteil mit dem Bally Park verbinden und gleichzeitig auch als Abzweigung «Bally Park» der kantonalen Radwegverbindung Olten – Aarau dienen. Die Ausführung ist mit dem Bau des Wendegleises (siehe ÖV504_Ü Schönenwerd West, Wendegleise) zu koordinieren. Planungshorizont und Baubeginn werden darauf abgestimmt. - Planungsstand: Gestaltungspläne mit Auflagen zur Anbindung des Fuss- und Veloverkehrs, Vorstudie; nächste Schritte: Vorprojekt 2027 - Jahr Baubeginn: 2032	Gemeinde Schönenwerd	1'000'000 Stand: 06.2023 Genauigkeit: +/- 30%
FVV513.5	-	Wikon, Ergänzung Trottoir Dorfstrasse Aktuell gibt es nur im unteren Bereich der Dorfstrasse ein Trottoir. Auf dem oberen Abschnitt der Dorfstrasse müssen Fussgänger am Strassenrand entlanglaufen. Ziel der Ergänzung des Trottoirs ist, die Qualität für Fussgänger der Dorfstrasse zu verbessern. Auch die Verkehrssicherheit wird dadurch verbessert. Dadurch wird auch die Schulwegsicherheit der Kinder aus diesen Quartieren erhöht. - Planungsstand: Als Massnahme im neuen Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan Siedlung aufgenommen (noch nicht rechtskräftig) - Jahr Baubeginn: 2032	Gemeinde Wikon	30'000 Stand: 06.2024 Genauigkeit: +/- 50%
				9.00 Mio.

Nutzen

- WK1 Mit neuen Verbindungen und der Behebung von Schwachstellen wird die Vernetzung für den FVV verbessert und die Attraktivität entsprechend gesteigert. Die Qualität des Gesamtverkehrssystems profitiert davon.
- WK2 Dichte und durchgängige FVV-Netze stützen eine nachhaltige und verdichtete Siedlungsentwicklung. Die Vernetzung der inneren Verdichtung kann damit sichergestellt werden.
- WK3 Durch das Schliessen von Netzlücken, der Behebung von Schwachstellen und der resultierenden Bereitstellung eines durchgängigen und sicheren FVV-Netzes werden die subjektive und objektive Sicherheit erhöht.
- WK4 Die Verbesserung des Netzes und der Attraktivität des FVV hat indirekte positive Auswirkungen auf die Luft- und Lärmemissionen.
-

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- --
-

Quantitative Angaben

- --
-

Bemerkungen / Hinweise

- --
-

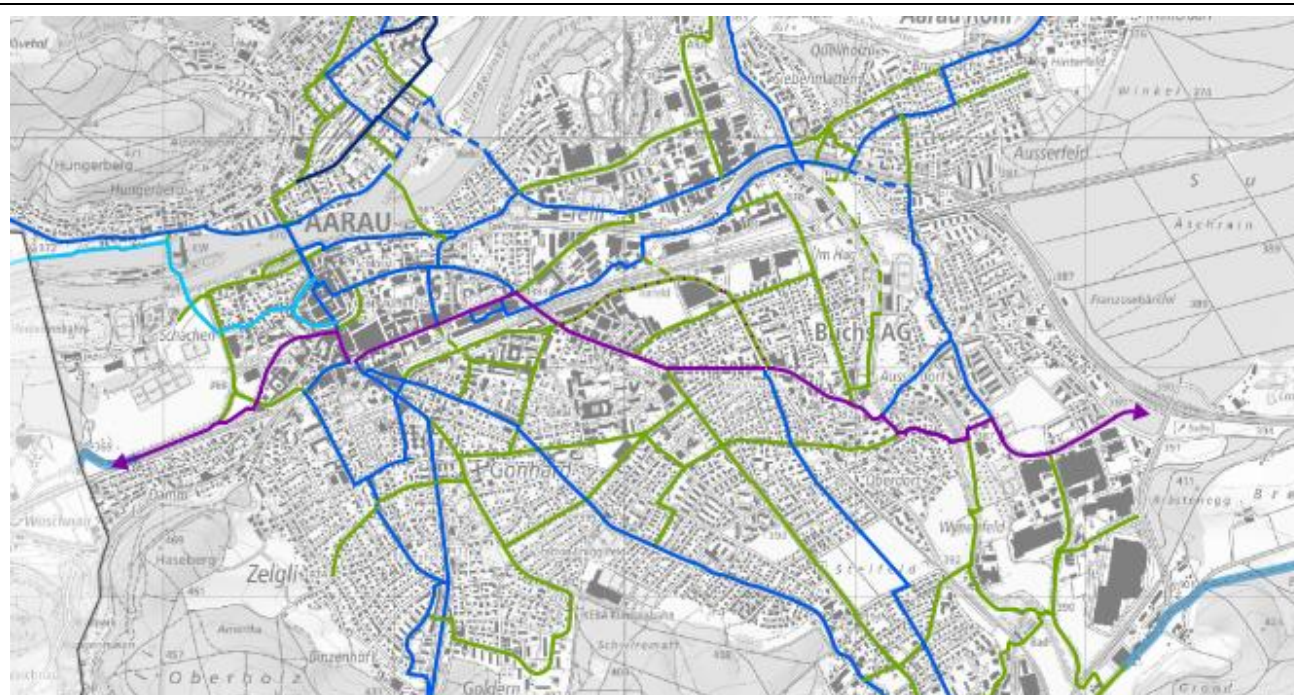
FVV514

C-Horizont

Velovorrangroute V6 Niederaamt – Aarau (– Lenzburg)

Kategorie: Fuss- und Veloverkehr

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☒ 4. Generation: FVV406 (Teil)	2581.4.035	B



— Mögliche Velovorzugsroute

Ausschnitt Bereich Aarau

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Im AareLand soll in den potenzialstarken Korridoren ein Netz mit Velovorrang- bzw. -vorzugsrouten entstehen. Der Kanton Aargau hat für den Raum Lenzburg-Aarau-(Olten) ein hohes Potenzial für Velovorzugsrouten festgestellt (Potenzialabschätzung Velovorzugsrouten Kt. Aargau, BVU AG, 24. März 2016). Dieses Massnahmenblatt behandelt die Velovorrang- bzw. Velozugsroute zwischen Lenzburg Richtung Olten.

Die Linienführung und Machbarkeit werden in den nächsten Schritten konkretisiert.

Beschrieb der Massnahme

Mit der Massnahme ist die Umsetzung der Velovorrang- bzw. vorzugsroute zwischen dem Niederaamt (Dulliken) – Aarau und Lenzburg, als Fortsetzung der Velovorrangroute 6 (siehe Massnahmen im AP 5) angedacht. Somit wird eine lange zusammenhängende kantonsübergreifende Velovorzugsroute entstehen. Auf verschiedenen Abschnitten entlang des Korridors sind Infrastrukturmassnahmen vorgesehen, um die Standards der Velovorrang- bzw. -vorzugsroute erreichen zu können. Konkrete Massnahmen müssen erarbeitet werden.

Machbarkeit

Liegt noch nicht vor.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	- Agglomerationskernraum / Agglomerationskorridore - Dichtes Netz, direkte und sichere Verbindungen für Velo-Alltagsverkehr
Bezug zum Handlungsbedarf	Defizite im Veloverkehrsnetz
Bezug zu den Teilstrategien	- TFVV1 «Kantonales Veloroutennetz weiterentwickeln und interkantonal abstimmen» - TFVV2 «Velovorzugs- bzw. Velovorrangrouten etappiert umsetzen»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	--

Nutzen

WK1	Mit der Velovorzugsroute werden Schwachstellen behoben und eine direkte Verbindung geschaffen. Die Vernetzung für den Veloverkehr wird verbessert und die Attraktivität entsprechend gesteigert. Die Qualität des Gesamtverkehrssystems profitiert davon.
WK2	Die erhöhte Sicherheit der Strecke senkt den Anteil des MIV und erhöht dadurch die Qualität des öffentlichen Raumes.
WK3	Die Realisierung einer Ergänzungsstrecke für den Veloverkehr, sowie deutlich markierte Zeichen entlang des Weges, führen zu mehr Sicherheit für die Velofahrenden.
WK4	Durch die direkte Verbindung der Zentren (Olten) – Aarau und Lenzburg wird der Modalsplit verbessert und es besteht ein grösserer Anreiz, das Velo zu benutzen.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Aargau	Kanton Solothurn, Gemeinden

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
Bisherige Planungsschritte: - Richtplan Kanton Aargau in Vororientierung - Velonetzplan Kanton Solothurn (Entwurf)	Projektierung: Plangenehmigung/Baubewilligung: Finanzierungsplan: Baubeginn: ab 2036 Inbetriebnahme:
Weitere Planungsschritte: - Korridorstudie - Machbarkeit	
Planungsstand: ☒ 1 ☐ 2 ☐ 3	Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☒ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Flächenbeanspruchung

Zu gegebener Zeit zu prüfen.

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

Noch offen

Finanzierung

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Aargau, Potenzialabschätzung Velovorzugsrouten, 2016
- Velonetzplan Kanton Solothurn, 2023

Quantitative Angaben

- --

Bemerkungen / Hinweise

- --