

Kanton Aargau / Kanton Solothurn

Agglomerationsprogramm AareLand, 3. Generation



Band 2: Massnahmen- blätter

Das Agglomerationsprogramm AareLand besteht aus:

- Band 1: Hauptbericht
- Band 2: Massnahmenblätter
- Band 3: Zukunftsbild
- Band 4: Grundlagen und Analysen

November 2016

Vom Regierungsrat Aargau am 9. November 2016 und vom Regierungsrat Solothurn am 15. November 2016 verabschiedet.

Impressum

Auftraggeber:

Departement Bau, Verkehr und Umwelt des
Kantons Aargau
Abteilungen Raumentwicklung und Verkehr
5001 Aarau

Bau- und Justizdepartement des Kantons
Solothurn
Amt für Raumplanung
4509 Solothurn

Politische Steuerung:

Attiger Stephan, Regierungsrat, Vorsteher
BVU/ Landstatthalter Kanton Aargau
Fürst Roland, Regierungsrat, Vorsteher BJD/
Landammann Kanton Solothurn

Fachliche Steuerung:

Kolb Daniel, Leiter ARE BVU Kanton Aargau
Staub Bernard, Leiter ARP Kanton Solothurn
Rangosch Simone, Leiterin AVK BVU Kanton
Aargau
Meier Rolf H., Leiter ATB BVU Kanton Aargau
Degelo Carlo, AVK BVU Kanton Aargau
Rothen Michael, ARE BVU Kanton Aargau
Gantenbein Stefan, AVT Kanton Solothurn

Projektleitung/Projektbearbeitung:

Lauper Lukas, ARE BVU Kanton Aargau
Schneider Amalia, ARP Kanton Solothurn
Frösch Rainer, Verein AareLand
Liechti Simon, ARE BVU Kanton Aargau
Annette Ramp, ARP Kanton Solothurn

Externe Projektbearbeitung:

Stierli Arthur, ecoptima ag, Bern
Stettler David, ecoptima ag, Bern
Baumgartner Fiona, ecoptima ag, Bern
Schneider Marlies, ecoptima ag, Bern

ecoptima, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

*Abbildung Titelseite: ERO, Olten (Quelle: Amt
für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn)*

Inhaltsverzeichnis

1. Massnahmen Siedlung	5
S301: Siedlungsentwicklung nach innen	6
S302: Entwicklung von Schlüsselarealen	10
S303: Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen	16
S304: Freiraumnetz im urbanen Raum	20
2. Massnahmen Landschaft	25
L301: Siedlungsnaher Landschaftsraum	26
L302: Aufwertung Flussräume	29
3. Massnahmen Öffentlicher Verkehr (ÖV)	33
ÖV301A: Rothrist, Intermodale ÖV-Drehscheibe Bahnhof Rothrist	34
ÖV302A: Intermodale ÖV-Drehscheibe Schöffland	37
ÖV303: Oftringen Zentrum, Intermodale ÖV-Drehscheibe (SBB-Haltestelle) (andere Finanzierung)	41
ÖV304A: Niederamt, ÖV-Teilkonzept (Eigenleistung)	44
4. Optimierung Kantonsstrassennetz mit Aufwertung Ortsdurchfahrten (OD)	47
OD302A: Aarburg, Aufwertung Oltnenstrasse K103	48
OD303A: Stadt Aarau, BGK Entfelderstrasse	51
5. Gesamtverkehrliche Optimierung Kantonsstrassen (MIV)	54
MIV301A: Zofingen, Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K104	55
6. Massnahme Optimierung Kantonsstrassen mit Aufwertung Ortsdurchfahrt (MIVOD)	58
MIVOD301A: Rothrist, Wiggertalstrasse 3. Etappe Abschnitt Nord und Aufwertung Ortsdurchfahrt	59
MIVOD302B: Hägendorf/Rickenbach, Umfahrung Hägendorf/Rickenbach (ERO+)	62
7. Verkehrsmanagement	66
VM301A: Schönenwerd, Busbevorzugung und Stauraumbewirtschaftung	67
8. Massnahmen Fuss- und Veloverkehr (FVV)	72
FVV301A: Buchs, Optimierung Fuss- und Veloverkehrsnetz	73
FVV302A: Zofingen, Fuss- und Veloweg Westseite Bahnlinie, Obere Brühlstrasse bis Industriestrasse	76
FVV303A: Zofingen, Veloverleihsystem Stadt Zofingen	79
FVV304A: Zofingen, Ausbau Veloabstellplätze (Florastrasse, Westseite Bahnhof)	82
FVV305A: Zofingen, Fussgängerbeziehung SBB-Durchgang Mitte (Fortsetzung in Richtung Westen)	85
FVV306A: Oftringen, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Zofingerstrasse	88
FVV307A: Aarburg, Begegnungszone Bärenplatz (Altstadt)	91
FVV308A: Aarau Aarebrücke, flankierende Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	95
FVV309A: Aarau, Veloparking „Ring am Bahnhof“	98
FVV310A: Egerkingen/Neuendorf: Fuss und Veloverbindung ÖV-Drehscheibe- Arbeitsgebiet	102
FVV311A: Zofingen, FVV Verbindung Nationalbahnweg – Gleis 40, inkl. Abstellplätze	106
FVV312B: Aarburg, Fuss- und Veloverkehrsnetz Aarburg Nord	109
FVV313A: Aarburg/Olten, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Aarburg–Olten (ab Kantonsgrenze)	112
FVV314B: Niederamt: Veloschnellroute Aarau–Olten	115
9. Übersichtskarte Verkehrsmassnahmen	118

1. Massnahmen Siedlung

Siedlung**S301: Siedlungsentwicklung nach innen**

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☒ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. S1), Nr. im Prüfbericht Bund: 2581.2.048
- ☐ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☒ Andere Finanzierung: Kosten teilweise Bestandteil der Ortsplanungsrevisionen



Siedlungslücken durch die Entwicklung nach innen reduzieren (Quelle: Google Earth)

Massnahmenbeschreibung**Einleitung:**

Im AareLand gibt es diverse Areale und Siedlungslücken an gut (ÖV-)erschlossener Lage, die baulich nur teilweise ausgenützt sind oder die noch nicht überbaut sind. Im Hinblick auf die verstärkte Siedlungsentwicklung nach innen sind diese Entwicklungspotenziale namentlich im urbanen Entwicklungsraum zu überprüfen und entsprechend der erwünschten Entwicklung anzupassen.

Zielsetzung:

- Im urbanen Entwicklungsraum und an weiteren gut ÖV-erschlossenen Lagen werden dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen gefördert.
- Der Flächenverbrauch wird dank der Nutzung der inneren Reserven, insbesondere zusätzlich durch verdichtete Bauweisen, reduziert.
- Der Landschaftsraum wird so vor weiterer Bebauung geschützt.

Massnahmen:

- Die Siedlungsentwicklung nach innen ist ein kantonaler Planungsgrundsatz und hat vor der Siedlungserweiterung zu erfolgen. Auf der Grundlage der Richtplanvorgaben AG (H1.3, S1.1, S1.2) und SO (SW-1, SW-2) wird die Siedlungsentwicklung nach innen gestützt auf die jeweiligen Ortsplanungen insbesondere mit folgenden Massnahmen sukzessive realisiert:
- Dichtemasse im Rahmen von Ortsplanungsrevisionen überprüfen
- Angemessen ÖV-Angebotsstufen erhöhen (gute, der bebauten Umgebung angemessene Erschliessungsqualität)
- Wo sinnvoll: Festlegen von Mindestmassen (z.B. Mindestgeschosszahl, Mindestgebäudehöhen, Mindestanteil Nutzungen)
- Prüfen von Umzonungen ("Aufzonungen")
- Wo sinnvoll und zweckmässig: Sondernutzungsplanpflicht mit Beschrieb der Entwicklungsziele
- Insbesondere in städtebaulich sensiblen Gebieten: Fördern von qualitativ hochstehenden Planungsverfahren (Konkurrenzverfahren, Testplanungen, Wettbewerbe etc.)
- Im Kanton Aargau gibt es einen Kleinkredit zur Umsetzung der Siedlungsstrategie. Zwei Fachstellen initiieren Projekte und unterstützen Gemeinden in Fragen der Wohnbauentwicklung und bei Arealentwicklungen.

Zuständigkeiten

Federführung:

Gemeinden

Beteiligte Stellen:

Kantone Aargau und Solothurn, Regionen

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

Daueraufgabe

- ☒ Im **Richtplan** SO/AG enthalten. Koordinationsstand:
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☒ Festsetzung

Zeithorizont Umsetzung:

- ☐ bis 2018 ☒ Daueraufgabe
- ☐ 2019 – 2022
- ☐ 2023 – 2026
- ☐ ab 2027

Kosten (exkl. MWSt.): projektabhängig

Kostenteiler:

Anteil Bund

Anteil Kanton(e)

Anteil Gemeinde(n)

Priorität:

- ☐ A-Liste
- ☐ B-Liste
- ☐ C-Liste

Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)

- ☐ 1
- ☐ 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation

Bezug zum Zukunftsbild:

- Das AareLand als eine attraktive Wohn-, Arbeits- und Erholungsregion im Herzen der Schweiz positionieren: SL1.1, SL1.2
- Die Siedlungsentwicklung im AareLand lenken: SL3.2
- Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: SL4.1, SL4.2
- Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: SL5.1, SL5.3
- Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: SL6.1
- Den Kernergänzungsraum als Wohnschwerpunkt des AareLands priorisieren: SL7.1, SL7.2
- Regionalzentrum Oensingen weiter stärken: SL10.2

- Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen / Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln: SL11.1, SL11.3

Bezug zur Schwachstellenanalyse:*Ist-Zustand*

- Bevölkerung: Vor allem die Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) resp. die ländlichen Entwicklungsgemeinden (SO) verzeichnen grössere Bevölkerungszunahmen (zwischen 5 bis 20 %).
- Die Bevölkerungsdichte im AareLand ist eher gering: Zwar sind die drei Zentren relativ dicht bebaut, grosse Teile des AareLands sind aber wenig dicht besiedelt.
- Ausserhalb des urbanen Entwicklungsraums bestehen teilweise noch grössere Baulandreserven.

Trends

- Zunahme der Bevölkerung im AareLand.

Schwachstellen und Handlungsbedarf

- Weiterhin Zunahme der Nachfrage, dort, wo noch Bauzonen zur Verfügung stehen.
- Im urbanen Entwicklungsraum steht nicht genügend Wohnraum zur Verfügung. Es muss mehr Wohnraum zur Verfügung gestellt werden.

Handlungsschwerpunkte

- Handlungsschwerpunkt Abstimmung von Siedlung und Verkehr, Siedlungsentwicklung nach innen: Die künftige Entwicklungspolitik der Kantone legt die Prioritäten auf die Siedlungsentwicklung nach innen.
- Handlungsschwerpunkt Verdichtung am ÖV-gerechten Ort im urbanen Entwicklungsraum: Durch gezielte Massnahmen im Bereich Siedlung und Mobilität wird der urbane Entwicklungsraum verdichtet. Angebote mit einer hohen Wohnqualität und mit qualitativ hochwertig gestaltetem Siedlungsraum an attraktiv ÖV-erschlossenen Lagen bieten eine „echte“ Alternative zum Einfamilienhaus im Grünen.

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

- Fortführung der Massnahme S1 aus dem Agglomerationsprogramm 2. Generation

Beurteilung**Wirkung (WK 1-4):****WK 1:** Qualität des Verkehrssystems verbessert

Durch die konzentrierte Ansiedlung von Einwohnern und Arbeitsplätzen wird der Anteil des MIV vermindert, da es attraktiver wird auf den Öffentlichen Verkehr oder das Velo umzusteigen.

WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Durch die angestrebte Bebauung der inneren, gut erschlossenen Reserven wird die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützt, sowie eine Verringerung der Zersiedlung gefördert.

WK 3: Verkehrssicherheit erhöht

Durch die Siedlungsentwicklung nach innen kann das Verkehrsvorkommen in strategischen Arealen vermindert werden, was zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit führt.

WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Der Erhalt des Landschaftsraums ermöglicht es, dass die Umweltbelastung und der Ressourcenverbrauch vermindert werden können.

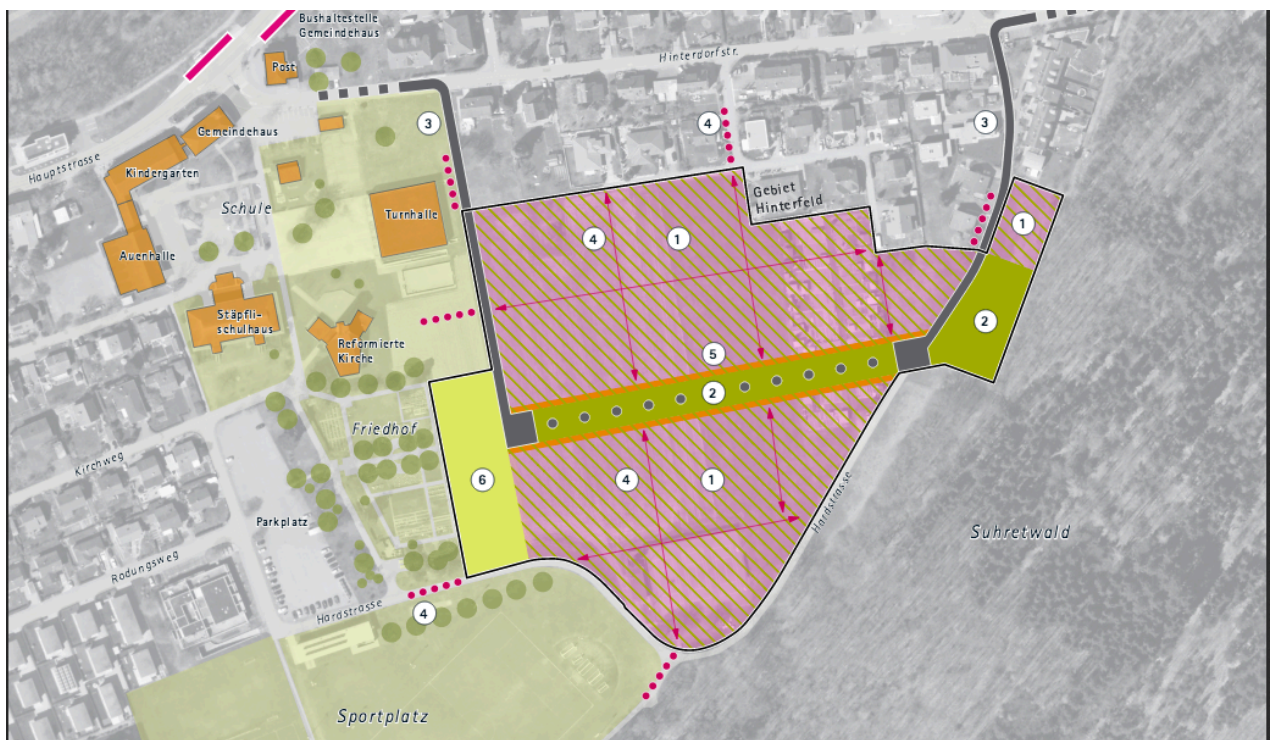
Machbarkeit:**Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:**

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: -
Quantitative Angaben: -
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss: -

Siedlung

S302: Entwicklung von Schlüsselarealen

- ☐ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☒ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. S3), Nr. im Prüfbericht Bund: 2581.2.050
- ☐ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☒ Andere Finanzierung: Kosten teilweise Bestandteil der Ortsplanungsrevisionen



Stadt Aarau: Räumliche Grundsätze für die Gebietsentwicklung Hinterfeld (Quelle: Stadt Aarau, Bericht zur Entwicklungsplanung Hinterfeld / Planwerkstadt AG / pool Architekten, 2014)

Massnahmenbeschrieb

Einleitung:

Der Kanton Aargau stellt den Gemeinden im Richtplan unter anderen folgende Vorgaben für die Siedlungsentwicklung: gute Siedlungsqualität; den Verhältnissen angepasste Erneuerung sowie Entwicklung und Ausschöpfung der Nutzungsreserven im Bestand; Ausnützung des Verdichtungspotenzials unter Einhaltung der quartierspezifischen Qualitäten; Abstimmung von Siedlung und Verkehr; auf den Generationenwechsel und Familien ausgerichtete Wohnstruktur; Ausrichtung der Arbeitsplatzgebiete auf eine gute Standortqualität (gute MIV- und ÖV-Erschliessung, verkehrsverträgliche Lage) und eine hohe Arbeitsplatzdichte. Der Kanton Aargau unterscheidet Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte von kantonaler und regionaler Bedeutung (spezifiziert nach Nutzung), Bahnhofgebiete und Wohnschwerpunkte (Standorte mit Potenzial für eine qualitativ hochwertige, dichte Wohnraumentwicklung von überregionaler Bedeutung). Im Kanton Aargau werden innerhalb der Bauzonen verfügbare, bedürfnisgerecht nutzbare Areale zur Bau-reife entwickelt. Die Umnutzung und Neunutzung von unternutzten eingezonten Flächen ist von kantonalem Interesse.

Im Kanton Solothurn gilt es, die Innenentwicklung vor der Aussenentwicklung zu fördern. Zentrumsgemeinden und Entwicklungsgemeinden in Zentrumsnähe bilden die Schwerpunkte der Wirtschaftsräume von kantonaler Bedeutung und weisen als Wohn- und Arbeitsorte eine überregionale Bedeutung auf. Der Kanton Solothurn bezeichnet neben Wirtschaftsräumen von kantonaler Bedeutung zusätzlich Arbeitsplatzgebiete von überörtlicher Bedeutung und Bahnhofgebiete von kantonaler Bedeutung. Die Arbeitsplatzgebiete von überörtlicher Bedeutung bilden das Rückgrat der wirtschaftlichen Entwicklung in den Wirtschaftsräumen. Sie sind gut erreichbar und unterstützen die Schwerpunktbildung

gemäss den „Grundzügen der Raumordnung Schweiz“ in besonderem Masse. Der Kanton setzt sich für eine gute Erschliessung (private und öffentliche Verkehrsträger) sowie für ein günstiges Arbeitsplatzumfeld ein. Mit Hilfe von Gesamtkonzepten und entsprechenden planungsrechtlichen Voraussetzungen werden in den Bahnhofgebieten gemischte Nutzungen, insbesondere mit Dienstleistungen und Wohnungen gefördert.

Im Raum AareLand gibt es an gut geeigneten Lagen diverse grössere Entwicklungsareale ("Schlüsselareale"), die aus rechtlichen, finanziellen oder auch eigentümerbezogenen Gründen noch nicht überbaut sind. Sie können einen wichtigen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen leisten, insbesondere im Zusammenhang mit dem zu erwartenden Bevölkerungswachstum.

Zielsetzung:

- Als Beitrag zur Umsetzung einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung ist die Vorbereitung und Realisierung von Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkten an raumplanerisch besonders geeigneten Lagen zu fördern.
- Im urbanen Entwicklungsraum und an weiteren gut ÖV-erschlossenen Lagen werden brachliegende oder nur ungenügend genutzte Areale den erwünschten dichten Nutzungen Wohnen, Dienstleistung und Arbeiten zugeführt.
- Der Flächenverbrauch wird dank der Nutzung der inneren Reserven, insbesondere zusätzlich durch verdichtete Bauweisen, reduziert.
- Im Agglomerationsprogramm werden – soweit erforderlich – Massnahmen zur Verbesserung der Erschliessung der Schlüsselareale definiert.

Massnahmen:

- Auf der Grundlage der Richtplanvorgaben der Kantone Aargau (H1.3, H3.1, H3.2, S1.1, S1.3, S1.4, S1.9) und Solothurn (SW-1, SW-2, SW-4) werden die Schlüsselareale bezeichnet und deren Entwicklung unterstützt.
- Als regionale Schlüsselareale gelten die in der untenstehenden Tabelle aufgelisteten Standorte. Diese Standorte liegen im urbanen Entwicklungsraum und erfüllen folgende Mindestanforderungen:
 - Fläche > 25'000 m²
 - Kapazität > 100 EW/AP zusätzlich
 - ÖV-Güteklasse C oder besser
 - Durch den Kanton als geeignetes Areal bezeichnet
- Die Gemeinden fördern die Realisierung der Schlüsselareale unter Berücksichtigung einer angemessenen baulichen Dichte, qualifizierter Verfahren und der Ausschöpfung der rechtlichen Möglichkeiten zur Mobilisierung. Die Gemeinden werden dazu angehalten, an diesen Standorten – sofern vorhanden – die maximale rechtsgültige Bebauungsdichte zu realisieren und bei geeigneter Lage einen Dichte-Bonus mittels eines Wettbewerbsverfahrens geltend zu machen. Falls an einem Standort unerwünschte Entwicklungen auftreten, müssten die Gemeinden diese mittels der Einführung einer Planungszone unterbinden und die planungsrechtlichen Grundlagen den regionalen Zielsetzungen anpassen. Die Gemeinden entwickeln mit geeigneten Instrumenten Leitbilder und Konzepte, aus denen konkrete Qualitätskriterien für nachfolgende Projekte in den Schwerpunktgebieten ableitbar sind. Besonders geeignet zur Qualitätssicherung von Projekten sind qualifizierte Verfahren, wie sie in den SIA-Ordnungen 142 und 143 und den in Ergänzung dazu erlassenen Wegleitungen geregelt werden. Den Gemeinden wird daher die Anwendung dieser Verfahren empfohlen. Die Gemeinden fördern die Verfügbarkeit der Schlüsselareale u.a. durch Animation von Grundeigentümern (z. B. Gesprächsaufnahme, Beratung, planerische Vorleistungen, Federführung, Vorfinanzierung der ersten Planungsschritte), Abbau von Hemmnissen (z. B. Anpassungen planungsrechtlicher Bestimmungen), Schaffung von Anreizen (z. B. Investitionen in Siedlungsausstattung), Information und nach Möglichkeit durch baulandpolitische Massnahmen (z. B. Erwerb von Grundstücken, unterstützen resp. einleiten von Baulandumlegungsverfahren).
- Im Kanton Aargau gibt es einen Kleinkredit zur Umsetzung der Siedlungsstrategie. Zwei Fachstellen initiieren Projekte und unterstützen Gemeinden in Fragen der Wohnbauentwicklung und bei Arealentwicklungen. Der Kanton Solothurn unterstützt die Gemeinden fallweise bei innovativen Ansätzen der Siedlungsentwicklung nach innen (z.B. städtebauliche Dorfkernekonzepte).

Zuständigkeiten

Federführung:

Standortgemeinden

Beteiligte Stellen:

Kantone Aargau und Solothurn, Regionen

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	Daueraufgabe
☒ In Richtplan SO/AG teilweise enthalten. Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): projektabhängig Kostenteiler: Anteil Bund Anteil Kanton(e) Anteil Gemeinde(n)
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☒ Daueraufgabe ☐ 2019 – 2022 ☐ 2023 – 2026 ☐ ab 2027	
Priorität: ☐ A-Liste ☐ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) ☐ 1 ☐ 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation
Bezug zum Zukunftsbild: - Das AareLand als attraktive Wohn-, Arbeits- und Erholungsregion im Herzen der Schweiz positionieren: SL1.1, SL1.2 - Die Siedlungsentwicklung im AareLand lenken: SL3.2 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: SL4.1 - Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: SL5.1, SL5.3, SL5.4 - Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: SL6.1, SL6.2, SL6.3 - Den Kernergänzungsraum als Wohnschwerpunkt des AareLands priorisieren: SL7.1 - Umnutzung reiner Arbeitsgebiete an zentralen Lagen innerhalb des Kernraums fördern: SL9.1 - Das Regionalzentrum Oensingen weiter stärken: SL10.1
Bezug zur Schwachstellenanalyse: <i>Ist-Zustand</i> - Bevölkerung: Vor allem die Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) resp. die ländlichen Entwicklungsgemeinden (SO) verzeichnen grössere Bevölkerungszunahmen (zwischen 5 bis 20 %). - Im gesamten Gebiet des AareLands und insbesondere im urbanen Entwicklungsraum bestehen an gut ÖV-erschlossenen Lagen grössere zusammenhängende Areale mit grossen Potentialen für Wohnen und Arbeiten. - Realisierte Arealentwicklungen zeigen beispielsweise im Regionalzentrum Oensingen („Areal Leuenfeld“) die gewünschte Wirkung in der Siedlungsentwicklung. <i>Trends</i> - Zunahme der Bevölkerung im AareLand, kurz- bis mittelfristig vorwiegend am Rande des urbanen Entwicklungsraumes. - Aufgrund verschärfte planerischer Vorgaben in den kantonalen Richtplänen ist mit einer Trendumkehr zu rechnen. Die Zentren und der urbane Entwicklungsraum werden sich infolgedessen stärker entwickeln. <i>Schwachstellen und Handlungsbedarf</i> - Das Risiko einer unerwünscht starken Bevölkerungsentwicklung an peripheren, unterdurchschnittlich gut erschlossenen Lagen besteht weiterhin, zumal die unüberbauten Bauzonen im ländlichen Raum grösser sind als in den Zentren.

- Im urbanen Entwicklungsraum steht nicht genügend Wohnraum zur Verfügung. Es muss mehr Raum für Wohnen und Arbeiten an gut ÖV-erschlossenen Standorten innerhalb des urbanen Entwicklungsraums zur Verfügung gestellt werden.

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

Fortführung der Massnahme S3 Entwicklung von Schlüsselarealen aus dem Agglomerationsprogramm 2. Generation

Beurteilung**Wirkung (WK 1-4):**

- WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert
Das Verkehrsaufkommen wird durch die konzentrierte Ansiedlung von Einwohnern und Arbeitsplätzen an raumplanerisch besonders geeigneten Standorten vermindert.
- WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert
Die Siedlungsentwicklung nach innen wird dadurch gefördert, dass Schlüsselareale aufgewertet werden und dies eine bauliche Verdichtung ermöglicht.
- WK 3: Verkehrssicherheit erhöht
Verkehrliche Massnahmen ermöglichen, dass das Verkehrsaufkommen verträglicher gestaltet werden kann, dies führt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert
Verträglicheres Verkehrsaufkommen führt ausserdem zur Verminderung von Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch.

Machbarkeit:**Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:****Sonstiges****Literatur / Grundlagendokumente:**

-

Quantitative Angaben:

-

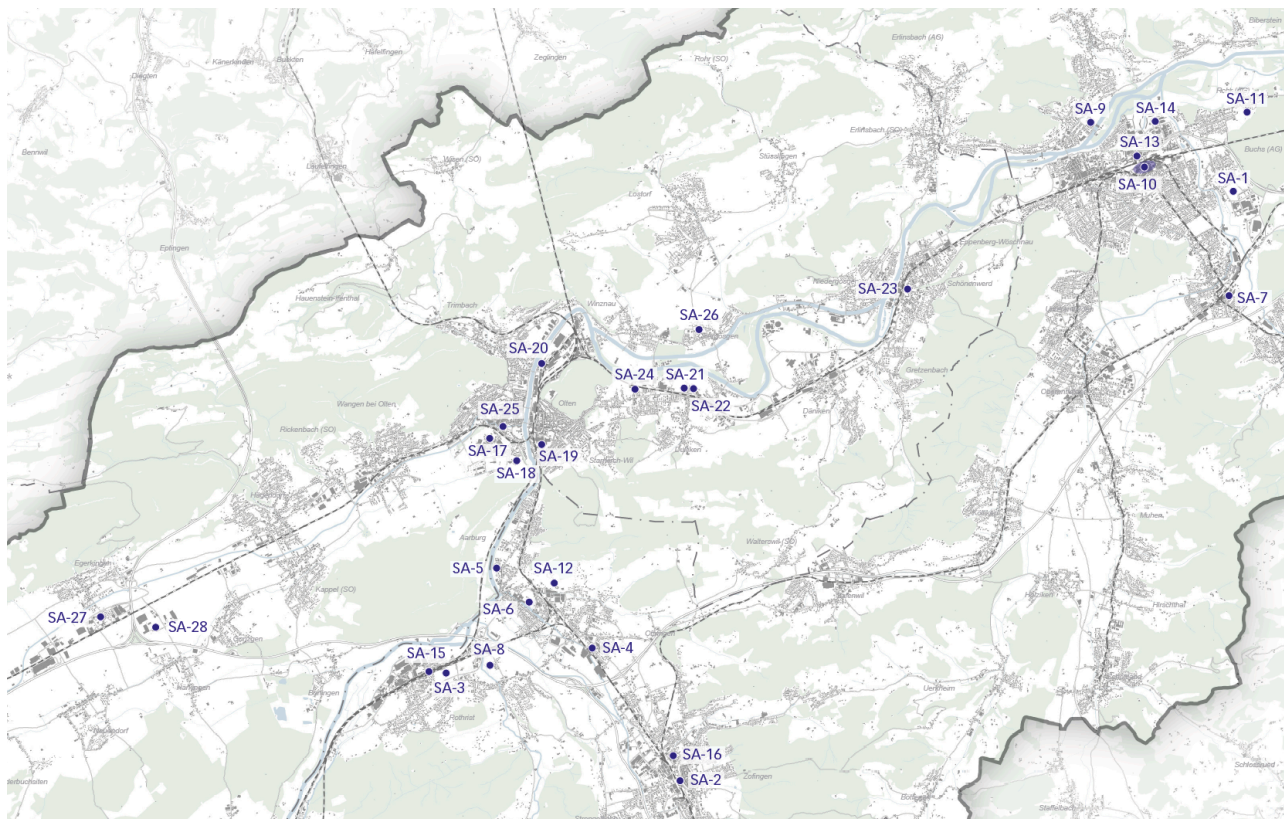
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

- Als Schlüsselareale gelten eingezonte, nicht bebaute Gebiete, Verdichtungsgebiete oder Umstrukturierungsgebiete, die in den kantonalen Richtplänen als Siedlungsentwicklungsgebiete oder Wohnschwerpunkte bezeichnet sind.
- Die angegebenen Anteile von Wohnen / Arbeiten und Freiflächen sind nicht verbindlich für die Nutzungsplanung. Sie basieren auf Schätzungen nach aktuellem Wissensstand.

Schlüsselareale

Nr.	Gemeinde	Raum- typ	Standort	Fläche total (ha)	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	ÖV- GK	Stand Realisierung	Koordinationsbedarf
SA-1	Buchs	urban	Hunzikermatte	4	80-100	0-20	C-D	-	Einzonung erforderlich
SA-2	Zofingen	urban	Bahnhof	30	80-100	0-20	A	Testplanung, Gestaltungsplan	Umzonungen erforderlich
SA-3	Rothrist	urban	Breiten	8.4			C	1. Etappe abgeschlossen 2. Etappe ab 2016	Planung abgeschlossen
SA-4	Oftringen	urban	Zentrumsplanung	11	80	20	C	etappiert	
SA-5	Aarburg	urban	Aarburg Nord	11.2	70	30	C	Masterplan, Gestaltungsplan	BNO Teilrevision
SA-6	Aarburg	urban	Webi-Areal Ost	4.3	75	25	C	In Realisierung	
SA-7	Suhr	urban	Bahnhof Süd	4.7			B	Gestaltungsplan in Arbeit	
SA-8	Rothrist	urban	Bifang	3.3	0-5	95-100	C	Richtplanverfahren	Einzonung erforderlich
SA-9	Aarau	urban	Scheibenschachen	5.8			B	Teilweise realisiert	Planung abgeschlossen
SA-10	Aarau	urban	Torfeld Süd	7.9			A	Gestaltungsplan	Teil Stadion blockiert aufgrund Beschwerden
SA-11	Aarau	urban	Hinterfeld	4.1	100		C	Testplanung	Gestaltungsplan ausstehend
SA-12	Aarburg	urban	Gishalde-Steinbille	3.3	90-100	0-10	C	Sondernutzungsplanung	Gestaltungsplan in kant. Vorprüfung
SA-13	Aarau	urban	Torfeld Nord				A	Baureif	Blockierung durch Teileigentümer
SA-14	Aarau	urban	Hangartner-Areal	2.8			C	Testplanung abgeschlossen	Umzonung mit Gestaltungsplanpflicht
SA-15	Rothrist	urban	Bahnhofgebiet	1.6	90-100	0-10	C	Masterplan, Gestaltungsplan	Öffentliche Mitwirkung 2016, BNO Teilrevision
SA-16	Zofingen	urban	Untere Vorstadt	1	90-100	0-10	B-C	Gestaltungspläne in Vorbereitung	
SA-17	Olten	urban	Olten Südwest	22.6	85	15	C	Teilweise realisiert	
SA-18	Olten	urban	ChlyHolz	9.6	90-100	0-10	C	Teilweise realisiert	Planung abgeschlossen
SA-19	Olten	urban	Giroud Olma (Sälipark)	2.8	70	30	B-C	Kooperative Arealstudie	
SA-20	Olten	urban	Bahnhof Nord	2.6	70	30	A	Teilweise realisiert, Gestaltungsplan	
SA-21	Dulliken	urban	Bahnhof Nord		80	20	C	Bebauungsstudie	Politische Diskussion pendent
SA-22	Dulliken	urban	Hugi	2.5	80	20	C	Realisiert	Planung abgeschlossen
SA-23	Schönenwerd	urban	Dorfkern, Bally	4.2	100		C	Siedlungsentw.-konzept	
SA-24	Dulliken	urban	Schäfer Langfeld	2.5	90-100	0-10	C	Machbarkeitsstudie	Umzonung erforderlich
SA-25	Olten	urban	Stationsstrasse / Hammer	1.5			C	Inaktiv	
SA-26	Obergösgen		Steingasse*	2.1	100		D	Machbarkeitsstudie	Gestaltungsplan 2016
SA-27	Egerkingen/ Neuendorf/	agglo	RAZ I: Altgraben/Widenfeld	20			D	1. und 2. Phase abgeschlossen,	
SA-28	Egerkingen/ Härkingen	urban	RAZ II: Pfannenstill/ Welschmatt/ Fuchsmatten	29		100	D	Nutzungsplanung 2016/2017	

* Areal gilt als gutes Beispiel der Siedlungsentwicklung nach innen im Kanton SO und verfolgt die gleichen Ziele/Grundsätze der Massnahme Schlüsselareale.

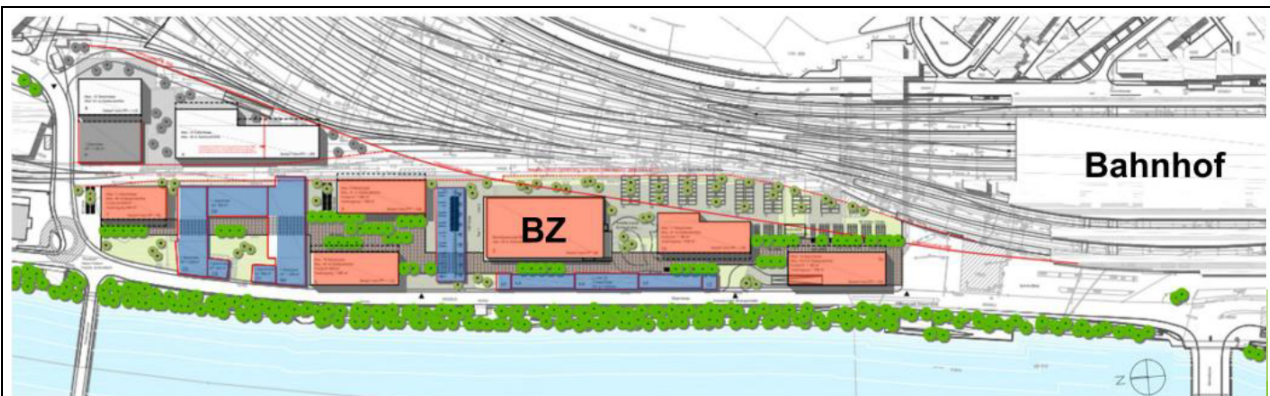


Massnahme S302: Schlüsselareale

Siedlung

S303: Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☒ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. S4), Nr. im Prüfbericht Bund: 2581.2.051
- ☐ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☒ Andere Finanzierung: Kosten teilweise Bestandteil der Ortsplanungsrevisionen



Umnutzung des Gebiets Bahnhof Nord in Olten: Projekt Arealentwicklung auf dem Areal der Industriewerke (Quelle: SBB, <http://www.zentrumstadt.ch/upload/cms/user/FactsheetBahnhofNord.pdf>)

Massnahmenbeschreibung

Einleitung:

In Aarau, Olten und in Zofingen bestehen in Zentrumsnähe und an sehr gut ÖV-erschlossenen Lagen grössere zusammenhängende Areale, die heute ausschliesslich Arbeitsnutzungen (Industrie etc.) vorbehalten sind. Aufgrund deren Standorte und Erschliessungsgunst eignen sie sich auch für dichte Mischnutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen.

Für weitere Areale an vergleichbaren Lagen, die im Zukunftsbild noch nicht explizit bezeichnet sind, sollen auf Antrag der Grundeigentümerschaft ebenfalls Umnutzungen geprüft werden.

Zielsetzung:

- Diese Arealentwicklungen leisten so einen wesentlichen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen: Im urbanen Entwicklungsraum und an weiteren gut ÖV-erschlossenen Lagen werden attraktive, dichte Mischnutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen mit qualitativ hochwertigen öffentlichen Räumen geschaffen.
- Reduzierung des Flächenverbrauchs durch die Nutzung der inneren Siedlungsreserven.

Massnahmen:

Auf der Grundlage der Richtplanvorgaben AG (H1.3, H3.1, H3.2, S1.1, S1.3, S1.4) und SO (SW-1, SW-4) werden im Rahmen der Ortsplanungen für diejenigen Arbeitsgebiete, die sich für Nutzungsveränderungen eignen, die Voraussetzungen für die Umnutzungen geschaffen:

Planung:

- Potenzielle Umnutzungsareale bezeichnen und Rahmenbedingungen klären: z.B. Verkehr, Städtebau, öffentliche Räume, ÖV-Erschliessung, Nutzungen etc..
- Wo sinnvoll festlegen von Mindestmassen (z.B. Mindestgeschosszahl, Mindestgebäudehöhen, Mindestanteil Nutzungen).
- Fördern von qualitativ hochstehenden Planungsverfahren (Konkurrenzverfahren, Testplanungen, Wettbewerbe etc.).
- Rechtlich und / oder finanzielle Anreize schaffen: Z.B. durch erhöhte Nutzungen und / oder Aussicht auf Realisierungserleichterungen unter der Bedingung, dass ein Qualitätsverfahren (z.B. Konkurrenzverfahren) unter Einbezug der Gemeinde durchgeführt wird.

Umsetzung:

- Beratung der Grundeigentümerschaft zu möglichen Entwicklungspotenzialen und dem notwendigen Vorgehen dazu.
- Unterstützung der Grundeigentümerschaft bei der Durchführung der notwendigen Planungsverfahren (z.B. Federführung und / oder Vorfinanzierung der ersten Planungsschritte durch die öffentliche Hand).
- Bei Bedarf: Baulandumlegungsverfahren unterstützen resp. einleiten.
- Im Kanton Aargau gibt es einen Kleinkredit zur Umsetzung der Siedlungsstrategie. Zwei Fachstellen initiieren Projekte und unterstützen Gemeinden in Fragen der Wohnbauentwicklung und bei Arealentwicklungen.

Zuständigkeiten**Federführung:**

Gemeinden

Beteiligte Stellen:

Kantone Aargau und Solothurn, Regionen

Realisierung**Vorgehen/Meilensteine:**

Daueraufgabe

- ☐ Im **Richtplan** SO/AG teilweise enthalten.
Koordinationsstand:
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☒ Festsetzung

Kosten (exkl. MWSt.): projektabhängig

Kostenteiler:

Anteil Bund

Anteil Kanton(e)

Anteil Gemeinde(n)

Zeithorizont Umsetzung:

- ☐ bis 2018 ☒ Daueraufgabe
- ☐ 2019 – 2022
- ☐ 2023 – 2026
- ☐ ab 2027

Priorität:

- ☐ A-Liste
- ☐ B-Liste
- ☐ C-Liste

Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)

- ☐ 1
- ☐ 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation**Bezug zum Zukunftsbild:**

- Das AareLand als attraktive Wohn-, Arbeits- und Erholungsregion im Herzen der Schweiz positionieren: SL1.1
- Die Siedlungsentwicklung im AareLand lenken: SL3.2
- Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: SL4.1, SL4.2
- Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: SL5.1, SL5.3
- Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: SL6.1
- Umnutzung reiner Arbeitsgebiete an zentralen Lagen innerhalb des Kernraums fördern: SL9.1
- Das Regionalzentrum Oensingen weiter stärken: SL10.1

Bezug zur Schwachstellenanalyse:*Ist-Zustand*

- In Aarau, Olten und Rothrist bestehen in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe unternutzte Arbeitsgebiete.

- Bevölkerung: Vor allem die Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) resp. die ländlichen Entwicklungsgemeinden (SO) verzeichnen grössere Bevölkerungszunahmen als der urbane Entwicklungsraum und die Zentren. Dies entspricht weder der Verdichtung nach innen noch der Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

Trends

- Die Nachfrage an Wohnraum und Arbeitsplätzen in unmittelbarer Nähe zu ÖV-Knoten steigen (z.B. Olten, Aarau).
- Zunahme der Bevölkerung im AareLand. Sie wird sich dort niederlassen, wo es noch freie Bauzonen hat, also ausserhalb des urbanen Entwicklungsraums.
- Im urbanen Entwicklungsraum steht nicht genügend Wohnraum zur Verfügung. Es muss mehr Raum für Wohnen und Arbeiten an gut ÖV-erschlossenen innerhalb des urbanen Entwicklungsraums zur Verfügung gestellt werden
- Insbesondere gut ÖV-erschlossene Standorte sind – unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten – zu verdichten und aufzuwerten. Verbesserung des Wohnraumangebots in zentral gelegenen Mehrfamilienhäusern als städtische Alternative zum Einfamilienhaus.

Schwachstellen und Handlungsbedarf

- Diese Arbeitsgebiete stehen derzeit nicht für grössere Umnutzungen zur Verfügung.
- Sie sind neuen, dichteren Nutzungen zuzuführen.
- Handlungsschwerpunkt Abstimmung von Siedlung und Verkehr, Siedlungsentwicklung nach innen: Die künftige Entwicklungspolitik der Kantone legt die Prioritäten auf die Siedlungsentwicklung nach innen.
- Handlungsschwerpunkt Verdichtung am ÖV-gerechten Ort im urbanen Entwicklungsraum: Durch gezielte Massnahmen im Bereich Siedlung und Mobilität wird der urbane Entwicklungsraum verdichtet. Angebote mit einer hohen Wohnqualität und mit qualitativ hochwertig gestaltetem Siedlungsraum an attraktiv ÖV-erschlossenen Lagen bieten eine „echte“ Alternative zum Einfamilienhaus im Grünen.

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

Fortführung der Massnahme S4 aus dem Agglomerationsprogramm 2. Generation

Beurteilung

Wirkung (WK 1-4):

WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert

Das Verkehrsaufkommen kann durch die strategische Ansiedlung von Einwohnern und Arbeitsplätzen vermindert werden.

WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Die durch die Mischnutzung ermöglichte Verdichtung einiger Areale begünstigt eine Siedlungsentwicklung nach innen.

WK 3: Verkehrssicherheit erhöht

Durch die Siedlungsentwicklung nach innen kann das Verkehrsvorkommen in strategischen Arealen vermindert werden, was zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit führt.

WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Durch die Verdichtung einiger Areale kann Landschaftsraum geschützt werden, was zusammen mit weniger Emissionen wegen verringertem Verkehrsaufkommen, die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch vermindert.

Machbarkeit:

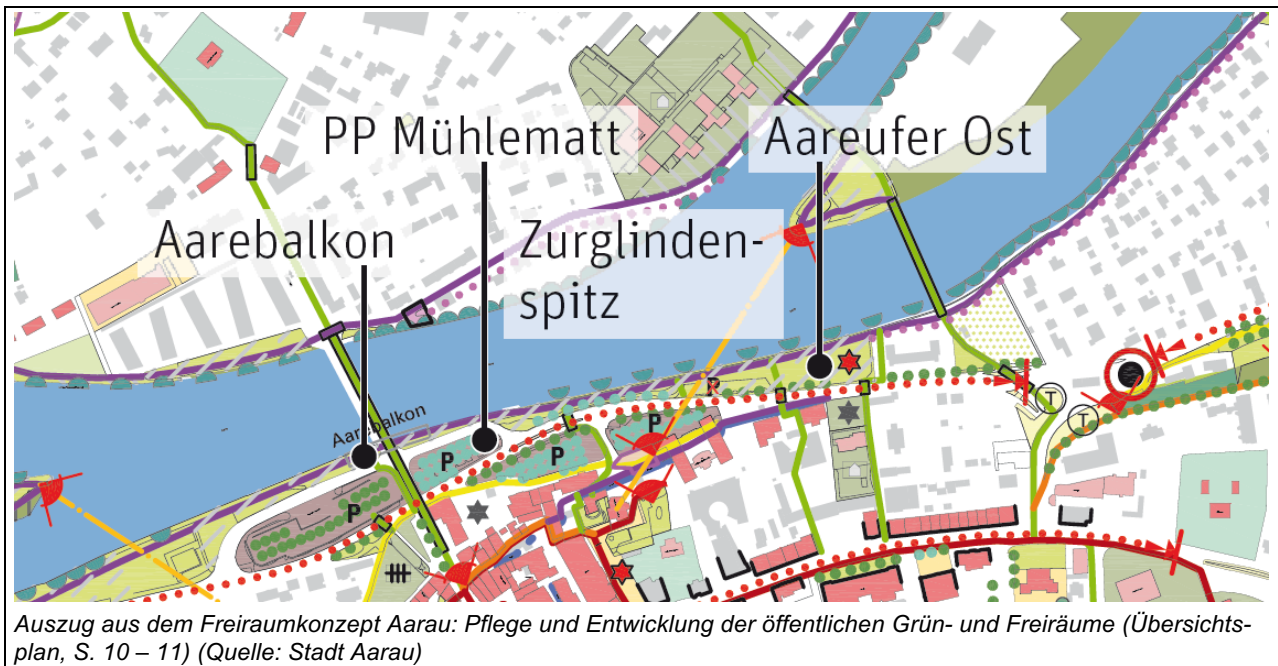
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

- S304: Freiraumnetz im urbanen Raum

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: -
Quantitative Angaben: -
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss: -

Siedlung**S304: Freiraumnetz im urbanen Raum**

- ☐ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☒ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. S5), Nr. im Prüfbericht Bund: 2581.2.052
- ☐ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☒ Andere Finanzierung: Kosten teilweise Bestandteil der Ortsplanungsrevisionen

**Massnahmenbeschreibung****Einleitung:**

Frei- und Grünräume innerhalb der dicht bebauten Siedlungen sind für eine hohe Qualität des Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes sehr wichtig: Sie übernehmen wichtige Aufgaben für die Nächsterholung und gliedern den Siedlungsraum.

Im urbanen Raum besteht ein hoher Entwicklungsdruck. Aus diesem Grund sind geeignete Frei- und Grünräume zu sichern und zur Verfügung zu stellen.

Sinnvollerweise erfolgt dies nach einem Gesamtkonzept, das die Verbindungen dieser Räume zu einem Freiraumnetz sicherstellt.

Zielsetzung:

- Erhalten und Schaffen von genügend attraktiven Frei- und Grünräumen für die Nächsterholung in dicht besiedelten Gebieten.
- Gliederung des Siedlungsraums durch das Freiraumnetz in Zentren und Quartieren.
- Das Freiraumnetz ist Träger wichtiger Velo- und Fussgängerverbindungen.

Massnahmen:

- Auf der Grundlage der Richtplanvorgaben AG (H2.4, H3.2, H4.3, H5.3, S1.1, S1.3, S1.4, S2.1, L1.1, L1.2, L2.1, L4.3) und SO (SW-2, LE-5) erarbeiten die Städte Aarau, Olten und Zofingen mit ihren angrenzenden Gemeinden Freiraumplanungen.

Vorgehen:

- Mit einer Ist-Analyse der bestehenden Grünraumstrukturen erkennen die Gemeinden Lücken und definieren anschliessend zielgerichtet entsprechende Massnahmen.
- In Gebieten mit höchstem Handlungsbedarf in Pilotprojekten exemplarisch bestehende Lücken der Grünraumstruktur schliessen und mit Freiräumen ergänzen.
- Bestehende Freizeitinfrastruktur (Wald, Wanderweg, AareLandweg, Wanderwegnetz, Schweiz Mobil und Parkanlagen etc.) einbeziehen.
- Die Freiraumplanungen resp. die Ist-Analyse der bestehenden Grünraumstrukturen umfassen sowohl öffentliche wie auch private Freiräume und werden im Rahmen der Aufgaben zur Aussenraumgestaltung der Gemeinden wie auch im Rahmen von privaten Bauvorhaben (insbesondere aber im Rahmen von Sondernutzungsplanungen) umgesetzt. Bei Bedarf werden die Ergebnisse in geeigneten Verfahren (Richtpläne, Nutzungsplanung, Verträge etc.) gesichert.

Die Freiraumkonzepte behandeln insbesondere:

- Gestaltung der öffentlichen und öffentlich zugänglichen Freiräume (inkl. Strassenräume) bezüglich Materialisierung, Begrünung und notwendiger Infrastruktur
- Pflegekonzepte
- Vernetzung der Teilräume unter sich und mit den Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkten durch den FVV
- ökologische Vernetzung
- Zugang zu den Gewässerräumen
- ev. „plan lumière“
- ev. Plakatierungskonzepte
- weitere Aspekte

Im Kanton Aargau gibt es einen Kleinkredit zur Umsetzung der Siedlungsstrategie. Zwei Fachstellen initiieren Projekte und unterstützen Gemeinden in Fragen der Wohnbauentwicklung und bei Arealentwicklungen.

Zuständigkeiten	
Federführung: Region	Beteiligte Stellen: Kantone Aargau und Solothurn, Gemeinden

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	Daueraufgabe
☐ Im Richtplan SO/AG enthalten. Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): projektabhängig Kostenteiler: Anteil Bund Anteil Kanton(e) Anteil Gemeinde(n)
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☒ Daueraufgabe ☐ 2019 – 2022 ☐ 2023 – 2026 ☐ ab 2027	
Priorität: ☐ A-Liste ☐ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) ☐ 1 ☐ 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation

Bezug zum Zukunftsbild:

- Die Siedlungsentwicklung im AareLand lenken: SL3.2
- Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: SL5.2
- Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: SL6.1
- Siedlungsnaher Landschaftsraum im urbanen Entwicklungsraum erhalten: SL13.2, M13.1
- Das Freiraumnetz in Teilen des urbanen Entwicklungsraums weiter ausbauen: SL15.1, M15.1
- Prägende Flussräume erhalten und weiter entwickeln: SL16.1, SL16.2, M16.3, M16.4, M16.5
- Mit Siedlungszäsuren das AareLand gliedern und ökologisch vernetzen: SL17.2

Bezug zur Schwachstellenanalyse:*Ist-Zustand*

- Bevölkerung: Vor allem die Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) resp. die ländlichen Entwicklungsgemeinden (SO) verzeichnen grössere Bevölkerungszunahmen als der urbane Entwicklungsraum und die Zentren. Dies entspricht weder der Verdichtung nach innen noch der Abstimmung von Siedlung und Verkehr.
- Die städtischen Freiräume entlang der Aare in Aarau und Olten haben eine sehr wichtige Funktion für die Nah- und Nächsterholung.

Trends

- Zunahme der Bevölkerung im AareLand. Sie wird sich dort niederlassen, wo es noch freie Bauzonen hat, also ausserhalb des urbanen Entwicklungsraums.
- Auf kommunaler Ebene wird vermehrt versucht, mittels Freiraum- und Gestaltungskonzepten für öffentliche Räume und Aufwertungen von wertvollen Landschaften, Parks und Freiräumen den negativen Tendenzen entgegenzuwirken.

Schwachstellen und Handlungsbedarf

- Im urbanen Entwicklungsraum steht nicht genügend Wohnraum zur Verfügung. Es muss mehr Raum für Wohnen und Arbeiten an gut ÖV-erschlossenen Standorten innerhalb des urbanen Entwicklungsraums zur Verfügung gestellt werden.
- Insbesondere gut ÖV-erschlossene Standorte sind – unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten – zu verdichten und aufzuwerten. Verbesserung des Wohnraumangebots in zentral gelegenen Mehrfamilienhäusern als städtische Alternative zum Einfamilienhaus.
- Bei Verdichtungen: Erhöhung der Ansprüche an die Umgebungsgestaltung: Verkehrsberuhigung, Wohnumfeldverbesserung, Gestaltung der öffentlichen Räume, gute Erreichbarkeit der Nah- und Nächsterholungsgebiete.
- Handlungsschwerpunkt Abstimmung von Siedlung und Verkehr, Siedlungsentwicklung nach innen: Die künftige Entwicklungspolitik der Kantone legt die Prioritäten auf die Siedlungsentwicklung nach innen.
- Handlungsschwerpunkt Verdichtung am ÖV-gerechten Ort im urbanen Entwicklungsraum: Durch gezielte Massnahmen im Bereich Siedlung und Mobilität wird der urbane Entwicklungsraum verdichtet. Angebote mit einer hohen Wohnqualität und mit qualitativ hochwertig gestaltetem Siedlungsraum an attraktiv ÖV-erschlossenen Lagen bieten eine „echte“ Alternative zum Einfamilienhaus im Grünen.
- Die bauliche Verdichtung darf nicht zu Lasten der Freiräume erfolgen. Eine attraktive Freiraumgestaltung ist gezielt in Gestaltungsplänen und Projekten zu fördern.

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

Fortführung der Massnahme S5 aus dem Agglomerationsprogramm 2. Generation

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert Die Förderung von Fuss- und Veloverkehr führt dazu, dass die Qualität des Verkehrssystems verbessert wird. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert Die Qualitative Aufwertung öffentlicher Räume ermöglicht eine Verbesserung der angrenzenden Areale. Gewinnen die angrenzenden Areale an Attraktivität führt dies zu der Förderung von baulicher Verdichtung in der Umgebung. WK 3: Verkehrssicherheit erhöht Verkehrliche Massnahmen ermöglichen, dass das Verkehrsaufkommen verträglicher gestaltet werden kann, dies führt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert Die Förderung von Fuss- und Veloverkehr führt dazu, dass die Umweltbelastung und der Ressourcenverbrauch vermindert wird, da weniger Emissionen ausgestossen werden, wenn dafür auf den Motorisierten Individualverkehr verzichtet wird.
Machbarkeit:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: -
Quantitative Angaben: -
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss: -

2. Massnahmen Landschaft

Landschaft**L301: Siedlungsnaher Landschaftsraum**

- ☐ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☒ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. L1), Nr. im Prüfbericht Bund: 2581.2.053
- ☐ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☒ Andere Finanzierung: Kosten teilweise Bestandteil der Ortsplanungsrevisionen



Siedlungsnaher Landschaftsraum in Rothrist / Boningen (Quelle: Google Earth)

Massnahmenbeschrieb**Einleitung:**

Die siedlungsnahen Landschaftsräume sind einem hohen Erholungsdruck aus den nahen Siedlungsschwerpunkten ausgesetzt. Die Naherholung in diesen Gebieten ist sehr erwünscht, da sie nachhaltig mit wenig Verkehr „gleich vor der Haustüre“ erfolgen kann.

Die Erholungssuchenden sollen aber so gelenkt werden, dass die Landwirtschaft und die Naturwerte nicht beeinträchtigt werden. Dies erfolgt bei Bedarf in Landschaftsentwicklungskonzepten (LEK für den Kanton Aargau) oder in Regionalentwicklungskonzepten (REK für den Kanton Solothurn). Wo erforderlich, erfolgt die Bearbeitung gemeindeübergreifend.

Zielsetzung:

- Die Entwicklung der siedlungsnahen Landschaftsräume erfolgt so, dass der Gesamtcharakter der heutigen Kulturlandschaft erhalten bleibt.
- Verringerung der Zersiedelung in den siedlungsnahen Landschaftsraum wird durch die Siedlungsentwicklung nach innen gebremst.

Massnahmen:

Auf der Grundlage der Richtplanvorgaben AG (H1.3, H2.4, H3.2, H5.1, H5.3, H5.4, H5.5, S1.2, S2.1, S2.2, L1.1, L1.3, L2.1, L2.7, L3.1, L3.2) und SO (SW-2) ergreifen die Gemeinden bei Bedarf insbesondere folgende Massnahmen:

- Kompakte Siedlungsentwicklung unter Ausschöpfung der inneren Reserven.
- Abstimmung der Ansprüche Naherholung mit der landwirtschaftlichen Nutzung und den Naturwerten sowie den Freiraumkonzepten im urbanen Raum.
- Abstimmung und Nutzen von Synergien mit Instrumenten der Landwirtschaftspolitik (Landschaftsqualitätsbeiträge / Biodiversitätsbeiträge)

- Auf den ÖV und Fuss- und Veloverkehr ausgerichtete Besucherlenkung.

Zuständigkeiten

Federführung:

Gemeinden

Beteiligte Stellen:

Kantone Aargau und Solothurn, Regionen

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:
Daueraufgabe

- ☐ Im **Richtplan** SO/AG enthalten. Koordinationsstand:
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Kosten (exkl. MWSt.): projektabhängig

Kostenteiler:

Anteil Bund

Anteil Kanton

Anteil Gemeinde

Zeithorizont Umsetzung:

- ☐ bis 2018 ☒ Daueraufgabe
- ☐ 2019 – 2022
- ☐ 2023 – 2026
- ☐ ab 2027

Priorität:

- ☐ A-Liste
- ☐ B-Liste
- ☐ C-Liste

Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)

- ☐ 1
- ☐ 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation

Bezug zum Zukunftsbild:

- Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen/Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln: SL11.2
- Siedlungsnaher Landschaftsraum im urbanen Entwicklungsraum erhalten: SL13.1, SL13.2
- Den Landschaftsraum im AareLand primär für die Land- und Forstwirtschaft sichern: SL14.1, SL14.2
- Prägende Flussräume erhalten und weiter entwickeln: SL16.1, SL16.2
- Mit Siedlungsziäsuren das AareLand gliedern und ökologisch vernetzen: SL17.2, SL17.3

Bezug zur Schwachstellenanalyse:
Ist-Zustand

- Vielfältige Landschaft unter Druck: Das hohe (Transit-)Verkehrsaufkommen und die zunehmende Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung erhöhen den Druck auf die Landschaft.

Trends

- Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzunahmen und die damit verbundene Ausdehnung der Siedlungen und die Zunahme des Verkehrs führen zu Konflikten mit dem Erhalt der Landschafts- und Naturwerte.
- Ohne Verdichtung nach innen, resp. Kanalisierung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung steigt der Druck auf die Landschaft weiter.
- Eine positive Entwicklung kann mit der Umsetzung von Landschaftsqualitätsprojekten erreicht werden.

Schwachstellen und Handlungsbedarf

- Landschaftswerte gezielt aufwerten.
- Nutzungskonflikte durch geeignete Massnahmen minimieren (Koordination der Bedürfnisse, Konzentration und Lenkung der Nutzungen).

- Sorgfältige Gestaltung der Siedlungsränder zwischen Bauzonen und Nichtbauzonen.
- Die Landschaftswerte tragen wesentlich zur Attraktivität der Region bei. Im ländlichen Raum ist die Bewahrung dieser Werte bereits weitgehend gesichert. Im siedlungsnahen Bereich sind in Koordination mit der Siedlungsentwicklung noch verstärkt Massnahmen zu treffen.

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

Fortführung der Massnahme L1 aus dem Agglomerationsprogramm 2. Generation

Beurteilung**Wirkung (WK 1-4):**

- WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert
Zersiedlung in die Richtung dieser Gebiete wird gebremst und somit die Qualität der Landschaftsräume gewährleistet.
- WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert
Die Qualitative Aufwertung öffentlicher Räume ermöglicht eine Verbesserung der angrenzenden Areale. Gewinnen die angrenzenden Areale an Attraktivität führt dies zu der Förderung von baulicher Verdichtung in der Umgebung.
- WK 3: Verkehrssicherheit erhöht
-
- WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert
Der Erhalt von Natur- und Landschaftsräumen nah der Siedlungen soll, trotz hohem Druck seitens des Erholungssuchenden, prioritär sein.

Machbarkeit:**Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:**

- S301: Siedlungsentwicklung nach innen

Sonstiges**Literatur / Grundlagendokumente:**

-

Quantitative Angaben:

-

Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

-

Landschaft**L302: Aufwertung Flussräume**

- ☐ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☒ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. L2), Nr. im Prüfbericht Bund: 2581.2.054
- ☐ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☒ Andere Finanzierung: Kosten teilweise Bestandteil der Ortsplanungsrevisionen



Ökologische Aufwertung Flussraum Aare, Chly Arli in Wolfwil (Quelle: Amt für Raumplanung Solothurn)

Massnahmenbeschrieb**Einleitung:**

Die Flussräume von Aare, Wigger, Dünnern, Pfaffnern, Suhre, Uerke und Wyna sind neben dem Jura die prägendsten Landschaftselemente des AareLands.

Sie erfüllen in gebietsweise unterschiedlicher Intensität verschiedene Aufgaben: Sicherung von Naturwerten, Landwirtschaft, Naherholung

Zielsetzung:

- Die Flussräume werden – unter Beachtung des Hochwasserschutzes und der Renaturierungsprojekte – ausserhalb der Siedlungsgebiete möglichst naturnah und innerhalb der Siedlungsgebiete der lokalen städtebaulichen Tradition entsprechend, aber gleichzeitig auch unter Berücksichtigung und Aufwertung der Gewässer- und Uferlebensräume, gestaltet.
- Die Koordination der unterschiedlichen Nutzungsansprüche erfolgt gemeinde- und kantonsübergreifend im Rahmen von entsprechenden Nutzungskonzepten

Massnahmen:

Auf der Grundlage der Richtplanvorgaben AG (H1.4, H2.4, H3.2, H5.1, H5.2, H5.3, H5.4, S1.2, S2.1, S2.2, L1.1, L1.2, L2.1, L2.2, L2.7, L4.3, E1.2) und SO (LE-2) koordinieren die Anstössergemeinden der Flussräume die unterschiedlichen Nutzungsansprüche bei Bedarf in gemeindeübergreifenden Nutzungskonzepten. Diese Konzepte umfassen insbesondere:

- Bezeichnung der intensiv und extensiv genutzten Uferabschnitte mit örtlich zugewiesenen Nutzerprofilen.
- Abstimmung der Erholungs- und Schutzfunktionen.
- Zugänglichkeit und Gestaltung der intensiven (urbanen) Flussräume mit Einbindung in die Freiraumkonzepte für den urbanen Raum; Zugänglichkeit Velo- und Fussverkehr und Optimierung und Sicherstellung ÖV.
- Konzentration der MIV-Zugänge mit Sammelparkierungen am geeigneten Ort (inkl. Besucherlenkung).

Zuständigkeiten

Federführung:

Gemeinden

Beteiligte Stellen:

Kantone Aargau und Solothurn, Regionen

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

Daueraufgabe

- ☐ Im **Richtplan** SO/AG enthalten. Koordinationsstand:
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Kosten (exkl. MWSt.): projektabhängig

Kostenteiler:

Anteil Bund

Anteil Kanton(e)

Anteil Gemeinde(n)

Zeithorizont Umsetzung:

- ☐ bis 2018 ☒ Daueraufgabe
- ☐ 2019 – 2022
- ☐ 2023 – 2026
- ☐ ab 2027

Priorität:

- ☐ A-Liste
- ☐ B-Liste
- ☐ C-Liste

Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)

- ☐ 1
- ☐ 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation

Bezug zum Zukunftsbild:

- Siedlungsnaher Landschaftsraum im urbanen Entwicklungsraum erhalten: SL13.1, SL13.2
- Das Freiraumnetz in Teilen des urbanen Entwicklungsraums weiter ausbauen: SL15.1
- Prägende Flussräume erhalten und weiter entwickeln: SL16.1, SL16.2
- Mit Siedlungszäsuren das AareLand gliedern und ökologisch vernetzen: SL17.3

Bezug zur Schwachstellenanalyse:
Ist-Zustand

- Diverse eingedolte / begradigte Streckenabschnitte.
- Die städtischen Freiräume entlang der Aare in Aarau und Olten haben eine sehr wichtige Funktion für die Nah- und Nächsterholung.

Trends

- Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzunahmen und die damit verbundene Ausdehnung der Siedlungen führen zu Konflikten mit dem Erhalt der Landschafts- und Naturwerte.
- Ohne Kanalisierung der Siedlungsentwicklung resp. Verdichtung nach innen: Druck auf die Landschaft steigt weiter.

Schwachstellen und Handlungsbedarf

- Landschaftswerte gezielt aufwerten.

- Diverse eingedolte / begradigte Streckenabschnitte wieder öffnen.
- Nutzungskonflikte durch geeignete Massnahmen minimieren.
- Handlungsschwerpunkt Sicherung der Landschaftswerte: Die Landschaftswerte tragen wesentlich zur Attraktivität der Region bei. Im ländlichen Raum ist die Bewahrung dieser Werte bereits weitgehend gesichert. Im siedlungsnahen Bereich sind in Koordination mit der Siedlungsentwicklung noch verstärkt Massnahmen zu treffen.

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

Fortführung der Massnahme L2 aus dem Agglomerationsprogramm 2. Generation

Beurteilung**Wirkung (WK 1-4):**

WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert

-

WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Durch die Renaturierung bzw. Anpassung der Flüsse an die lokale städtebauliche Stilrichtung steigt das Naherholungspotenzial dieser Areale und somit auch die Lebensqualität der Anwohner im urbanen Raum.

WK 3: Verkehrssicherheit erhöht

-

WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Der Erhalt von Natur- und Landschaftsräumen entlang der Flüsse soll, trotz hohem Druck seitens des Erholungssuchenden, prioritär sein.

Machbarkeit:**Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:****Sonstiges****Literatur / Grundlagendokumente:**

-

Quantitative Angaben:

-

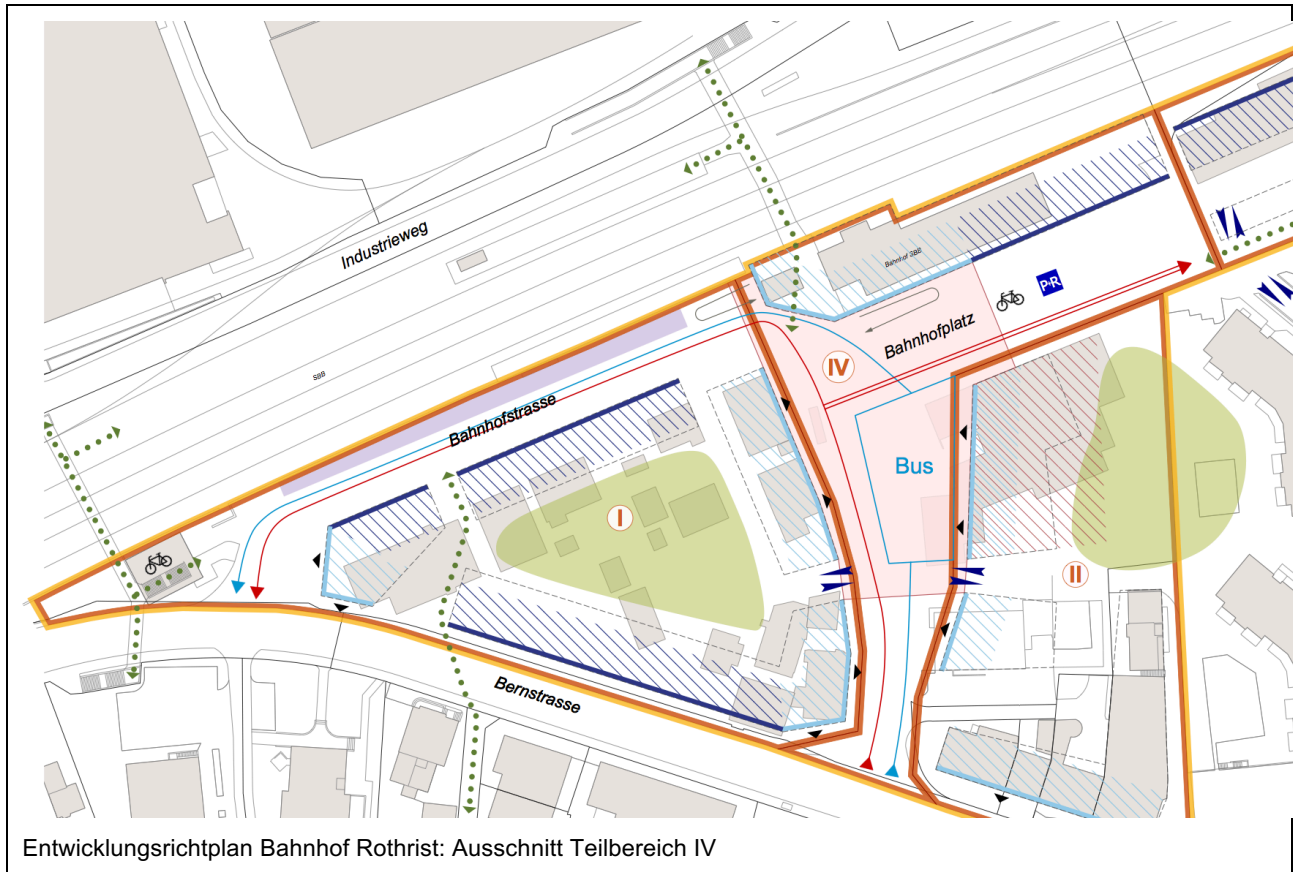
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

-

3. Massnahmen Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Öffentlicher Verkehr**ÖV301A: Rothrist, Intermodale ÖV-Drehscheibe Bahnhof Rothrist**

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung: -

**Massnahmenbeschreibung****Einleitung:**

Mit Genehmigung des Regierungsrats vom 23. Februar 2011 wurde die Wohn- und Gewerbezone um den Bahnhof Rothrist mit einer Gestaltungsplanpflicht belegt. Der Bahnhof Rothrist hat sich in der Vergangenheit zu einer intermodalen ÖV-Drehscheibe entwickelt mit Umsteigemöglichkeit der Buslinien Richtung Murgenthal, Oftringen und Zofingen. Weiter besteht ein grosses Arbeitsplatzangebot, welches ein grosses Aufkommen an Personen generiert. Die Neugestaltung des Busterminals mit einer Aufwertung der Personenunterführung und der Infrastruktur im Bereich des Busbahnhofs soll parallel mit der Umnutzung des Gestaltungsplans Bahnhof erfolgen.

Zielsetzung:

- Schaffung einer zentralen ÖV-Drehscheibe beim Bahnhof Rothrist
- Verbesserung der Sicherheit für den FVV um den Bahnhofplatz
- Busbevorzugung mit LSA
- Schaffen einer durchgängigen Transportkette auch für Menschen mit eingeschränkter Mobilität

Massnahmen:

- Aufwertung der Bahnhofanlage und des Areals mit Neubauten und Erstellung eines attraktiven Busbahnhofs
- Entflechtung motorisierter Verkehr und FVV im Bereich Bahnhofplatz
- Verbesserung des Angebots und der Verkehrssicherheit für den FVV
- Ausbau der Park + Ride- und Bike + Ride-Anlagen am Bahnhof
- Verbesserung der Wohnqualität
- Siedlungsentwicklung SNP-Bahnhof (Eigenleistung)

Zuständigkeiten

Federführung:

Gemeinde Rothrist

Beteiligte Stellen:

Kanton Aargau (Abstimmung mit Verkehrsmanagement)

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

Vorprojekt: 2015 -2016

Baubeginn: 2019

Inbetriebnahme : 20121

- ☐ Im **Richtplan** SO/AG enthalten. Koordinationsstand:
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Zeithorizont Umsetzung:

- ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe
- ☒ 2019 – 2022
- ☐ 2023 – 2026
- ☐ ab 2027

Kosten (exkl. MWSt.)

4.25 Mio. Fr.

Kostenteiler:

Anteil Bund

Anteil Kanton(e)

Anteil Gemeinde(n)

Priorität:

- ☒ A-Liste
- ☐ B-Liste
- ☐ C-Liste

Reifegrad:

- ☒ 1
- ☐ 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation

Bezug zum Zukunftsbild:

- Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.4, M2.9
- Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.7

Bezug zur Schwachstellenanalyse:

Ist-Zustand

- Oftmals müssen die heutigen Anlagen zu ÖV-Drehscheiben weiterentwickelt werden bzw. weist die Infrastruktur der bestehenden Drehscheiben – trotz des hohen Verkehrsaufkommens – eine ungenügende Ausgestaltung und geringe Qualität auf.
- Die heutige Anlage genügt nicht den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetz

Trends

- Vorausssehbare weitere Zunahme des Passagieraufkommens im ÖV.
- An bedeutenden intermodalen ÖV-Drehscheiben und Bahnhöfen, die bereits heute an ihre Kapazitätsgrenzen stossen, müssen gezielte Massnahmen zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen getroffen werden.

- Falls keine Massnahmen getroffen werden: Funktionsfähigkeit des ÖV sinkt und in der Folge nimmt der MIV zu.

Schwachstellen und Handlungsbedarf

- Der Bahnhof Rothrist hat sich in der Vergangenheit zu einer intermodalen ÖV-Drehscheibe mit Umsteigemöglichkeit der Buslinien Richtung Murgenthal, Oftringen und Zofingen entwickelt. Weiter besteht ein grosses Arbeitsplatzangebot, welches ein grosses Aufkommen an Personen generiert.
- Ohne Massnahmen können Kapazitätsengpässe und unbefriedigende Umsteigesituationen die Folge sein.

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation

Handlungsschwerpunkt Intermodale ÖV-Drehscheiben (AP 2. Generation)

Beurteilung**Wirkung (WK 1-4):**

WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert

Die verbesserte Intermodalität ermöglicht einen effektiveren Modalsplit und ist eine Ermutigung an Berufstätige, den Zug zu nehmen. Die Chancengleichheit für Menschen mit eingeschränkter Mobilität wird verbessert.

WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Die Aufwertung des Bahnhofs Rothrist erhöht die Attraktivität und fördert bauliche Verdichtung im Umfeld des Bahnhofs.

WK 3: Verkehrssicherheit erhöht

Die Neugestaltung des Busterminals mit einer Aufwertung der Personenunterführung führt zu einem sicheren Weg für Umsteigende vom Bus auf den Zug.

WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Wählen die Berufstätigen den Öffentlichen Verkehr anstatt den Motorisierten Individualverkehr führt dies dazu, dass die Umweltbelastung und der Ressourcenverbrauch vermindert wird.

Machbarkeit:**Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:**

- S302: Unterstützt das Schlüsselareal Rothrist Bahnhof

Sonstiges**Literatur / Grundlagendokumente:**

- Verkehrsmanagement Wiggertal (Einmündung in K235)

Quantitative Angaben:

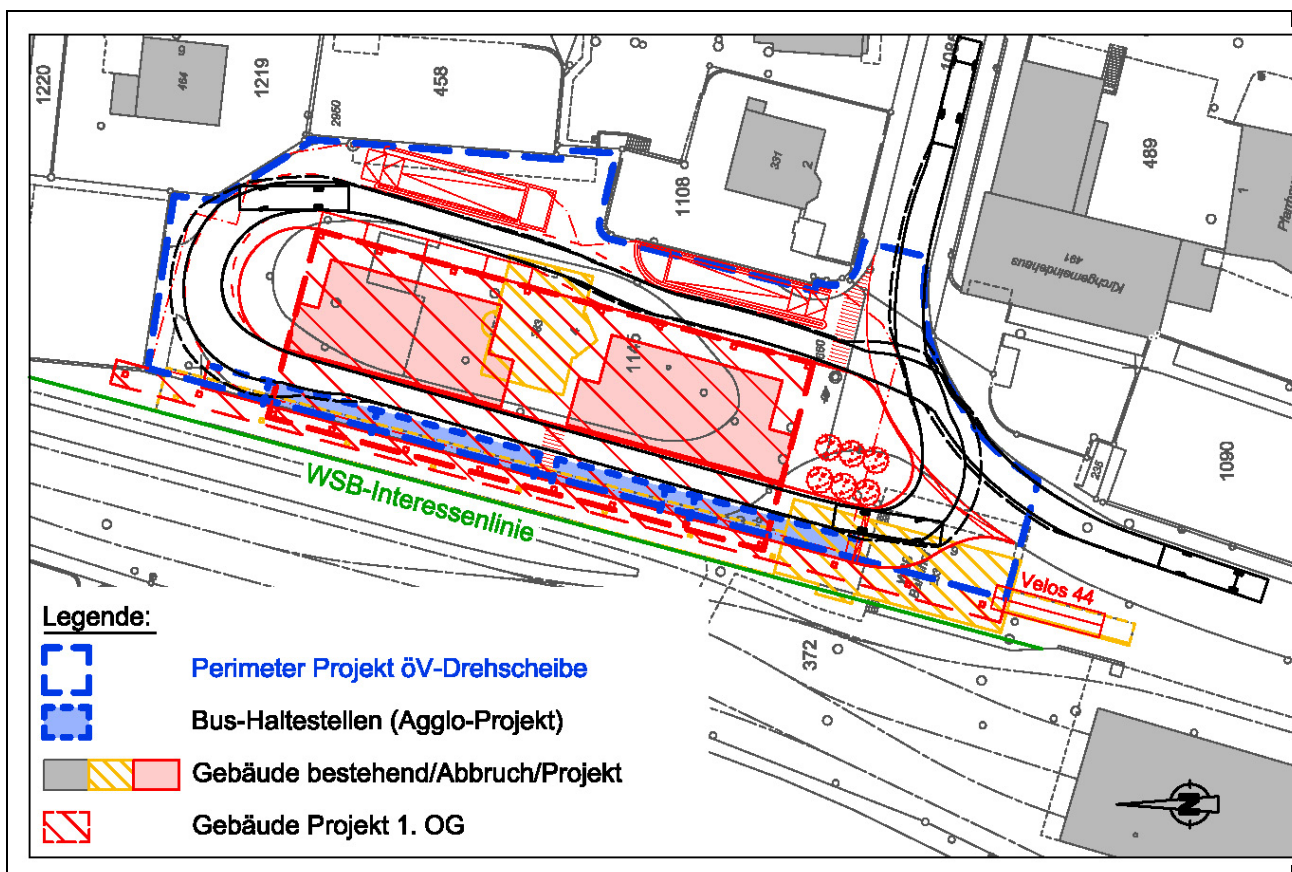
-

Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

- Entwicklungsplan Bahnhof, Erläuterungsbericht: Gemeinde Rothrist, Entwurf Stand: 05. Juli 2016
- GRB Rothrist vom 4. Januar 2016

Öffentlicher Verkehr**ÖV302A: Intermodale ÖV-Drehscheibe Schöffland**

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung: -

**Massnahmenbeschreibung****Einleitung:**

Die AAR bus+bahn als Eigentümerin des Bahnhofareals und die Einwohnergemeinde Schöffland als Eigentümerin der Nachbarparzelle mit Buswendeschleife und der umliegenden öffentlichen Erschliessungsstrassen wollen gemeinsam das in die Jahre gekommene und den heutigen Bedürfnissen nicht mehr gerecht werdende Bahnhofgebiet aufwerten. Der WSB- und der Busbahnhof sind für die heutige Nutzung zu klein, die Perronanlage zu kurz und Park & Ride Anlagen fehlen komplett. Die "à Niveau-Querung" mit dem Mittelperron entspricht nicht mehr den heutigen sicherheitstechnischen Anforderungen und soll in der Planung berücksichtigt werden.

Ein attraktiver städtebaulicher Übergang vom Bahnhofgebiet zum öffentlichen Strassenraum und ins Zentrum, welches im ISOS als Ortsbild von nationaler Bedeutung aufgenommen wurde, fehlt. Ziel ist es, mit einer begrünten Platzgestaltung als Verweil- und Begegnungszone einen Dialog zwischen Bahnhofgebiet, öffentlichem Strassenraum, neuem Bahnhofgebäude sowie dem Zentrum zu schaffen. Das derzeit noch in der Wohn- und Gewerbezone und in der Zone für öffentliche Bauten liegende Gebiet ist unternutzt, hat keine eigene Identität und ist ohne jegliche positive Ausstrahlung. Ein verkehrstechnisch gut gelöster Knotenpunkt (Fussgänger/Fahrräder/Personenwagen/Bus/Bahn/Verweilzonen Grünraum/Wohnen/

Arbeiten/Verkauf) mit einem zeitgemässen Bahnhofgebäude, welches auch Gewerbe und Wohnungen beinhaltet, kann zusammen mit einem attraktiven Aussenraum diesem Gebiet eine neue Identität und Ausstrahlung verleihen.

Zielsetzung:

- Der Bahnhof Schöffland ist auch ein wichtiger Umsteigepunkt auf 3 Buslinien. Vor allem die Buslinien 85 (Schöffland-Sursee) und 13 (Schöffland-Zofingen) stellen zudem Anschlüsse an das übergeordnete Bahnnetz her. Daneben existiert seit Jahrzehnten die Buslinie 616 (Schöffland-Schiltwald) ins Ruedertal).
- Das Projekt "ÖV-Drehscheibe Schöffland" soll auf die zukünftigen Publikumsströme ausgerichtet werden. Es umfasst das ganze Bahnhofareal mit sämtlichen Schnittstelleninfrastrukturen (Bahnhof, Busterminal, Park & Ride, Abstellanlagen für den Zweiradverkehr etc.). Es weist auch einen Schnittstellen-Teilbereich Arbeiten/Wohnen auf, wird aber klar davon getrennt.
- Das Projekt "Überbauung Bahnhofareal Schöffland" und die sich in einer Gesamtrevision befindende Nutzungsplan werden zurzeit aufeinander abgestimmt.
- Durch die Koordination der verschiedenen Planungen im Bahnhofgebiet (Publikumsanlagen WSB, Busbahnhof resp. -wendeschleife, Gestaltungsplan) können optimal Synergien in der Gestaltung und Kosten genutzt werden.

Massnahmen:

Das Projekt „Bahnhofüberbauung Schöffland“ beinhaltet im Unterperimeter Bus-Haltestellen (Erweiterung und Neubau) folgende Baumaassnahmen.

- Rückbau bestehende Bus-Haltestellen
- Neue Fahrbahn (Aushub, Foundation, Beläge, Entwässerung)
- Neue Buskante (Kasseler Sonderbord)
- Neue Überdachung
- Ausrüstung neuer Busterminal (Stromanschluss, Kabelzuleitungen, Beleuchtung, Möblierung, fahrgast-Infosystem)
- Bike+Ride-Anlage (Veloständer überdacht, beleuchtet)
- Nebenarbeiten (Umgebung, Signalisation, Markierung)

Zuständigkeiten**Federführung:**

Gemeinde Schöffland

Beteiligte Stellen:

AAR bus+bahn, Aarau

BVU / ARE / AVK/öV, Aarau

Realisierung**Vorgehen/Meilensteine:**

Vorprojekt: 2012-2016

Baubeginn: 2019

Inbetriebnahme: spätestens Dezember 2020

- ☐ Im **Richtplan** SO/AG enthalten. Koordinationsstand:
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Zeithorizont

Kosten (exkl. MWSt.): 0.677 Mio. Fr.

Kostenteiler:

Anteil Bund

Anteil Kanton(e)

Anteil Gemeinde(n)

Genauigkeit: +/- 25 %

☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe ☒ 2019 – 2022 ☐ 2023 – 2026 ☐ ab 2027	
Priorität: ☒ A-Liste ☐ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation

Bezug zum Zukunftsbild:

- Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.4
- Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.1
- Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: M5.1
- Den Kernergänzungsraum als Wohnschwerpunkt des AareLands priorisieren: M7.1

Bezug zur Schwachstellenanalyse:

Ist-Zustand

- Intermodale ÖV-Drehscheibe: ÖV-Förderung im urbanen Entwicklungsraum, attraktive Umsteigebeziehungen für die Wohndörfer ausserhalb des urbanen Entwicklungsraums.
- Hohes Personenverkehrsaufkommen und einer Vielzahl an Umsteigevorgängen aus (Bahn – Bahn, Bahn – Bus, Bahn – Velo- und Fussverkehr).
- Mangelnde Ausgestaltung der Ein- und Aussteigeorte und der öffentlichen Räume.

Trends

- Kapazitätsengpässe nehmen weiter zu. Die Benutzer- und Funktionsfreundlichkeit sinken.
- Voraussichtlich weitere Zunahme des Passagieraufkommens im ÖV.
- Falls keine Massnahmen getroffen werden: Funktionsfähigkeit des ÖV sinkt und in der Folge nimmt der MIV zu.

Schwachstellen und Handlungsbedarf

- Überlastung der intermodalen ÖV-Drehscheiben (zusätzliche Engpässe wegen Zu- und Wegfahrten der Busse und Postautos, grosses Velo- und Fussverkehrsaufkommen etc.).
- Entwicklung einer attraktiven intermodalen ÖV-Drehscheibe. Erhalt der Funktionsfähigkeit.

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

Beurteilung

Wirkung (WK 1-4):

WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert

Die kurzen, behindertengerechten Zu- und Umsteigewege Bahn-Bus und die Erweiterung der Abstellanlagen für den Zweiradverkehr und Park & Ride tragen entscheidend zur Erhöhung der Qualität des Verkehrssystems bei.

WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Die Aufwertung des Bahnhofs erhöht die Attraktivität und fördert die bauliche Verdichtung im Bahnhofumfeld.

WK 3: Verkehrssicherheit erhöht

Die Verbesserung der Verkehrsführung im Bahnhofperimeter erhöht die objektive und subjektive Sicherheit.

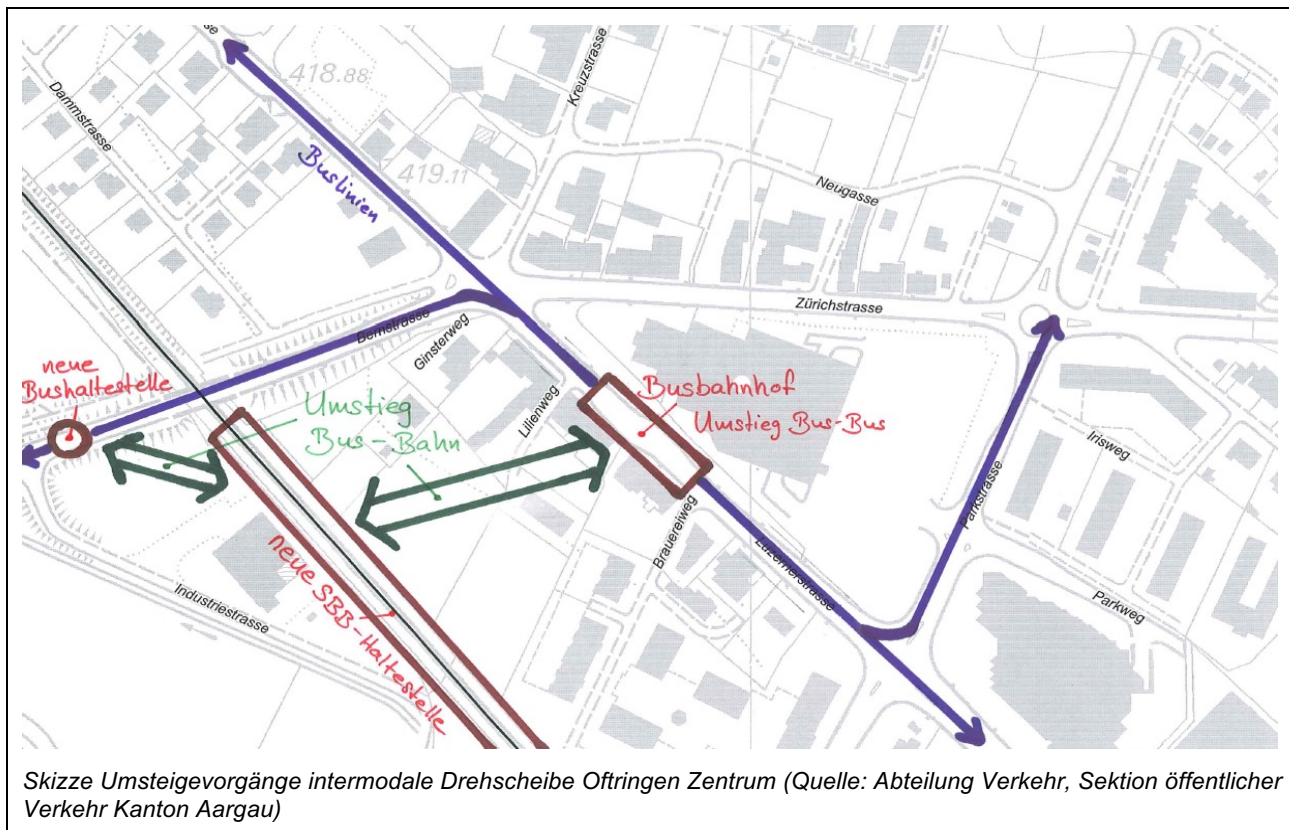
WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert Die Förderung des öffentlichen Verkehrs in Kombination mit der Förderung des Fuss- und Radverkehrs trägt zu einer relativen Reduktion der Emissionen bei.
Machbarkeit: Die Machbarkeit wurde im Rahmen einer von der AAR bus+bahn und der Einwohnergemeinde Schöftland in Auftrag gegebenen Studie in mehreren Varianten untersucht und nachgewiesen.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Vorprojekt Bahnareal, Schöftland (Beilage)
Quantitative Angaben: - Ein-/Aussteigende WSB ca. 1'500 Personen (Prognose STEP 2030; Zunahme um bis zu 100%); Buslinien rund 1'250 Personen.
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss: - GRB 6.6.2016: - Fragebogen für die Behördenvernehmlassung, Schöftland.

Öffentlicher Verkehr

ÖV303: Oftringen Zentrum, Intermodale ÖV-Drehscheibe (SBB-Haltestelle) (andere Finanzierung)

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☒ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. ÖV1B), Nr. im Prüfbericht Bund: 2581.2.037
- ☐ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☒ Andere Finanzierung: FABI

**Massnahmenbeschreibung****Einleitung:**

Das Zentrum von Oftringen ist mit der Bahn nicht erschlossen. Mit ca. 1.2 km Distanz liegt der Bahnhof Aarburg-Oftringen zu weit weg. Die Bahnhöfe Aarburg-Oftringen und Zofingen können nur mit dem Bus erreicht werden. Für das Weiterreisen mit der SBB in Olten muss so zweimal umgestiegen werden.

Im Umkreis von 1 km der geplanten Haltestelle befinden sich rund 5'700 Einwohner (Volkszählung 2000). Im Rahmen der Zentrumsentwicklung plant die Gemeinde, die Kernzone im Umfeld der geplanten Haltestelle zu verdichten (arbeitsplatzintensive Nutzungen und Wohnraum).

Die SBB-Haltestelle ist somit eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Entwicklung nach innen. Zusammen mit dem geplanten Busterminal an der Luzernstrasse entsteht in Oftringen eine multimodale ÖV-Drehscheibe.

Zielsetzung:

- Verbesserung der ÖV-Erschliessung von Oftringen.
- Fördern der Siedlungs- und Nutzungsverdichtung im Kernraum der Agglomeration.
- Städtebaulicher Impuls für die Gemeinde Oftringen.

Massnahmen:

- Bau einer SBB-Haltestelle an der Bahnlinie Olten – Luzern südlich der Strassenüberführung Bernstrasse.

- Anbindung der Haltestelle an das Busnetz (Busterminal Ladenstrasse und Haltestelle Bernstrasse) sowie an das Velo- und Fusswegnetz (inkl. ausreichendes Bike+Ride-Angebot).

Zuständigkeiten

Federführung:

Bundesamt für Verkehr BAV

Beteiligte Stellen:

Abteilung Verkehr Aargau, Sektion öffentlicher Verkehr, Oftringen, SBB

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

Vorprojekt:

Baubeginn:

Inbetriebnahme:

- ☐ Im **Richtplan** SO/AG enthalten. Koordinationsstand:
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Kosten (exkl. MWSt.): übergeordnete Massnahme. Nicht Teil der Kostenzusammenstellung Agglomerationsprogramm, da anderweitig finanziert.

Kostenteiler:

Anteil Bund

Anteil Kanton(e)

Anteil Gemeinde(n)

Zeithorizont Umsetzung: offen

- ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe
- ☐ 2019 – 2022
- ☐ 2023 – 2026
- ☐ ab 2027

Priorität:

- ☐ A-Liste
- ☐ B-Liste
- ☐ C-Liste

Reifegrad:

- ☒ 1
- ☐ 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation

Bezug zum Zukunftsbild:

- Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.4
- Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.1
- Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: M5.1
- Den Kernergänzungsraum als Wohnschwerpunkt des AareLands priorisieren: M7.1
- Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern: SL8.2, M8.1, M8.3
- Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) / Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln: M11.2
- Wohndörfer im Landschaftsraum behutsam entwickeln: M12.2

Bezug zur Schwachstellenanalyse:
Ist-Zustand

- Intermodale ÖV-Drehscheibe: ÖV-Förderung im urbanen Entwicklungsraum, attraktive Umsteigebeziehungen für die Wohndörfer ausserhalb des urbanen Entwicklungsraums.
- Hohes Personenverkehrsaufkommen und einer Vielzahl an Umsteigevorgängen aus (Bahn – Bahn, Bahn – Bus, Bahn – Velo- und Fussverkehr).

- Mangelnde Ausgestaltung der Ein- und Aussteigeorte und der öffentlichen Räume.

Trends

- Kapazitätsengpässe nehmen weiter zu. Die Benutzer- und Funktionsfreundlichkeit sinken.
- Voraussichtlich weitere Zunahme des Passagieraufkommens im ÖV.
- Falls keine Massnahmen getroffen werden: Funktionsfähigkeit des ÖV sinkt und in der Folge nimmt der MIV zu.

Schwachstellen und Handlungsbedarf

- Überlastung der intermodalen ÖV-Drehscheiben (zusätzliche Engpässe wegen Zu- und Wegfahrten der Busse und Postautos, grosses Velo- und Fussverkehrsaufkommen etc.).
- Entwicklung einer attraktiven intermodalen ÖV-Drehscheibe als Hauptumsteigepunkt ÖV des Wiggertals. Erhalt der Funktionsfähigkeit.

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

Handlungsschwerpunkt Intermodale ÖV-Drehscheiben (AP 2. Generation)

Beurteilung**Wirkung (WK 1-4):**

WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert

Die angestrebte multimodale ÖV-Drehscheibe (inkl. SBB-Haltestelle und Busterminal) ermöglicht eine Verbesserung der ÖV-Erschliessung, welche die Attraktivität des Areals für Pendler fördert.

WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Durch die gute ÖV-Erschliessung der anliegenden Siedlungen wird eine Verdichtung und eine Entwicklung nach innen begünstigt.

WK 3: Verkehrssicherheit erhöht

Die geplante Haltestelle kann dazu führen, dass der Öffentliche Verkehr attraktiver wird und dies das Verkehrsaufkommen vermindert im Zentrum von Oftringen.

WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Wenn der Öffentliche Verkehr für die Anwohner so attraktiv wird, dass die dafür auf den Motorisierten Individualverkehr verzichten, dann kann dies zu einer Verminderung der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs führen.

Machbarkeit:**Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:**

- S302 : Unterstützt das Schlüsselareal Oftringen Zentrumsplanung

Sonstiges**Literatur / Grundlagendokumente:**

- Verkehrsmanagement Wiggertal
- Betriebs- und Gestaltungskonzept K104+ Oftringen

Quantitative Angaben:

-

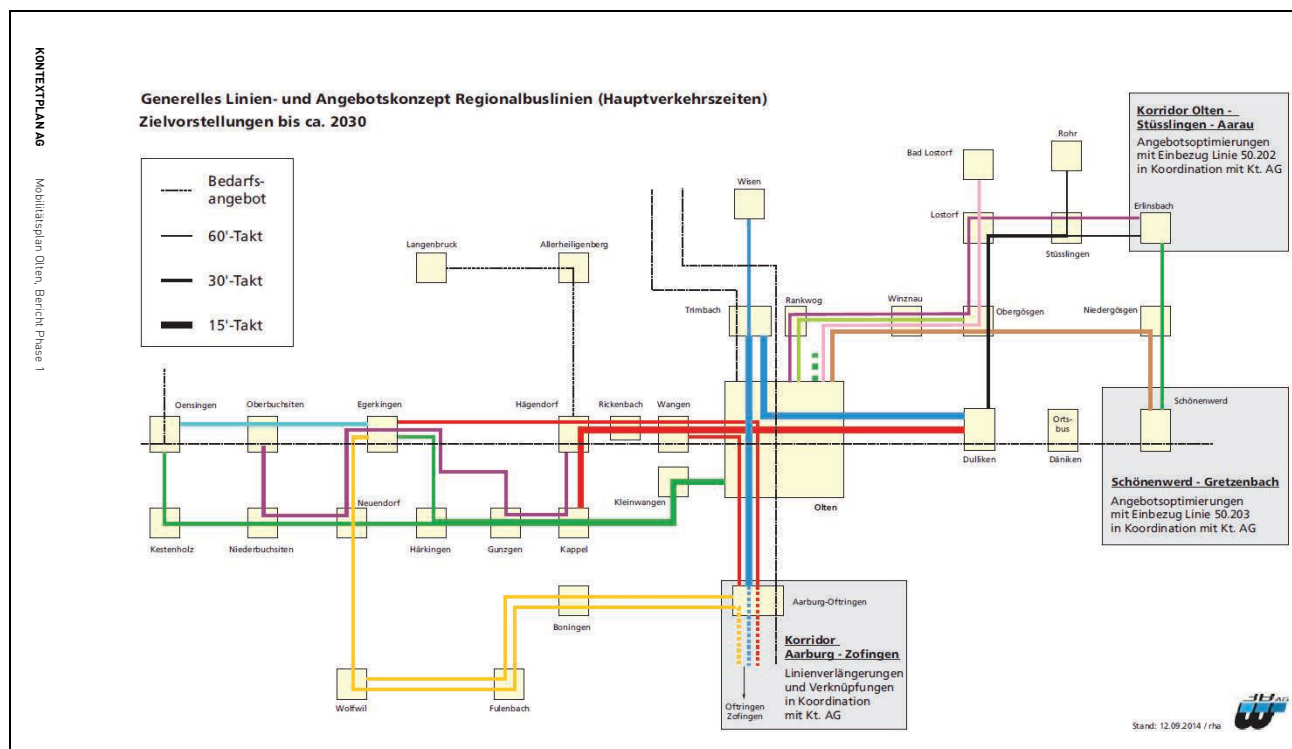
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

-

Öffentlicher Verkehr

ÖV304A: Niederamt, ÖV-Teilkonzept (Eigenleistung)

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☐ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☒ Andere Finanzierung: ordentliche Finanzierung über Angebotsvereinbarungen mit den Transportunternehmungen



Massnahmenbeschreibung

Einleitung:

In der Region Olten gibt es eine Vielzahl laufender Projekte zur Siedlungsentwicklung, deren Umsetzung grosse Auswirkungen auf den Verkehr und die Mobilität hat. Der Mobilitätsplan Olten ist das Instrument, um die Abstimmung von Siedlung und Verkehr in Einklang zu bringen. Dem öffentlichen Verkehr kommt dabei ein sehr hoher Stellenwert zu, da ein weiteres substanzielles Wachstum des motorisierten Individualverkehrs mit der bestehenden Strasseninfrastruktur nicht vereinbar ist.

Das Angebot der S-Bahn wird im Niederamt in den kommenden Jahren attraktiver (durchgehender Halbstundentakt für Dulliken, Däniken und Schönenwerd). Die Überarbeitung des Buskonzepts für die Teilräume Olten, Gösgen und Gäu in den Jahren 2016 und 2017 wird die konkrete Umsetzung der anspruchsvollen Anforderungen an den ÖV für die Buslinien aufzeigen. Dabei sind insbesondere für das ÖV-Teilkonzept Niederamt die grössten Änderungen zu erwarten.

Zielsetzung:

- Das Verkehrswachstum wird zu einem überwiegenden Teil vom öffentlichen Verkehr bewältigt.
- Der öffentliche Verkehr wird nachfragegerecht ausgebaut, um das zusätzliche Verkehrswachstum bewältigen zu können.
- Der öffentliche Verkehr ist attraktiv (Reisezeiten, Verlässlichkeit/Fahrplanstabilität, Takt), das Angebot der Verkehrsmittel ist aufeinander gut abgestimmt (Bahn und Bus).

- Der öffentliche Verkehr ist effizient und bleibt finanzierbar (Erhöhung Nachfrage und Erträge, effiziente Fahrzeugumläufe mit geringen Verlustzeiten).

Massnahmen:

- Realisierung weiterer Massnahmen zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs im Strassenraum.
- Abstimmung des Busliniennetzes auf das übergeordnete Bahnnetz (Anschlussknoten Bahnhof Olten, ÖV-Dreh-scheibe Schönenwerd), ggf. gegenüber heute veränderte Linienführungen.
- Verdichtung des Angebots auf den zentralen und gut ausgelasteten Linienabschnitten.

Zuständigkeiten**Federführung:**

Kanton Solothurn

Beteiligte Stellen:

Regionalverein Olten-Gösgen-Gäu, Stadt Olten und Ge-meinden, Busunternehmen (OGG, PostAuto, BBA)

Realisierung**Vorgehen/Meilensteine:**

Vorprojekt:

Baubeginn:

Inbetriebnahme:

- ☐ Im **Richtplan** SO/AG enthalten. Koordinationsstand:
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Kosten (exkl. MWSt.):

Kostenteiler:

Anteil Bund

Anteil Kanton(e)

Anteil Gemeinde(n)

Zeithorizont Umsetzung:

- ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe
- ☒ 2019 – 2022
- ☐ 2023 – 2026
- ☐ ab 2027

Priorität:

- ☐ A-Liste
- ☐ B-Liste
- ☐ C-Liste

Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)

- ☐ 1
- ☐ 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation**Bezug zum Zukunftsbild:**

- Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.4
- Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.1
- Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: M5.1

Bezug zur Schwachstellenanalyse:*Ist-Zustand*

- Mangelnde Ausgestaltung der Ein- und Aussteigeorte und der öffentlichen Räume
- Hohes Personenverkehrsaufkommen

Trends

- Kapazitätsengpässe nehmen weiter zu. Die Benutzer- und Funktionsfreundlichkeit sinken.
- Voraussichtlich weitere Zunahme des Passagieraufkommens im ÖV.
- Falls keine Massnahmen getroffen werden: Funktionsfähigkeit des ÖV sinkt und in der Folge nimmt der MIV zu.

Schwachstellen und Handlungsbedarf

- Ohne Massnahmen können Kapazitätsengpässe und unbefriedigende Umsteigesituationen die Folge sein.

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

Massnahme ÖV1A (2GEN) : Olten: Gesamtverkehrsprojekt : Neuer Bahnhofplatz

Massnahme ÖV4A (2GEN): Schönenwerd: Intermodale ÖV-Drehscheibe

Beurteilung**Wirkung (WK 1-4):**

WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert

Die laufenden Projekte zur Siedlungsentwicklung werden grosse Auswirkungen auf den Verkehr und die Mobilität in der Region Niederamt haben. Die Qualität des Verkehrssystems wird durch den Ausbau des ÖV-Angebots verbessert.

WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Durch die gute ÖV-Erschliessung der Siedlung wird eine Verdichtung und eine Entwicklung nach innen begünstigt.

WK 3: Verkehrssicherheit erhöht

Die Förderung des Öffentlichen Verkehrs führt dazu, dass mehr öffentliche Verkehrsmittel benutzt werden, was die Verkehrssicherheit erhöht.

WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Die Förderung des öffentlichen Verkehrs trägt zu einer relativen Reduktion der Emissionen bei.

Machbarkeit:**Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:**

- Neuer Bahnhofplatz Olten
- Realisierung ÖV-Drehscheibe Schönenwerd

Sonstiges**Literatur / Grundlagendokumente:**

-

Quantitative Angaben:

-

Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

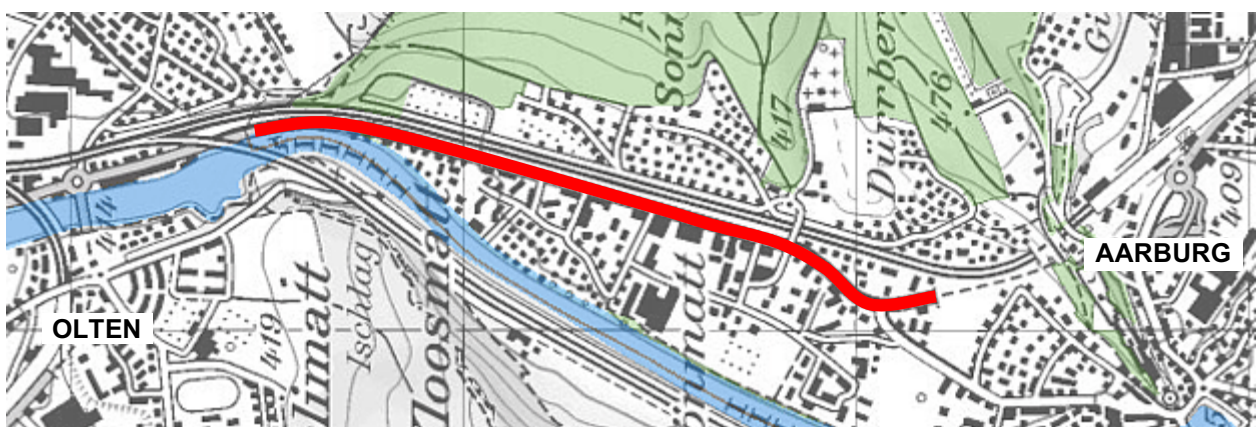
-

4. Optimierung Kantonsstrassennetz mit Aufwertung Ortsdurchfahrten (OD)

Aufwertung Ortsdurchfahrten

OD302A: Aarburg, Aufwertung Oltnenstrasse K103

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☒ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. OD1B), Nr. im Prüfbericht Bund: 2581.2.038
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung: -



Oltnenstrasse K103

Massnahmenbeschreibung**Einleitung:**

Die K103 Oltnenstrasse ist Hauptverkehrsachse und Autobahnzubringer für den Raum Olten und – zum Teil – für das Niederamt und weist eine Verkehrsbelastung von rund 26'000 Fz / Tag auf. Die K103 Oltnenstrasse ist zu den Verkehrsspitzen stark belastet. Die langen Staus führen zu erheblichen Verlustzeiten beim MIV, vor allem aber auch beim öffentlichen Verkehr. In solchen Stausituationen kann sich der Bus nicht mehr an den LSA – Knoten (Höhe, Oltnenstrasse) anmelden. Die Pünktlichkeit und Fahrplanstabilität sind nicht mehr gesichert.

Aufgrund der hohen Verkehrsmengen sind die Ein- und Abbiegebeziehungen zu den Nutzungen als auch das Queren für den Fuss- und Radverkehr entlang der K103 nur schwer möglich. Die Sicherheit der Velofahrenden ist nicht gewährleistet.

Zielsetzung:

- Verbesserung Pünktlichkeit ÖV durch neue Busspur
- Gewährleisten eines sicheren Verkehrsablaufs (Verkehrssicherheit)
- Sicherstellung der Erschliessungsfunktion für Aarburg Nord
- Verstetigung des Verkehrsablaufs (kontinuierlicher Verkehrsfluss)
- Die Aufwertung und Sicherung des Fuss- und Radverkehrs.
- Aufenthaltsqualität entlang der K103 verbessern, durch strassenräumliche Aufwertung der K 103.

Massnahmen:

- Mögliche Massnahmen wurden im Teilkonzept Oltnenstrasse im Rahmen des Verkehrsmanagements Wiggertal aufgezeigt, dies sind Knotenumgestaltungen, Busschleusen und Busspuren.
- Gemeinde Aarburg: Verfügt über Masterplan Aarburg Nord im Rahmen der Stadtaufwertung Aarburg. Dieser wird zusätzlich als Grundlage/Studie für das Betriebs- und Gestaltungskonzept Oltnenstrasse verwendet.
- Koordination der Verkehrsmanagements Wiggertal und Olten zwischen den Kantonen Aargau und Solothurn erfolgt mit abgestimmten Steuerungs- und Lenkungskonzept

- Das Betriebs- und Gestaltungsprojekt ist zur Zeit in Bearbeitung. Es wird detailliert aufzeigen, welche der oben aufgeführten Massnahmen notwendig sind, um die Ziele erreichen zu können.

Zuständigkeiten	
Federführung: Kanton Aargau (ATB); Koordination mit Kanton Solothurn	Beteiligte Stellen: Kanton Aargau (AVK), Gemeinde Aarburg
Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Vorprojekt : 2016/2017 Baubeginn : 2022 Inbetriebnahme : 2025	
☐ Im Richtplan SO/AG enthalten. Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 27.5 Mio. Fr. Kostenteiler: Anteil Bund Anteil Kanton(e) Anteil Gemeinde(n) Genauigkeit: +/- 30%
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe ☒ 2019 – 2022 ☐ 2023 – 2026 ☐ ab 2027	
Priorität: ☒ A-Liste ☐ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad: ☐ 1 ☒ 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation
Bezug zum Zukunftsbild: - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.4, M2.7 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.3, M4.4, M4.5, M4.6 - Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten : M6.3
Bezug zur Schwachstellenanalyse: <i>Ist-Zustand</i> - Die Trennwirkung durch den Strassenverkehr ist auf der Achse K 103 A1-Anschluss Rothrist – Aarburg – Olten sehr stark (DTV: knapp 30'000). - Das hohe MIV-Aufkommen beeinträchtigt die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr und die Fahrplanstabilität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs. - Die Ortsdurchfahrten erfüllen in den Gemeinden verschiedene Funktionen und haben deshalb eine grosse Bedeutung in Bezug auf die Erreichbarkeit und die Aufenthaltsqualität. <i>Trends</i> - Der motorisierte Individualverkehr nimmt aufgrund der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzunahme, der steigenden räumlichen Zersiedlung und der wachsenden Motorisierung weiter zu. - Das Unfallrisiko steigt für alle Verkehrsteilnehmer. - Ohne Massnahmen ist keine Veränderung der Situation absehbar. <i>Schwachstellen und Handlungsbedarf</i>

- Auf der Achse Zofingen– Oftringen–Aarburg–Olten wird die Funktionsfähigkeit des MIV und des ÖV sowie die Sicherheit des Velo- und Fussverkehrs wegen dem stetig zunehmenden Verkehrsaufkommen abnehmen.
- Die Lebens- und Aufenthaltsqualität entlang der Ortsdurchfahrt Aarburg Nord werden deutlich vermindert.
- Die Belastungen an stark befahrenen Ortsdurchfahrten sollen durch bauliche und gestalterische Massnahmen auf ein erträgliches Mass reduziert und die öffentlichen Räume aufgewertet werden.

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

Beurteilung

Wirkung (WK 1-4):

WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert

Durch die Planung einer zusätzlichen Busspur wird die Verbesserung der Qualität des ÖV angestrebt und durch ein gezieltes Verkehrsmanagement (insbesondere durch Knotenumgestaltungen) wird die Stausituation vermindert.

WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Durch die gute ÖV-Erschliessung der Siedlung wird eine Verdichtung und eine Entwicklung nach innen begünstigt.

WK 3: Verkehrssicherheit erhöht

Durch die Angestrebten Massnahmen zur Förderung von sicheren Verkehrsinfrastrukturen wird die allgemeine Sicherheit der Verkehrsteilnehmer erhöht, insbesondere die des Fuss- und Veloverkehrs. Ausserdem nimmt durch eine allumfassende Verminderung von Stausituationen das Unfallrisiko erheblich ab.

WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Wenn das Angebot für den Fuss- und Veloverkehr ausgebaut wird führt dies zu einer Abnahme des motorisierten Verkehrsaufkommens und den damit verbundenen Emissionen.

Machbarkeit:

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

- Unterstützt das Schlüsselareal Aarburg Nord
- Koordination mit FVV309B erforderlich
- Massnahme zur Aufnahme beantragt durch: [B-Liste AP 2G]

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- VM Wiggertal mit Vorgaben zu BGK

Quantitative Angaben:

- Oltnenstrasse: DTV 26'000

Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Optimierung Kantonsstrassen

OD303A: Stadt Aarau, BGK Entfelderstrasse

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung: -



Massnahmenbeschreibung

Einleitung:

Die Kantonsstrasse K108 (Entfelderstrasse) ist die Hauptzufahrtsachse von der Autobahn A1 (Zürich – Bern) aus Richtung Kölliken. Zu Spitzenzeiten wird der Verkehr stadteinwärts ab dem Knoten Distelberg gesteuert und dosiert. Auf einem längeren Abschnitt verläuft das Geleise der WSB (Wynental- und Suhrentalbahn) parallel zur K108.

Mittels einem Betriebs- und Gestaltungskonzept wurde untersucht, wie die heutige Strasse gestalterisch aufgewertet und insbesondere für den Fuss- und Radverkehr attraktiver gestaltet werden kann. Dabei gilt es insbesondere, auch mehrere auf diesem Abschnitt befindliche Fussgängerquerungen sicherer zu gestalten. Speziell im Bereich Strasse/Bahn entsprechen diese Übergänge nicht mehr den heutigen Sicherheitsanforderungen.

Defizite sind auch bei mehreren Knoten zu beheben. Spezielles Augenmerk wird dabei der Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs beigemessen. Die heutigen Radstreifenlösungen sind für den Radverkehr nicht sehr attraktiv. Mit einem attraktiven, parallel verlaufenden kombinierten Geh-/Radweg wird eine wesentlich attraktivere Lösung erstellt.

Zielsetzung:

- Aufwertung und Gestaltung des Strassenraums
- Erstellung einer attraktiven Verbindung für den Fuss- und Radverkehr
- Eliminierung von Sicherheitsdefiziten, insbesondere für den Fuss- und Radverkehr

Massnahmen:

- Umgestaltung und Aufwertung des Strassenraums
- Separate Führung des Fuss- und Radverkehrs entlang der Entfelderstrasse
- Lagemässige und sicherheitstechnische Optimierung verschiedener Fussgängerübergänge
- Optimierung verschiedener Knotenlösungen mit Bevorzugung des Fuss- und Radverkehrs

Zuständigkeiten	
Federführung: ATB AG	Beteiligte Stellen: Stadt Aarau, Kanton AG (FRV)

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Vorprojekt : Baubeginn : ca. 2021/22 Inbetriebnahme : 2022	
☐ In Richtplan SO/AG enthalten. Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 10.6 Mio. Fr. Kostenteiler: Anteil Bund Anteil Kanton(e) Anteil Gemeinde(n)
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe ☒ 2019 – 2022 ☐ 2023 – 2026 ☐ ab 2027	
Priorität: ☒ A-Liste ☐ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad:] ☐ 1 ☒ 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation
Bezug zum Zukunftsbild: - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.3, M4.4, M4.5, M4.6, M4.7 - Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten : M6.1, M6.3
Bezug zur Schwachstellenanalyse: <i>Ist-Zustand</i> - Die Einfallsachse K 108 (=H24) Entfelderstrasse – Obere Vorstadt weist eine starke Trennwirkung auf (DTV: 16'000). - Das starke Verkehrsaufkommen schränkt die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr und die Fahrplanstabilität des strassengegebenen öffentlichen Verkehrs stark ein. <i>Trends</i> - Aufgrund des Bevölkerungswachstums, der Zunahme an Arbeitsplätzen und der verdichteten Siedlungsentwicklung wird das Verkehrsaufkommen im Zentrum weiter ansteigen. - Das Unfallrisiko für den Fuss- und Veloverkehr nimmt weiter zu. - Die Fahrplanstabilität des Busverkehrs kann nicht gewährleistet werden. <i>Schwachstellen und Handlungsbedarf</i> - Auf der Entfelderstrasse wird die Funktionsfähigkeit des MIV und des ÖV sowie die Sicherheit des Velo- und Fussverkehrs wegen dem stetig zunehmenden Verkehrsaufkommen und den vermehrten Stausituationen abnehmen. - Die Sicherheit bei der Querung der Kantonsstrasse ist für Fussgänger nicht gegeben.

- Es braucht auf der Entfelderstrasse eine Bevorzugung des Fuss- und Veloverkehrs, damit das Sicherheitsdefizit behoben werden kann.

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:
Beurteilung
Wirkung (WK 1-4):

- WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert
Der kombinierte Geh-/ Radweg stellt eine attraktive Lösung im Vergleich zum aktuell existierenden Radstreifen dar.
- WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert
Durch die gute Erschliessung der Siedlung wird eine Verdichtung und eine Entwicklung nach innen begünstigt.
- WK 3: Verkehrssicherheit erhöht
Die Erhöhung der Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs wird durch gut sichtbare und verständliche Signalisationen begünstigt.
- WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert
Die Massnahmen begünstigen eine vermehrte Nutzung des Fuss- und Veloverkehrsnetzes, was sich positiv auf die Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch auswirkt.

Machbarkeit:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

- S302: Bezug zu Schlüsselareal Aarau Torfeld Süd

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente:

- Betriebs- und Gestaltungskonzept

Quantitative Angaben:

-

Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

- Empfehlung für AP 3G: aufnehmen. Koordination muss noch vorgenommen werden.

5. Gesamtverkehrliche Optimierung Kantonsstrassen (MIV)

Optimierung Kantonsstrassen

MIV301A: Zofingen, Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K104

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung: -



Aarburgerstrasse K104

Massnahmenbeschreibung

Einleitung:

Die Aufhebung des Niveauübergangs auf der Aarburgerstrasse K104 im Bereich der kommunalen Grenzen zwischen der Stadt Zofingen und der Gemeinde Oftringen wird bereits seit Jahrzehnten diskutiert. Einerseits aus finanziellen Überlegungen, andererseits aber auch im Hinblick auf die in den letzten Jahrzehnten vergleichsweise kleinen Frequenzen auf der auch als Nationalbahnlinie bezeichneten Trasse wurden diese Pläne immer wieder hinausgeschoben.

In den letzten Jahren hat das Verkehrsaufkommen auf der Aarburgerstrasse, inklusive des dichten Fahrplans der öffentlichen Buslinien auf diesem Abschnitt, stark zugenommen. Seit der Verdoppelung der Frequenzen auf der Nationalbahnlinie seit Dezember 2015 haben nun auch die Schliesszeiten beim mit Barrieren gesicherten Bahnübergang markant zugenommen. Nebst den Schliesszeiten für den Personenverkehr der SBB sind auch immer wieder Schliesszeiten für längere Güterzüge festzustellen. Die häufigeren Schliesszeiten führen jeweils zu längeren Kolonnen auf der Aarburgerstrasse. Der öffentliche Busverkehr hat zunehmend Mühe, den Fahrplan einzuhalten.

Aufgrund der aktuellen Problematik mit der Behinderung des öffentlichen Busverkehrs, der sich in den kommenden Jahren tendenziell noch weiter akzentuieren wird, kann die Aufhebung des Niveauübergangs nicht mehr länger hinausgeschoben werden.

Zielsetzung:

- Vermeidung von längeren Behinderungen und grossen Rückstaus auf der Aarburgerstrasse K104 durch die Aufhebung des heutigen Niveauübergangs
- Verbesserung Pünktlichkeit des öffentlichen Verkehrs durch neues Unterführungsbauwerk
- Die Aufwertung und Sicherung des Fuss- und Radverkehrs
- Verbesserung der Sicherheit für die Querung der Nationalbahnlinie über die K104

Massnahmen:

- Bau einer Unterführung für die Aarburgerstrasse K104 unter der Nationalbahnlinie der SBB
- Rückwärtige Erschliessung der angrenzenden Liegenschaften

Zuständigkeiten	
Federführung: Kanton Aargau (ATB)	Beteiligte Stellen: Stadt Zofingen, Gemeinde Oftringen
Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Vorprojekt : 2016 Baubeginn : 2020/21 Inbetriebnahme : 2022	
☐ Im Richtplan SO/AG enthalten. Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 12 Mio. Fr. Kostenteiler: Anteil Bund Anteil Kanton(e) Anteil Gemeinde(n) Genauigkeit: +/- 30%
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe ☒ 2019 – 2022 ☐ 2023 – 2026 ☐ ab 2027	
Priorität: ☒ A-Liste ☐ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad: ☐ 1 ☒ 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation
Bezug zum Zukunftsbild: - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.3, M4.4, M4.5, M4.6 - Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten : M6.1, M6.3
Bezug zur Schwachstellenanalyse: <i>Ist-Zustand</i> - Die Trennwirkung durch den Schienenverkehr ist auf der K 104 in Zofingen sehr stark. - Zudem ist die MIV-Achse Zofingen – Oftringen – Aarburg – Olten stark überlastet. - Das hohe MIV-Aufkommen beeinträchtigt die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr und die Fahrplanstabilität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs. <i>Trends</i> - Der motorisierte Individualverkehr nimmt aufgrund der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzunahme, der steigenden räumlichen Zersiedlung und der wachsenden Motorisierung weiter zu. - Rückstaus und stockender Verkehr behindern den strassengebundenen öffentlichen Verkehr zunehmend und gefährden die Fahrplanstabilität. - Das Unfallrisiko steigt für alle Verkehrsteilnehmer. <i>Schwachstellen und Handlungsbedarf</i> - Auf der Aarburgerstrasse wird die Funktionsfähigkeit des MIV und des ÖV sowie die Sicherheit des Velo- und Fussverkehrs wegen dem stetig zunehmenden Verkehrsaufkommen und den vermehrten Stausituationen abnehmen. - Die Sicherheit bei der Querung der Nationalbahnlinie ist nicht gegeben. - Mit Hilfe einer Unterführung kann das Risiko von Rückstaus bei Zugquerungen massiv minimiert werden.

- Durch die Aufhebung des Niveauübergangs kann die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr erhöht und die Fahrplanstabilität des ÖV verbessert werden.

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:
Beurteilung
Wirkung (WK 1-4):

- WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert
Durch den Bau einer Unterführung wird eine Verstetigung des Verkehrs ermöglicht, welche eine Verbesserung in der Erschliessung und der Pünktlichkeit des ÖV ermöglicht.
- WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert
Dementsprechend wird auch die Aufwertung der umliegenden Areale gewährleistet. Die Aufwertung führt dazu, dass die Attraktivität gesteigert wird und das fördert die bauliche Verdichtung im Umfeld.
- WK 3: Verkehrssicherheit erhöht
Ausserdem wird die Verkehrssicherheit durch den Bau der Unterführung erhöht und das Unfallrisiko wird geringer.
- WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert
-

Machbarkeit:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

- S302: Bezug zu Schlüsselareal Zofingen, Untere Vorstadt

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente:

- Betriebs- und Gestaltungskonzept K104
- K104 Abschnitt Ruhbank bis Funkenstrasse, Vorstudie Unterführung
- Verkehrsmanagement Wiggertal

Quantitative Angaben:

-

Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

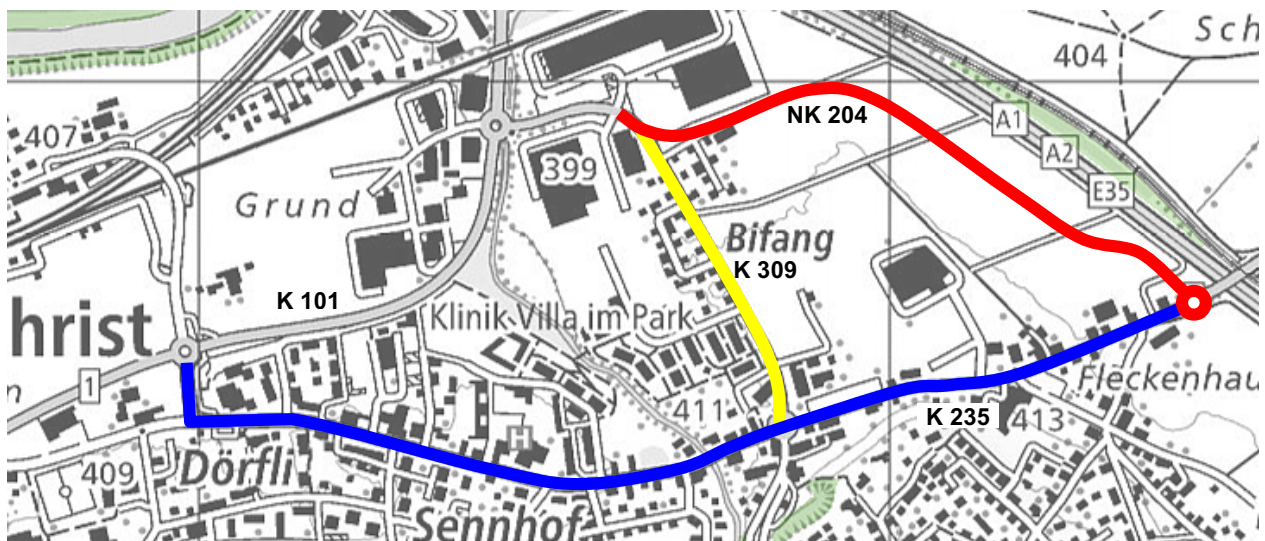
- Stadt Zofingen (Umfrage, 04.06.2015)

6. Massnahme Optimierung Kantonsstrassen mit Aufwertung Ortsdurchfahrt (MIVOD)

Aufwertung Ortsdurchfahrten

MIVOD301A: Rothrist, Wiggertalstrasse 3. Etappe Abschnitt Nord und Aufwertung Ortsdurchfahrt

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung: -



Wiggertalstrasse 3. Etappe, Abschnitt Nord

Massnahmenbeschreibung**Einleitung:**

Die Wiggertalstrasse führt nach ihrer Vollendung ab der Strengelbacherstrasse in Zofingen bis nach Rothrist. Sie entlastet einerseits die Durchfahrt durch Zofingen sowie die chronisch überlastete Kantonsstrasse K104, die von Zofingen nach Oftringen führt. Damit kann auch die Ortsdurchfahrt von Oftringen von einem Teil des Durchgangsverkehrs entlastet werden. Die Wiggertalstrasse trägt damit zu einer verbesserten Fahrplanstabilität auf der Verbindung Zofingen – Oftringen für den öffentlichen Verkehr bei. Sie wird in drei Abschnitte unterteilt.

Abschnitt 1 wurde in den letzten Jahren sukzessive durch einen Ausbau bestehender Gemeindestrassen – zum Teil als Vorleistung der beteiligten Gemeinden – und einem Neubaustück bis zur ERZO in Oftringen erstellt.

Abschnitt 2 führt von der ERZO bis zur Bernstrasse in Oftringen. Dieser Bereich ist derzeit in der Ausführung.

Die 3. Etappe führt von der Bernstrasse in Oftringen nach Rothrist. Flankierend zu diesem Abschnitt wird die heutige Kantonsstrasse durch Rothrist siedlungsverträglich gestaltet und aufgewertet. Dieser Abschnitt ist noch nicht erstellt und befindet sich derzeit im abschliessenden Richtplanverfahren (Festsetzung).

Zielsetzung:

- Mit dem 3. Abschnitt der Wiggertalstrasse können die folgenden Zielsetzungen erreicht werden:
- Entlastung eines grossen Teils des Wohngebietes von Rothrist vom Durchgangsverkehr
- Entlastung der K104 Zofingen – Oftringen von einem Teil des Durchgangsverkehrs
- Erhöhung der Fahrplanstabilität für den ÖV auf der K104 von Zofingen nach Oftringen
- Siedlungsverträgliche Umgestaltung und Aufwertung der heutigen Kantonsstrasse K235 durch Rothrist

Massnahmen:

- Schliessung der verbleibenden Lücke in der Wiggertalstrasse im Abschnitt Oftringen bis Rothrist
- Siedlungsverträgliche Umgestaltung und Aufwertung der K235 durch Rothrist

Zuständigkeiten

Federführung:

Kanton Aargau (ATB)

Beteiligte Stellen:

Kanton Aargau (AVK), ARE, Gemeinde Rothrist

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

Vorprojekt : 2016

Baubeginn : 2021

Inbetriebnahme : 2024

☐ Im **Richtplan** SO/AG enthalten. Koordinationsstand:

☐ Vororientierung

☒ Zwischenergebnis

☐ Festsetzung

Kosten (exkl. MWSt.): 26 Mio. Fr.

Kostenteiler:

Anteil Bund

Anteil Kanton(e)

Anteil Gemeinde(n)

Genauigkeit: +/- 30%

Zeithorizont Umsetzung:

☐ bis 2018

☐

Daueraufgabe

☒ 2019 – 2022

☐ 2023 – 2026

☐ ab 2027

Priorität:

☒ A-Liste

☐ B-Liste (prüfen)

☐ C-Liste

Reifegrad:

☐ 1

☒ 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation

Bezug zum Zukunftsbild:

- Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.4, M2.7
- Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.3, M4.4, M4.5, M4.6
- Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten : M6.3

Bezug zur Schwachstellenanalyse:

Ist-Zustand

- Die Trennwirkung durch den Strassenverkehr ist auf der Wiggertalstrasse sehr stark.
- Insbesondere die Ortsdurchfahrten in Richtung Zentren des AareLands sind überlastet.
- Das hohe MIV-Aufkommen beeinträchtigt die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr und die Fahrplanstabilität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs.
- Die Ortsdurchfahrten erfüllen in den Gemeinden verschiedene Funktionen und haben deshalb eine grosse Bedeutung in Bezug auf die Erreichbarkeit und die Aufenthaltsqualität.

Trends

- Der motorisierte Individualverkehr nimmt aufgrund der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzunahme, der steigenden räumlichen Zersiedlung und der wachsenden Motorisierung weiter zu.
- Das Unfallrisiko steigt für alle Verkehrsteilnehmer.

- Ohne Massnahmen ist keine Veränderung der Situation absehbar.

Schwachstellen und Handlungsbedarf

- Auf der Wiggertalstrasse wird die Funktionsfähigkeit des MIV und des ÖV sowie die Sicherheit des Velo- und Fussverkehrs wegen dem stetig zunehmenden Verkehrsaufkommen abnehmen.
- Die Lebens- und Aufenthaltsqualität entlang der Ortsdurchfahrt Aarburg Nord werden deutlich vermindert.
- Die Belastungen an stark befahrenen Ortsdurchfahrten sollen durch bauliche und gestalterische Massnahmen auf ein erträgliches Mass reduziert und die öffentlichen Räume aufgewertet werden.

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:**Beurteilung****Wirkung (WK 1-4):**

- WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert
Das dadurch verminderte Verkehrsaufkommen ermöglicht eine qualitative Verbesserung des ÖV.
- WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert
Die Realisierung des 3. Abschnittes der Wiggertalstrasse und die dadurch erzeugte Abnahme des MIV erzeugt eine Verbesserung der Wohnqualität des Areals Rothrist.
- WK 3: Verkehrssicherheit erhöht
Ausserdem wird durch die Abnahme des Verkehrsaufkommens die Verkehrssicherheit erhöht und das Unfallrisiko wird geringer.
- WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert
-

Machbarkeit:**Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:**

- Unterstützt das Schlüsselareal Rothrist Bifang

Sonstiges**Literatur / Grundlagendokumente:**

- Machbarkeitsstudie 2012

Quantitative Angaben:

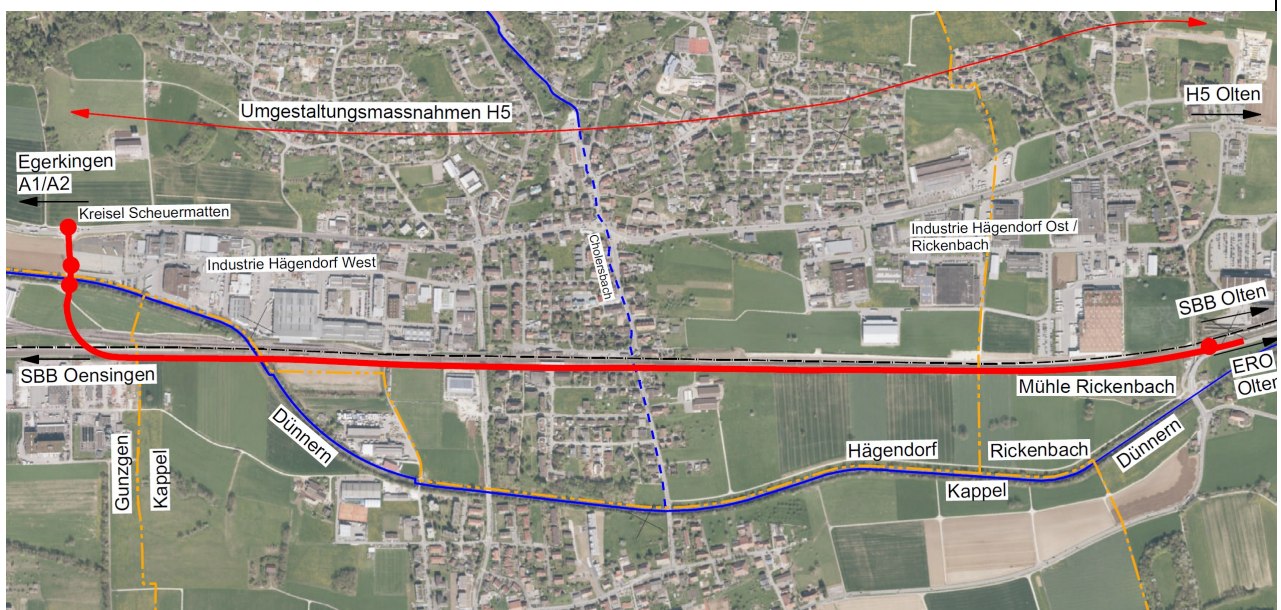
- Entlastung K235: DTV 8000-10000 (je nach Abschnitt)
- Entlastung K309: DTV 4500
- NK204: DTV 12300

Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Aufwertung Ortsdurchfahrt

MIVOD302B: Hägendorf/Rickenbach, Umfahrung Hägendorf/Rickenbach (ERO+)

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☒ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☒ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. MIV1B), Nr. im Prüfbericht Bund: 2581.2.040
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung: -



Übersichtsplan ERO+ (Quelle: Machbarkeitsstudie ERO+, Frey+Gnehm, 2016)

Massnahmenbeschreibung**Einleitung:**

Die kantonsstrassenseitige Hauptverbindung von Olten zum Autobahnanschluss Egerkingen führt durch die Dörfer Rickenbach und Hägendorf. Die Verkehrsbelastungen sind auf der H5, Solothurnerstrasse bereits heute mit rund 14'000 Fahrzeugen pro Tag hoch, gemäss Verkehrsprognosen werden hohe Verkehrszunahmen erwartet (30% Zunahme bis 2030). Während den Hauptverkehrszeiten gibt es im Zentrum von Hägendorf bereits heute regelmässig Verkehrsstaus. Ohne Verkehrsmassnahmen werden diese in den kommenden Jahren noch wesentlich stärker ausfallen. Entsprechend ist Handlungsbedarf vorhanden.

Zielsetzung:

- Die Verkehrsüberlastungen auf der H5 in Hägendorf und Rickenbach sollen mit geeigneten verkehrlichen wie raumplanerischen Massnahmen abgebaut werden
- Der Durchgangsverkehr soll von den Ortszentren Hägendorf und Rickenbach ferngehalten werden
- Die Ortsdurchfahrten in Hägendorf und Rickenbach sollen attraktiver und gestalterisch aufgewertet werden.

Massnahmen:

- Mit dem Bau einer Umfahrungsstrasse sollen die beiden Dörfer Hägendorf und Rickenbach vom Verkehr entlastet werden. Die Umfahrung Hägendorf-Rickenbach ERO+ verläuft vom Anschluss an die ERO bei der Mühlegasse in Rickenbach südlich der SBB-Linie Olten-Solothurn parallel zu den Gleisen und führt anschliessend im Westen mit einer Überquerung der SBB-Gleise bis zum Kreisel Scheuermatten/H5 (siehe Übersichtsplan ERO+).
- Die Machbarkeit der Umfahrung konnte nachgewiesen und das Kosten-/Nutzenverhältnis gegenüber dem früheren Projekt wesentlich verbessert werden. Trotz dem Verzicht auf eine vertikale Linienführung in Tieflage in Hägendorf

können die negativen Auswirkungen im Umweltbereich der Umfahrungsstrasse mit technischen Massnahmen stark vermindert werden.

- Mit flankierenden Massnahmen (Verkehrsberuhigungsmassnahmen und Verkehrslenkungsmassnahmen auf der entlasteten Strasse) sollen die Ortsdurchfahrten nachhaltig entlastet und aufgewertet werden.

Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn	Beteiligte Stellen: Amt für Raumplanung Kanton Solothurn Standortgemeinden Hägendorf, Rickenbach, Gunzgen, Kappel

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Vorprojekt : 2016 Baubeginn : 2023 Inbetriebnahme : 2026	
☒ Im Richtplan SO/AG enthalten. Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 45 Mio. Fr. Kostenteiler: Anteil Bund Anteil Kanton(e) Anteil Gemeinde(n) Genauigkeit: +/- 30%
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe ☐ 2019 – 2022 ☒ 2023 – 2026 ☐ ab 2027	
Priorität: ☐ A-Liste ☒ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad: ☐ 1 ☒ 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation
Bezug zum Zukunftsbild: - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.7 - Die gute Erreichbarkeit um urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.3, M4.4, M4.5, M4.6
Bezug zur Schwachstellenanalyse: <i>Ist-Zustand</i> - Die Verkehrsüberlastung auf der H5 bei den Ortsdurchfahrten Hägendorf und Rickenbach während den Hauptverkehrszeiten hat sich in den letzten Jahren weiter akzentuiert. <i>Trends</i> - Gemäss Verkehrsprognose (GVM Kanton SO) nimmt der Verkehr bis 2030 nochmals massiv zu (ca. 2% pro Jahr bzw. 30% bis ins Jahr 2030). <i>Schwachstellen und Handlungsbedarf</i>

- Sowohl für den MIV wie auch für den ÖV und Langsamverkehr bestehen infolge der Verkehrsüberlastung verschiedene Schwachstellen, welche zu beheben sind. Das Verkehrswachstum muss gebremst und die Ortszentren vom Verkehr entlastet werden.

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

Die ERO+ wurde bereits im Agglomerationsprogramm 1. und 2. Generation berücksichtigt (Aggloprogramm 1. G, Massnahme 4.06: Sicherung des Trassees für allfällige spätere Weiterführung der Entlastungsstrasse bis Hägendorf, Aggloprogramm 2. G, Massnahme MIV1B: Umfahrung Hägendorf/Rickenbach (ERO+)). Das Projekt konnte in der Zwischenzeit detaillierter projektiert und wesentlich verbessert sowie die Schwachstellen gemäss Prüfbericht des Bundes behoben werden.

Beurteilung

Wirkung (WK 1-4):

WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert

Durch die Umfahrung wird die H5 um bis zu 7000 Fahrzeuge/Tag entlastet. Die Stausituationen können eliminiert und die Verkehrsqualität in den Zentren von Hägendorf und Rickenbach stark verbessert werden. Davon profitiert auch der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr.

WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Die Attraktivität der Ortszentren als Lebens- und Aufenthaltsraum nimmt mit der Entlastungsstrasse stark zu. Die Wohnstandorte im Zentrum werden aufgewertet. Durch die Umfahrungsstrasse werden absichtlich keine neuen Gebiete erschlossen, damit keine Zersiedlung stattfindet

WK 3: Verkehrssicherheit erhöht

Die Verkehrssicherheit auf den Ortsdurchfahrten wird deutlich erhöht indem Grossteil des Schwerverkehrs auf die Umfahrungsstrasse geleitet wird. Unfallschwerpunkte können entschärft oder gar behoben werden.

WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Staus werden vermindert und der Verkehrsfluss verstetigt, was sich positiv auf den Energieverbrauch und die Umwelt auswirkt. Allerdings werden für Umfahrungsstrasse Bodenressourcen benötigt, welche durch Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen kompensiert werden müssen.

Machbarkeit:

Die Machbarkeit ist nachgewiesen.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

- S302: Entwicklung von Schlüsselarealen

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Vorprojekt Umfahrung Hägendorf-Rickenbach, ERO+ (Bericht, Pläne), Frey+Gnehm Ingenieure AG, Juni 2016

Quantitative Angaben:

- 17'400 Fahrzeuge/Tag (2015) auf Solothurnerstrasse, Hägendorf

Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

- Massnahme zur Aufnahme beantragt durch: Standortgemeinden und Gemeindepräsidentenkonferenz

7. Verkehrsmanagement

- Bewältigung des Verkehrs im Sinne einer angebotsorientierten Verkehrsplanung.
- Leistungsfähigkeit verbessern bzw. optimieren
- Busbevorzugung: Reduktion / Vermeidung von Verlustzeiten für den öffentlichen Verkehr
- Dosierung während den Spitzenstunden / Stauraumbewirtschaftung
- Schaffung sicherer Verkehrsinfrastrukturen
- Schaffung sicherer und attraktiver Velo- und Fusswegverbindungen / Minimierung Trennwirkung Kantonsstrasse

Massnahmen:

- Erstellung/ Erneuerung 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 Überschreiten einer zulässigen Verkehrsbelastung die Zufahrten dosiert werden, um unter anderem im Kernbereich die Aufenthaltsqualität zu verbessern und Querungsmöglichkeiten zu schaffen.
- Verlegung der Bushaldebucht „Schönenwerd Zentrum“ in Richtung Gretzenbach: Die bestehende Fahrbahnhaltestelle, welche sich südlich der Einmündung Burgstrasse befindet, wird aufgehoben. Damit kann bei wartendem Bus ein MIV-Rückstau bis in den Knotenbereich vermieden werden.
- Nach Möglichkeit (Abklärung im Rahmen des Betriebskonzeptes / Möglichkeiten der LSA- Steuerung und Kapazitäten) sollen oberirdische Fussgängerübergänge mit Mittelinseln geschaffen werden, um die Bedingungen für den querenden Verkehr zu verbessern.
- Flankierende Massnahmen zur Vermeidung von Fluchtverkehr über die Gemeindestrassen

Zuständigkeiten**Federführung:**

Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn

Beteiligte Stellen:

Gemeinde Schönenwerd

Realisierung**Vorgehen/Meilensteine:**

Vorprojekt : 2016

Baubeginn : 2020

Inbetriebnahme : 2021

- ☐ Im **Richtplan** SO/AG enthalten. Koordinationsstand:
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Zeithorizont Umsetzung:

- ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe
- ☒ 2019 – 2022
- ☐ 2023 – 2026
- ☐ ab 2027

Kosten (exkl. MWSt.): 1.2 Mio. Fr.

Kostenteiler:

Anteil Bund

Anteil Kanton(e)

Anteil Gemeinde(n)

Priorität:

- ☒ A-Liste
- ☐ B-Liste
- ☐ C-Liste

Reifegrad:

- ☒ 1
- ☐ 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation**Bezug zum Zukunftsbild:**

- Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.4, M2.7

- Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.3, M4.4, M4.5, M4.6
- Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: M6.3

Bezug zur Schwachstellenanalyse:*Ist-Zustand*

- Die Trennwirkung durch den Strassenverkehr ist auf der Achse K 281 Winznau – Obergösgen – Niedergösgen - Erlinsbach sehr stark (DTV in Schönenwerd: 17'300).
- Insbesondere die Ortsdurchfahrten in Richtung Zentren des AareLands sind überlastet.
- Das hohe MIV-Aufkommen beeinträchtigt die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr und die Fahrplanstabilität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs.
- Die Ortsdurchfahrten erfüllen in den Gemeinden verschiedene Funktionen und haben deshalb eine grosse Bedeutung in Bezug auf die Erreichbarkeit und die Aufenthaltsqualität.

Trends

- Der motorisierte Individualverkehr nimmt aufgrund der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzunahme, der steigenden räumlichen Zersiedlung und der wachsenden Motorisierung weiter zu.
- Das Unfallrisiko steigt für alle Verkehrsteilnehmer.
- Ohne Massnahmen ist keine Veränderung der Situation absehbar.

Schwachstellen und Handlungsbedarf

- Auf der Achse Winznau – Obergösgen – Niedergösgen - Erlinsbach wird die Funktionsfähigkeit des MIV und des ÖV sowie die Sicherheit des Velo- und Fussverkehrs wegen dem stetig zunehmenden Verkehrsaufkommen abnehmen.
- Die Lebens- und Aufenthaltsqualität entlang der Ortsdurchfahrt Schönenwerd werden deutlich vermindert.
- Die Belastungen an stark befahrenen Ortsdurchfahrten sollen durch bauliche und gestalterische Massnahmen auf ein erträgliches Mass reduziert und die öffentlichen Räume aufgewertet werden.

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

13. Februar 2011: Die Einwohnergemeindeversammlung Schönenwerd lehnt an einer Konsultativabstimmung den Projektierungskredit für die Dorfkernentlastung (Entlastungsstrasse und Rückbau Oltnenstrasse) ab.

Dadurch kann die Massnahme Ortszentrumdurchfahrt (ARE-Code: 2581.116 gemäss Leistungsvereinbarung Agglomerationsprogramm 1. Generation) nicht wie geplant realisiert werden und muss anhand der neuen Randbedingungen überarbeitet werden. Das überarbeitete Projekt umfasst neu Elemente zur Aufwertung des bestehenden Strassenzugs.

In der 2. Generation wurde weiter ein neues Gesamtprojekt formuliert, welches aus den drei Teilprojekten „Siedlungsentwicklung Dorfkern“ (S2), „intermodale ÖV-Drehscheibe“ (ÖV 4A) und „Zentrumsdurchfahrt“ bzw. neu benannt als Verkehrsmanagement besteht. In der 3. Generation wird das Projekt Schönenwerd „Busbevorzugung und Stauraumbewirtschaftung“ als Massnahmen eingegeben. Diese Massnahme umfasst zusätzlich zur Massnahme der 1. Generation „Ortszentrum Schönenwerd“ (M 7.17 MIV) Elemente des Verkehrsmanagements und Massnahmen zur Verbesserung des querenden Fuss- und Veloverkehrs.

Beurteilung**Wirkung (WK 1-4):**

WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert

Mit der Verkehrsmanagement Massnahme Schönenwerd werden die verkehrlichen Abläufe optimiert und die Bedingungen vor allem für den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr deutlich verbessert. Dank der Busschleuse kann der strassengebundene öffentliche Verkehr priorisiert durch das Zentrum von Schönenwerd geführt werden, welches auf den Zufahrten der neuralgischen Knotenpunkte häufig zugestaut ist. Die Zuverlässigkeit der Busse ist vor allem im Hinblick auf die Realisierung der öV-Drehscheibe Schönenwerd (2. Generation) von Bedeutung. Im Weiteren sollen Verbesserungen für den querenden Verkehr (Fuss- und Veloverkehr) durch grössere Zeitlücken und Pulkbildungen erzielt werden. Die Massnahme Strassenraumgestaltung (1. Generation) unterstützt dieses Ziel. Für den motorisierten Individualverkehr dürfte sich vor allem die Situation für den lokalen Verkehr verbessern, da das Einlenken wie Abbiegen aufgrund verbesserter Zeitlücken wieder ermöglicht wird.

WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Die Massnahme Verkehrsmanagement wirkt mit den Massnahmen Umgestaltung des Strassenraums Zentrum Schönenwerd, öV-Drehscheibe Schönenwerd und Aufwertung Ortskern Schönenwerd zusammen. Betrieblich gesehen, kann mit dem Verkehrsmanagement ein Teil des Rückstaus aus dem Ortszentrum in weniger sensible Strassenabschnitte verlagert werden, was die Aufenthaltsqualität entlang der Strasse verbessert. Andererseits wird die Erschliessungsqualität für den lokalen Verkehr für alle Verkehrsarten verbessert, was den Wohn- und Arbeitsstandort stärkt. Schliesslich wird mit dem angebotsorientierten Ansatz und der Definition der zulässigen Verkehrsmenge für den Kernbereich bessere Bedingungen im Ortszentrum und vor den historischen Bauten geschaffen.

WK 3: Verkehrssicherheit erhöht

Durch die angestrebten Massnahmen zur Förderung von sicheren Verkehrsinfrastrukturen wird die allgemeine Sicherheit der Verkehrsteilnehmer erhöht, insbesondere die des querenden Fuss- und Veloverkehrs. Ausserdem nimmt durch eine allumfassende Verminderung von Stausituationen das Unfallrisiko erheblich ab. Durch die Pulkbildung ergeben sich zwischendurch auch längere Zeitlücken für den lokalen Verkehr, was die Gefahr bei den Abbiegebeziehungen mindern soll.

WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Durch die verbesserten Bedingungen beim öffentlichen Verkehr wie auch beim Fuss- und Veloverkehr darf man sich eine Verlagerung weg vom motorisierten Individualverkehr erhoffen, wodurch die damit verbundenen Emissionen gesenkt werden könnten. Durch die Verlagerung der Stauabschnitte in einen Ausserortsbereich verbessert sich auch die Lärmsituation im Siedlungsgebiet.

Machbarkeit:**Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:**

- M 7.17 MIV (1.Generation) Ortszentrum Schönenwerd
- S2 (2. Generation): Siedlungsentwicklung Dorfkern Schönenwerd
- ÖV 4A (2. Generation) Schönenwerd: Intermodale ÖV-Drehscheibe
- S302 (3. Generation): Schlüsselareal Schönenwerd Dorfkern, Bally

Sonstiges**Literatur / Grundlagendokumente:**

-

Quantitative Angaben:

- DTV Oltnenstrasse in Schönenwerd: 18'700 Fahrzeuge (DTV 2010; Zählstelle im Zentrum)
- DTV Oltnenstrasse in Schönenwerd: 17'200 Fahrzeuge (DTV 2015; neu aus AVZ am Ortseingang)

Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

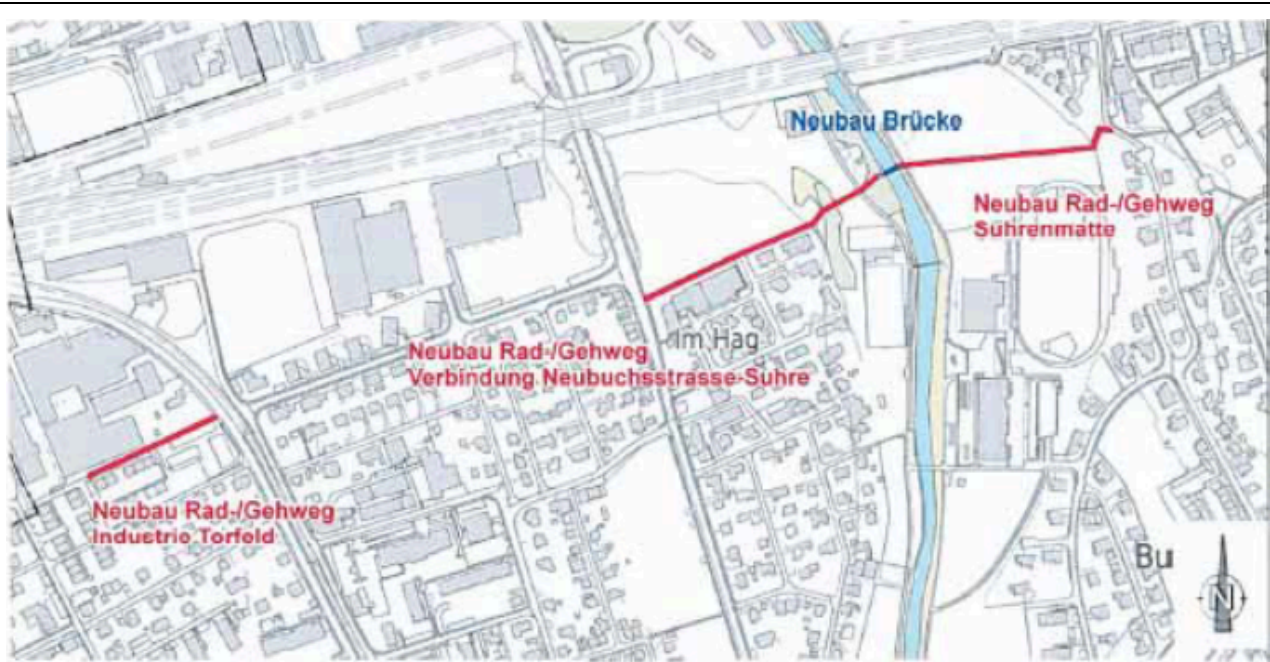
-

8. Massnahmen Fuss- und Veloverkehr (FVV)

Fuss- und Veloverkehr

FVV301A: Buchs, Optimierung Fuss- und Veloverkehrsnetz

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung: -



Optimierung Radwegnetz Buchs (Quelle: Gemeinde Buchs)

Massnahmenbeschreibung

Einleitung:

In der Gemeinde Buchs bestehen im Bereich der SBB- und WSB-Linien mehrere Areale mit hohem Potenzial zur Siedlungsentwicklung nach innen. Sie befinden sich in Fuss- und oder Velodistanz zum Bahnhof Aarau. Die Gebiete sind untereinander noch nicht durchgehend für den Fuss- und Veloverkehr verbunden.

Zielsetzung:

- Im Gebiet Buchs Nord (Neubuchs) soll im Bereich der Entwicklungsgebiete für den Veloverkehr eine Nordtangente umgesetzt werden, damit die Verbindung von der Stadt Aarau her über das Siedlungsgebiet bis an den Grünraum an der Suhre und weiter ins Wohnquartier Triesch entsteht.
- Teilweise besteht auf dieser Achse bereits eine Verbindung für Fussgänger. Dort wo diese noch nicht besteht, soll auch die Fussgängerverbindung zusammen mit der Radwegverbindung erstellt bzw. optimiert werden.

Massnahmen:

- Erarbeiten der privatrechtlichen Grundlagen soweit erforderlich.
- Bau eines kombinierten Rad- und Fussweges hauptsächlich auf den betroffenen privaten und teilweise öffentlichen Parzellen. Beim Bau auf privaten Parzellen ist teilweise Koordinationsbedarf mit privaten Bauvorhaben erforderlich.
- Bau einer neuen Fuss- und Radwegbrücke über die Suhre. Die etwas weiter südlich bestehende Brücke ist marod und muss abgebrochen werden, sie ist für Velofahrer nicht zugänglich und nicht behindertengerecht.
- Teilweise Signalisations- und Markierungsmassnahmen.

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde Buchs	Beteiligte Stellen: Kanton Aargau (Netzsticht: AVK FRV)

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Vorprojekt : 2017 bzw. 2018 Auflageprojekt / Bauprojekt : 2018/2019 Baubeginn : 2019 bzw. 2020 Inbetriebnahme : 2020 bzw. 2021	
☐ Im Richtplan SO/AG enthalten. Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 750'000 Fr. Kostenteiler: Anteil Bund Anteil Kanton(e) Anteil Gemeinde(n) Genauigkeit: +/- 30%
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe ☒ 2019 – 2022 ☐ 2023 – 2026 ☐ ab 2027	
Priorität: ☒ A-Liste ☐ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation
Bezug zum Zukunftsbild: - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.8, M2.9 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.7 - Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten : M6.1, M6.3 - Den Kernergänzungsraum als Wohnstandort des AareLands priorisieren : M7.1 - Siedlungsnaher Landschaftsraum im urbanen Entwicklungsraum erhalten : M13.1 - Das Freiraumnetz in Teilen des urbanen Entwicklungsraums weiter ausbauen : M15.1
Bezug zur Schwachstellenanalyse: <i>Ist-Zustand</i> - Die Verbindung zwischen dem Gebiet Buchs Nord und dem Bahnhof Aarau weist Netzlücken auf. - Insbesondere die Fuss- und Veloverkehrsverbindungen zu ÖV-Knoten und Haltestellen sollen angeboten werden. <i>Trends</i> - Es ist davon auszugehen, dass sich der Fuss- und Veloverkehr eher überproportional entwickeln wird. <i>Schwachstellen und Handlungsbedarf</i> - Attraktivierung des Fuss- und Veloverkehrsnetzes.

- Bislang nicht wesensgerechte oder gar nicht vorhandene Wegführung zwischen Buchs Nord und dem Bahnhof Aarau.
- Förderung der Intermodalität : Attraktive Zufahrtswege und Abstellmöglichkeiten an ÖV-Haltestellen können Umsteigeeffekte auf den ÖV bewirken.
- Vermehrte Berücksichtigung des Freizeitverkehrs in der kantonalen Fuss- und Veloverkehrsplanung.
- Zugang zu Naherholungsgebieten verbessern.

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

Beurteilung

Wirkung (WK 1-4):

- WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert
Die Realisierung einer attraktiven Veloverbindung und die Verbesserung des Fussweges ermöglichen eine Verdichtung der Siedlung nach innen und eine uneingeschränkte Verbindung zum Bahnhofs.
- WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert
Diese Massnahmen tragen sowohl zur Verbesserung des Modalsplits, als auch zur Konzentration von Wohngebieten unweit dieser Verkehrsachse bei.
- WK 3: Verkehrssicherheit erhöht
Die Sicherheit der Velofahrer und Fussgänger wird dadurch gewährleistet, dass es sich um einen kombinierten Rad- und Fusswege handelt.
- WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert
Die Förderung des Veloverkehrsnetzes kann dazu führen, dass vermehrt auf den Motorisierten Individualverkehr verzichtet wird, was zu weniger Umweltverschmutzung führt.

Machbarkeit:

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

- S302: Bezug zu Schlüsselareal Buchs, Hunzikermatte

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Verkehrsrichtplan, Teil Velo, geplante Massnahme 1

Quantitative Angaben:

- DTV ist nicht bekannt, da zur Zeit die Verbindung noch gar nicht besteht.

Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

- GRB vom 8. Dezember 2015

Fuss- und Veloverkehr

FVV302A: Zofingen, Fuss- und Veloweg Westseite Bahnlinie, Obere Brühlstrasse bis Industriestrasse

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung: -



Fuss- und Veloweg Westseite Bahnlinie SBB, Zofingen

Massnahmenbeschreibung**Einleitung:**

Der Bahnhof Zofingen ist als Knotenpunkt zahlreicher Buslinien und Umsteigepunkt für den Regional- und Fernverkehr eine intermodale ÖV-Drehscheibe mit regionalem Einzugsgebiet. Die heutige Situation auf der Westseite der SBB-Bahnlinie weist Defizite für den Fuss- und Veloverkehr auf. Mit der Aufwertung des westlichen Zugangs kann die Drehscheibe für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet werden.

Zielsetzung:

Auf der Westseite der SBB-Bahnlinie soll im Abschnitt Strengelbacherstrasse bis Industriestrasse ein kombinierter Fuss-/Veloweg realisiert werden. Er fördert den Fuss- und Veloverkehr und entlastet das Strassennetz. Er dient primär den Pendlerinnen und Pendlern, die den öffentlichen Verkehr benützen und erschliesst die westlich der SBB-Bahnlinie gelegenen Zweiradabstellplätze.

Es kann teilweise auf die bestehende Infrastruktur abgestellt werden (Florastrasse, Brühlweg, Brühlgässli, Industriestrasse). Der Durchgang Brühlgässli unter den SBB soll aufgewertet und sicherer gemacht werden.

Die bestehende Fussgängerbrücke über die Henzmannstrasse wird verbreitert.

Massnahmen:

- Planungsstudie, Verfeinerung Netzplan
- Trasseesicherung mit Planungsinstrument
- Vorprojekt/Auflageprojekt mit Kostenvoranschlag (Kofinanzierung)
- Kreditbeschluss Einwohnerrat

- | |
|---------------------------|
| - Öffentliche Auflage/Bau |
|---------------------------|

Zuständigkeiten

Federführung:
Stadt Zofingen

Beteiligte Stellen:
Kanton Aargau (Abteilung für Verkehr), SBB

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

Vorprojekt : 2017

Baubeginn : 2020

Inbetriebnahme : 2023

- ☐ Im **Richtplan** SO/AG enthalten. Koordinationsstand:
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Kosten (exkl. MWSt.): 2.5 Mio. Fr.

Kostenteiler:

Anteil Bund

Anteil Kanton(e)

Anteil Gemeinde(n)

Zeithorizont Umsetzung:

- ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe
- ☒ 2019 – 2022
- ☐ 2023 – 2026
- ☐ ab 2027

Priorität:

- ☒ A-Liste
- ☐ B-Liste
- ☐ C-Liste

Reifegrad:

- ☒ 1
- ☐ 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation

Bezug zum Zukunftsbild:

- Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.8, M2.9
- Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.7
- Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten : M6.1, M6.3
- Den Kernergänzungsraum als Wohnstandort des AareLands priorisieren : M7.1
- Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern : M8.4

Bezug zur Schwachstellenanalyse:

Ist-Zustand

- Die Verbindung zwischen dem Gebiet Zofingen Süd und dem Bahnhof Zofingen weist Netzlücken auf.
- Insbesondere Fuss- und Veloverkehrsverbindungen zu ÖV-Knoten und Haltestellen sollen angeboten werden.

Trends

- Es ist davon auszugehen, dass sich der Fuss- und Veloverkehr eher überproportional entwickeln wird.

Schwachstellen und Handlungsbedarf

- Attraktivierung des Fuss- und Veloverkehrsnetzes.
- Bislang nicht wesensgerechte oder gar nicht vorhandene Wegführung zwischen Zofingen Süd und dem Bahnhof Zofingen.

- Verbesserung der Erschliessung Wohnschwerpunkt Bahnhof Zofingen und ESP Zofingen.
- Förderung der Intermodalität : Attraktive Zufahrtswege und Abstellmöglichkeiten an ÖV-Haltestellen können Umsteigeeffekte auf den ÖV bewirken.

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

Beurteilung

Wirkung (WK 1-4):

- WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert
Durch die Realisierung eines kombinierten Fuss-/Veloweges wird das Strassennetz entlastet.
- WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert
Diese Massnahmen tragen sowohl zur Verbesserung des Modalsplits, als auch zur Konzentration von Wohngebieten unweit dieser Verkehrsachse bei.
- WK 3: Verkehrssicherheit erhöht
Die Entlastung des Strassennetzes führt dazu, dass die allgemeine Sicherheit der Verkehrsteilnehmer steigt.
- WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert
Weiter folgt, dass durch die Entlastung des Strassennetzes die Umweltbelastung und Ressourcennutzung vermindert wird.

Machbarkeit:

Ist abgeklärt; Ergänzung und Verfeinerung klassischer Radrouten

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

- Unterstützt das Schlüsselareal Zofingen, Wohnschwerpunkt Bahnhof

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Projekt in Vorbereitung
- Kommunalen Gesamtverkehrsplan (KGV Zofingen)

Quantitative Angaben:

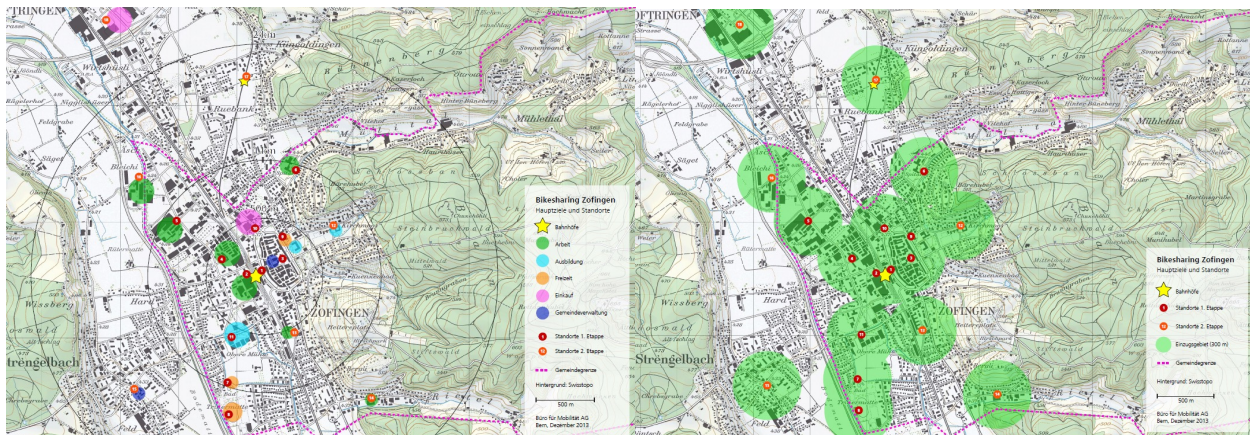
- geplante Neuanlage, entlastet Strassennetz

Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

- GRB Zofingen vom 18. Januar 2016

Fuss- und Veloverkehr**FVV303A: Zofingen, Veloverleihsystem Stadt Zofingen**

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung: -



Bikesharing: Hauptziele und Standorte (Quelle: Büro für Mobilität 2013)

Massnahmenbeschreibung**Einleitung:**

Während den letzten Jahren haben sich Veloverleihsysteme (Bikesharing) in Europa schnell verbreitet. Dieses Mobilitätsangebot hat sich hinsichtlich nachhaltiger Mobilität bewährt und wird auch in der Schweiz aktiv gefördert. Zupendler, Studenten, lokale Ausflügler, Besucher von Firmen oder Sportanlässen werden durch das Bikesharing in ihrer Mobilität unterstützt. Mit knapp 11'000 Einwohnende ist Zofingen eine kleine Stadt im schweizerischen Mittelland. Sie liegt im flachen Wiggertal und bildet mit den umliegenden Gemeinden Brittnau, Strengelbach, Oftringen, Aarburg und Rothrist eine fast kontinuierliche Siedlung. Rund 47'000 Personen wohnen in diesen 6 Gemeinden.

Ausserdem sind in Zofingen grössere Arbeitgeber angesiedelt, wie z.B. Ringier, Siegfried, Müller Martini, und das Spital Zofingen. Das Bikesharing hat in Zofingen ein Potential in Kombination mit dem Zug, da es eine gute Ergänzung in der Mobilitätskette für die Zupendler, die in Zofingen arbeiten oder studieren, bietet. Das Spital Zofingen hat sich zum Beispiel bereits im Rahmen eines Mobilitätsmanagements für eine erste Bikesharing-Lösung zwischen den Bahnhof und dem Spital entschieden.

Zielsetzung:

Im Raum Zofingen soll ein Veloverleihsystem etabliert werden.

Im Zentrum des Netzes steht der Bahnhof Zofingen als ÖV-Knoten und zentraler Standort. Das Netz wird vor allem für Wege vom Bahnhof zu anderen Standorten organisiert. Die weiteren Standorte wurden nahe bei den Hauptdestinationen lokalisiert:

- Grössere Firmen und Arbeitsgeber (Ringier, Siegfried, Müller Martini, Spital, ...)
- Freizeitanlagen (Schwimmbad, Sportanlage Trinermatte)
- Einkaufszentren und -Strassen
- Grössere Schulen

Massnahmen:

- Vorprojekt 1. Etappe 11 Stationen, 2. Etappe 18 Stationen, 3. Etappe Region (Ausdehnung auf andere Gemeinde)
- Auflageprojekt mit Kostenvoranschlag

Zuständigkeiten	
Federführung: Stadt Zofingen	Beteiligte Stellen:

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Vorprojekt : 2016 Baubeginn : 2019 Inbetriebnahme : 2020	
☐ Im Richtplan SO/AG enthalten. Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 0.75 Mio. Fr. Kostenteiler: Anteil Bund Anteil Kanton(e) Anteil Gemeinde(n)
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe ☒ 2019 – 2022 ☐ 2023 – 2026 ☐ ab 2027	
Priorität: ☒ A-Liste ☐ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation
Bezug zum Zukunftsbild: - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.10, M2.12 - Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten : M6.1, M6.3 - Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern : M8.4
Bezug zur Schwachstellenanalyse: <i>Ist-Zustand</i> - Der Fuss- und Veloverkehr zeigt im Modal Split des AareLands einen Anteil von rund 8%. <i>Trends</i> - Es ist davon auszugehen, dass sich der Fuss- und Veloverkehr eher überproportional entwickeln wird. <i>Schwachstellen und Handlungsbedarf</i> - Förderung der Intermodalität : Attraktive Zufahrtswege und Abstellmöglichkeiten an ÖV-Haltestellen können Umsteigeeffekte auf den ÖV bewirken. Dasselbe gilt für Vermietungsangebote von Fahrrädern.
Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert Die Anregung zur Bewerkstelligung eines einheitlichen Veloverleihsystems ermöglicht die Verbesserung des Modalsplits an einem Standort welcher eine hohe Konzentration an Arbeitsplätzen und Bevölkerung aufweist. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert Das Veloverleihsystem führt zu einer Attraktivitätssteigerung der Umgebung und damit zu einer baulichen Verdichtung im Umfeld. WK 3: Verkehrssicherheit erhöht - WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert Wenn durch das Veloverleihsystem das Verkehrsaufkommen des Motorisierten Individualverkehrs vermindert werden kann, dann hat dies Auswirkungen auf die Umweltbelastung und Ressourcennutzung.
Machbarkeit:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - S302: Unterstützt das Schlüsselareal Zofingen, Wohnschwerpunkt Bahnhof
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Studie
Quantitative Angaben:
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss: - Kenntnisnahme Stadtrat Zofingen - GRB Zofingen vom 18. Januar 2016

Fuss- und Veloverkehr

FVV304A: Zofingen, Ausbau Veloabstellplätze (Florastrasse, Westseite Bahnhof)

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung: -



Situation Veloabstellplätze Westseite Bahnhof SBB, Zofingen (Foto: R. Frösch 2015)

Massnahmenbeschreibung**Einleitung:**

Die Nachfrage nach Abstellplätzen rund um den Bahnhof Zofingen und speziell auf der Westseite des SBB-Bahnhofs ist nach wie vor gross und kann die Nachfrage kaum decken. Das Potenzial an Pendlerinnen und Pendler, die mit dem Velo an den Bahnhof gelangen, kann derzeit nicht ausgeschöpft werden.

Zielsetzung:

- Die bestehenden Veloabstellplätze auf der Westseite (teilweise gedeckt) sollen erweitert werden. Heute können in den beiden gedeckten Räumen ca. 140 Veloabstellplätze angeboten werden. Aussen sind es ca. 20 Abstellplätze.

Massnahmen:

- In den gedeckten Räumen soll der Boden abgesenkt werden. Dadurch können doppelstöckige Parkierungseinrichtungen installiert werden. Heute ist die Raumhöhe in den beiden Räumen ca. 2.38 m. Dies reicht für eine Doppelstockanlage nicht aus (Mindesthöhe H = 2.45 m).
- Auch die unter dem Vordach angeordneten Abstellplätze sollen mit einer Doppelstockanlage ausgerüstet werden. Mit Doppelstockanlagen können ca. 60 neue Abstellplätze geschaffen werden. Weiter wird die Innenausstattung heller und freundlicher gemacht.
- Die Veloabstellplätze längs der Florastrasse sollen durch doppelstöckige Parkierungsanlagen umgerüstet werden.

Zuständigkeiten**Federführung:**

Stadt Zofingen

Beteiligte Stellen:

Bund (Agglomerationsprogramm), Kanton Aargau, SBB, Private

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Vorprojekt : 2016 Baubeginn : 2019 Inbetriebnahme : 2020	
☐ Im Richtplan SO/AG enthalten. Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 1.5 Mio. Fr. Kostenteiler: Anteil Bund Anteil Kanton(e) Anteil Gemeinde(n)
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe ☒ 2019 – 2022 ☐ 2023 – 2026 ☐ ab 2027	
Priorität: ☒ A-Liste ☐ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation
Bezug zum Zukunftsbild: - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.10 - Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: M6.3
Bezug zur Schwachstellenanalyse: <i>Ist-Zustand</i> - Das Angebot an Veloabstellplätzen Bike + Ride (B+R) wird seitens der Gemeinden vielerorts als mässig bis schlecht beurteilt. - Die Gemeinde Zofingen plant Ausbauten von bestehenden Anlagen und die Erstellung von neuen Anlagen. <i>Trends</i> - Es ist davon auszugehen, dass sich der Fuss- und Veloverkehr eher überproportional entwickeln wird. <i>Schwachstellen und Handlungsbedarf</i> - Förderung der Intermodalität: Attraktive Zufahrtswege und Abstellmöglichkeiten an ÖV-Haltestellen können Umsteigeeffekte auf den ÖV bewirken. Dasselbe gilt für den Ausbau von B+R Anlagen.
Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation AP 1. Generation: Leitprojekt 10, Infrastruktur Park+Ride: Ergänzungsprojekt zum Bereich Bike + Ride.

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert Letzteres hat eine Verstetigung des Verkehrsflusses zur Folge WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Das Angebot an Veloparkplätzen führt zu einer Attraktivitätssteigerung der Umgebung und damit zu einer baulichen Verdichtung im Umfeld. WK 3: Verkehrssicherheit erhöht - WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert Das zusätzliche Angebot an Veloabstellplätzen wird dazu beitragen, dass mehr Veloverkehr und dadurch weniger MIV auftreten wird.
Machbarkeit:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - S302: Unterstützt das Schlüsselareal Zofingen, Wohnschwerpunkt Bahnhof
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Studie - Kommunalen Gesamtverkehrsplan (KGV) Zofingen
Quantitative Angaben:
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss: - Kenntnisnahme Stadtrat Zofingen - GRB Zofingen vom 18. Januar 2016

Fuss- und Veloverkehr

FVV305A: Zofingen, Fussgängerbeziehung SBB-Durchgang Mitte (Fortsetzung in Richtung Westen)

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung: -



SBB-Durchgang Mitte (Foto: R. Frösch 2015)

Massnahmenbeschreibung**Einleitung:**

Das westlich an dem Bahnhof angrenzende Industrieareal (Arbeitszone, Swissprinters- Areal) steht vor grösseren Umwälzungen. Es soll umgezont und einer Mischnutzung zugeführt werden. Das Gebiet ist Teil des Wohnschwerpunktes Bahnhof Zofingen.

Zielsetzung:

- Der Durchgang dient den Fussgängerbeziehungen damit das angrenzende Industrieareal vom Bahnhof aus besser erreichbar wird für den Fuss- und Veloverkehr.

Massnahmen:

- Um die Anbindung dieses Areal zu verbessern, soll der Durchgang Mitte des Bahnhofs nach Westen verlängert werden.
- Die Unterquerung der SBB-Gleise bindet die westlich des Bahnhofs gelegenen Areale direkt an den Bahnhof und das Zentrum (Altstadt) an.

Zuständigkeiten**Federführung:**

Stadt Zofingen

Beteiligte Stellen:

Private Eigentümer (Swissprinters), Bund (Agglomerationsprogramm), SBB, Kanton Aargau (Sektion öffentlicher Verkehr)

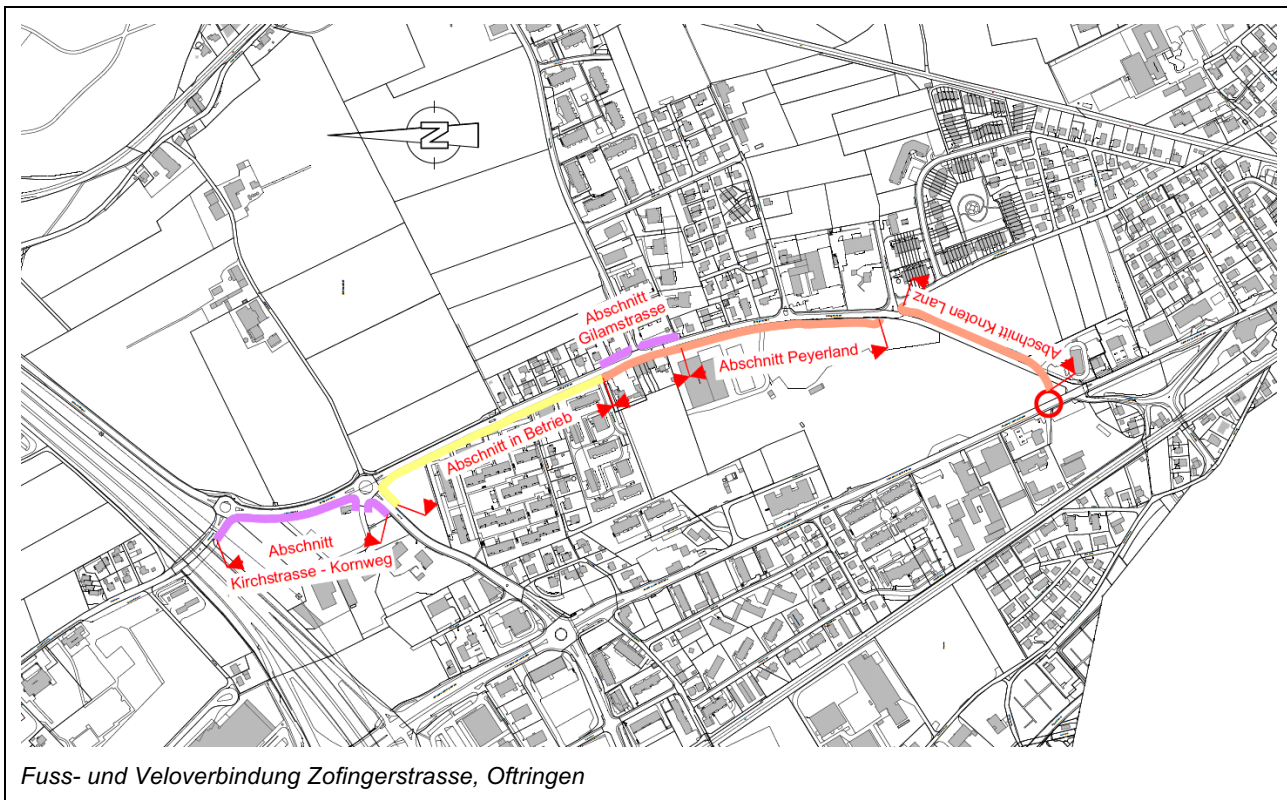
Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Planungsstudie, Verfeinerung Netzplan Vorprojekt/Auflageprojekt mit Kostenvoranschlag (Kofinanzierung) : 2016 Baubeginn : 2019 Inbetriebnahme : 2021	
☐ Im Richtplan SO/AG enthalten. Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 3 Mio. Fr. Kostenteiler: Anteil Bund Anteil Kanton(e) Anteil Gemeinde(n)
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe ☒ 2019 – 2022 ☐ 2023 – 2026 ☐ ab 2027	
Priorität: ☒ A-Liste ☐ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation
Bezug zum Zukunftsbild: - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.9 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.7 - Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: M6.3 - Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern: M8.4
Bezug zur Schwachstellenanalyse: <i>Ist-Zustand:</i> - Der Bahnhof Zollikofen ist Knotenpunkt zahlreicher Buslinien und Umsteigepunkt für den Regional- und Fernverkehr. - Der Hauptzugang zu den Perrons ist zu knapp dimensioniert und für Ortsunkundige schlecht auffindbar. - Übergang Bahn-Bus ist problematisch (lange Distanzen, Fussgängerführung). <i>Trends</i> - Das Gebiet in Zofingen um den Bahnhof soll als Teil der Stadtaufwertung entwickelt, und die Funktionalität der ÖV-Drehscheibe verbessert werden. - Es ist davon auszugehen, dass sich der Fuss- und Veloverkehr eher überproportional entwickeln wird. <i>Schwachstellen und Handlungsbedarf</i> - Es bestehen in Zentrumnähe und an gut ÖV-erschlossene Lagen grössere zusammenhängende Areale, welche ausschliesslich Arbeitsnutzungen vorbehalten sind. - Aufgrund dieser Standorte und deren Erschliessung eignen sie sich auch für dichte Mischnutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen.
Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert Die längere Unterführung führt zu einer Verbesserung der Intermodalität. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert Die Aufwertung des Bahnhofs Zofingen erhöht die Attraktivität und fördert bauliche Verdichtung im Bahnhofsumfeld. WK 3: Verkehrssicherheit erhöht Die Verkehrssicherheit wird dadurch erhöht, dass die zu Fuss Gehenden und Velo Fahrenden durch die Unterführung zum Bahnhof gelangen können. WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert Die ausgebaute Unterführung führt dazu, dass die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs attraktiver wird.
Machbarkeit:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - S302: Unterstützt das Schlüsselareal Zofingen Wohnschwerpunkt Bahnhof
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - In Vorbereitung
Quantitative Angaben:
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss: - Kenntnisnahme Stadtrat Zofingen - GRB Zofingen vom 18. Januar 2016

Fuss- und Veloverkehr**FVV306A: Oftringen, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Zofingerstrasse**

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung: -

**Massnahmenbeschreibung****Einleitung:**

Die Gemeinde Oftringen beabsichtigt auf der Strassenwestseite der Zofingerstrasse, im Strassenabschnitt vom Kreisel Kirchstrasse bis zum Knoten Mc Donald's durchgehende Rad- und Gehwegverbindung zu erstellen. Dieser Strassenabschnitt ist eine wichtige Schulwegverbindung, welche gegenwertig Sicherheitsdefizite aufweist. Der Abschnitt Bündtenstrasse – Kirchstrasse ist Teil einer kantonalen Radroute.

Zielsetzung:

- Die beabsichtigten baulichen Massnahmen ermöglichen, dass das Gebiet um die Bündtenstrasse, sowie der Fuss- und Veloverkehr aus Richtung Zofingen eine attraktive und sichere Fuss- und Veloverkehrsverbindung haben.
- Im Strassenabschnitt neben den beiden Überbauungen Butterfly und Spittelhof (in der Abb. gelb) wurde bereits ein Teil dieser Fuss- und Veloverkehrsverbindung erstellt und dem Fuss- und Veloverkehr zur Verfügung gestellt.
- Im Richtplan Velo vom 16.10.2001 wurde der Strassenabschnitt der Zofingerstrasse, vom Kreisel Kirchstrasse bis zum Knoten Mc Donald's als ein Teil der kantonalen Radroute festgehalten.

Massnahmen:

- Ausbau Rad- und Gehweg, Abschnitt Gilamstrasse, Baubeginn im Jahr 2019

- Neubau Rad- und Gehweg, Abschnitt Peyerland , Baubeginn im Jahr 2020
- Neubau Rad- und Gehweg, Teilabschnitt Knoten Lanz, im Zusammenhang mit kantonalem Projekt Knoten Lanz
- Ausbau Rad- und Gehweg, Abschnitt Kreisel Kirchstrasse bis Kreisel Kornweg, Baubeginn im Jahr 2022

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde Oftringen	Beteiligte Stellen: Kanton Aargau (FRV, ATB)
Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Vorprojekt : Ja Baubeginn : 2019 Inbetriebnahme : 2020 - 2022	
☐ Im Richtplan SO/AG enthalten. Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 1.64 Mio. Fr. Kostenteiler: Anteil Bund Anteil Kanton(e) Anteil Gemeinde(n) Genauigkeit: +/- 20%
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe ☒ 2019 – 2022 ☐ 2023 – 2026 ☐ ab 2027	
Priorität: ☒ A-Liste etappiert ☐ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2

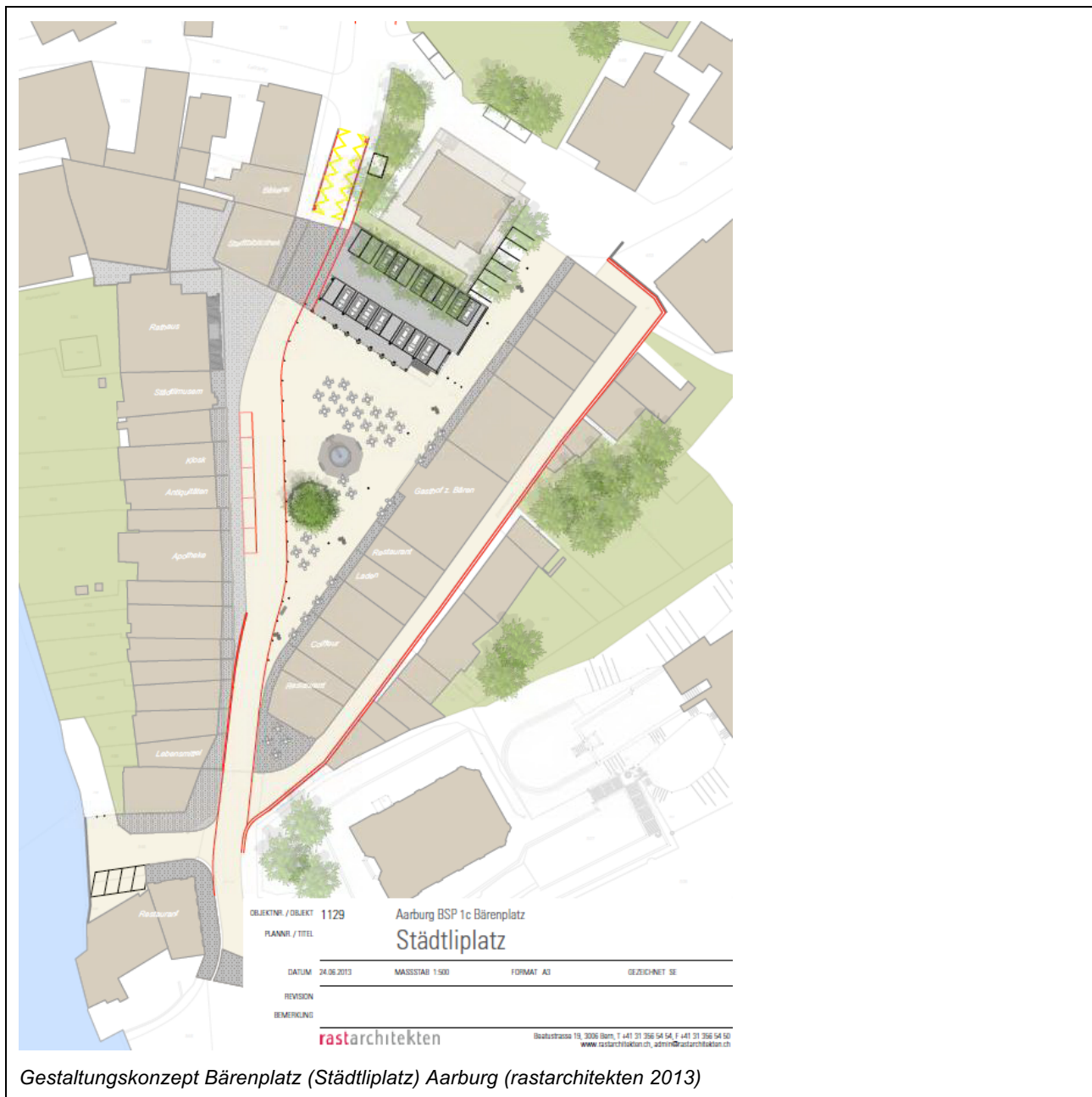
Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation
Bezug zum Zukunftsbild: - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.8 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.7 - Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: M6.3
Bezug zur Schwachstellenanalyse: <i>Ist-Zustand</i> - Es besteht noch beträchtlicher Handlungsbedarf beim kommunalen Netz, da kommunale Radrouten auf dem kommunalen Strassennetz in der Regel im Mischverkehr geführt werden. <i>Trends</i> - Die Knoten in Zofingen und Oftringen werden in absehbarer Zeit überlastet sein. - Es ist davon auszugehen, dass sich der Fuss- und Veloverkehr eher überproportional entwickeln wird. <i>Schwachstellen und Handlungsbedarf</i> - Gewährleisten der Sicherheit für dem Velo- und Fussverkehr auf Ortsdurchfahrten mit hohem Verkehrsaufkommen MIV und ÖV. - Netzlücken und Sicherheitslücken werden gemäss Radroutennetz abgearbeitet.
Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert Die Netzlücke im Velo- und Fussverkehrsnetz kann geschlossen werden. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert Die Aufwertung der Umgebung durch Fuss- und Velowege erhöht die Attraktivität und fördert bauliche Verdichtung im Bahnhofsumfeld. WK 3: Verkehrssicherheit erhöht Die durchgehende Rad- und Gehwegverbindung führt zu einer erheblichen Verbesserung der Sicherheit der Fussgänger und der Velofahrer. WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert Die Förderung des Veloverkehrs trägt zu einer relativen Reduktion der Emissionen bei.
Machbarkeit:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - S302: Bezug zum Schlüsselareal Oftringen Zentrumsplanung
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Projektskizze in Bearbeitung bei zofinenregio und Gemeinde - Velokonzept Region Zofingen
Quantitative Angaben: - DTV 9'500 Abschnitt Kirchstrasse – Kornweg; DTV 3'500 (Abschnitt Kornweg - Knoten Lanz)
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss: - Kenntnisnahme Gemeinderat Oftringen - GRB Oftringen vom 18.01.2016

Fuss- und Veloverkehr

FVV307A: Aarburg, Begegnungszone Bärenplatz (Altstadt)

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung: -



Massnahmenbeschrieb	
Einleitung: 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.	
Zielsetzung: - Zentrumsgestaltung unter Einbezug der Verkehrsrouten und des Öffentlichen Verkehrs; - Attraktivierung und Belebung des Zentrums Altstadt / Bärenplatz durch bauliche und organisatorische Massnahmen; - für den Fussgänger, Velofahrer und „Verweiler“ und gleichzeitiges Sicherstellen der Schwerverkehrsrouten ; - Der ÖV ist integriert und wird attraktiviert (Bushaltestellen), der IV massvoll geregelt und damit die Verträglichkeit erhöht; - Historische Spuren von 1840 (Stadtbrand) werden in einer zeitgemässen Formensprache sichtbar gemacht; - Nördlicher Abschluss des dreieckigen Platzes - Starke Identität – gesellschaftliche Nutzung – Aktivitäten – Zugang (genügend PP); - Bestehende Elemente Eiche und Bärenbrunnen bleiben einzige feste Möblierung des beruhigten Platzes und gewinnen an Wichtigkeit und Aufmerksamkeit.	
Massnahmen: - Begegnungszone (Tempo 20), Strasse als Teil des Platzes, Schwerverkehrsrouten sicherstellen, Gestaltung zur verbesserten Verträglichkeit des IV und erhöhten Verkehrssicherheit; - 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.	
Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde Aarburg	Beteiligte Stellen: Kanton Aargau (Denkmalpflege, Ortsbildschutz, FRV)
Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Vorprojekt : 2011/13 Baubeginn : 2019 Inbetriebnahme : 2022	
☐ Im Richtplan SO/AG enthalten. Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 2.0 Mio. Fr. Kostenteiler: Anteil Bund Anteil Kanton(e) Anteil Gemeinde(n)
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe ☒ 2019 – 2022 ☐ 2023 – 2026 ☐ ab 2027	

Priorität: ☒ A-Liste ☐ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2
--	--

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation

Bezug zum Zukunftsbild:

- Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.9
- Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.6
- Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: SL5.2
- Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: M6.1, M6.3

Bezug zur Schwachstellenanalyse:

Ist-Zustand

- Verbesserung Aufenthaltsqualität Achse Zofingen–Oftringen–Aarburg–Olten.
- Die entsprechenden Strassenräume müssen Standards bezüglich Gestaltung erfüllen, die ein Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsmittel begünstigen.

Trends

- Es ist davon auszugehen, dass sich der Fuss- und Veloverkehr eher überproportional entwickeln wird.

Schwachstellen und Handlungsbedarf

- Attraktivierung des Fuss- und Veloverkehrsnetzes.
- Zentrumsbildender Platz in Aarburg

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

Begegnungszone Bärenplatz schliesst unmittelbar an BGK Bahnhofstrasse (Agglomerationsprogramm 2. Generation, in Realisierung) an und behebt die gleiche Schwachstelle.

Beurteilung

Wirkung (WK 1-4):

- WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert
Ein Aufenthalts- und Durchgangsraum im Zentrum von Aarberg wird für Fussgänger und Velofahrer geschaffen.
- WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert
Der Erhalt der lokalen Identität wird hervorgehoben. Dies führt zur Attraktivitätssteigerung der Umgebung, was die bauliche Verdichtung im Umfeld fördert.
- WK 3: Verkehrssicherheit erhöht
Durch die Erschaffung der Begegnungszone wird das Gefühl der Sicherheit der Fussgänger und Velofahrer verbessert.
- WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert
Die Förderung des Veloverkehrs trägt zu einer relativen Reduktion der Emissionen bei. Ausserdem führt die Verkehrsberuhigung zu einer Lärmreduktion.

Machbarkeit:

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

- Koordiniert mit Bearbeitungsschwerpunkte der Stadtaufwertung Aarburg, insbesondere der BSP 1b NP und SNP Städtchen, 8 BGK Bahnhofstrasse und 9 Aufwertung Oltnenstrasse Teil Gemeindestrasse.

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Studie, Vorprojekt, Kostenschätzung
Quantitative Angaben: - DTV 5'000
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss: - GR-Beschluss 24. Juni 2013; Verabschiedung der Planung und der weiteren Schritte - Eingestellt im Finanzplan für die Jahre 2019 – 2022 - GRB Aarburg vom 14. Dezember 2015

Fuss- und Veloverkehr**FVV308A: Aarau Aarebrücke, flankierende Massnahmen Fuss- und Veloverkehr**

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☒ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (LV1A), Nr. im Prüfbericht Bund: 2581.2.024
- ☒ Andere Finanzierung: Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt

**Massnahmenbeschreibung****Einleitung:**

Die 1948 eröffnete Aarebrücke in Aarau ist in einem technisch und baulich desolaten Zustand und muss ersetzt werden. Für den Fuss- und Radverkehr haben die Brücke und ihre Anschlussbereiche einen zentralen Stellenwert. Sie weist einen hohen Anteil Radfahrende sowie Fussgängerinnen und Fussgänger auf, welche sowohl für Berufs- wie Freizeitverkehr die Brücke benutzen. Zudem verbindet sie zwei der wichtigsten Naherholungsgebiete mit dem Stadtzentrum.

Zielsetzung:

- Die heutige Situation mit dem engen Weg für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende ist ungenügend.
- Auf beiden Flussseiten sollen deshalb die Uferwege und der Raum unter der Brücke verbreitert, attraktiviert und aufgewertet werden.
- Die Neugestaltung des Aareufers soll abgestimmt sein auf die bestehenden Konzepte.
- Bei Beiden Brückenköpfen sollen beidseits der Brücke komfortable rollstuhlgängige Verbindungen vom Uferweg auf die Brücke hinauf realisiert werden.

Massnahmen:

- Realisierung gemäss SIA 112 unter besonderer Berücksichtigung nachfolgender Punkte

- Projekt wurde mit Hilfe eines Wettbewerbs gewählt, unter einhalten von klaren Bedürfnissen und Randbedingungen
- Situation für den Fuss- und Veloverkehr wurde separat durch ein spezialisiertes Büro analysiert
- Aareuferwege werden verbreitert zu Lasten der Strassen, zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs
- zusätzliche Radwege zur Erfüllung der Wunschverbindungen

Zuständigkeiten

Federführung:
Kanton Aargau (ATB)

Beteiligte Stellen:
Stadt Aarau

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

Auflageprojekt: 2015

Baubeginn: 2019

Inbetriebnahme: 2021

- ☐ Im **Richtplan** SO/AG enthalten. Koordinationsstand:
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Kosten (exkl. MWSt.): 9.3 Mio. Fr.

Kostenteiler:

Anteil Bund

Anteil Kanton(e)

Anteil Gemeinde(n)

Genauigkeit: +/- 10 %

Zeithorizont Umsetzung:

- ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe
- ☒ 2019 – 2022
- ☐ 2023 – 2026
- ☐ ab 2027

Priorität:

- ☒ A-Liste
- ☐ B-Liste
- ☐ C-Liste

Reifegrad:

- ☐ 1
- ☒ 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation

Bezug zum Zukunftsbild:

- Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.9
- Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.6
- Konzentration der Entwicklung im urbanen Entwicklungsraum: SL 1.2
- Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: SL5.2
- Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: M6.1, M6.3

Bezug zur Schwachstellenanalyse:

Ist-Zustand

- Die aktuelle Aarebrücke ist in einen technisch und baulich desolaten Zustand
- hoher Anteil Radfahrende sowie Fussgängerinnen und Fussgänger welche die Aarebrücke nutzen

Trends

- Es ist davon auszugehen, dass sich der Fuss- und Veloverkehr eher überproportional entwickeln wird.

Schwachstellen und Handlungsbedarf

- Attraktivierung des Fuss- und Veloverkehrsnetzes.
- Förderung der Intermodalität : Attraktive Zufahrtswege und Abstellmöglichkeiten an ÖV-Haltestellen können Umsteigeeffekte auf den ÖV bewirken.

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (B-Massnahme Nr. 2581.2.024)

Beurteilung**Wirkung (WK 1-4):**

WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert

Die Qualität des Verkehrssystems wird dadurch verbessert, dass Alltags-Radfahrende entlang den Wunschlinien direkt und schnell geführt werden und weil Freizeit-Radfahrende separat vom MIV geführt werden.

WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Durch die Aufwertung der Aufenthaltsqualität auf und unter der Brücke, an den Uferwegen sowie im Naherholungsgebiet wird die Attraktivität erhöht und dies fördert die bauliche Verdichtung im Umfeld.

WK 3: Verkehrssicherheit erhöht

Die Verkehrssicherheit wird durch breitere Fuss- und Radwege unter und auf der Brücke erhöht. Dies folgt daraus, dass die Sichtweiten besser eingehalten werden können und mehr Platz zur Verfügung steht. Besonders betrifft dies Situationen von Radfahrern und Fussgänger beim Kreuzen von Verkehrswegen.

WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Durch die ökologische Aufwertung des Aareraums und das die Förderung der Fahrradwege die Benützung des LV und ÖV fördert, kann mit einer Verminderung der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs gerechnet werden.

Machbarkeit:**Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:**

- S302: Bezug zum Schlüsselareal Aarau Torfeld Nord

Sonstiges**Literatur / Grundlagendokumente:**

- Betriebs- und Gestaltungsplan Nr.002, 20. Dezember 2011
- Bericht Langsamverkehrssituation K207, 20. Dezember 2011

Quantitative Angaben :

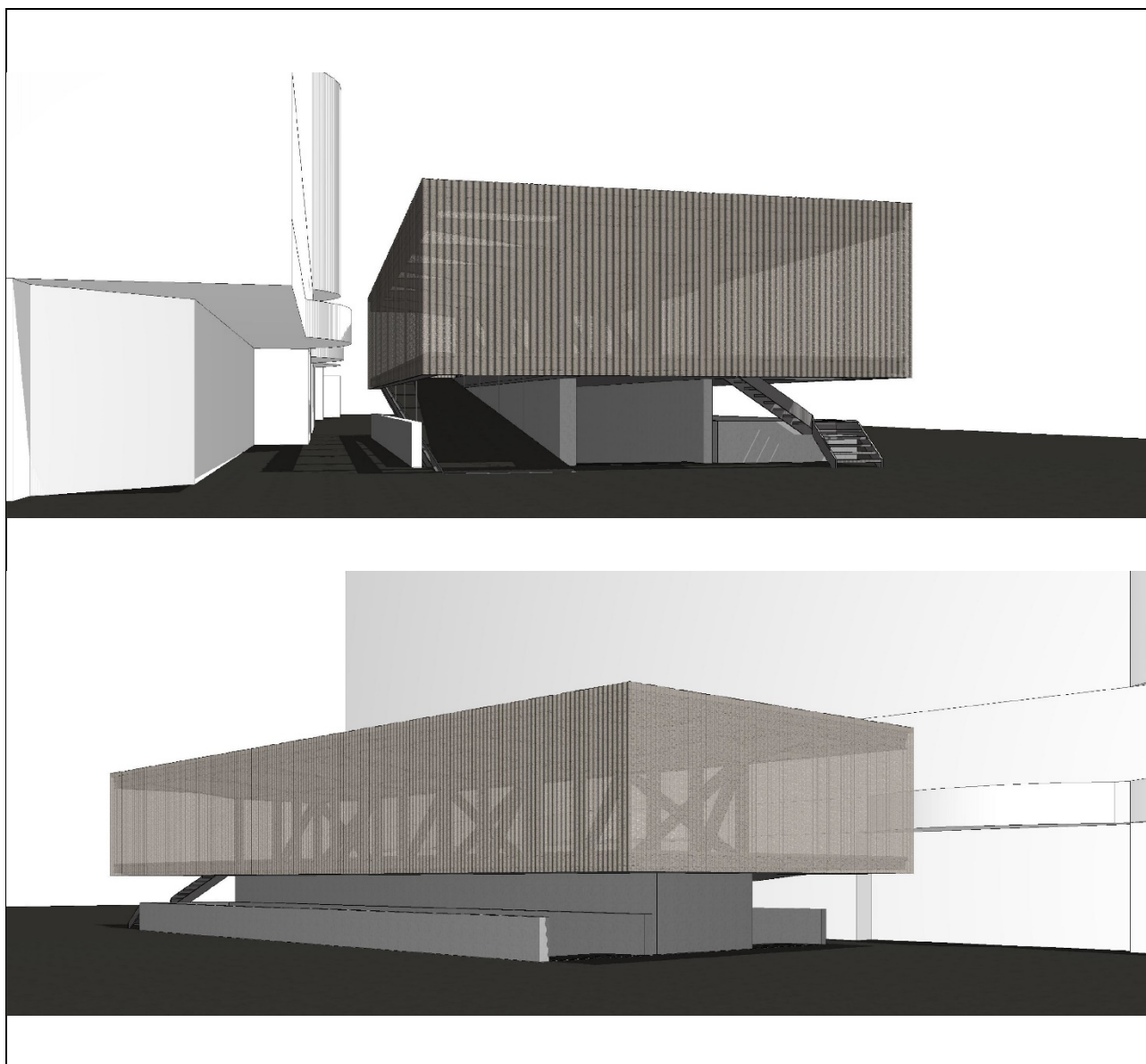
- DTV nach der Eröffnung der Staffeleggstrasse (Nov. 2010) 16'000 Fz

Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Fuss- und Veloverkehr

FVV309A: Aarau, Veloparking „Ring am Bahnhof“

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung: -



Massnahmenbeschrieb	
Einleitung: Rund um den Bahnhof Aarau sind Veloabstellplätze sehr gefragt. Die bestehenden Abstellplätze sind ausgelastet. Vor allem in den wärmeren Jahreszeiten sind alle vorhandenen Abstellmöglichkeiten belegt und vielerorts wird wild parkiert. Die im Gestaltungsplan "Bahnhof Nord" festgehaltene Mindestanforderung von 500 Fahrrad- und Mofa-Abstellplätzen wurde bereits mit der Realisierung der 1. Bauetappe des Bahnhofes erfüllt. Gemäss Verkehrsrichtplan verläuft die kommunale Veloroute bzw. die Alternativroute über die Güterstrasse parallel zur Gebäudeachse des Bahnhofgebäudes. Die Fuss- und Radwegbrücke "Lindenhof" inklusive provisorischem Radweg (1. Ausbaustappe) ist realisiert. Die neue 42.00 m lange Fuss- und Radwegbrücke dient aber nicht nur der verbesserten Erschliessung des Torfeld Nord, sondern ist auch ein wichtiges Element der verbesserten Fuss- und Radverkehrsverbindung zwischen dem Bahnhof und dem Stadtteil Rohr und damit Teil der Strategie, künftig einen höheren Anteil des innerstädtischen Verkehrs auf den Fuss- und Radverkehr zu verlagern. Mit dem Bau der Radwegverbindung zwischen dem Bahnhof und dem Stadtteil Rohr wird der Radverkehr zur Nordseite des Bahnhofes gefördert. Umso wichtiger ist es, dort Abstellmöglichkeiten anzubieten. Um Konfliktpunkte mit Fussgängern (Haupttrichtung Bahnhofgebäude – Busbahnhof) zu vermeiden, ist es sinnvoll, die Abstellplätze für aus dem Osten zufahrende Radfahrer/-innen in der Güterstrasse anzubieten und den Bedarf im östlichen Bahnhofsgelände abzudecken. Hierdurch wird dem Wildparkieren entgegengewirkt. Da der Güterplatz sehr eng ist, würden Wildparkierte Fahrräder den Verkehr auf dem Platz stark beeinträchtigen. Durch die engen Platzverhältnisse um das Bahnhofgebäude selber wird die Erstellung einer kompakten Velostation über den bestehenden Tiefgaragenrampen südlich der Liegenschaft "Ring am Bahnhof" vorgeschlagen. Dort befinden sich auch heute schon 30 Stellplätze unter einer Tonnendachkonstruktion, welche abgerissen und durch eine neue Anlage mit höheren Kapazitäten ersetzt werden soll.	
Zielsetzung: - Die zur Verfügung stehende Anzahl an Veloabstellmöglichkeiten ist ungenügend. Mit der geplanten Velostation sollen die durch die Realisierung der 2. Bahnhofsetappe entfallenden Stellplätzen ersetzt und möglichst ergänzt werden. - Mit attraktiven Radwegverbindungen und der Bike+Ride-Anlage sollen der Veloverkehr und der öffentliche Verkehr gefördert werden. Ziel ist die Beschränkung des Motorisierten Individualverkehrs auf die Kapazität der bestehenden Verkehrsinfrastruktur. - Mit der B+R-Anlage soll ein geordnetes und zusammenhängendes Parkierungskonzept auf der zukünftigen Erweiterung des Bahnhofes geschaffen werden.	
Massnahmen: - In einer Machbarkeitsstudie wurden Möglichkeiten gesucht, um weitere fixe Veloabstellmöglichkeiten am Bahnhof Aarau zu realisieren. Das vorliegende Projekt ist die Bestvariante. - Geplant ist eine über dem Rampentrio schwebende Box, die unter Berücksichtigung der nötigen Einfahrtshöhen neu alle drei Rampen überdacht. Mit dem Aufbetonieren der Betonbrüstungen der mittleren Rampe auf eine Höhe von ca. 2.50 m ab Platzniveau, entsteht ein massiver Kern, der die Velostation komplett trägt. Die Box ist als allseitig bis max. 4.50m auskragende Stahlkonstruktion mit aussteifenden Elementen über dem Betonkern konzipiert. - Über der nördlichen Tiefgaragenrampe wird parallel verlaufend die überdachte Auffahrtsrampe zur Velostation erstellt. Am Ende der südlichen Tiefgaragenrampe ist zusätzlich eine Treppe geplant, womit freie Abstellplätze durch einmaliges Durchfahren/Durchschreiten der Station gefunden werden können und man die Station danach direkt Richtung Bahnhofsingang wieder verlassen kann. - Ein homogenes Fassadenbild soll die kubische Erscheinung der Velostation unterstützen. Geplant ist eine Bekleidung in perforiertem Trapezblech. Zusammen mit der Einsicht von aussen ist so auch die Sicherheit der Benutzer/-innen gewährleistet.	
Zuständigkeiten	
Federführung: Stadt Aarau	Beteiligte Stellen:

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Machbarkeitsstudie: 2016 Vorprojekt: 2017 Baubeginn: 2019 Inbetriebnahme: 2019	
☐ Im Richtplan SO/AG enthalten. Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MwSt.): 915'000.- Fr. Kostenteiler: Anteil Bund Anteil Kanton(e) Anteil Gemeinde(n) Genauigkeit: +/- 20%
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe ☒ 2019 – 2022 ☐ 2023 – 2026 ☐ ab 2027	
Priorität: ☒ A-Liste ☐ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad: ☐ 1 ☒ 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation
Bezug zum Zukunftsbild: - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.9 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.6 - Konzentration der Entwicklung im urbanen Entwicklungsraum: SL 1.2 - Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: SL5.2
Bezug zur Schwachstellenanalyse: <i>Ist-Zustand</i> - In den wärmeren Jahreszeiten ist das Velo Parkplatzangebot rund um den Bahnhof nicht ausreichend. - Durch die neue Radwegverbindung zwischen dem Bahnhof und dem Stadtteil Rohr wird der Radverkehr zur Nordseite des Bahnhofes gefördert. <i>Trends</i> - Es ist davon auszugehen, dass sich der Fuss- und Veloverkehr eher überproportional entwickeln wird. <i>Schwachstellen und Handlungsbedarf</i> - Attraktivierung des Fuss- und Veloverkehrsnetzes. - Verlagerung eines hohen Anteils des innerstädtischen Verkehrs auf den Fuss- und Radverkehr
Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

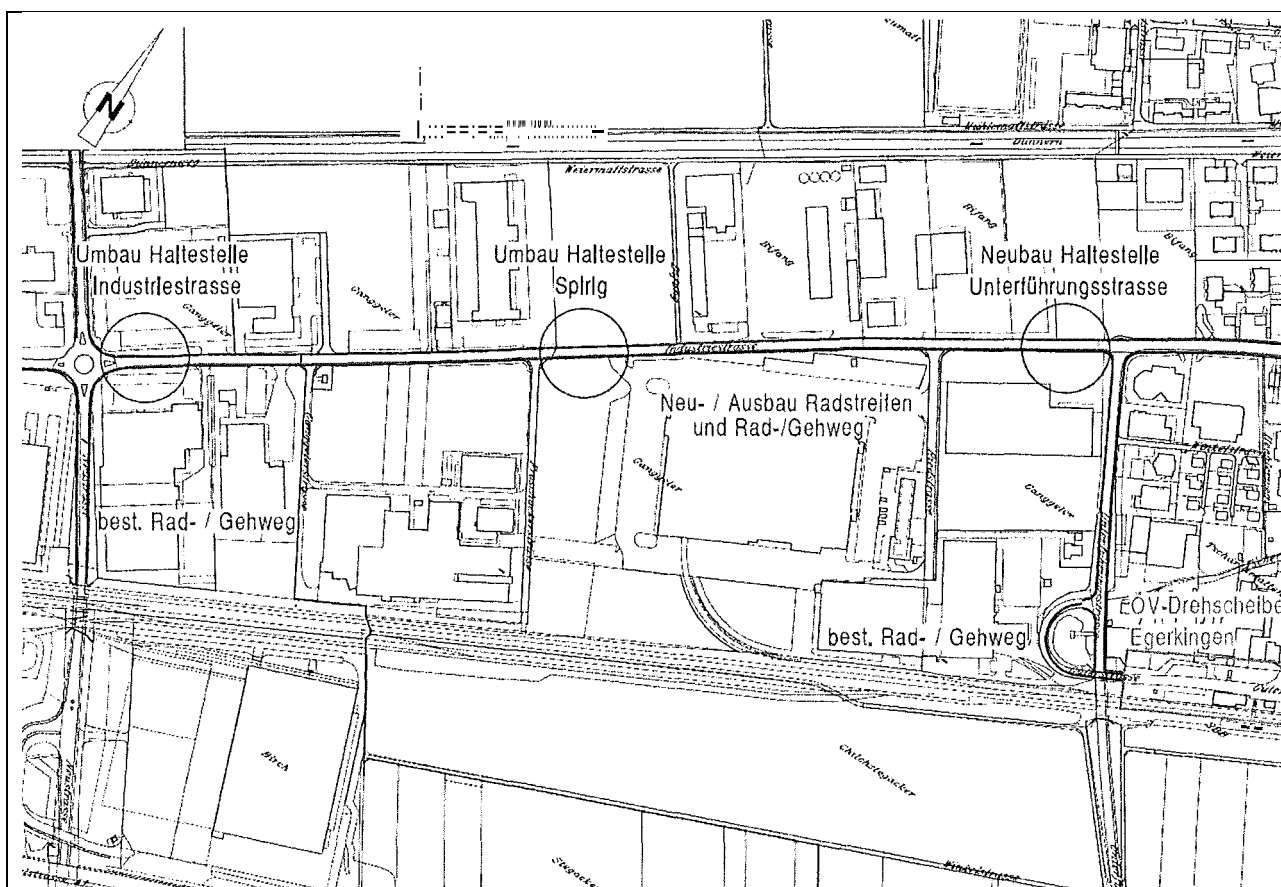
Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert

Die Qualität des Verkehrssystems wird dadurch verbessert, dass die Bike & Ride Anlage sich sehr nah am Bahnhof befindet und dies kurze Fusswege ermöglicht für Radfahrer die auf den Zug wollen.	
WK 2:	Siedlungsentwicklung nach innen gefördert Die Anzahl der Veloabstellplätze wird dem Bedürfnis angepasst, was zu einer Erhöhung der Attraktivität des Bahnhofs führt. Die Gebäudehülle und Beleuchtung und die möglichen Ausgänge über Treppe und Rampe ermöglichen ein hohes Sicherheitsempfinden. Die gesteigerte Attraktivität des Bahnhofsumfelds durch Anzahl Abstellplätze und Sicherheitsempfinden fördert die bauliche Verdichtung im Bahnhofsumfeld.
WK 3:	Verkehrssicherheit erhöht Die Verkehrssicherheit wird dadurch erhöht, dass die Abstellplätze auf einem ehemaligen Güterplatz angeboten um Konfliktpunkte mit Fussgängern zu reduzieren, dies reduziert auch das Unfallrisiko.
WK 4:	Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert Die erhöhte Anzahl Anstellplätze an sicherer Lage und die Förderung des Velo- und Öffentlichen Verkehrs verstärkt die Reduktion des Motorisierten Individualverkehrs, was die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch vermindert.
Machbarkeit:	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:	
- S302: Bezug zum Schlüsselareal Aarau Torfeld Nord	
Sonstiges	
Literatur / Grundlagendokumente:	
-	
Quantitative Angaben:	
-	
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:	
- Mit PA 249 vom 29.März 2016 hat der Stadtrat seine Unterstützung für das Veloparking "Ring am Bahnhof" ausgesprochen und die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie gutgeheissen. Ferner hat der Stadtrat die Ausarbeitung eines Finanzierungsmodells beauftragt. - Mit PA 376 vom 17.Mai 2016 hat der Stadtrat die Aufnahme der Finanzmittel (Gesamtsumme) für die Projektierung und Realisierung des Veloparkings "Ring am Bahnhof" im Investitionsplan gutgeheissen. - Brief des Stadtbauamtes vom 21. Juli 2016 - GRB Aarau vom 22. August 2016	

Fuss- und Veloverkehr

FVV310A: Egerkingen/Neuendorf: Fuss und Veloverbindung ÖV-Drehscheibe- Arbeitsgebiet

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung: -



Fuss und Veloverbindung ÖV- Drehscheibe Egerkingen – Arbeitsgebiet Egerkingen/Neuendorf (Quelle KFB Pfister AG)

Massnahmenbeschreibung**Einleitung:**

Das überörtliche Arbeitsgebiet Egerkingen/Neuendorf (Ganggeler), welches Teil des urbanen Entwicklungsraumes ist, verfügt über eine schlechte Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr. Aufgrund der Nähe zur geplanten ÖV-Drehscheibe Egerkingen (vgl. Agglo-Massnahme 2. Generation) und unter dem Miteinbezug der vorhandenen ÖV-Erschliessung besteht ein sehr grosses Potential, dieses Arbeitsgebiet für den Fuss- und Veloverkehr besser zu erschliessen.

Zielsetzung:

- Durchgehende und sichere Radwegverbindung ab ÖV-Drehscheibe Egerkingen in das überörtliche Arbeitsgebiet Egerkingen/Neuendorf

- Durchgehende und sichere Radwegverbindungen zwischen dem Wohnschwerpunkt Egerkingen und der überörtlichen Arbeitsgebiet Egerkingen/Neuendorf
- Durchgehende und sichere Fussverbindungen ab ÖV-Drehscheibe Egerkingen in das überörtliche Arbeitsgebiet Egerkingen/Neuendorf, mit Anbindung an die best. und proj. Bushaltstellen entlang der Industriestrasse

Massnahmen:

- Bau von Radstreifen und kombinierten Geh-/Radwegen entlang Unterführungsstrasse und Industriestrasse
- Bau von Radstreifen und kombinierten Geh-/Radwegen entlang Unterführungsstrasse und Industriestrasse;
- Ausbau der best. Bushaltstellen Spirig (Egerkingen) und Industriestrasse (Neuendorf)
- Erstellung einer weiteren Bushaltstelle Unterführungsstrasse (Egerkingen)

Zuständigkeiten**Federführung:**

Kanton Solothurn (AVT)

Beteiligte Stellen:

Gemeinden Egerkingen und Neuendorf

Realisierung**Vorgehen/Meilensteine:**

Erschliessungsplan : 2016/27

Bau-/Ausführungsprojekt : 2018/19

Baubeginn : 2020

Inbetriebnahme : 2020

- ☐ Im **Richtplan** SO/AG enthalten. Koordinationsstand:
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Zeithorizont Umsetzung:

- ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe
- ☒ 2019 – 2022
- ☐ 2023 – 2026
- ☐ ab 2027

Kosten (exkl. MWSt.):

3.6 Mio. Fr.

Kostenteiler:

Anteil Bund

Anteil Kanton(e)

Anteil Gemeinde(n)

Priorität:

- ☒ A-Liste
- ☐ B-Liste
- ☐ C-Liste

Reifegrad:

- ☒ 1
- ☐ 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation

Bezug zum Zukunftsbild:

- Konzentration der Entwicklung im urbanen Entwicklungsraum: SL 1.2
- Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.4, M2.9
- Gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.7
- Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern: M8.4

Bezug zur Schwachstellenanalyse:*Ist-Zustand*

- Die Fuss- und Veloverkehrsverbindungen zwischen dem Arbeitsgebiet Egerkingen/Neuendorf und dem Bahnhof Egerkingen (proj. ÖV-Drehscheibe) bzw. dem Wohnschwerpunkt Egerkingen weisen Lücken auf.
- Die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr auf den best. Strassenachsen ist aufgrund des hohen Schwerverkehrsanteils ungenügend.
- Insbesondere Fuss- und Veloverkehrsverbindungen zum ÖV- Knoten und den Haltestellen sollen angeboten werden.

Trends

- Es ist davon auszugehen, dass sich der Fuss- und Veloverkehr eher überproportional entwickeln wird

Schwachstellen und Handlungsbedarf

- Attraktivierung und Erhöhung Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr
- Verbesserung Erschliessung des Arbeitsgebietes Egerkingen/Neuendorf
- Förderung der Intermodalität: Attraktive Zufahrtswege und Abstellmöglichkeiten an ÖV-Haltestellen können Umsteigeeffekte auf den ÖV bewirken
- Handlungsbedarf Modal Split: Erhöhen des FVV-Anteils zwischen Wohnschwerpunkt Egerkingen und Arbeitsgebiet Egerkingen/Neuendorf

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

AP 2. Generation: ÖV5A Egerkingen: Intermodale ÖV-Drehscheibe Bahnhof - Ergänzungsprojekt zur Optimierung des ÖV-Angebotes (ÖV-Anbindung) für das regionale Arbeitsplatzgebiet

Beurteilung

Wirkung (WK 1-4):

WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert

Durch die Realisierung von Fuss- und Veloverkehrswegen wird das Strassennetz entlastet.

WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Durch die Aufwertung des Gebiets Egerkingen/Neuendorf wird das Umfeld attraktiver und es kommt zu einer baulichen Verdichtung.

WK 3: Verkehrssicherheit erhöht

Die Verkehrssicherheit wird durch die Realisierung von sicheren Fuss- und Veloverkehrswegen erhöht.

WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Mit der Förderung der Intermodalität werden zudem Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert.

Machbarkeit:

Ist abgeklärt, Ausbau und Ergänzung von best. Verkehrsachsen.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

- Unterstützt die Zielsetzung betreffend der Entwicklung im urbanen Entwicklungsraum
- S302: Bezug zum Schlüsselareal Egerkingen/Neuendorf, RAZ I: Altgraben/Widenfeld

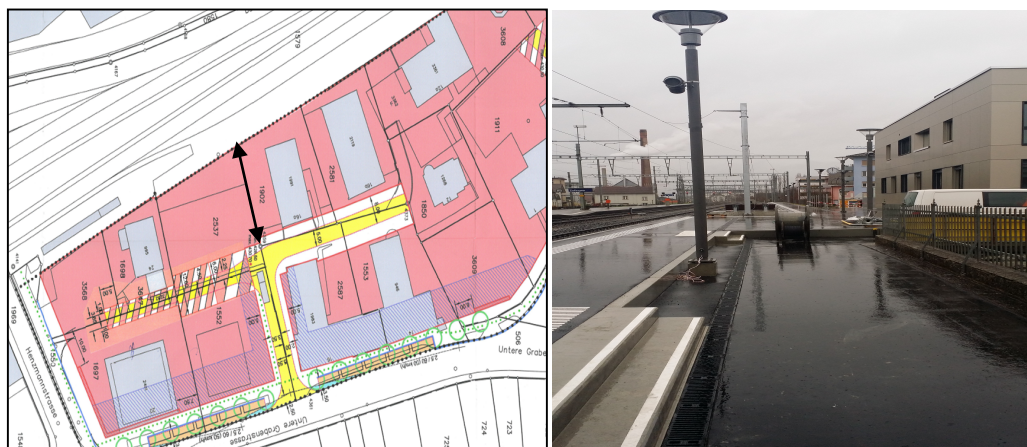
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Variantenstudie/Vorprojekt - Kantonaler Erschliessungsplan
Quantitative Angaben: - DTV 7'500-10'500 (je nach Strassenabschnitt), Zweiradverkehr: 50-75 (je nach Strassenabschnitt)
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss: - Massnahme zur Aufnahme beantragt durch: Kant. Amt für Tiefbau, Solothurn; Kenntnisnahme Einwohnergemeinde Egerkingen

Fuss- und Veloverkehr

FVV311A: Zofingen, FVV Verbindung Nationalbahnweg – Gleis 40, inkl. Abstellplätze

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung: -

Abbildung/Karte: Situation mit kombiniertem Rad- und Gehweg, neue Perronanlage

**Massnahmenbeschreibung****Einleitung:**

Im Gebiet Güetli wird die strassenmässige Erschliessung neu festgelegt und die Baureife hergestellt. Es ist eine neue Gemeindestrasse mit Anschluss an die Untere Grabenstrasse K104 vorgesehen. Die S28 (Lenzburg-Zofingen) wird bei Einführung der neuen S29 ab dem neuen Perron längs dem Gebiet Güetli verkehren. Zu diesem Zweck wurde eine neue Gleisanlage erstellt.

Zielsetzung:

- Zwischen den Parzellen 1902 und 2537 soll eine direkte Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zum neuen Perron geschaffen werden.
- Bei den Perronanlagen sind neue Abstellplätze vorgesehen.
- Die Massnahme beinhaltet die Erstellung eines kombinierten Rad- und Gehweges (Gemeindestrasse bis Perron) sowie Abstellanlagen längs dem neu erstellten Perron.

Massnahmen:

Planungsstudie, Verfeinerung Netzstudie

Vorprojekt/Auflageprojekt mit Kostenvoranschlag (Kofinanzierung)

Kreditbeschluss Einwohnerrat

Öffentliche Auflage/Bau

Zuständigkeiten [Kommentar: präzise Nennung Amtsstelle / Ansprechpartner]

Federführung:

Beteiligte Stellen:

Stadt Zofingen	Private Eigentümer, Bund (Agglomerationsprogramm), Kanton, SBB, Stadt	
Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine: Vorprojekt : 2017 Baubeginn : 2019 Inbetriebnahme : 2020		
☐ Im Richtplan SO/AG enthalten. Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 0.75 Mio. Fr. Kostenteiler: Anteil Bund Anteil Kanton(e) Anteil Gemeinde(n)	
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe ☒ 2019 – 2022 ☐ 2023 – 2026 ☐ ab 2027		
Priorität: ☒ A-Liste ☐ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2	

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation
Bezug zum Zukunftsbild: - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.8, M2.9 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.7 - Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: M6.3
Bezug zur Schwachstellenanalyse: <i>Ist-Zustand</i> - Netzlücken: Es fehlt eine direkte Verbindung zwischen der neuen Gemeindestrasse und den Perrons. - Bei den Perronanlagen gibt es nicht genügend Abstellplätze für Velos. <i>Trends</i> - Es ist davon auszugehen, dass sich der Fuss- und Veloverkehr eher überproportional entwickeln wird. <i>Schwachstellen und Handlungsbedarf</i> - Förderung Intermodalität: Attraktive Zufahrtswege und Abstellmöglichkeiten an ÖV-Haltestellen können Umsteigeeffekte auf den ÖV bewirken. - Ausbau B+R Angebot - Attraktivierung des Fuss- und Veloverkehrsnetzes.
Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert Die Qualität des Verkehrssystems wird dadurch verbessert, dass der Weg zu den Perrons für den Fuss- und Veloverkehr kürzer wird WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert Die Aufwertung des Bahnhofs Zofingen führt zu einer erhöhten Attraktivität des Umfeldes und es kommt zu einer baulichen Verdichtung. WK 3: Verkehrssicherheit erhöht Die neue Verbindung zwischen der Gemeindestrasse und den Perrons erhöht die Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer. WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert Benutzen mehr Anwohner das Velo statt den Motorisierten Individualverkehr um zum Bahnhof oder zur Arbeit zu gelangen, werden zudem Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert.
Machbarkeit:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - S302: Unterstützt das Schlüsselareal Zofingen, Untere Vorstadt - S302: Bezug zum Schlüsselareal Zofingen, Bahnhof
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - In Vorbereitung
Quantitative Angaben: -
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss: -

Fuss- und Veloverkehr**FVV312B: Aarburg, Fuss- und Veloverkehrsnetz Aarburg Nord**

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung: -



Situation Fuss- und Veloverkehrsnetz Aarburg Nord

Massnahmenbeschreibung**Einleitung:**

Die Strecke von Aarburg Nord nach Olten beträgt nur wenige Kilometer und führt weitgehend durch Siedlungsgebiet. Für den Fuss- und Veloverkehr besteht ein erhebliches Potenzial, welches aufgrund der unzureichenden Gestaltung bisher nicht ausgeschöpft werden kann.

Zielsetzung:

- Aufwertung des Fuss- und Veloverkehrs zwischen dem Städtchen Aarburg und Olten sowie Anschlüsse an das FVV-Netz nach Norden und Süden sicherstellen. Erschliessung des Ortsteils Aarburg Nord (Schlüsselareal) für den Fuss- und Veloverkehr und Verknüpfung mit dem regionalen Netz für den Alltags- und Freizeitverkehr.
- Der FVV ist ab OKUA-Knoten weg von der Oltnenstrasse durch das verkehrsberuhigte Quartier auf der Parallelachse (Tempo 30 bereits eingeführt) zu führen.
- Der öffentliche Raum ist entlang des FVV-Weges punktuell aufzuwerten und die Strasse FVV-freundlich zu gestalten.
- Diese Ziele sind abgestimmt mit den Massnahmen Aufwertung / BGK Oltnenstrasse K 103 und Fuss- und Veloverkehrsanbindung Aarburg – Olten Bahnhof (Agglomerationsprogramm 2. Generation B-Projekte).
- Masterplan von 2011 und Konzeptplan von 2013 zeigen die Lösungsansätze u.a. im Bereich öffentlicher Raum (FVV, ÖV, MIV) auf.

Massnahmen:

- Umgestaltung der Quartier-Sammelstrasse zu einer FVV-orientierten Strasse als attraktiven, öffentlichen Raum.
- Einerseits partielle Reduktion der bestehenden Strasse, andererseits Ausbau von Engnissen (Gefahrenstellen)
- Gewerbe-Erschliessung alternativ zur neuen FVV-Achse lösen (Gewerbe-Erschliessungsstrassen)
- Anschlüsse an das FVV-Netz nach Norden und Süden sicherstellen

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde Aarburg	Beteiligte Stellen: Kanton Aargau (Abt. Verkehr, Tiefbau, Ortsbildschutz)

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Vorprojekt : 2011–14 Baubeginn : 2021/22 Inbetriebnahme : 2024	
☐ Im Richtplan SO/AG enthalten. Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 1.5 Mio. Fr. Kostenteiler: Anteil Bund Anteil Kanton(e) Anteil Gemeinde(n)
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe ☐ 2019 – 2022 ☒ 2023 – 2026 ☐ ab 2027	
Priorität: ☐ A-Liste ☒ B-Liste ☐ C-Liste	Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2

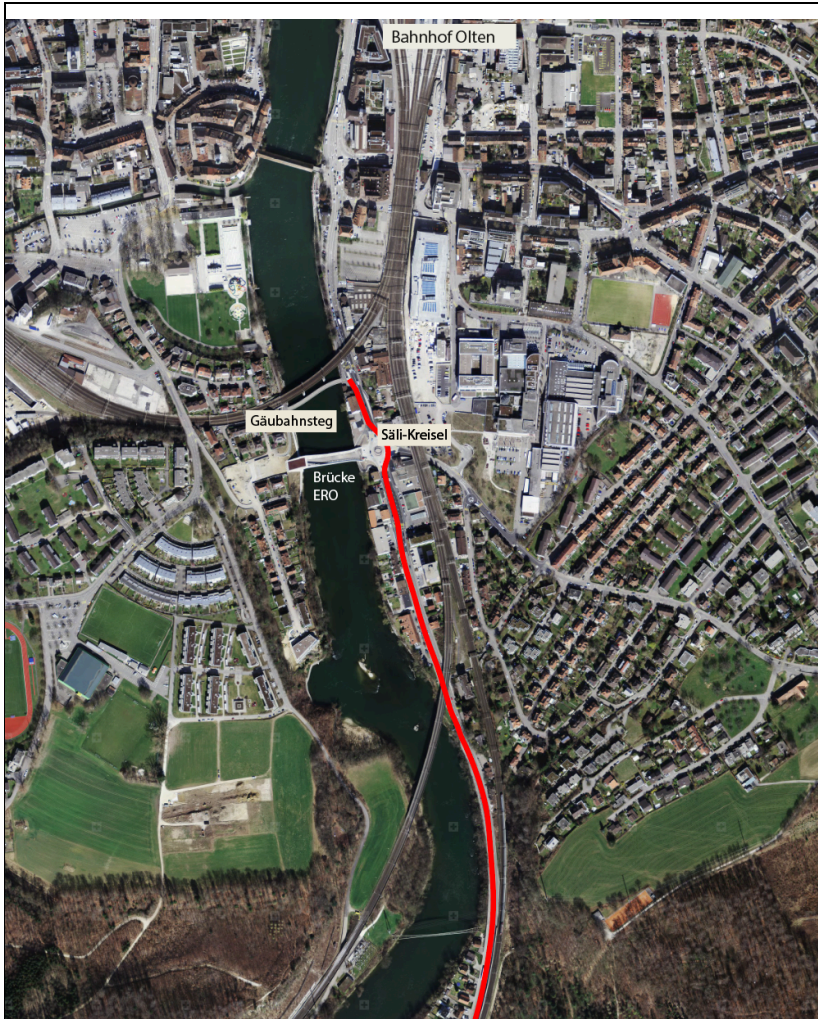
Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation
Bezug zum Zukunftsbild: - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.8 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.7
Bezug zur Schwachstellenanalyse: <i>Ist-Zustand</i> - Es besteht noch beträchtlicher Handlungsbedarf beim Fussweg- und Velonetz. - Die entsprechenden Strassenräume müssen Standards bezüglich Gestaltung erfüllen, die ein Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsmittel begünstigen. <i>Trends</i> - Es ist davon auszugehen, dass sich der Fuss- und Veloverkehr eher überproportional entwickeln wird. <i>Schwachstellen und Handlungsbedarf</i> - Achse Zofingen–Oftringen–Aarburg–Olten: die Funktionsfähigkeit des MIV und des ÖV sowie die Sicherheit des Velo- und Fussverkehrs werden, wegen des stetig zunehmenden Verkehrsaufkommens, abnehmen. - Achse Zofingen – Oftringen – Olten: Die Achse ist wegen des hohen MIV-Aufkommens fast permanent überlastet und behindern den ÖV. Die eröffnete Umfahrung Aarburg inkl. Umgestaltung in eine Tempo 30-Zone im Ortskern entlastet die Ortsdurchfahrt von Aarburg deutlich.
Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation: Koordiniert mit den Massnahmen Aufwertung / BGK Oltnenstrasse K 103 (OD 1B) und Fuss- und Veloverkehrsanbindung Aarburg – Olten Bahnhof (LV 2B) - Agglomerationsprogramm 2. Generation B-Projekte.

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert Die Qualität des Verkehrssystems wird dadurch verbessert, dass Lücken im Fuss- und Velowegnetz geschlossen werden. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert Die Attraktivität der Strecke wird durch eine Aufwertung des öffentlichen Raumes entlang des FVV-Weges gestärkt, wodurch die Qualität der umliegenden Areale zunimmt. WK 3: Verkehrssicherheit erhöht Die Umleitung des FVV auf eine ruhigere Route ermöglicht eine Verbesserung des Fuss- und Velonetzes und eine erhöhte Sicherheit dieser Verkehrsteilnehmer. WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert Die verstärkte Sicherheit der Strecke, welche durch ein verkehrsberuhigtes Areal führt, fungiert als Aufforderung, statt des Autos das Velo als Verkehrsmittel zu benutzen.
Machbarkeit:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - S302: Unterstützt das Schlüsselareal Aarburg Nord - FVV313A Aarburg/Olten, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Aarburg–Olten (ab Kantonsgrenze)
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Master- und Konzeptplanung Aarburg Nord (2011 / 2013) - Studie, Vorprojekt, Kostenschätzung
Quantitative Angaben: - Alternative zur Oltnenstrasse, DTV 28'000
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss: - GR-Beschluss 13. Januar 2014; Stadtaufwertung – Aarburg Nord (BSP 11) / Agglomerationsprogramm; Verabschiedung Dossier Fuss- und Veloverkehrsnetz zur Aufwertung Flussraum Wigger – Aare inkl. LV 8.14 (Massnahme Nr. 13.12 S *3 AG) - Eingestellt im Finanzplan für die Jahre 2021-24 - Kenntnissnahme Gemeinderat Aarburg, Beschluss 14.12.2015

Fuss- und Veloverkehr

FVV313A: Aarburg/Olten, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Aarburg–Olten (ab Kantonsgrenze)

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☒ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. LV2B), Nr. im Prüfbericht Bund: 2581.2.042
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung: -



Fuss- und Veloverkehrsverbindung Aarburg-Olten (Kantonsgrenze bis Gäubahnsteg)

Massnahmenbeschreibung**Einleitung:**

Abklärungen im Rahmen des Masterplans Aarburg Nord haben gezeigt, dass eine sichere Verbindung für den FVV in diesem Korridor nur mit einer eigenständigen Linienführung zu realisieren ist.

Zielsetzung:

- Schaffung einer attraktiven und sicheren durchgehenden Fuss- und Veloverkehrsverbindung vom Zentrum Aarburg zum Zentrum Olten (Bahnhof, Fachhochschulen, Stadtzentrum).
- Entflechtung MIV / FVV mit einem eigenen Trasse für den FVV.

Massnahmen:

- Verknüpfung mit den kantonalen Radrouten Rothrist – Aarburg und Zofingen – Oftringen-Aarburg.
- Die FVV-Verbindung seitens Aarburg (Kanton AG) wird mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Oltnerstrasse definiert. In diesem ist eine Führung westseitig der Oltnerstrasse vorgesehen. Diese Führung soll auf der Oltnerstrasse bis zum Gäubahnsteg fortgesetzt werden.

Zuständigkeiten**Federführung:**

Kanton Solothurn

Beteiligte Stellen:

Kanton Aargau

Realisierung**Vorgehen/Meilensteine:**

Vorprojekt : 2017

Baubeginn :

Inbetriebnahme :

- ☐ Im **Richtplan** SO/AG enthalten. Koordinationsstand:
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Kosten (exkl. MWSt.): 3 Mio. Fr.

Kostenteiler:

Anteil Bund

Anteil Kanton(e)

Anteil Gemeinde(n)

Zeithorizont Umsetzung:

- ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe
- ☒ 2019 – 2022
- ☐ 2023 – 2026
- ☐ ab 2027

Priorität:

- ☒ A-Liste
- ☐ B-Liste
- ☐ C-Liste

Reifegrad:

- ☒ 1
- ☐ 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation**Bezug zum Zukunftsbild:**

- Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.9
- Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: M6.3
- Den Kernergänzungsraum als Wohnstandort des AareLands priorisieren: M7.1

Bezug zur Schwachstellenanalyse:*Ist-Zustand*

- Schliessung Netzlücke FVV, Unfallschwerpunkt.
- Es besteht noch beträchtlicher Handlungsbedarf beim Fussweg- und Velonetz.
- Insbesondere Fuss- und Veloverkehrsverbindungen zum ÖV- Knoten und den Haltestellen sollen angeboten werden.

Trends

- Es ist davon auszugehen, dass sich der Fuss- und Veloverkehr eher überproportional entwickeln wird.

Schwachstellen und Handlungsbedarf

- Achse Zofingen–Oftringen–Aarburg–Olten: die Funktionsfähigkeit des MIV und des ÖV sowie die Sicherheit des Velo- und Fussverkehrs werden, wegen des stetig zunehmenden Verkehrsaufkommens, abnehmen.
- Achse Zofingen – Oftringen – Olten: Die Achse ist wegen des hohen MIV-Aufkommens fast permanent überlastet und behindern den ÖV. Die eröffnete Umfahrung Aarburg inkl. Umgestaltung in eine Tempo 30-Zone im Ortskern entlastet die Ortsdurchfahrt von Aarburg deutlich.

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

Fuss- und Veloverkehr Teil Kanton Aargau in OD1B behandelt. LV2B ist Fortsetzung bis nach Olten.

Beurteilung**Wirkung (WK 1-4):**

WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert

Die Qualität des Verkehrssystems wird dadurch verbessert, dass Lücken im Fuss- und Velowegnetz geschlossen werden.

WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Durch die Reduktion des MIV werden die umliegenden Areale qualitativ aufgewertet.

WK 3: Verkehrssicherheit erhöht

Die geplante eigene Strasse für den FVV verbessert die Strecke und erhöht die Sicherheit für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer.

WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Durch die direkte Verbindung zum Zentrum Olten wird der Modalsplit verbessert und es besteht ein grösserer Anreiz, das Velo zu benutzen.

Machbarkeit:**Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:**

- S302: Unterstützt das Schlüsselareal Aarburg Nord
- FVV312B: Aarburg, Fuss- und Veloverkehrsnetz Aarburg Nord

Sonstiges**Literatur / Grundlagendokumente:**

-

Quantitative Angaben:

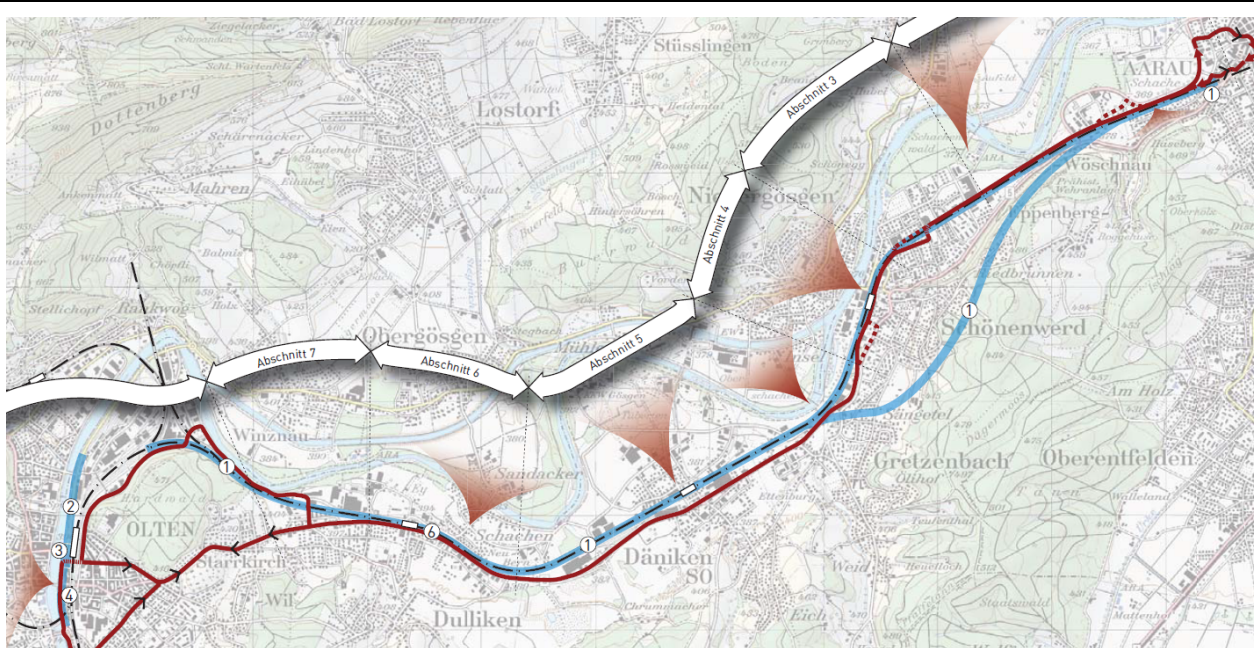
- Die Oltnenstrasse K03 weist einen DTV von ca. 25'000 Fahrzeugen auf.

Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

- GRB Aarburg vom 14. Dezember 2015

Fuss- und Veloverkehr**FVV314B: Niederamt: Veloschnellroute Aarau–Olten**

- ☒ im Agglomerationsperimeter (☐ teilweise)
- ☐ Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- ☒ Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. LV1B), Nr. im Prüfbericht Bund: 2581.2.041
- ☒ Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- ☐ Andere Finanzierung: -



Veloschnellroute Aarau–Olten

Massnahmenbeschreibung**Einleitung:**

Die Niederämterstrasse in Dulliken weist einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von über 15'000 Fahrzeugen auf. Bei diesem hohen Verkehrsaufkommen ist eine Ergänzungsstrecke anzustreben. Das Nutzerpotenzial ist aufgrund der Siedlungsdichte hoch.

Heute bestehen keine direkten Velo- und Fusswegverbindungen zwischen Olten – Winznau und Dulliken – Winznau.

Zielsetzung:

- Realisierung einer Ergänzungsstrecke für den Velo-Pendlerverkehr zwischen Aarau und Olten südlich der Aare.

Massnahmen:

- Realisierung einer Ergänzungsstrecke für den Veloverkehr von Olten nach Aarau. Je nach Ortssituation sind Radstreifen und Radwege, bauliche Anpassungen (u.a. Beläge), Umgestaltung von Knotenbereichen sowie Signalisationen und Markierungen vorzusehen.

Zuständigkeiten**Federführung:**

Kanton Solothurn (Amt für Verkehr und Tiefbau)

Beteiligte Stellen:

		Kanton Aargau, Olten, Dulliken, Däniken, Gretzenbach, Schönenwerd, Eppenberg-Wöschnau, Winznau	
Realisierung			
Vorgehen/Meilensteine: Vorstudie : 2015/2016 Vorprojekt : 2018/2019 Baubeginn : 2023 Inbetriebnahme : 2024			
☐ Im Richtplan SO/AG enthalten. Koordinationsstand: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung		Kosten (exkl. MWSt.): 3.5 Mio. Fr. Kostenteiler: Anteil Bund Anteil Kanton(e) Anteil Gemeinde(n) Genauigkeit: +/- 50%	
Zeithorizont Umsetzung: ☐ bis 2018 ☐ Daueraufgabe ☐ 2019 – 2022 ☒ 2023 – 2026 ☐ ab 2027			
Priorität: ☐ A-Liste ☒ B-Liste ☐ C-Liste		Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2	

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation	
Bezug zum Zukunftsbild: - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.9 - Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen/Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln: M11.2 - Wohndörfer im Landschaftsraum behutsam entwickeln: M.12.1	
Bezug zur Schwachstellenanalyse: <i>Ist-Zustand</i> - Die Kantonsstrasse südlich der Aare im Niederamt ist die Hauptverbindung zwischen Aarau und Olten und weist einen entsprechend hohen DTV (K103: knapp 30'000 Fahrzeuge) auf. Die Kantonsstrasse nördlich der Aare im Niederamt ist wegen ihrer geringeren Bedeutung weniger belastet. - Das hohe MIV-Aufkommen beeinträchtigt die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr und die Fahrplanstabilität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs. - Es besteht noch beträchtlicher Handlungsbedarf beim Fussweg- und Velonetz. <i>Trends</i> - Es ist davon auszugehen, dass sich der Fuss- und Veloverkehr eher überproportional entwickeln wird. <i>Schwachstellen und Handlungsbedarf</i> - Auf der Achse im Niederamt südlich der Aare wird die Funktionsfähigkeit des MIV und des ÖV, sowie die Sicherheit des Velo- und Fussverkehrs wegen stetig zunehmenden Verkehrsaufkommen, abnehmen.	
Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation: LV1B: B-Massnahme im Agglomerationsprogramm der 2. Generation	

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert Die Qualität des Verkehrssystems wird dadurch verbessert, dass Lücken im Fuss- und Velowegnetz geschlossen werden. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert Die erhöhte Sicherheit der Strecke senkt den Anteil des MIV auf der Niederämterstrasse und erhöht dadurch die Qualität des öffentlichen Raumes bei Dulliken. WK 3: Verkehrssicherheit erhöht Die Realisierung einer Ergänzungsstrecke für den Veloverkehr, sowie deutlich markierte Zeichen entlang des Weges, führen zu mehr Sicherheit für die Velofahrer. WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert Durch die direkte Verbindung zum Zentrum Olten wird der Modalsplit verbessert und es besteht ein grösserer Anreiz, das Velo zu benutzen.
Machbarkeit:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - S302: Bezug zum Schlüsselareal Dulliken, Bahnhof Nord
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: -
Quantitative Angaben: -
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss: - Vorstudie wurde ausgearbeitet. Aktuell ist das Projekt in der Vernehmlassung. Rückmeldung sowie weiteres Vorgehen sind im Laufe des Jahres 2016 zu erwarten.

9. Übersichtskarte Verkehrsmassnahmen

Massnahmen Öffentlicher Verkehr

ÖV 301 A: Intermodale ÖV-Drehscheibe Bahnhof Rothrist

ÖV 302 A: Intermodale ÖV-Drehscheibe Schöffland

ÖV 303: Intermodale ÖV-Drehscheibe Oftringen Zentrum

Massnahmen Optimierung Aufwertung Ortsdurchfahrten und Verkehrsmanagement

OD 302 A: Aarburg, Aufwertung Oltnenstrasse K103

OD 303 A: Aarau, BGK Entfelderstrasse

VM 301 A: Schönenwerd: Busbevorzugung und Stauraumbewirtschaftung

Massnahmen Gesamtverkehrliche Optimierung Kantonsstrassen

MIV 301 A: Zofingen, Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K104

Massnahmen Optimierung Kantonsstrassennetz mit Aufwertung Ortsdurchfahrt

MIVOD 301 A: Rothrist, Wiggertalstrasse 3. Etappe und Aufwertung Ortsdurchfahrt

MIVOD 302 B: Umfahrung Hägendorf / Rickenbach (ERO+)

Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

FVV 301 A: Buchs, Optimierung Fuss- und Veloverkehrsnetz

FVV 302 A: Zofingen, Fuss- und Veloweg Westseite Bahnhof

FVV 303 A: Zofingen, Veloverleihsystem

FVV 304 A: Zofingen Veloabstellplätze Bahnhof

FVV 305 A: Zofingen, Fussgängerbeziehung SBB-Durchgang Mitte

FVV 306 A: Oftringen, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Zofingerstrasse

FVV 307 A: Aarburg, Begegnungszone Bärenplatz

FVV 308 A: Aarau Aarebrücke, flankierende Massnahmen Langsamverkehr

FVV 309 A: Aarau, Veloparking "Ring am Bahnhof"

FVV 310 A: Egerkingen / Neuendorf: Fuss- und Veloverbindung ÖV-Drehscheibe – Arbeitsgebiet

FVV 311 A: Zofingen, FVV Verbindung Nationalweg – Bahnhof Gleis 40, inkl. Abstellplätze

FVV 312 B: Aarburg, Fuss- und Veloverkehrsnetz Aarburg Nord

FVV 313 A: Aarburg/Olten, Fuss- und Veloverkehrsverbindung

FVV 314 B: Niederamt, Veloschnellroute Aarau-Olten

Weitere Massnahmen (nicht auf der Karte dargestellt)

S 301: Siedlungsentwicklung nach Innen

S 302: Entwicklung von Schlüsselarealen

S 303: Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen

S 304: Freiraumnetz im urbanen Raum

L 301: Siedlungsnaher Landschaftsraum

L 302: Aufwertung Flussräume

FVV 315 C: Veloschnellroute Kanton Aargau

ÖV 304 A: Niederamt, ÖV-Teilkonzept (Eigenleistung)

Massnahmen Agglomerationsprogramm AareLand 3. Generation

  Massnahme öffentlicher Verkehr

  Massnahme Gesamtverkehrliche Optimierung Kantonsstrassen
bzw. Massnahme Optimierung Kantonsstrassennetz
mit Optimierung Ortsdurchfahrt

  Massnahme Fuss- und Veloverkehr

  Massnahme Aufwertung Ortsdurchfahrt
bzw. Massnahme Verkehrsmanagement

 Bearbeitungsperimeter AareLand

0 1.5 km
AGIS ARE, 03.10.2016

